

Quelques regards urbanistiquement convergents

10h15-12h30

Animation : **Dominique Rousset** (journaliste)

Intervenants :

Hubert Peigné : Conseil Général des Ponts et Chaussées
hubert.peigne@equipement.gouv.fr

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

Jacques Hennebert : Rue de l'Avenir (France)
infos@ruedelavenir.com

Alfred Peter : Paysagiste-conseil
alfred.peter.paysagiste@wanadoo.fr

Jean-Marcel Castet : Maire de Jacou et Vice-Président
du Conseil Général de l'Hérault
Secrétaire : m-casejuane@cg34.fr

David Herquelle : directeur des déplacements urbains de la Ville de Lyon
david.herquelle@mairie-lyon.fr

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 Vélo type 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 cette après-midi, vous êtes invité à prendre contact avec cette personne.

Dominique Rousset

Merci. Bonjour à tous. Nous allons débiter cette journée. Tout a été dit dans l'introduction sur ce que nous espérons sortir de ces travaux. Ce matin, on est davantage dans la confrontation des expériences d'autres villes, pas seulement françaises.

On voudrait beaucoup vous associer à ces discussions, donc on gardera du temps pour vos interventions.

Cet après-midi, on sera davantage sur la prospective, sur ce qui peut se mettre en place, et dans quelles conditions.

Les outils sont nécessaires, parfois coûteux, on verra pourquoi.

On verra quels sont les meilleurs moyens pour parvenir à cette ville apaisée. D'autres l'ont réussi, pourquoi pas nous, en France ?

On va s'appuyer sur le rapport du Conseil national des transports. M. Peigné, du Conseil général des Postes et Chaussées va intervenir.

Ensuite, Jan Gheldof, responsable du pôle mobilité de la ville de Courtrai, où le code de la rue est bien mis en oeuvre. Ce n'est pas toujours facile de maintenir ces dispositions. On en parlera.

Puis Jacques Hennebert, vice-président de la rue de l'avenir, interviendra sur ce code de la rue. Ensuite, avec Alfred Peter et M. Castet, on ira du côté de Montpellier et en Hérault. Avec eux, on abordera des réflexions sur les moyens de mettre en accessibilité, notamment du côté des écoles.

Puis David Herquelle parlera du règlement général de la circulation de la Ville de Lyon.

On démarre avec Hubert Peigné. Que diriez-vous d'abord sur ce qui a été mis en pointe d'emblée quand vous avez abordé ce sujet de la voirie pour tous ? D'où êtes vous parti ?

Hubert Peigné

Merci. Je vais tenter d'être rapide. J'ai déposé sur la table d'entrée un paquet de feuilles où j'ai tenté de résumer ce qu'on pourrait dire de ce rapport.

Dominique Rousset

Une indication technique. Je voudrais dire aux sourds et malentendants qui sont présents dans la salle que nous avons une vélotypie, donc c'est plutôt vers la droite qu'ils devraient se placer. Et nous, essayons de ne pas parler trop vite.

Hubert Peigné

On est parti d'une chose qui m'a surpris quand je suis arrivé dans cette démarche, car elle a pour origine le conseil national des transports, que je ne connaissais pas bien, c'est un organisme consultatif, dirigé par de Catherine Chartrain, pour moi, c'était plus un organisme consultatif d'appui et de conseil au ministre, mais plutôt sur des grandes affaires de transport. Or, les membres du CNT ont souhaité que CNT travaille sur ce thème, le partage de la voirie. Quand il m'a demandé de présider ce travail, il a d'abord fallu du temps pour se connaître, car le CNT a élargi le groupe au-delà de ses propres membres, et par ailleurs, nous avons pris du temps pour bien comprendre ce que nous attendions les uns et les autres. Ma surprise a été de voir que tous étaient intéressés par ce thème : une voirie pour tous.

Donc c'est que nous pouvons appeler une demande sociale, car elle est vraiment très large.

D'autre part, on a vu, au long des travaux du groupe (depuis fin 2002), que chacun sentait qu'il existait déjà beaucoup de choses, d'expériences, de documents, mais ce qui était demandé, c'est qu'on essaie de mettre tout cela en cohérence et d'en tirer des propositions, d'abord pour le ministre, mais au-delà du ministre, pour les autres acteurs que l'État, bien sûr.

Donc devant vous, ce matin, si je me rappelle dans quel esprit on a démarré, c'est une tension car on a senti qu'il y avait une très forte attente, que je partage tout à fait personnellement, et on s'est dit : est-ce que notre travail sera à la hauteur des attentes ?

Et même quand on a pris soin de les faire s'exprimer, on n'a peut-être pas tous entendu ou compris les mêmes choses sous les mêmes mots, donc on sait qu'on a encore des surprises à attendre.

Dominique Rousset

Peut-on dire que si l'on ne donne pas la priorité d'emblée à ceux qui dans la ville ont le moins de possibilités de se déplacer, on n'a pas réussi ?

Hubert Peigné

Je crois que c'est vraiment la chose qu'on peut souligner dans les travaux. Selon les personnes qui lisent le rapport, regardent le résumé, les points relevés sont divers. Il me semble que le point fondamental est ce que si on ne met pas au premier rang des préoccupations, en priorité toutes ces personnes, toutes ces fonctions (on mélange un peu usages et usagers, mais dans la réalité, il faudrait y passer du temps), donc si on ne met pas en première priorité du travail toutes ces personnes, toutes ces fonctions, par exemple, on cite tout ce qui tourne autour de la sécurité, du secours... Une chose qui semble évidente, mais qui n'est pas souvent pratiquée, c'est la fonction économique : chargement, déchargement des marchandises, elle est primordiale. Et puis il y a toutes celles auxquelles on pense assez souvent maintenant, c'est les personnes faibles, vulnérables, etc.

