

La conception de villes multi-usages. Débat prospectif.

Table ronde

14h30-16h45

Animation : **Dominique Rousset** (journaliste)

Alain Rouiller : ATE (Suisse)
alain.rouiller@ate.ch

Anne Faure : Urbaniste, Arch'Urba
archurba@wanadoo.fr

Pénélope Komites : Adjointe au Maire de Paris
chargée des personnes handicapées
penelope.komites@paris.fr

Johanna Bougon : Vice-Présidente du Club des villes cyclables,
Vice-Présidente d'Amiens Métropole
info@villes-cyclables.org

Catherine Chartrain
coliac2@cnt.fr

Jan Gheldof : responsable du pôle mobilité
de la Ville de Courtrai / Kortrijk (Belgique)
jan.gheldof@kortrijk.be

Avertissement

Le présent document est une retranscription écrite simplifiée des propos tenus par les différents intervenants lors de la table ronde de l'après-midi. Cette retranscription fut réalisée en temps réel par une vélotypiste.

La vélotypie ne doit pas être confondue avec la sténotypie : le VéloTYPE permet d'afficher directement le message de communications orales à l'intention des personnes sourdes ou malentendantes présentes dans une assemblée ; la sténotypie, quant à elle, nécessite un traitement supplémentaire pour présenter un texte rédigé en français.

De ce fait, ce document ne saurait être considéré comme l'exacte reproduction de ce qui fût dit par les différents intervenants.

Si, pour un usage autre que strictement personnel, vous souhaitez connaître le point de vue et les propos exacts de tel ou tel intervenant sur un des points abordés lors de cet après-midi, vous êtes invité à prendre contact avec cette personne.

Dominique Rousset

Merci d'être à nouveau là. Nous reprenons la suite de nos débats de ce matin, sous une forme un peu différente, puisque ce sera une table ronde avec des intervenants autour de moi, et vous dans la salle, avec vos questions et commentaires.

Nous reviendrons donc sur cet aspect de villes multi-usages, avec un débat davantage prospectif, à partir des expériences qui existent ici et là. On a parlé de celles de la Belgique, Jan Gheldof est toujours là pour nous en parler. Alain Rouiller parlera de ce qui se fait en Suisse.

Anne Faure, urbaniste, parlera de la façon dont on peut rapprocher ces politiques d'urbanisme de façon particulière.

A ma gauche, Mme Pénélope Komitès, de la ville de Paris, va nous parler des personnes handicapées.

Johanna Bougon, vice-présidente d'Amiens Métropole.

Catherine Chartrain, présidente du Coliac, et secrétaire générale du Conseil national des transports.

Ce matin, on a peut-être fait la part belle aux vélos, mais tout de même, on aurait peut-être pu en dire davantage sur les personnes à mobilité réduite. C'est ce qu'on va faire avec vous Mme Komitès, pour commencer.

Entrons avec vous dans le détail du schéma directeur de la ville de Paris, en matière d'accessibilité.

Je remercie notre vélotypiste dont tout le monde admire la dextérité.

En plus, on me dit que les sourds et malentendants ont absolument besoin de vous, mais que ça rend service à tout le monde.

Pénélope Komites

Effectivement, je pense que quand on parle d'accessibilité à la ville, telle que nous l'entendons avec le maire de Paris, ce n'est pas seulement l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, comme vous venez de le dire, mais c'était la possibilité pour tous de se déplacer, un exercice de citoyenneté et de liberté, c'est dans cet état d'esprit que nous travaillons.

L'accessibilité, c'est pour tous, c'est réfléchir dans un cadre global sur toutes les actions que vous menez à, toutes les déficiences : motrices, mais aussi visuelles, auditives, mentales et psychique, puisque la loi de 2005 intègre cet aspect.

Quand nous sommes arrivés en responsabilité en 2001, circuler dans Paris pour des personnes handicapées était très difficile. Nous avons décidé de lancer la mise en place d'un schéma d'accessibilité à la voirie, nous avons travaillé pendant 18 mois, avec des responsables associatifs, des institutionnels, dont le Coliac, la RATP, etc., mais aussi des usagers, et nous avons balayé tout ce qui concernait la problématique de l'accessibilité, et nous nous sommes aperçus de la nécessité du compromis. Je cite souvent l'exemple d'une personne circulant en fauteuil roulant disant : je n'ai pas envie de trottoirs, car c'est difficile à passer. Et en même temps, une personne déficiente visuelle disait : les trottoirs me permettent de me repérer.

Nous avons travaillé tous ensemble, avec la reconnaissance des difficultés d'autrui, et avec un enrichissement apporté par les différences, nous avons abouti à la mise en place d'un schéma prescriptif adopté en 2002, et décliné de manière pluriannuelle, concernant tout ce qui concerne les abaissements de trottoirs, la création de places Gip-Gig, les feux sonores, des bandes de guidage, une réflexion sur le mobilier urbain, sa place, son état, les plastiques, les coins rugueux ou non, etc. Nous y consacrons 5 millions d'euros par an, ce qui est important, et nous aurons, d'ici la fin de la mandature, bien avancé.

Ce qui est important, c'est que le schéma est devenu prescriptif.

Les sections locales de voirie ont participé à l'élaboration de ce schéma, c'est-à-dire que pendant toutes les réunions, pendant 18 mois, elles étaient présentes et ont entendu les problèmes que pouvaient rencontrer les personnes handicapées dans leur vie quotidienne. Je pense que c'est important.

On peut faire des cahiers des charges, mais s'il n'y a pas de la sensibilisation, si ces personnes ne comprennent pas pourquoi elles font ça, ça ne fonctionne pas.

Il y a toujours des couacs, c'est sûr, on corrige, mais je crois qu'on est passé, à Paris, à une situation où on est aujourd'hui dans du systématique et de la connaissance. C'est pareil en matière de transport. L'idée est de ne pas travailler uniquement pour des personnes handicapées, mais de travailler pour la globalité des Parisiens : personnes âgées, personnes handicapées, des piétons comme vous et moi qui circulons avec difficultés sur les trottoirs, pour que chacun puisse circuler sans entrave.

Dominique Rousset

Peut-être que, avec Catherine Chartrain, on peut revenir sur cette loi du 11 février 2005, qui instaure beaucoup de choses.

Catherine Chartrain

Il faut peut-être rappeler la réglementation. Notre volonté est de construire un espace cohérent.

En février 2005, une loi a été votée : loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

En ce qui nous concerne aujourd'hui, les questions d'accessibilité, ce sont les articles 41 pour le cadre bâti : logements, établissements recevant du public, et l'article 45 pour le transport.

Donc pour l'accessibilité des déplacements, je vous renvoie à ces articles. Ce qui est important, c'est que l'ensemble des déficiences, alors que les précédentes réglementations prenaient en compte uniquement les personnes à mobilité réduite, donc en fauteuil roulant. Dans les déficiences sensorielles, il y a des déficiences qui ne se voient pas : les aveugles ont parfois une canne blanche, mais pas toujours, mais il y a surtout l'immense population des personnes malentendantes ou sourdes, ou les déficiences cognitives des personnes qui ont des problèmes de repérage ou de mémoire, et là, ça ne se voit pas du tout.

Il faut construire des réponses, soit en termes d'aménagement.

En accessibilité, on parle aussi beaucoup d'aménagement. Il faut penser à l'accessibilité de tout ce qui sert au déplacement, donc aussi à tous les systèmes d'information, quels qu'ils soient, il faut que ces informations soient accessibles à tous, avec les différents modes possibles.

