

Introduction

Denis Baupin, président du Club des villes cyclables

Merci d'être si nombreux aujourd'hui. C'est un plaisir pour nous, Club des villes cyclables, de voir que sur cette thématique que nous mettons au cœur de nos débats depuis des années, il y ait une attente aussi forte et que de nombreux partenaires soient présents aujourd'hui.

Je remercie le Coliac, avec qui nous organisons cette journée. Cela fait maintenant plusieurs années que nous travaillons ensemble sur cette question de partage de l'espace public. Ce rapprochement et le groupe de travail mis en place par le Coliac ont permis d'aboutir à un rapport, que vous trouverez dans vos dossiers intitulé « une voirie pour tous ».

Je remercie Dominique Rousset, journaliste à Radio France, qui va animer cette journée. Nous aurons une journée dense. Nous comptons beaucoup que cette Rencontre soit une journée de travail qui nous permette de progresser, car nous avons des échéances à tenir. Elle s'inscrit dans une perspective importante : le Club des villes cyclables a décidé de faire du Code de la rue un enjeu important. Lors de notre dernier congrès, à Lille, nous avons eu des échanges privilégiés avec nos voisins belges sur cette problématique.

Nous avons présenté le projet d'un Code de la rue à la française en novembre 2005 au ministre des Transports, M. Perben, qui l'a accueilli avec grand intérêt.

Il a annoncé la place d'un groupe de travail, et une première réunion de ce groupe se tiendra le 5 avril prochain. Nous sommes donc bien dans l'actualité et la réflexion que nous engageons, que nous souhaitons poursuivre aujourd'hui, s'inscrit vraiment dans cette dynamique. Nous souhaitons qu'elle permette de bien préparer le travail que nous comptons investir. Nous ne voulons pas que ce groupe de travail soit une occasion de plus de dire que le Code de la route n'est pas adapté. Nous voulons saisir cette porte ouverte pour faire en sorte que la question du code de la rue soit vraiment posée en France.

Pourquoi ce choix ? Il vient de loin.

Rendre une ville cyclable, c'est la rendre avant tout apaisée, c'est faire en sorte que la circulation automobile soit calmée. Nous ne sommes pas les ennemis de l'automobile, mais les ennemis d'une trop grande vitesse en ville.

L'enjeu est de rendre l'ensemble des déplacements plus sûrs. Nous voulons passer d'une ville routière à une ville douce. Nous voulons passer d'aménagements qui créent des contradictions entre les uns et les autres à des aménagements conçus pour éviter ces contradictions, pensés en amont en fonction des besoins de chacun. C'est en ce sens que cette journée avec le Coliac est extrêmement importante. Nous ne voulons plus de situations où l'on dit que les déplacements des uns et des autres sont contradictoires. Nous voulons trouver des réponses adaptées.

C'est un enjeu extrêmement important pour la ville de demain. C'est un enjeu réglementaire. En Belgique, car c'est une référence pour nous, les dispositions prises dans le code de la rue se traduisent par des mesures réglementaires, mais c'est aussi un enjeu esthétique pour la ville.

C'est notre expérience à Paris, avec les aménagements que nous mettons en place depuis cinq ans pour réduire la place de l'automobile...

Situation paradoxale, il y a par exemple des aménagements complexes car le carcan du code de la route fait que chaque carrefour doit avoir ses feux, chaque espace ses panneaux, et finalement, il y a un espace où chacun se trouve perdu dans cette profusion.

Nous devons trouver des règles nous permettant de nous affranchir de cette dictature de l'automobile reine dans la ville et aller vers des solutions qui favorisent la cohabitation.

Je parle bien de cohabitation car l'étape dans laquelle nous sommes, cette période de partition de l'espace avec les couloirs de bus, etc., c'est plutôt une vision défensive. C'est ce qui nous est imposé pour partager l'espace, mais ce n'est qu'une étape. Demain, nous voulons des espaces partagés, où la cohabitation est possible, la mixité des usages est possible, mais à la condition que la vitesse ait été apaisée, et que la circulation automobile ne soit pas un danger pour les autres.

Cela veut donc dire des règles, une conception de l'espace, une sensibilisation des acteurs qui permettent de rendre cette ville possible.

On ne part pas de rien, notamment ce qui a été fait avec les zones 30 a impulsé cela dans les villes, et les outils sont entrés progressivement dans les pratiques, mais mettre un panneau de limitation de vitesse, c'est loin d'être suffisant.

Il y a encore des outils à définir, mais on peut s'appuyer là-dessus.

On est encore très loin de nos voisins, qui ont généralisé les sens uniques limités, etc., qui sont des outils adaptés dont nous voulons nous inspirer.

J'ajoute un point qui montre que, malgré les ouvertures, les signaux ne sont pas toujours positifs. Le fait que l'observatoire national de la sécurité routière mette en évidence que les vitesses routières sont en augmentation en ville en 2005.

La tendance de ces dernières années semble donc s'inverser en ville.

On est donc dans une situation où il nous faut être extrêmement attentifs, afin que les acquis de ces dernières années où sensibilisation, y compris menace de la matraque, ont fait changer les comportements, puissent demain ne pas être perdus. Et qu'on fasse en sorte que dans la ville que nous construisons ensemble, nous puissions tous nous y déplacer en sécurité. Une ville dans laquelle tous les déplacements doux (piétons, cyclistes, rollers, personnes à mobilité réduite) puissent se faire avec sécurité.

Nous avons vraiment besoin que cette journée soit fructueuse, car nous comptons bien nous en servir le 5 avril prochain, et faire en sorte qu'un jour, en France, nous ayons un code de la rue.