Dominique Rousset

Concernant la deuxième catégorie, c'est important de le mentionner, car la démarche ne peut pas être comprise si on n'en tient pas compte.

Hubert Peigné

Ce dont on est conscient, c'est qu'il y a un travail de pédagogie à faire, effectivement. Mais il faut reconnaître que, quand on énumère toutes ces priorités, on n'est pas sûr qu'on arrivera à les prendre toutes en compte. Peut-être que certaines devront être relativisées, ou être traitées un peu plus loin, 30 mètres à côté, etc. Cela participe aussi du développement durable car il est dorénavant reconnu, il n'y a pas de doute, mais trop souvent, il est reconnu dans son acception économique et environnementale. C'est insuffisant : le volet humain est capital. Il faut le mettre à sa bonne place, sinon, on l'oublie.

Dominique Rousset

Les recommandations que vous faites dans ce rapport (le document est disponible, il est également sur le site du CNT), elles s'adressent particulièrement aux décideurs, mais pas seulement ?

Hubert Peigné

Pas seulement, la théorie, c'est le ministre et l'État, bien sûr, mais il y a d'autres acteurs. On a constaté, en écoutant des acteurs dans les collectivités locales et sur le terrain, que dans de villes, notamment les plus grandes, Paris et Lyon, mais aussi dans des villes de moindre importance, des acteurs s'en préoccupent.

La priorité, c'est le renversement dans la méthode et la réflexion, je l'ai dit. On peut aussi dire que nous avons voulu, à un moment, arrêter le travail, c'est-à-dire prendre le risque de dire : il y a une étape de franchise, on arrête. On répertorie beaucoup d'exemples, qui permettent à la

fois de montrer, mais aussi de dire ce qu'on peut inventer ou aller chercher, et que notre liste est loin d'être exhaustive. N'importe qui ici est capable de dire : je connais une autre méthode... Aucun problème.

L'idée était de montrer que les fenêtres s'ouvrent largement.

Ensuite, on a bien repéré les attentes. Je passe sur les attentes côté Etat, pour revenir sur les attentes des acteurs de terrain : ils nous demandent de leur donner un guide méthodologique pour répondre à la question : comment faire pour avancer ? Devant ce fouillis, cette imbrication de nombreuses difficultés, de nombreux usages, comment faire ? D'où des propositions de méthodes qui peuvent s'adapter suivant qu'on est des décideurs de haut niveau, des décideurs de terrain, des techniciens, etc., puis des guides thématiques sur un sujet (trottoir, déchets, cyclistes, etc.). Derrière, il y a des choses naturelles : quelques modifications juridiques, notamment le code de la rue. Une politique de diffusion de bonnes pratiques, d'échanges, etc.

On ne sait jamais au moment où on le produit, ce que ce travail va donner. Mais on sait que si on ne le fait pas, il ne se passera rien.

Dominique Rousset

Les recommandations que vous faites dans ce rapport (le document est disponible sur le CD Rom, il est également téléchargeable sur le site du CNT), elles s'adressent particulièrement aux décideurs mais pas seulement ?

Hubert Peigné

Pour reprendre le terme de service, pour nous, ce n'est pas que des services économiques, nous avons insisté sur quelque chose, car ça passe souvent au second plan, il y a aussi tous les services à la personne, les services attendus par les personnes âgées, les enfants, etc. Le fait d'avoir une qualité de déplacement, c'est un service, une attente. Souvent, on parle de déplacements, mais c'est aussi l'usage sédentaire de l'espace dont il est question.

Dominique Rousset

Merci pour cette première présentation.

Avec Jan Gheldof, on va aller en Belgique. Vous êtes responsable de la mobilité de la ville de Courtrai. Vous avez une certaine avance sur nous. Vous allez nous donner quelques repères, d'abord à Courtrai.

Jan Gheldof

Bonjour. La ville de Courtrai est une petite ville, 70 000 habitants, qui est presque dans la banlieue de Lille en fait. Il y a en effet beaucoup de choses qui se font ensemble entre Courtrai et Lille, c'est devenu presque la banlieue de Lille.

Tout n'est pas un paradis en Belgique. Mais j'ai parfois l'impression qu'on nous écoute davantage en France qu'en Belgique. J'habite depuis quelques années en France, dans le sud, et par exemple, à Toulouse, je vois que ça bouge aussi. Donc il ne faut pas toujours être son propre ennemi.

S'agissant du code de la rue, en Belgique, il y a eu des états généraux de la sécurité routière il y a quatre ou cinq ans, partant d'un constat qu'il y avait trop d'accidents, on avait le même nombre de victimes qu'en France, c'était vraiment l'horreur pour nous !

Il y avait quinze morts sur 100 000 habitants. On a réuni tous les responsables en Belgique, au niveau politique, ce qui n'est pas facile non plus au niveau fédéral. On a réuni les autres acteurs comme les techniciens, les fonctionnaires, les bureaux d'études, mais aussi les parents des enfants décédés dans ces situations.