Il peut y avoir des contradictions, comme les bateaux qui sont nécessaires aux personnes en fauteuil roulant, mais s'il n'y avait pas de différence, les aveugles ne s'y retrouvent pas.

On avait souhaité cette rencontre en partenariat car il y a aussi des contradictions entre les modes de déplacement doux, les vélos, et les personnes âgées, ou les personnes sourdes par exemple, qui ne supportent pas les vélos, de peur de se faire renverser.

Il y a toujours des recherches et des innovations, et des modes de réponses à faire. Nous, on a des points de vue sur les aménagements de voirie, car il y a toujours des choses qui existent, mais beaucoup est encore à inventer.

L'éclairage, par exemple, que j'appelle l'éclairage handicap, est quelque chose d'intéressant... La télécommande, c'est un exemple, a été inventée pour les personnes handicapées, et maintenant, elle sert à tout le monde. Je pense qu'on peut encore inventer beaucoup de choses du point de vue technologique pour apporter du confort à tous.

Il y a des analyses et des évaluations.

Donc l'éclairage « handicap » donne lieu à des recherches, et en même temps, il faut systématiser une approche systémique, usage global, tout en différenciant... Sur le code de la rue, il y avait ce principe de la responsabilité du plus fort par rapport au plus faible.

Dominique Rousset

Avant d'en venir à vos expériences, concernant la loi française...

Alain Rouiller

L'accessibilité n'est pas encore trop d'actualité en Suisse, étant donné notre système fédéral car le point n'a pas été réglé au niveau fédéral. Chaque canton adopte ce qu'il pense bon.

Donc nous avons une loi adoptée par le transport public train, car c'est une compétence fédérale, mais ensuite, ça change d'un canton à l'autre. En revanche, ce qui commence à se faire, c'est l'accessibilité aux immeubles. Mais en ce qui concerne la mobilité en général, la prise en compte n'est pas très bonne, car une loi fédérale, c'est compliqué.

Dominique Rousset

Et en Belgique ?

Jan Gheldof

Il y a encore du pain sur la planche. Quand je regarde, on fait attention aux personnes handicapées, mais concrètement, ce n'est que dans la philosophie. Mais au moins, il existe des règles, mais d'expériences, je sais qu'on n'y fait pas encore assez attention.

Catherine Chartrain

Je voulais dire que cette loi, ce ne sont pas simplement des grands principes, mais des obligations extrêmement précises : dans dix ans, tous les transports publics devront être accessibles à tous. Dans trois ans, les communes, départements et régions devront établir un schéma directeur de transports accessibles, avec accessibilité de l'ensemble des services pour la circulation. Le principe est que l'ensemble des maillons se coordonnent entre eux pour que la chaîne de déplacement soit accessible.

Il y aura nécessité de revisiter les PDU qui, pour la plupart, ont oublié l'accessibilité.

De même que les PMR, en même temps qu'ils doivent faire une accessibilité vélos.

Tout cela bouscule les réseaux de transports scolaires, etc. Ça va obliger à faire travailler ensemble des acteurs qui travaillaient un peu chacun de leur côté.

Pénélope Komites

La notion d'espace public et d'appropriation d'espace public ne doit pas se concevoir pour des catégories différentes de personnes, il faut donc faire travailler les personnes ensemble.

Nous avons fait travailler les personnes handicapées et des associations d'usagers handicapés. nous n'avons pas fait travailler dans le groupe de travail des fédérations de motards, de cyclistes, etc.

On s'aperçoit aujourd'hui qu'on a des difficultés importantes avec les utilisateurs de vélos qui ne se rendent pas compte forcément, c'est un exemple bête, mais extrêmement typique, qu'accrocher son vélo à une croix de Saint-André est absolument catastrophique car ça entrave la circulation des personnes handicapées, et des piétons en général. Nous avons mis en place le schéma d'accessibilité...

Dominique Rousset

Ils vont répondre qu'ils n'ont pas assez d'endroits pour laisser leur vélo.

Pénélope Komites

C'est pour ça qu'il faut des endroits. Nous avons eu une réflexion... La loi ne nous obligeait pas à faire ce plan. Aujourd'hui, je me suis posé la question. Mon idée aujourd'hui est de relancer ce schéma d'accessibilité à la voirie, en incluant tous les utilisateurs de l'espace public pour avoir la même démarche, faire comprendre à l'autre les contraintes. En même temps, ça dépend aussi beaucoup d'une sensibilisation. On a beaucoup d'actes d'incivisme effectués par des personnes qui n'ont pas conscience de la gêne.

On a énormément de problèmes à Paris par exemple sur l'extension des terrasses de cafés qui mettent une série de tables, puis deux, puis trois, puis on ne passe plus. Évidemment, on peut verbaliser les commerçants, puis ça remonte au tribunal, etc. On a décidé d'avoir une action ciblée sur les commerçants pour leur expliquer ce que ça provoque pour l'autre. Je crois beaucoup à la démarche de sensibilisation auprès des acteurs, et il faut les deux.

Dominique Rousset

Est-ce qu'on s'est assez occupé, dans toutes vos réflexions sur les vélos en ville, de ces aspects ? En est-on conscient ?

Johanna Bougon

Je pense que cette journée d'aujourd'hui est la preuve que le club est ouvert à cet échange car effectivement, au fur et à mesure de nos expériences locales, on s'est tout rendu compte du problème dont on parle.

Je voulais vous donner l'expérience locale sous forme d'anecdote, car ça montre les difficultés auxquelles nous sommes confrontés.

Au départ, Amiens est une ville, je suis vice-présidente d'Amiens Métropole, c'est une ville qui a été construite à la hâte après la guerre, surtout avec l'idée que la ville devait être dédiée totalement à la voiture. Maintenant, la notion de la modernité est largement inversée. Donc on a commencé à Amiens il y a dix ans à créer un énorme plateau en centre ville : ça s'est très bien passé.

On a gardé la circulation des bus sur l'axe central du centre ville. Si bien qu'on se trouvait avec un train de bus qui traversaient cette zone piétonne, et finalement, on a mis les bus dehors.

Là, on s'est rendu compte que pour les personnes à mobilité difficile, car il n'y a pas que les fauteuils roulants, mais aussi les personnes âgées, on s'est rendu compte qu'il était difficile de traverser à pied cette zone piétonne. C'est par l'expérience que la conscience est venue. On a mis en place ce qu'on a appelé « Piéto-plus ». Au début, on a utilisé les voiturettes qui circulent sur les golfs. Maintenant, on a fabriqué un véhicule totalement adapté à ce genre de transport. De cette façon, on a réussi à trouver une sorte d'équilibre entre toutes les catégories de personnes qui voulaient fréquenter ce centre-ville.

Dominique Rousset

Justement, les villes sans voitures, les quartiers sans voitures, ce n'est pas évident non plus, et là, je m'adresse à Anne Faure, qui s'occupe d'urbanisme et de transport. La manière de concilier les deux n'est pas toujours facile.

Anne Faure

C'est vrai, et là aussi, on a des exemples à prendre. Chaque lieu est spécifique, chaque ville a ses caractéristiques propres, il n'y a pas deux villes qui se ressemblent, car il y a soit un relevé

différent, soit une sociologie différente... Il faudra donc travailler de façon très spécifique. On fait ce qu'on appelle dans notre jargon : l'aménagement de l'espace public. Ça se joue aussi à différents niveaux, et il ne faut pas oublier que l'aménagement de la ville, à d'autres échelles, influe aussi énormément sur la façon dont on pratique la ville. Ce matin, Albert Peter parlait du schéma directeur. C'est tout à fait intéressant de se placer dans ces échelles-là.