On a travaillé pendant deux années sur le code de la rue, qui est surtout une philosophie qui est inscrite dans la loi. Une philosophie dans trois domaines : premièrement, on a reconnu les usagers vulnérables dans le code de la rue, ce qui n'était pas le cas avant. Par exemple, les cyclistes étaient mentionnés dans le code de la route, mais c'était seulement ceux qui vont d'un café à l'autre le dimanche matin. Maintenant, on a reconnu et explicitement donné une place dans le code de la rue au piétons, aux cyclistes, etc.

Dominique Rousset

Vous les avez qualifiées de personnes vulnérables ?

Jan Gheldof

Ensuite, il y a le principe de prudence qui a été défini, c'est-à-dire qu'il y a une responsabilité du plus fort vis-à-vis du moins fort, c'est-à-dire de la voiture vis-à-vis des cyclistes, piétons, du camion vis-à-vis du motocycliste, etc.

Au commencement, il y a une présomption d'innocence du cycliste.

Ensuite, la rue est définie pas seulement comme une route qui sert à circuler, mais comme une zone de rencontre, c'est-à-dire une zone où il y a des cyclistes, des piétons, la banque, l'école, des choses différentes, et les gens font partie de cet espace public.

Dominique Rousset

C'est-à-dire que c'est un lieu de vie et pas seulement un lieu de passage.

Jan Gheldof

Oui.

Dominique Rousset

Comment avez-vous fait ensuite, avez-vous fait une campagne, comment avez-vous pu convaincre ?

Jan Gheldof

On est en train de convaincre. C'est un travail à long terme. Le code de la rue date de janvier 2004, mais il y a beaucoup à faire. Tout n'est pas parfait en Belgique.

Tout n'est pas nouveau non plus dans le code de la rue. Il y a des choses qui existaient déjà, par exemple, les sens uniques limités pour les cyclistes. Ça existait déjà, et ce sont les autorités locales qui l'ont inventé, pas l'État.

Par exemple, il y avait une petite ville qui avait instauré le sens unique limité partout où c'était possible.

Ensuite, on a eu la généralisation des sens unique limité dans la loi.

Dominique Rousset

Quelles sont les difficultés dans tout cela ?

Jan Gheldof

Comme je disais, ce n'est qu'un début. Il y a des choses qui commencent à marcher très bien, comme le sens unique limité. Dans certaines villes, c'est généralisé. Dans d'autres, il y a des gens qui ne sont pas encore convaincus, mais forcément, ça va arriver. Il y a d'autres choses comme les zones 30 devant les écoles, qui sont positives d'un côté. De l'autre côté, au niveau de l'État, on a un peu trop forcé là-dessus, car on nous a maintenant forcés d'installer des

zones 30 dans toutes les proximités d'écoles, sans obligation d'avoir les infrastructures adaptées, c'est-à-dire qu'on a parfois des petits panneaux qu'on ne voit même pas. On a dit : on refuse de faire cela, on est pour les zones 30 aux abords de l'école, mais pas comme ça.

Dominique Rousset

Donc si on ne met pas en place les infrastructures nécessaires, ça ne marche pas.

Jan Gheldof

Dans le code de la rue, c'est surtout la philosophie qui est importante. Et on n'a pas mis assez de communication sur ce code de la rue, il faut utiliser des instruments de sensibilisation et de marketing, c'est peut-être une leçon pour la France aussi.

Dominique Rousset

En France, justement, faut-il une loi très vite ou peut-on avancer sans la loi ?

Jan Gheldof

J'ai compris que la législation française prévoit des choses qu'on peut faire, comme le sens unique limité, il ne faut pas attendre que la législation change. Jusqu'à ce matin, je pensais qu'ici, ça ne bougeait pas trop, mais j'ai appris ce matin qu'il y avait une réunion en avril, donc c'est bien, ça commence à bouger.

Mais si ça ne bouge pas au niveau de l'État, il faut les faire bouger ailleurs. Les maires ont la possibilité d'instaurer le sens unique limité par exemple.

Dominique Rousset

Avec M. Hennebert, on va faire un point sur ce qui se passe en Belgique.

Jacques Hennebert

Nous sommes très heureux que les Belges aient initié le mouvement.

Je voudrais rebondir sur ce qui a été dit : l'état d'esprit du code de la route est une autre philosophie, et il faudrait faire la preuve que nous sommes dans un monde civilisé et non plus un monde barbare.

Il faut justement faire de la communication, de la pédagogie. Je ne sais pas s'il y a des gens du ministère dans la salle.

L'avenir, en quelques mots, ça sera difficile. Notre association a bientôt 20 ans. Nous sommes connus en ce moment à cause de cette brochure : la rue dans le code de la route.

Ce n'est pas très cher.

Ce document, pour nous, nous a permis de travailler le sujet à partir de ce qui a été fait en Belgique, avec l'objectif de faire encore mieux en France.

Le code de la route contient beaucoup de choses, mais a été bâti sur une logique de sécurité et de sanctions. Or, en ville, il s'agit de faire tout autre chose. Il faut affirmer que la voie publique n'est pas seulement un lieu de passage, mais un lieu de vie.

Donc il faut affirmer que la ville est un espace de convivialité.

Donc dans ce livre, il y a également des propositions, qui s'appuient sur le code belge, et nous invitons tous les partenaires à s'engager dans une voie non seulement de la prudence mais de la convivialité, et de dire qu'il y a une obligation de prudence, ce n'est pas seulement une invitation, c'est une obligation.

Il faut une obligation de prudence du plus fort par rapport au plus faible, et les conflits au quotidien, à partir de cette philosophie, pourront se résoudre.

Dominique Rousset

Cela implique sanction si on ne respecte pas ?

Jacques Hennebert

Oui, mais justement, on a voulu dire qu'il fallait passer d'une ère de la sanction à une ère de la pédagogie. Il faut éviter de parler de sanction car dans le code de la route, on en parle pour moitié, et c'est ce qui fausse la vie.

Dominique Rousset

Je voudrais insister sur ce point : si on parle d'obligations, il faut bien qu'elles soient respectées, d'une manière ou d'une autre ? N'y a-t-il pas là-dessus une petite contradiction ?

Jan Gheldof

Il faut travailler sur l'infrastructure, la sensibilisation, et aussi en dernier lieu, la répression. En Belgique, la répression n'est pas assez forte.

Dominique Rousset

Avec l'expérience que vous avez du code de la rue belge, vous pensez qu'il faudrait insister sur la répression ?

Jan Gheldof

Oui, mais pas en premier lieu, on travaille beaucoup avec les enfants sur l'aspect pédagogique, et la répression est nécessaire, mais en dernier lieu.

Hubert Peigné

Sur ce point, le rapport n'a pas été très prolixe. A la réflexion, je ne le regrette pas trop, mais je me dis que, effectivement, on aurait pu peut-être insister ou souligner les points que Jan Gheldof a indiqués : la responsabilité du fort envers le faible, etc. Effectivement, dans ce domaine, on aurait pu aller plus loin, on aurait pu le détailler.

Pour revenir à la question de la sanction, j'étais en mission en Hollande, dans le secteur de La Haye-Delft-Utrecht. On a été reçus par nos collègues hollandais de façon superbe, et tout le monde était cycliste au quotidien : tel haut fonctionnaire est venu avec sa malette et son vélo. Tous nous ont dit : on fait beaucoup de communication et d'explication, mais toujours, les gens savent que s'ils transgressent, il se passera quelque chose.

Par exemple, comme ils ont beaucoup de mal à développer de nouvelles routes ou à les élargir, ils savent que pour faire face au trafic, c'est de mieux utiliser les routes et autoroutes existantes : donc les deux voies sont transformées en trois voies, en limitant la vitesse, etc. Et toujours, il y a des caméras, et chacun sait que s'il roule trop vite, il recevra un papier le lendemain.

Donc on n'insiste pas là-dessus, car tout le monde sait ça.

Mais quand ils viennent en vacances en France, ils retrouvent un autre fonctionnement, c'est-à-dire un fonctionnement français. Et ils le reconnaissent avec un grand sourire tout à fait désarmant.

Dominique Rousset

M. Hennebert. Dans votre fascicule, il y a dans les dernières pages toute une liste de propositions, et à la fin, il est écrit : etc. On va mentionner les principales, c'est-à-dire celles que vous mettez sur cette page.

Jacques Hennebert

L'espace public n'est pas voué à la circulation automobile, et chaque usager doit y avoir sa place, avec cette notion de prudence du plus fort vis-à-vis du plus faible, ça nous paraît être un élément à dire.

En ce qui concerne la philosophie, J. Gheldof a parlé de zones 30 à travers les zones scolaires. En Belgique, les zones scolaires sont des unités aux abords des écoles. Dans « la rue dans le code de la route », on veut rappeler que les enfants sont partout, notamment sur le trajet qu'ils ont à faire de l'école à la maison, donc la zone 30 doit englober tout le quartier.

Je me suis souvent dit en me baladant dans une ville : la seule solution pour cette rue étroite, c'est d'être une zone de rencontres. Par contre, le 20 km/h devrait être laissé à l'appréciation locale, car ça peut être moins (10 Km/h).

Dominique Rousset

Le concept important est celui de trottoir. Le double sens cyclable. Et puis les tramways.

Jacques Hennebert

La prise en compte du tramway en ville, qui est prioritaire, même par rapport aux piétons.

En ce qui concerne le piéton qui traverse, c'est assez bien expliqué dans ce petit fascicule, il fait l'objet déjà en France dans le code de la route d'une logique que je trouve exemplaire. Je suis un peu en colère contre le code de la route assez souvent, mais il traite bien les usagers lorsqu'il y a la problématique du piéton qui traverse. On ignore généralement ce qu'il y a dans ce code de la route : le piéton régulièrement engagé doit être respecté par l'automobiliste de façon obligatoire. Donc si je peux le faire, à ce moment-là, l'automobiliste doit le laisser passer. Ça va faire partie des sujets à discuter, car nous avons pris la décision de nous rencontrer régulièrement entre experts belges, suisses et français sur des thèmes comme celui-là.

Dominique Rousset

On va revenir ensuite sur tous ces points, J. Gheldof, sur cet aspect ?

Jan Gheldof

Les choses ont changé aussi avec le code de la rue, mais apparemment, ce n'est pas comme en France. Mais apparemment aussi, les piétons ne le savent pas ici.

Dominique Rousset

Les automobilistes non plus.

Avec les élus, comment ça se passe ?

Jacques Hennebert

Il y en a beaucoup dans la salle, donc je vais essayer d'être gentil : il y a les frileux et les non-frileux. Pour les frileux, il faut des années pour les convaincre. Et les autres, qui sont sensibles, avec ceux-là, on peut travailler et obtenir des résultats.

Dominique Rousset

Avez-vous des questions dans la salle, ou souhaitez-vous qu'on continue à faire nos présentations ?