La problématique de la ville favorable à tous ces usages lents, c'est-à-dire les modes doux, ces modalités s'appellent la ville de la courte distance.

Si on ne peut pas travailler sur la forme générale de la ville, la ville organisée autour des transports collectifs, c'est la ville qui va permettre d'utiliser la charnière entre transports publics et vélo, etc.

Et cette ville en réseau, avec des pôles de proximité autour des interconnexions de transports collectifs, c'est fondamental.

Les villes françaises sont assez peuplées. A travers les Scot, il est important de se rapprocher de ces modèles pour vivre des mécanismes de proximité. Pour moi, le symbole, c'est aller chercher son pain à pied. Il y a beaucoup de gens qui ne peuvent plus le faire, car il n'y a pas en même temps des commerces et des logements.

Les élus sont les premiers concernés pour travailler sur cela, mais la population aussi, elle doit être présente. Évidemment, ça ne se fait pas du jour au lendemain, quand on élabore un document d'urbanisme, c'est souvent dans les vingt ans qu'on voit les résultats.

Mais ça va changer, le prix de l'essence va finalement nous rendre service.

Pénélope Komites

Je suis prudente, je pense qu'il ne faut pas lier la problématique de la circulation dans une ville à celle du pétrole, car on veut réduire la place de la voiture dans une ville pour deux raisons : des problèmes de santé publique, pour la nocivité du carburant, mais aussi pour récupérer de l'espace urbain et que chacun puisse vivre correctement dans la cité. On arrivera beaucoup plus tôt à une solution technique pour que la voiture récupère une place dans la cité, il ne faut surtout pas penser qu'on va y arriver à cause du problème du pétrole. Il ne faut pas dire : il n'y a plus de problème de santé publique, on peut remettre la voiture dans la ville.

Anne Faure

En France, on a des modèles de villes qui sont passées sur des lotissements. Souvent, quand on fait un lotissement, on ne se préoccupe pas de la façon dont il est rattaché à une structure de transport.

Par ailleurs, dans les urbanisations existantes, on peut tenter de regrouper les commerces, les services dans chaque quartier, car si on dispatche chacun dans tous les coins du quartier, on aura tendance à prendre sa voiture. Donc il s'agit de refabriquer des pôles secondaires, pour qu'on puisse faire plusieurs courses à la fois.

On a fait des enquêtes montrant que les villes bien dotées de transports publics, les gens sont les plus paresseux : cinq minutes. Mais les mêmes qui n'acceptent pas une station de métro à plus de cinq minutes disent : quand on est dans un quartier où il n'y a pas de bruit, où c'est convivial, ça ne nous dérange pas de marcher, car les courses sont considérées comme du loisir.

Quand on a enquêté en France pour savoir pourquoi il n'y avait pas de quartiers sans voitures, car ça se développer beaucoup en Allemagne,... En Europe, moins de la moitié de la population est motorisée.

Quand on interroge les gens sur cette opportunité, on est très étonné, car on trouve facilement dans les périphéries des grandes villes des gens peu motorisés, qui disent : si vous me

proposez un logement sans voiture mais avec plus de surface, ou plus d'espaces verts, etc., on y va.

Or, c'est un tabou en France, où on dit : non, les gens ne se déplacent qu'en voiture.

Or, on se rend compte que l'opinion est toujours en retard d'un cran sur le quotidien des gens.

On n'a pas remis en cause la place de la voiture dans la ville, c'est resté dans la tête de beaucoup de technicien comme une évidence.

Dominique Rousset

Allons voir du côté de la Suisse.

Vous avez réussi, vous, à remettre en cause la place de la voiture ?

Alain Rouiller

Il ne faut pas trop généraliser. Nous avons différentes cultures en Suisse, et là, il y a un clivage très net entre la culture Allemanique et la culture latine. A Zurich ou Bâle, on voit la différence. Un Parisien sera surpris d'y circuler presque sans aucune voiture : il y a des vélos... Bâle fait partie des meilleurs : 55 % des ménages n'ont pas de voitures, ce qui est beaucoup pour une ville moyenne.

Les villes moyennes ont une très forte motorisation.

A Zurich, les quartiers sont très agréables, et cette ville se retrouve toujours dans les deux ou trois premières villes agréables dans le monde. Dans les quartiers, c'est très agréable de se déplacer. Une revendication, à Zurich, c'est de dire que les vélos vont trop vite.

Dominique Rousset

Et Genève ?

Alain Rouiller

La Suisse latine, on est un peu moins bon. La Suisse italienne, c'est difficile, c'est la plus motorisée d'Europe. Genève et Lausanne, on tombe à 25 % de gens qui n'ont pas de véhicules. Mais en même temps, on a des avancées, où on va assez loin. Il y a donc ce paradoxe, avec des avancées assez importantes par rapport à d'autres villes européennes, et en même temps le niveau de vie fait qu'il y a une motorisation, et depuis quelques années une motorisation très importante des deux roues. Car il y a des restrictions de stationnement, d'accès pour les voitures, etc. Beaucoup d'utilisateurs renoncent à la voiture, quelques-uns vont vers le transport public, d'autres vers la moto.

Paris, c'est encore pas grand chose quand on regarde les taux. Dans quelques années, l'explosion à Paris et à Lyon sera terrible pour les deux roues.

Cela devient un grand problème car ils veulent être le plus proche possible de la destination, et se stationnent partout, notamment sur les espaces réservés aux usagers, les trottoirs, les espaces pour les cyclistes, etc.

Nous, on ne pense pas qu'on a des accents suisses, mais on a des accents cantonaux. En même temps, il y a des différences...

Dominique Rousset

Est-ce que l'opinion publique est quand même très favorable à tous ces changements ?

Alain Rouiller

Là, il y a un clivage entre les allemaniques et les latins. Si on compare un Suisse roman et un Français ou un Italien. Quand je parle avec les Français, on me dit qu'on est en avance en Suisse. Et nous sommes en retard par rapport aux allemaniques.

Les transports publics, c'est bien intégré, il n'y a plus de partis politiques qui osent s'opposer aux transports publics. En revanche, la place de la voiture est encore forte, et les élus politiques se font des illusions en pensant que la population veut garder la place de la voiture. Or, on se rend compte que, dans les villes, les gens veulent du changement. Toutes les grandes villes de Suisse ont des majorités roses, rouges ou vertes.

Dominique Rousset

Y a-t-il des différences entre Wallonie et Flandre ?

Jan Gheldof

Bien sûr, il y en a, mais la cause de ces différences, on en a parlé, c'est de dire qu'il y a une autre culture. Je sais que la Flandre, c'est le plat pays, c'est une raison pour expliquer pourquoi il y a plus de cyclistes, mais je ne sais pas, il y a une autre culture, une autre application du code de la rue aussi, mais pourquoi ? C'est comme ça, je ne sais pas.

Dominique Rousset

La Suisse... On a parlé ce matin des zones de rencontres, car on a fait une comparaison entre les zones 30 et les zones piétonnes, est-ce que les zones de rencontre se situent au milieu ?

Alain Rouiller

C'est exactement cela, elle se situe à l'intermédiaire entre la zone piétonne et la zone 30.