Frédéric Héran (chercheur)

Une petite précision à propos des zones 30 en France. On croit souvent que les zones 30 réduisent la vitesse des voitures. En fait, elles ne réduisent que la vitesse de pointe, pas la vitesse moyenne. Une différence fondamentale. Les zones 30 ne ralentissent pas les voitures, elles empêchent seulement les pointes de vitesse. Ça a été montré à Toulouse par la première enquête sérieuse sur ce sujet, qui montre qu'il y a un écart minime en vitesse moyenne entre zone 30 et pas zone 30. Il y a là une manque d'information. La population est persuadée que les zones 30 vont empêcher la circulation. Il faut donc informer, et dire : les zones 30 ne réduisent pas la vitesse des voitures. Seulement les vitesses de pointe.

Jan Gheldof

C'est juste, ça ne diminue pas la vitesse dans les grandes agglomérations, mais ça la diminue dans les zones résidentielles. Ensuite, on peut utiliser cet argument vis-à-vis des automobilistes, car ce sont eux qu'il faut convaincre. Il y avait une campagne qui disait littéralement : plus lentement, ça va plus vite, même pour les voitures. C'est un paradoxe, même un peu dangereux aussi, car si on l'applique, ça peut augmenter la capacité des routes pour les voitures, et est-ce cela qu'on veut ?

Monique Giroud (Présidente de la FUBicy)

Quelle doit être l'interprétation du mot « régulièrement » qu'on voit partout ?

Jacques Hennebert

Malgré tout, dans le code de la route, l'article concernant les obligations du piéton : il a obligation de prendre en compte la vitesse du véhicule et les circonstances. Dans le code de la route, on définit les obligations et devoirs des deux usagers : piétons et automobilistes. Or, les piétons, le plus souvent, attendent docilement sur le bord du trottoir qu'il n'y ait plus de voiture. Et cette docilité est souvent interprétée par les automobilistes comme un droit. Les piétons que nous sommes tous doivent s'affirmer dans la rue.

Jean Delaunay (conseiller municipal à Conflans-Sainte-Honorine)

Je suis un élu peut-être frileux... La question précédente portait sur l'interprétation, il me semble que dans la démarche belge a été prise en compte cette question d'interprétation. J'aimerais entendre à nouveau la présentation sur les travaux que vous avez faits pour préciser les concepts. Concrètement, dans ma ville, la police fait une répression, mais il y a toujours un débat sur : où commence la répression ? Par exemple, le stationnement gênant, c'est quelque chose qui est traité par le bas ou par le haut suivant la police. Donc quelle est votre démarche sémantique pour préciser les concepts ?

Jan Gheldof

Il faut dire qu'on a, même avec le code de la rue. Notamment ceux de l'interprétation. Il y a par exemple les problèmes de la police qui refuse de faire des contraventions sur les zones 30 aux abords de l'école s'il n'y a pas d'infrastructures.

C'est aussi un instrument de marketing, de sensibilisation, pas seulement un instrument juridique. Mais avec le code de la rue, on ne peut pas tout résoudre.

M. Hennebert

La question du stationnement est un problème clé. Je voudrais insister sur le fait qu'il y a deux philosophies : la philosophie en France, où on est obligé de rendre les espaces piétons complètement étanches au stationnement sauvage. Pour les bandes cyclables, c'est

pratiquement impossible, mais pour les trottoirs, on est obligé de mettre énormément de poteaux, potelets, barrières, etc. Pour qu'il y ait un obstacle.

Mais il y a des communes qui misent sur un autre sentiment de citoyenneté, car il n'y a rien. On était en visite sur une grande zone de rencontre, où il n'y a rien du tout. De fait, on a été obligé de constater qu'il n'y avait pas de stationnement. Il y a donc deux façons de faire, et malheureusement, en France, on est obligé de mettre des barrières physiques.

Pierre Champeaux (élu à Ploemeur dans le Morbihan)

On raisonne beaucoup zones 30, car dans le code de la route il est dit que la vitesse est limitée à 50 km/h. Ne peut-on pas dire que la ville est une grande zone 30, et que seulement quelques axes prioritaires pourraient avoir une vitesse autorisée à 50 km/h.

Dans nos villes, l'espace public est limité. Donc il n'y a pas d'autres solutions que partager cet espace entre tout le monde. Quand on a réussi à faire passer cette idée de partage de l'espace, on a fait de grands pas.

Jan Konold (consultant vélo à Strasbourg)

Ma question concerne les passages piétons. La réglementation est insuffisante. Un piéton qui veut s'engager est déjà dans un rapport de forces, où il est le moins fort. Ce qui aiderait, et ce qui serait nécessaire, c'est une obligation dans la réglementation, c'est que dès qu'un piéton attend à un passage, il est prioritaire.

Cela existe en Allemagne, et ça marche à peu près. En ville, ça résout déjà une partie du problème de la vitesse, car on doit toujours être en mesure de s'arrêter.

Dominique Rousset

Ces deux remarques vont encore plus loin que vous, M. Hennebert.

Jan Konold

Juste une petite remarque au sujet du stationnement sur les trottoirs : est-ce que la réglementation pourrait voir comment on peut obliger les gens à utiliser les garages et espaces disponibles dans les espaces privés. On voit les voitures sur les trottoirs et les garages sont vides. Je lance ici une réflexion.

Jacques Hennebert

Je voudrais surtout répondre à la question sur le 30/h généralisé en ville. Cela existe dans certaines villes à l'étranger, et quand les techniciens ont conscience que la ville a vocation à être zone 30, on a fait un très grand pas. Je souhaite qu'on ait de plus en plus d'élus en France qui aient le courage de viser cet objectif du 30/h généralisé en ville, sauf sur certaines artères.