Je vais montrer quelques images, car c'est plus simple de montrer en images des choses que vous n'avez peut-être jamais vues pour certains d'entre vous.

Tout d'abord, je vais dire rapidement qui je suis et d'où je viens : je suis collaborateur d'une association privée, je suis aussi vice-président de Rue de l'Avenir suisse, et j'ai également été élu pendant plusieurs années de la République de Genève (pour nous, la République, c'est les cantons).

Nous sommes à la fois une association de protection de l'environnement et d'usagers des transports, mais nous sommes aussi un club de services, et on peut dire que nous sommes une association automobile écologique. Nous annonçons 25 000 membres, 70 % d'entre eux sont des automobilistes, qui souhaitent avoir un certain nombre de services. On s'est rendu compte en Suisse que les décisions se prennent à Bruxelles, y compris pour la Suisse. Donc nous avons contribué à créer une fédération européenne, qui est le groupe de pression des associations européennes à mobilité durable.

Donc nous sommes actifs pour faire bouger les choses à Bruxelles. Nous sommes souvent les premiers à appliquer les décisions de Bruxelles, même si nous ne sommes pas membres.

Alain Rouiller

L'insécurité routière dans le monde, on n'en parle pas beaucoup. Si on ne fait rien, dans quelques années, ce sera pour les jeunes la deuxième cause de mortalité pour les moins de 25 ans. C'était une parenthèse.

On a des zones piétonnes, des zones 30, et je voudrais attirer votre attention sur cette image : pour dire que c'est une zone familiale, cette piste de ski, on l'a appelée zone 30. Ça veut dire : n'allez pas trop vite.

La zone de rencontre : 20 km/h maxi, et priorité aux piétons.

Voici le plan de Zurich : en une année, il y a eu cent zones 30 à Zurich.

On a parlé beaucoup des différences d'intégration. C'est vraiment intéressant du point de vue du cadre de vie aussi, ces rues de Zurich.

Des exemples de zones de rencontre. Prenons Bienne une ville de 50 000 habitants, avec une circulation journalière à l'endroit de la place centrale de 12 000 véhicules/jour, 5 à 6000 vélos, 1 200 bus par jour, et dans ces bus, il y a 25 à 30000 passagers. C'est vraiment le nœud de la ville où tout le monde passe. Qu'est-ce qu'on fait d'habitude ?

Je vous montre la situation avant : ce qui se fait, comme dans beaucoup de villes : on met des barrières, on oblige les piétons à passer tous au même endroit. On s'est demandé si on ne pouvait pas faire autrement. On a tout enlevé, c'est ce qu'on a appelé une zone de rencontre : priorité aux piétons, et 20 km/h pour les voitures, finalement, tout le monde traverse très bien. On peut utiliser cet espace pour des fêtes, etc.

Dominique Rousset

Pénélope Komites a l'air très sceptique pour cette application chez nous.

Pénélope Komites

En réalité, ça fonctionne bien ? Il n'y a pas d'incivisme ?

Alain Rouiller

On dit ça. Beaucoup d'entre vous sont allés à Genève. Mais pensez-vous réellement que la mentalité entre un jeune à Genève ou en France est si différente ? Peut-être qu'il y a des différences avec Paris, mais Paris a des différences avec tout le monde...

Voici les images : ça permet une cohabitation des différents usagers, avec priorité aux plus faibles. Il y a des bus, voitures...

J'ai remis cette image du siècle passé, et finalement, on revient à ce qu'il y avait avant.

Dominique Rousset

La photo qu'on a vue du bus et des piétons qui s'approchent : c'est le bus qui cède ?

Alain Rouiller

Tout à fait, c'est le piéton qui a la priorité. Mais le cycliste en profite aussi, car la vitesse est abaissée pour tout le monde.

Et le fauteuil roulant est assimilé à un piéton.

Lorsque tout le monde roule lentement, c'est plus facile de céder la place, car on est déjà à la bonne vitesse, c'est plus facile.

Ici, Granges : vous avez la vue avant et après. C'était la rue principale de cette petite ville, avec des voiries jusqu'à 4 voies, et ensuite, on a seulement deux voies de circulation, et avec une zone de rencontre.

Lorsqu'il y a des routes qui se font, il faut prendre des mesures d'accompagnement.

Ici aussi : avant et après, avec suppression du passage souterrain : les piétons n'aiment pas les prendre.

Dominique Rousset

C'est très symbolique. Là c'est très fort avec le passage piéton souterrain qui revient à la surface, on inverse la proposition.

Anne Faure

Les passages inférieurs ou supérieurs pour piétons, les passerelles, ce n'est pas employé. De toute façon, le piéton, c'est quelqu'un qui va au plus court, qui économise ses forces, qui va où on ne l'attend pas, sur une pelouse. Le piéton est indiscipliné par nature.

Si on cantonne le piéton dans des cheminements qui ne lui conviennent pas, il n'y restera pas. En plus, sur le plan symbolique, ça ne va pas...

Catherine Chartrain

Du coup, pour le rendre accessible, c'est très compliqué, il faudrait mettre un ascenseur. Là on est vraiment devant un exemple à objectifs convergents.

L'obligation d'accessibilité, de mon point de vue, pourra aussi être utilisée comme argument politique pour ceux qui ont du mal à faire passer cet argument.

Anne Faure

Il y a un professeur de médecine qui travaillait sur la motricité et qui disait que tout le monde est handicapé pour quelque chose. La facilitation de la mobilité, elle est nécessaire à tout le monde.

Elisabeth Auerbacher (Parti Socialiste)

Je suis désolée de réagir à cette remarque, c'est un peu trop facile de dire que tout le monde est handicapé de quelque chose. Il y a une réalité du handicap, c'est-à-dire avoir des empêchements de vivre dans une ville, notamment ces barrières, c'est quelque chose d'insupportable. Les barrières vous empêchent même de pouvoir mouvoir le fauteuil, de vous cogner. Je réagis, non pas pour sectoriser le handicap, mais de le diluer dans « tout le monde a un handicap » ne permet pas la spécificité de la revendication. Et nous faire entendre, c'est de reconnaître notre citoyen et notre spécificité. Réservez la notion de personnes handicapées.

Rappelons qu'on est des personnes, mais la réappropriation de la ville par les personnes handicapées, des commerces et tout, il faudra apprendre dix ans, c'est un véritable travail de fond qu'il faut faire. L'exemple suisse est un exemple de réappropriation du terrain.

Pourquoi, à Bruxelles, c'est tellement épouvantable ? Avec un fauteuil roulant, vous êtes obligés de passer par des autobus spéciaux. C'est étroit et souvent inaccessible.

Dominique Rousset

Ça rejoint un peu ce qu'on disait tout à l'heure, il y a des différences, y compris au sein des pays.

Jan Gheldof

La question est : comment expliquer ces différences ? On ne peut pas faire ça à Paris du jour au lendemain, là aussi, en Suisse, c'est un travail de long terme.

Alain Rouiller

On a parlé du temps ce matin, du temps que prennent les décisions à se faire. C'est une démarche de plusieurs années de réflexion, et en Suisse, le choix a été fait de faire un essai pilote, dans une petite ville. On a essayé un certain nombre de choses, un peu hors législation, notamment ces zones de rencontres ont été essayées, car beaucoup pensaient que c'était impossible de donner la priorité aux piétons sur un axe aussi fréquenté par les véhicules.