Jan Gheldof

Sur les zones 30 généralisé en agglomération, c'est prévu dans le code de la rue en Belgique, mais je ne pense pas qu'il y ait déjà des exemples. Et je pense que c'est peut-être aller un peu trop loin. Pour moi c'est une révolution. C'est peut-être un peu trop tôt. Quand je vois les problèmes qu'on a avec les écoles sans aménagement ni infrastructure, le problème se posera davantage dans les agglomérations. Donc n'y a-t-il pas d'autres priorités en ce moment ?

Hubert Peigné

Sur le stationnement, c'est un des points qu'on a évoqués dans le rapport : je voudrais faire une remarque sur deux plans. D'abord, l'une des issues possibles, ce serait de faire un travail de type : relater ce qui se fait ailleurs. N'a-t-on pas autre chose à faire que de systématiser le

stationnement sur voirie dans nos villes ? Il y a des villes étrangères où on se dit : là, le stationnement n'est pas nécessaire. On peut donner d'autres vocations à l'espace public que le stationnement.

La réponse est : oui, on sait faire. Il y a des villes qui le font depuis longtemps, il y a une politique foncière. Je pense à des villes étrangères. Pour les villes françaises, il est clair que, dans les zones 30, ça se fait aussi car on ne peut pas faire autrement. Je pense qu'il y a vraiment à progresser sur un point comme celui-ci. La réflexion est valable sur tous les sujets : pourquoi réserver cet espace public pour ceci plutôt que cela ?

Est-ce que, partout, ça doit être de fait un compromis qui nous amène à cette priorité ? La réponse, selon moi, est non.

Le rapport évoque aussi un des outils qui fait défaut pour le moment aux maires, c'est la maîtrise complète du stationnement. Aujourd'hui, les maires en ont une maîtrise très imparfaite. C'est une chose sur laquelle il faut vraiment qu'on s'engage, et à, pour le coup, c'est à l'État de le faire.

Dominique Rousset

On parle maintenant d'accessibilité, de développement de ces modes doux, mais tout cela ne se fait pas sans planification et aménagements.

Alfred Peter, parlons avec vous de cette question de l'aménagement des politiques qui peuvent être suivies par les départements.

Alfred Peter

Je vais prendre deux exemples : Montpellier et Lille, qui ont des démarches innovantes sur la question. La première démarche est issue d'un projet de Scot, qui sont des documents censés rapprocher l'utilisateur du générateur de trafic, et de créer un schéma de cohérence pour l'ensemble des déplacements. J'ai participé à l'élaboration du Scot de Montpellier, avec un grand urbaniste. Je me suis occupé plus particulièrement de la question des systèmes de transport, planifiés sur une période de vingt ans. On a fait un document très pédagogique qui permet de faire de l'ordre dans cette question de Planification de la voirie. Il y a le problème de la morcellisation de cette question.

L'État planifie les autoroutes, le conseil général planifie un certain nombre de voirie dans l'agglomération, l'agglomération d'autres, et la ville encore d'autres. Ce qui fait que chacun a sa propre philosophie sur la manière d'aménager.

Le Scot avait un objectif précis pour fédérer des idées, et qu'on uniformise la manière de le traiter. Il y a donc une classification de la voirie en cinq niveaux.

C'est un peu rapide de dire : on va tout mettre en zone 30. Donc on a fait cinq niveaux.

- Le niveau 5 étant l'autoroute, la voirie de transit, sur laquelle il y a peu d'interventions.
- Le niveau 4, ce sont les infrastructures de voies rapides d'agglomérations, qui permettent d'aller très rapidement du nord au sud, qui sont souvent aussi de vraies barrières dans les villes.
- Le niveau 3 : la bonne voirie d'agglomération.
- Le niveau 2 : la rue.
- Le niveau 1 : la zone 30.

Cela donne une carte où est répertorié l'ensemble de la voirie de l'agglomération de Montpellier. Puis il y a un document qui est un manuel d'aménagement de ces niveaux. J'ai pris le niveau 3, qui est celui rencontré le plus souvent. On évoque la question du partage de la rue, en s'appuyant sur des exemples précis, notamment pour les carrefours. On a recoupé tout ce qui s'est fait dans l'agglomération pour uniformiser : par exemple, la manière de

traiter les cyclistes, les piétons, les implantations d'arrêts de bus, etc. On a résumé cela dans un document pédagogique.

Dominique Rousset

Donc une sorte de hiérarchisation qui pourrait être davantage utilisé ? Vous avez l'impression qu'il y a tellement d'interlocuteurs que chacun travaille à sa manière ?

Alfred Peter

Voilà, on ne peut pas en faire le reproche, mais c'est la manière dont on le prend en compte et dont on dessine ensuite l'espace urbain.

Je suis très heureux que ce thème arrive aujourd'hui dans cette journée de travail, en étant aussi un peu usé par vingt ans de travail, de reconquête, mètre carré par mètre carré. Les réunions publiques le soir avec les commerçants, ça finit par user.

Dominique Rousset

Pensez-vous que la thématique multi-modale est bien appréhendée ?

Alfred Peter

J'ai l'impression que le message est bien passé, car vous prenez les PDU, les Scot, etc. La question, ensuite, est de savoir comment on passe des bonnes volontés à la pratique. Je vais montrer un autre exemple : un travail développé avec la communauté urbaine de Lille. La, c'est la démarche d'un PDU, qui affichait une priorité absolue de faire un réseau structurant de piste cyclable, 100 kilomètres en 2007. Le travail que j'ai fait à la communauté urbaine, c'était de voir comment on passe de ce slogan à un projet concret sur le terrain. Sur l'écran, vous voyez le plan des pistes cyclables de Lille. C'est ce qu'on rencontre dans toutes les villes : ce sont plutôt des coupes scientifiques sur un noyau de cellules que quelque chose qui relève d'une vraie stratégie.