Donc les sceptiques, nous les avons amenés à Chambéry. Car l'exemple de la ville de Chambéry, qui a 20 ans, le Cours de la République, qui avait 13 000 véhicules par jour, a une priorité piétonne. Donc nous leur avons montré cet exemple de Chambéry qui fonctionne, c'est remarquable.

Dominique Rousset

Y a-t-il quelqu'un de Chambéry ?

Michel Grunberger

J'étais au bureau du club des villes cyclables jusqu'en 2001. Cela fait 20 ans que nous avons cette politique à Chambéry, disant que le piéton était le plus fragile, donc devait être le plus protégé. Nous avons des aires piétonnes. Ce qui est important, c'est que la visibilité doit être totale pour tous les utilisateurs, de cette façon, nous ralentissons la vitesse avec des passages de couleurs différentes, et à partir de là, nous avons constaté qu'en 25 ans, le nombre d'accidents est passé de 590 à 50. Et le nombre de victime a diminué de la même façon. Nous avons constaté que le comportement des utilisateurs de voirie allait dans le bon sens et avait commencé à évoluer.

Dominique Rousset

Avez-vous fait ça avec la réglementation existante ?

Michel Grunberger

Tout à fait.

Alain Rouiller

Il y a des allers et retours tout à fait intéressants, vous voyez ?

Catherine Chartrain

Je voudrais revenir sur les termes des personnes handicapées et PMR, je suis d'accord avec ce qui a été dit, il ne faut pas diluer les choses, les besoins sont bien spécifiques. Par contre, je suis un peu moins d'accord, le terme PMR (Personne à Mobilité Réduite) s'est maintenant répandu. PMR, ça contient l'ensemble des personnes handicapées, mais au-delà des personnes qui ont des difficultés de mobilité.

Les personnes âgées, quand on vieillit, on a tous des difficultés, on est polyhandicapé : on voit moins bien, on entend moins bien, et on a des problèmes de motricité.

Ce qui accélérera l'accessibilisation de l'espace public, c'est le vieillissement de la population.

Je voulais préciser qu'il ne fallait pas avoir honte ni du mot handicapé, qu'il faut maintenir, car c'est bien ça qui permet de définir des besoins précis, on ne définira pas des besoins précis à travers la notion de PMR. La notion de PMR est donc une notion glomalisante.

Dominique Rousset

On continue à nous promener dans les rues des villes suisses.

Alain Rouiller

Granges en a profité pour requalifier cet endroit. Ils ont renoncé à avoir un centre commercial à l'extérieur, ils l'ont remis au centre. Ça a requalifié ce centre.

Dominique Rousset

Mais ceux qui sont loin du centre ?

Alain Rouiller

C'est une petite ville, on n'est jamais loin.

Un autre exemple d'application de ces zones de rencontre, ici c'est Genève, avec là la situation précédente.

Et beaucoup d'utilisateurs qui vont à la gare pour prendre le train, les milliers de taxis et bus.

Et impossibilité de traverser la rue.

Maintenant, la zone de rencontre : on met toutes les voitures sur deux pistes (il y en avait six), le tram au milieu, puis on a l'objectif qu'il y ait une autre répartition modale. Ces aménagements du tram, de requalification de places, on en profite pour dire qu'il y a d'autres endroits de passage que le centre ou l'hypercentre.

Dominique Rousset

Combien de temps pour convaincre les automobilistes à renoncer à peu plus à leur voiture ?

Alain Rouiller

Il faut aussi être parfois volontaristes... Les campagnes d'information et de sensibilisation ne suffisent pas. On a en Suisse, de nouveau, l'exemple de Berne, le modèle bernois, où les autorités fixent les objectifs, de dire : là, on vaut au maximum 25 000 véhicules/jour. Puis on adapte les rues en fonction des objectifs qu'on s'est fixés.

On fait les voiries en fonction de ce qui se passera dans quinze ans.

Il y a d'autres façons de faire, disant : on veut un maximum. C'est là que les PDU rentrent en ligne de compte, etc., entrent en compte.

Johanna Bougon

Je voulais faire remarquer que Paris était un cas à part, et la difficulté de circulation des Parisiens vient surtout de ceux qui n'habitent pas Paris.

Dans les villes moyennes, on peut effectivement réorganiser le centre ville. Toutefois, la journée s'appelle la ville multi-usages, multi-visages, il faut avoir en tête que c'est le but qu'on essaie de poursuivre aujourd'hui, et c'est symbolique d'être aujourd'hui aux côtés du Coliac. Pour moi, le multi-usage va jusqu'au beaucoup. Est-ce que tout le monde peut venir en centre ville, soit en transport public, soit en vélo, mais évidemment, aussi en voiture ? Car les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées, par exemple, ont à un moment donné besoin de venir en voiture, donc de se réorganiser dans ce sens-là, et surtout décider de changer les mentalités, et en quelque sorte de mobiliser les esprits.

Tout à l'heure, on a pointé le rôle de la presse et des médias. Je voudrais un instant parler de l'image de la voiture, et surtout de l'image que « véhicule » la presse : c'est quand même des 4 x 4, toujours des voitures pour d'autres raisons que des déplacements. Là aussi, il faut convaincre. On peut bien avoir des voitures en centre ville, mais pour une utilisation de déplacement.

Pénélope Komites

Là où je suis d'accord, c'est que je pense effectivement qu'il faut changer les mentalités, qui ne changent pas instantanément, qu'il y a aujourd'hui beaucoup d'incivisme. Je pense que la politique volontariste doit s'accompagner d'explications, pour que les gens comprennent le message.

Sur Paris, c'est difficile aujourd'hui car il faut lier cette problématique avec celle des transports en commun. Aujourd'hui, on est sur une ville où 40 % des Parisiens ont une voiture, mais où on a un trafic de transit important. Il est essentiel, et on revient à la notion d'aménagement du territoire, que Paris et son agglomération, avec le syndicat de transports d'Ile-de-France, arrivent à avoir une offre de transports en commun avec plus de bus, des horaires élargis, etc., qui permettent aux personnes d'avoir un réel accès aux transports en commun qui fonctionne mieux, et un transport en commun banlieue-banlieue qui fonctionne mieux qu'aujourd'hui.

Aujourd'hui, quand on doit traverser d'un côté à l'autre de la petite couronne, c'est extrêmement compliqué. Le nouveau SDRIF doit penser cet aménagement du territoire global. Et il faut penser aussi à la place des commerces, des entreprises, des écoles dans la ville et dans une agglomération. A quoi sert d'implanter un lot de 50 maisons si on sait que les personnes devront prendre obligatoirement leurs voitures ? C'est une réflexion à avoir. Et les problématiques ne sont pas les mêmes en ville et en milieu rural. Celui qui est à 50 km d'un boulanger, allez lui expliquer qu'il doit utiliser les transports en commun ! Il ne faut pas être dogmatique non plus.

Anne Faure

On a vu qu'il y avait pas mal de gens qui étaient perméables à cette idée, qui avaient une voiture et ne s'en servaient pas.

Le problème, c'est qu'à Paris, on a un centre ville très bien irrigué, et quand on s'éloigne, la couverture est de plus en plus mauvaise. Plus on s'éloigne du centre, plus il est difficile de desservir par transport collectif.

A Berlin, on se rend compte qu'à l'extérieur, c'est très bon, mais en centre ville, beaucoup moins bon.

La RATP développe, à moyen terme, une couverture assez bonne de la petite couronne.

Les projets en court donneront à moyen terme une couverture presque aussi bien qu'au milieu de Paris dans la petite couronne.

On a remarqué que, si on regarde la carte des communes où les gens se déplacent pas mal à pied ou en transport collectif, en général c'est collé au métro, pas au RER.

Il faut aussi savoir que maintenant, on a des agglomérations constituées, et traverser un secteur complètement urbanisé, c'est difficile. Il ne faut pas attendre de miracle.

Pénélope Komites

Ce qui est important aussi dans des villes aussi denses que Paris, c'est l'augmentation des transports en commun, mais aussi ce qu'on a mis en place dans certains quartiers de Paris, où il y a des bus, des métros, des RER, et il y a des quartiers où il y a la totalité d'un périmètre d'arrondissement qui n'est pas couvert. On a essayé d'y mettre en place des petites navettes qui permettent de desservir les points d'arrondissements qu'on ne peut pas atteindre si par exemple on est une personne âgée. Il faut trouver des solutions diverses et variées pour arriver à faire diminuer la pression automobile.

Anne Faure

Je pense qu'il faut toujours penser complémentarité entre les différents modes. On ne desservira pas certains secteurs de la même façon que d'autres. Donc la chaîne des transports, c'est très important, et en France, on n'est pas très bon pour passer d'un mode à l'autre. Là, on a des exemples à prendre à l'étranger.

Les exemples, cependant, il ne faut pas oublier qu'il faut les adapter (ils ne sont pas toujours transposables tels quels). Et à partir des bons exemples, on peut aussi aller plus loin.

Dominique Rousset

Les dernières images du côté de la Suisse.

Alain Rouiller

J'enchaîne sur ce qui vient d'être dit : il y a aussi l'idée de mesures d'accompagnement, en même temps qu'on développe les transports publics, pour réduire la capacité de la voirie.

Ici, c'est le contre-exemple de Zurich : c'est une des villes où ils sont le plus développés les transports publics. Malheureusement, le canton de Zurich a refusé la limitation des voiries. Ce qui fait qu'il y a eu sur la voirie des utilisateurs qui venaient de très loin. Donc les gens vont habiter plus loin, l'agglomération de Zurich a beaucoup grandi car on pouvait à nouveau atteindre Zurich en voiture.

Ici, c'est l'espace mixte : automobile et taxis, et à côté : bus et taxis. Il a fallu une année pour que les professionnels acceptent cette cohabitation. Ils refusaient de donner la priorité aux piétons.

La cohabitation était une idée nouvelle, combattue en disant : ce n'est pas possible, on veut un passage piétons, séparer les piétons, les bus, etc. Maintenant, tout le monde est enchanté de cet aménagement. Ce qui montre qu'il faut que l'autorité politique soit persévérante.

Une autre utilisation des zones de rencontre, c'est les petites rues commerçantes avec de l'habitation, pas de transit et pas beaucoup de circulation, et qui se laissent envahir. Ici, c'est la situation idyllique où passent très peu de voitures. C'est toujours la cohabitation entre les usagers. Avant : on se rend quand même compte que le trottoir est plutôt restreint, et tout le reste de l'espace est réservé aux voitures avec 5 000 voitures, principalement du transit.

Il y a toute une série de gens qui pourraient passer ailleurs ou qui pourraient venir autrement.

Les 400 voitures qui restent : ce sont ceux qui ont besoin de venir dans cet espace.

Auparavant, c'était un endroit sinistré, et aujourd'hui, c'est une rue où il est agréable de vivre. Il reste des conflits entre les usagers : la voiture et le petit enfant, mais comme la voiture roule très lentement, le risque est faible, la voiture a pu s'arrêter devant l'enfant qui jouait sur la chaussée. Alors que si elle roule 30 ou à 50, elle ne le peut plus.

Encore un exemple de l'utilisation des zones de rencontre, c'est les centres historiques des vieilles villes, des quartiers où il n'y a parfois pas de trottoirs, et en France, j'ai vu qu'on pense résoudre le problème avec la zone 30. Nous, on dit : non, c'est trop rapide.

Alors qu'à Berne, vous voyez sur ce plan : d'un côté, la vieille ville, 20 km/h. Le reste à 30 km/h. Ici, 30 km/h, espace restreint. Il se trouve que les fontaines sont au milieu de la chaussée dans cette ville. L'obstacle était déjà là.

Dominique Rousset

Merci de nous avoir présenté tout ça.

Vous pouvez intervenir quand vous voulez.

Johanna Bougon

Les zones telles qu'on vient de les voir ne sont pas imaginables partout. Il y a les exemples de Chambéry, Paris... Il y a des multitudes de situations. On a passé tout en revue, mais s'il y a un outil qui est commun à toutes ces situations, c'est le stationnement, car la voiture, à un moment donné, il faut s'en débarrasser. L'outil de stationnement nous permettra de réglementer la circulation.

C'est à travers cet outil qu'on arrive à réguler la circulation automobile sur le terrain.

J'entends bien la remarque par rapport aux barrières qu'on était obligé d'instaurer en France pour faire respecter la réglementation du stationnement.

Là aussi, il y a des exemples à aller chercher à l'extérieur, car il faut absolument, de ce point de vue, faire une proposition au niveau national pour que les villes soient capables de régler elles-mêmes leur politique de répression.

On voit par exemple aux États-Unis, que du point de vue stationnement, c'est parfait : il y a des trottoirs de couleurs différentes, et vous n'avez pas intérêt à vous arrêter plus de 30 secondes sur un trottoir à bord rouge.

C'est donc aux collectivités locales, selon moi, de trouver les moyens pour pacifier la circulation.

Frédéric Héran (Chercheur)

Plus qu'une question c'est une remarque. On a déjà dit ce matin à plusieurs reprises qu'il faudrait changer les mentalités, sensibiliser les cyclistes de la présence de PMR sur les trottoirs, être plus civique, etc. Je voudrais apporter un point de vue différent. Car les comportements dépendent largement de l'aménagement ; ils sont structurés par l'aménagement. Prenons des exemples. Paris a 77 % de ses rues à sens unique. A Strasbourg, 42 % des rues à sens unique sont traitées en contresens cyclable. A Paris, il n'y a que 0,3 % des rues à sens unique traitées en contresens cyclable. Donc tout naturellement, les cyclistes ont tendance à prendre des sens interdits, car on ne sait plus quoi faire. Et souvent, en plus, ils se retrouvent sur le trottoir.

Au sud de l'agglomération de Strasbourg, une ville est aujourd'hui à 90 % des rues à sens uniques sont dotées de contresens. On a une ville en France qui en est là, et c'est parce que cette ville l'a voulu (il reste quatre rues qui ne le sont pas).

Pénélope Komites

Paris a la spécificité d'avoir des compétences en matière de transport et de circulation partagées entre la mairie et la préfecture de Police, nous souhaitons qu'il y ait des contresens cyclables, mais malheureusement, c'est une bataille avec la préfecture de police qui ne souhaite pas ce type d'aménagement.

Frédéric Héran

Vous avez raison, vous avez fait un énorme travail avec la préfecture, la ville n'est pas en cause. Je racontais cette histoire pour expliquer ce changement de mentalité. Les cyclistes, à Strasbourg, deviennent civiques puisqu'ils ne peuvent presque plus de sens unique.

Autre exemple : il y a énormément de carrefours à feux à Paris. C'est-à-dire qu'un cycliste se heurte à un carrefour à feux tous les 150 mètres. A Nantes, il y a 200 mini-giratoires. Donc beaucoup moins de feux qu'à Paris. Donc statistiquement les cyclistes brûlent beaucoup moins les feux qu'à Nantes.