Si on prend un exemple, un concept à Munich. Ce travail dit : on a 16 radiales et 3 périphériques est quelque chose qu'on peut facilement communiquer.

Alors qu'une carte comme ça, à qui allez-vous la vendre ? C'est invendable.

On a tenté de trouver une image qui correspond à l'agglomération de Lille, mais qui permet de comprendre rapidement où est le centre ville, où sont les anneaux permettant de faire de l'interville, et les distances qui sont faites souvent le long de canaux ou rivières.

Maintenant, sur le terrain, on arrive à quelque chose de plus clair : c'est ce qui fabrique le réseau primaire, qui explique comment on va du nord au sud le plus rapidement et le plus confortablement.

Ici, j'ai pris l'exemple d'une radiale, l'avenue de Dunkerque, qui montre l'état désespérant de la voirie, mais c'est le même problème dans toutes les villes de France, et une proposition qui est d'associer au travail d'instauration des modes doux un véritable travail de l'espace. C'est ce qui fait finalement le succès des tramways aujourd'hui : une nouvelle ambiance, une ville apaisée, qui permet de passer sans trop de difficultés de cet état désespérant à quelque chose qui fonctionnera certainement moins bien...

Dominique Rousset

Avec un trottoir élargi.

Alfred Peter

Oui, c'est un parti pris, qu'on peut discuter...

Ça permet aussi de mettre des terrasses de cafés et de faire des plantations. Au moins sur les réseaux prioritaires, il faut qu'on arrive à avoir une philosophie d'aménagement.

Dominique Rousset

Point de vue coût, c'est moins coûteux par rapport à d'autres projets ?

Alfred Peter

C'est plus cher que si on ne refait que de la peinture, et moins cher que si on refait la rue complètement. C'est entre les deux. Dans cette démarche d'existence des modes doux, il faut quand même travailler avec des moyens substantiels. Si on fait des aménagements a minima, qui donne la satisfaction de faire beaucoup de kilomètres avec peu d'argent, le retour d'image est assez faible, et c'est souvent perçu comme relativement impopulaire.

Dominique Rousset

Le fait que les pistes cyclables soient sur le trottoir plutôt que sur la chaussée, c'est un parti pris qui vous paraît intéressant ?

Alfred Peter

C'est à regarder au cas par cas.

Dominique Rousset

Sur le côté « fédérer les uns et les autres » et avoir un schéma cohérent, on peut être d'accord ?

Jan Gheldof

Le schéma de hiérarchisation est très intéressant. On l'a fait aussi en Belgique. Les maîtres ce sont les Hollandais qui sont allés le plus loin dans ce sens. J'ai noté que le niveau 1, c'est les zones 30, et le 5, les autoroutes. Tandis que chez nous, c'est l'inverse.

Jacques Hennebert

Le plus apaisé, c'est la zone 30. Alors qu'en fait, il y a la zone piétonne, la zone de rencontres, etc. Vous avez pas mal de couches à ajouter à votre stratification.

Alfred Peter

En zone 1, la question du conflit d'aménagement... Souvent, dans les villes, il y a des charges d'aménagement d'espace public. Par exemple, à Lyon, c'est très codifié. Ce qui manquait, c'était une approche stratégique et transversale de hiérarchisation du réseau. Une démarche de Scot. Le Scot est le bon niveau pour traiter de ce sujet. Les échos que j'ai eus de cette démarche sont très utiles face à la multiplication des fabricants de route à l'échelle de l'agglomération.

David Herquelle

Je partage complètement cette approche. Lille a été un peu précurseur sur la hiérarchisation et la démarche des mini-PDU et plan de déplacement de quartiers.

En revanche, la question que j'ai envie de vous poser est plutôt : centre ville et périphérie. On voit que les aménagements que vous avez proposés sont des aménagements qualitatifs, on est en centre ville. Qu'en est-il des hiérarchisations au niveau périurbain ?

Alfred Peter

Ce document est justement pour traiter la voirie périphérique, car sur les centres d'agglomération, la hiérarchie est souvent clairement énoncée.

Dans le document, on a fait deux rubriques par niveau : l'une concernant la voirie en milieu bâti, et l'autre en milieu non-bâti.

La question de l'aménagement ne se pose en effet pas dans les mêmes termes si on est avec des riverains ou sans riverains.

La distinction est faite, et les règles sont adaptées à ces deux situations.

On a pris niveau 3, un bon boulevard, mais au niveau 2, vous auriez vu. On a tenté de répondre à toutes les situations.

Dominique Rousset

On va poursuivre avec vous, M. Castet. En Hérault, on est allé assez loin dans les expériences d'aménagement.

Jean-Marcel Castet

L'intérêt, au niveau des services, il faut que les services soient dissociés. Si on met des routiers à faire des pistes cyclables, ils font des kilomètres, mais souvent sans cohérence. Ils préfèrent traiter des kilomètres plutôt que les endroits dangereux.

Le film qu'on va vous présenter, on le présente aux enfants de collège du département quand ils rentrent en 6^e.

Le lycée technique assure le contrôle technique des vélos, et ce sont des adolescents qui le font.

On a un délégué de classe dans les bus, et un représentant de responsabilité vélo autour du collège.