Troisième exemple de cohabitation : Prenez la ville de Lille, la Grand-Place. Hélas, il y a des feux. Et c'est source de conflits, car il y a des piétons qui forcent sans arrêt le passage.

Dominique Rousset

C'est un vrai problème d'aménagement.

Frédéric Héran

Donc si on veut des usagers civiques, qui cohabitent en bonne harmonie, il faut mettre des aménagements en cohérence.

Catherine Chartrain

Je suis à la fois d'accord avec ce que vous avez dit, effectivement, les comportements sont aidés par les aménagements. Il y a une batterie de types d'aménagements possibles, des outils très différents, mais il faut les adapter en fonction du lieu qu'on veut traiter. C'est-à-dire que le principe, c'est de prioriser les usagers les plus vulnérables, dont les personnes à mobilité réduite, puis les vélos, etc. Puis les livraisons en ville, les services de santé, ou les pompiers, qui doivent pouvoir accéder à tous les lieux à tout moment. Ensuite, en fonction de la

configuration des lieux, arriver à faire au maximum avec cette batterie d'outils. On ne peut pas dire : il faut des giratoires partout ou des feux partout.

Il faut adapter la meilleure solution en fonction des lieux à traiter. Il faut prioriser les usagers les plus vulnérables. Il n'y a pas une solution.

Alain Rouiller

Je pense effectivement qu'il faut réduire le nombre de feux de signalisation, de stops, voire parfois de passages piétons, car je suis assez d'accord avec cette intervention. J'étais hier près du canal Saint-Martin, il y a des feux rouges pour une impasse où il n'y a aucune voiture. Il est évident que personne ne respecte ce feu.

On devrait commencer par donner le bon exemple, mais il est vrai que dans certains endroits, c'est difficile. Parfois, les piétons ou les cyclistes pensent que les feux rouges sont là à titre indicatif.

Cependant, il faudrait que les autorités enlèvent ceux qui ne sont pas utiles.

Mais là, je ne sais pas si c'est la préfecture qui doit les enlever, mais il y aurait moyen de rendre ces quartiers plus agréables pour tout le monde, et dire pour ceux qui restent : vous respecter la réglementation.

Catherine Rousset

D'autres questions ?

Marie-Catherine Poirier

Je suis chargée de transport dans une ville de banlieue parisienne (Clamart), je suis tout à fait d'accord pour le partage de l'espace public et pour l'écomobilité. La difficulté, c'est qu'on se heurte à de fortes oppositions. La demande des parents d'élèves, en général, c'est de sécuriser par des barrières, d'ajouter des feux, des passages piétons, etc.

Il y a une personne qui a créé une association d'utilisateurs de vélos de ville, ça a rendu cette question visible. Quand il y a des réunions avec les commerçants, il y a de vrais débats, mais cette demande, on la voit peu. C'est une difficulté.

Les parents d'élèves, en 2001, demandaient une sécurisation aux abords des écoles, on a fait les travaux, ensuite, on a parlé d'écomobilité. Disons qu'il y a aussi des réponses à donner face à une demande de sécurité pour pouvoir ensuite parler du reste.

Dominique Rousset

Merci, on voit aussi les réalités de l' élu confronté à sa population.

M...

En tant que personne âgée, je suis très réticent au double sens des vélos dans toutes les rues. La personne âgée a déjà suffisamment de mal à voir la circulation dans le sens normal pour traverser. S'il faut faire attention aux vélos qui viennent dans l'autre sens, ça devient très dangereux. En particulier quand il y a un feu qui permet de traverser, les cyclistes, à de rares exceptions, ne respectent pas les feux tricolores.

En ce qui concerne les transports en commun en région parisienne, quand vous habitez la banlieue, vous ne pouvez pas changer de ligne avec un ticket de métro, à Genève, on a accès à tout le réseau.

Il ne faut pas oublier que Genève, c'est une République protestante, et calviniste, donc ce n'est pas la même mentalité qu'ailleurs.

Jan Gheldof

Je pense qu'il y a assez d'études en Belgique et aux Pays-Bas, c'est qu'il n'y a pas de liens entre le nombre d'accidents et le sens limité. Seulement, il faut le faire partout, pour qu'on en prenne l'habitude.

Pénélope Komites

Est vrai qu'on dit que les cyclistes ne respectent pas les feux, mais il faut se rendre compte que quand on est cycliste et se faire arrêter tous les 50 mètres par un feu, c'est compliqué. Les cyclistes, on peut considérer que ce sont des personnes responsables capables de regarder ce qu'il se passe. On peut peut-être changer le code de la route.

En ce qui concerne les tickets, bientôt, on pourra circuler pendant deux heures sans reprendre de ticket. Cela fait partie des mesures intéressantes pour développer l'accès aux transports en commun. Il faut laisser le Stif s'installer.

Pierre Laperelle

Je suis des Amis de la Terre du Cambrésis : j'ai vu avec intérêt qu'on cherchait à diminuer le nombre de véhicules en ville, en faisant prendre aux gens les transports en commun ou les vélos. Mais dans de nombreuses petites villes, on a choisi de faire des contournements, des rocade, qui viennent bouffer tout le territoire planté et cultivé autour. D'une part, ça crée des kilomètres carrés de voies bitumées, ça pollue tout, et ça augmente encore la pollution et le gaspillage. Donc attention à ne pas transposer en périphérie les nuisances qu'on a en ville.

Dominique Rousset

J'ai l'impression que tout le monde est d'accord avec vous.

Paul Zylberberg

Je veux poser des questions à propos des personnes handicapées, mais pour une fois des personnes qui ne présentent pas le même handicap que le mien. On parle beaucoup de transports en commun, en particulier de la ville de Paris, il serait dommage que P. Komités ne nous explique pas une nouvelle fois pourquoi le métro parisien qui est le moyen de transport privilégié de toutes les personnes parisiennes et qui transitent par Paris est inaccessible aux fauteuils roulants.

Par ailleurs, il est important que le suivi des travaux, une fois qu'ils ont été décidés en collaboration avec les utilisateurs, que le suivi soit fait avec les utilisateurs.

Par exemple, bd Magenta, on a parlé des voies cyclables. Pour les personnes ayant une vue déficiente, elles doivent avoir deux centimètres de décalage par rapport à la zone piétonne, pour que ces personnes fassent la différence. C'est ce qui faisait partie du programme, programme qui n'a pas été respecté. Il y a encore là besoin que les personnes directement concernées puissent suivre le fait et puisse indiquer ce qui ne va pas.

Pénélope Komites

Je peux répondre sur la question du métro. On a en déjà parlé, mais effectivement, le métro a été construit à une époque où on ne s'occupait pas des personnes handicapées, et on n'y pensait absolument pas. Aujourd'hui, on a un métro extrêmement difficilement adaptable aux personnes en fauteuil roulant. La RATP a équipé quelques stations, on arrive à des coûts très importants. La décision a finalement été prise de mettre en accessibilité le réseau de surface : trente lignes de bus le seront bientôt, ainsi que le tramway.

Donc rendre accessible le métro n'est pas un choix fait par la RATP aujourd'hui, choix que je partage car c'est effectivement très compliqué.

Concernant le bd Magenta, je comprends extrêmement bien le problème. On verra ce qui s'est passé. Là où vous avez raison, c'est qu'il faut s'assurer de manière systématique que les aménagements qui sont faits jour après jour correspondent bien aux commandes. On va tâcher d'y remédier, en particulier sur le bd Magenta. Effectivement, si les personnes déficientes visuelles ne savent pas si elles sont sur la piste cyclable ou sur la chaussée, ça pose un vrai problème.

Mme ... (Altermodal)

Je voulais insister sur un aspect qui a été un peu évoqué : le problème de la périphérie et le problème du péri-urbain.

En fait, aujourd'hui, 80 % des gens vivent en ville, mais quand on regarde une carte d'agrandissement des aires urbaines, on se rend compte qu'elles ont été multipliées par trois, quatre ou cinq, selon les endroits. Donc ça signifie qu'il y a aujourd'hui beaucoup plus d'habitat dans ces aires lointaines, où il y a peu de transport en commun, et un taux de motorisation extrêmement élevé.

Il y a dans ces zones périurbaines également des villages où, petit à petit, la voiture gagne énormément de terrain. Il y a aujourd'hui un énorme enjeu à faire prendre conscience aux élus de toutes ces petites communes, où il y avait à une époque un véritable partage de l'espace, et maintenant, ces espaces sont en train de se perdre.

Anne Faure

Dans ces villages, il est fréquent que la collectivité se satisfasse d'aménager le centre ville, et que ça donne caution au fait qu'on ne fait rien ailleurs.

Alain Rouiller

J'aimerais abonder dans le sens de dire que l'aménagement du territoire est extrêmement important, et qu'il vaudrait mieux le prendre en compte. J'ai cru comprendre qu'en ce domaine, en France, c'est très décentralisé. C'est dommage car on peut trouver des exemples d'idées à tirer d'ailleurs. Par exemple, les Hollandais qui ont un système de notation par lettres, disant : si on est dans une zone A, bien desservi par les transports publics, on peut très bien développer ; B, pas très bien, etc. (Politique ABC).

Autre exemple : à Berne, on a décidé que les lieux à urbaniser sont les nœuds de priorité de transports publics. La notion de nœud est importante, car si c'est seulement une ligne, c'est insuffisant... Bien sûr, il faut déjà avoir un transport public.

Il y a des endroits où ça existe, et ces nœuds de transport public sont des déserts, on ne fait rien, alors que c'est justement ces endroits qu'on devrait développer. Plutôt que de dire : on habite à la campagne, oui, mais il faut une voiture. Paris est l'exemple typique pour cela, quand on regarde les plaques, ce sont des 92, 93, 94...

L'aménagement du territoire n'est pas suffisamment pris en compte. Ceux qui prennent ces décisions qui influent tellement ne sont pas les gens comme nous qui travaillons sur les questions de la mobilité. On nous appelle après coup, tels des docteurs, pour réparer les dégâts.

Monique Giroud

Je voulais réagir à l'intervention sur la périurbanisation.

Grenoble est une ville de 100 000 habitants dans une agglomération de 400 000.

70 % des déplacements faits en voiture en périphérie font moins de 1 km. Il y a une grosse marge de manœuvre de report modal.

Anne Faure

La France est championne du monde pour des trajets courts en voiture.

Dominique Rousset

Pourquoi ?

Anne Faure

Le fait que la France construise beaucoup de voitures, ça a créé dans beaucoup de milieux un mythe, c'est que c'est producteur d'emplois. Il y a toujours ce truc dans les têtes : ça crée des emplois.

Johanna Bougon

Je voudrais revenir au débat général, pour essayer de penser à deux mots qui sont « tolérance » et respect mutuel des usagers.

Pour quelles raisons on a moins besoin de sensibiliser les gens aux Pays-Bas ? C'est parce que les gens ont toujours fait du vélo.

Cela apaise la problématique sur l'espace public.

C'est vrai que les feux rouges sont parfois respectés par les cyclistes, on sait que les feux sont fait en France pour les automobiles, et ne tiennent pas compte de la circulation des cyclistes.

Aux Pays-Bas, les feux rouges sont séparés pour les automobilistes, les cyclistes et les piétons.

Pénélope Komites

Ouh là !

Johanna Bougon

De cette façon, c'est respecté.

Il me semble qu'il est obligatoire qu'on travaille chez nous sur une sensibilisation des plus jeunes, car il faut absolument réapprendre aux enfants à utiliser la route et respecter un certain nombre de règles, et surtout les autres. Donc il y a le code à changer et une sensibilisation à mettre en place. Il y a par ailleurs une répression à effectuer par rapport aux règles en place (je pense très fort au stationnement).

Enfin, il ne faut pas oublier l'infrastructure, car c'est le langage d'une stratégie d'une ville par rapport à la problématique des déplacements.

Mme ...

On a parlé de l'étalement urbain, de l'éloignement du domicile par rapport au travail, etc.

Les agences de l'ANPE se spécialisent maintenant par métiers et non plus en zones géographiques.

Un autre exemple, dans un autre domaine : j'ai vu des plans pour un permis de construire pour un HLM de la ville de Paris, il n'y avait même pas de local poubelles, et encore moins de local vélos.

Un autre exemple : une enquête publique vient de se terminer pour un grand centre commercial dans le 15^e arrondissement, et l'étude d'impact disait : c'est formidable, il y a des transports en commun qui desservent la zone, et citaient une station de métro qui était à 1,5 km.

Frédéric Héran

Le chiffre de Monique Giroud est certainement faux, ça ne peut pas être 70 % des déplacements inférieurs à 1 Km. Car en général, c'est 23 %. C'est sûrement plus que ce qu'on pense d'habitude.

Monique Giroud

Je n'ai pas dit : 70 % des déplacements font moins de 1 km, mais : 70 % des déplacements de moins de 1 km sont faits en voiture.

Frédéric Héran

Ah ! D'accord. Je te prie de m'excuser

On a parlé de handicap, aujourd'hui, et on a dit : chacun est un peu handicapé. Je ne suis pas t'accord avec cette formulation, mais on peut quand même dire que chacun a beaucoup de dépendance, et beaucoup de gens en périphérie sont dépendants de la voiture. Ils ont une prothèse métallique qui est la voiture et qui les empêche de circuler autrement.

Dominique Rousset

On vous remercie toutes et tous.

On vous renvoie aux publications et aux sites Internet du Coliac et du Club des villes cyclables.

Catherine Chartrain

M. Zylberberg a parlé des problèmes pendant les travaux. Quand on pense aux aménagements, il faut penser à une bonne conception pour tous, une bonne réalisation, et aussi la gestion quotidienne de l'espace public.

Les personnes handicapées y sont particulièrement attentives, du moins soucieuse, car ça crée des obstacles, voire des dangers : les poubelles, ou objets divers qui encombrent les trottoirs.

Les problèmes des travaux aussi : ne pas montrer qu'il y a des cheminements possibles pendant les travaux est quelque chose de dangereux, et qui crée de l'insécurité dans le sens de peur de se déplacer.

Quand les travaux sont mal réalisés, ce n'est pas parce que le maître d'ouvrage l'a voulu, mais il y a un truc qui se passe au niveau management des travaux, et surtout de la culture quotidienne et de gestion de proximité par les services compétents. C'est un suivi quotidien est une sensibilisation en amont de tous les acteurs qui travaillent dans ces secteurs.

Domonique Rousset

Merci à tous nos invités.

Je passe la parole à Denis Baupin pour la conclusion de cette rencontre.