Le hasard a fait qu'un collège s'est construit, et qu'il ne faisait pas partie du schéma cyclable de la commune, car celle-ci avait plutôt accès au raccordement au tramway. Le collège a fait qu'on a inversé la priorité.

Aujourd'hui, on va se raccorder au tramway, dont le réseau interne sera terminé.

Bonne surprise avec ce collège : on tablait sur 25 % de fréquentation à vélo sur 3,5 km autour du collège.

On a 750 enfants concernés.

C'est la sixième rentrée scolaire, on n'a jamais moins de 50 % d'enfants qui viennent au collège à vélo. Donc ça fait six ou huit bus de moins. C'est intéressant financièrement, mais aussi du point de vue pollution. De plus, le vélo, c'est quelque chose de convivial, et les enfants se retrouvent ensemble, c'est extrêmement positif.

Ça a donc été une découverte de voir qu'une utopie devenait une réalité de terrain très forte. Évidemment, il fallait que tous les acteurs soient partie prenante, notamment les parents. La condition pour ça, c'était des pistes de qualité, éclairées.

Du point de vue sécurité, on a essayé des casques, chasubles, etc., on n'y arrive pas. On a donc essayé d'autres objets : brassards, etc. Avec un aspect ludique. On ne le donne pas à la rentrée, ça permet d'avoir une autre rencontre.

Les enfants des lycées techniques sont donc intégrés à la démarche, pour expliquer comment on révisé le vélo, etc.

Vous verrez que c'est beaucoup plus facile que dans la ville, mais en même temps, la responsabilité est plus forte.

Dominique Rousset

Images, maintenant.

(Le son est sur le portable mais ne passe pas dans la salle. M. Castet assure le commentaire des images).

Jean-Marcel Castet

Il y a une forte croissance. Ces six dernières années, on a construit quinze collèges. Ils sont tous raccordés obligatoirement aux pistes cyclables.

On n'a aucun collège qui a moins de 40 % d'utilisateurs à vélo.

Pour le premier, on nous a dit : c'est un quartier de bobos, ça ne durera pas Longtemps.

Lorsqu'on réhabilite des collèges dans les centres urbains, on a plus de difficultés : il y a négociation avec les communes, mais sur les zones périphériques, en arrière pays, le taux minimum est de 40%, ce qui est très intéressant.

On a fait un réseau départemental, où on présente des schémas complémentaires au niveau des communes. Les priorités pour le département, c'est l'accès au collège, l'accès à la mer.

La fréquentation est de 25 à 30 % sur les pistes complémentaires.

Actuellement, on est sur une démarche un peu complémentaire : on a la chance d'avoir une commune à créer : dans tous les nouveaux quartiers, on met une piste cyclable, il y a des chemins piétonniers pour se déplacer, d'autres se promener. Il est important de ne pas avoir beaucoup de cyclistes sur les pistes cyclables.

Son de la vidéo

On cherche à ce que les élèves se rendent compte des exigences en matière de cycle sur les responsabilités et la réglementation.

Nous souhaitons mettre en avant une priorité sur le vélo féminin : qu'elles le prennent pour aller au collège, mais aussi pour faire de véritables randonnées, car on sait que ces activités d'endurance permettent de prévenir les maladies cardio-vasculaires chez les adultes et permet d'améliorer la condition physique.

On a de plus en plus de cas de jeunes en surcharge pondérale. Par le biais du développement de l'activité vélo, avec ces pistes cyclables protégées, on souhaite faire un moyen pour lutter contre cela.

Ici, ce sont les deux plus gros villages qui drainent le maximum d'élèves : environ 600, donc plus de 50 % viennent en vélo.

Ils sont entièrement sur piste cyclables quand ils viennent en vélo au collège à partir de ces deux villages.

Dominique Rousset

Cela coûte cher, tout cela ?

Jean-Marcel Castet

Tout service public coûte cher. A un moment, on faisait des pistes cyclables et il n'y avait pas un vélo dessus. Là, ça coûtait très cher. Maintenant, c'est très utilisé, et on voit bien le conflit qu'il y a d'avoir, non pas des trottoirs classiques. Donc ça coûte cher, mais pas plus qu'un stade ou un gymnase, et de plus, c'est une formation à la citoyenneté et une formation à la santé.

Dominique Rousset

Dernière expérience, celle de Lyon. On va parler avec David Herquelle. Quelques mots sur ce que vous venez de voir ?

David Herquelle

On est dans un contexte sensiblement différent. Car l'acteur qui intervient le plus, c'est le conseil général. La Région est souvent absente de ces questions. Ensuite, le dépistage est très axé sur son réseau routier, qui va se densifier. Il y a des enjeux importants là-dessus. On a les intercommunalités, les communes, les équipements publics. Ces enjeux de coopérations sont forts, et ne sont pas toujours bien développés autour d'instances, de commissions et autres, et on est un petit peu au coup par coup, sans articulation bien institutionnalisée sur ces questions.

Dominique Rousset

Lyon, 500 km de voie publique, deux fleuves, deux collines. Que peut-on dire sur ce contexte, en termes de compétences ?

David Herquelle

On a effectivement, la ville de Lyon, que je représente, avec un système d'arrondissements. Le maire de Lyon a à sa disposition une loi qui lui permet d'intervenir de manière réglementaire : il a un pouvoir de police. Ça a été renforcé au début des années 80. On a la compétence du citoyen qui peut contester tout cela devant les juridictions administratives. Mais l'acteur qu'est le préfet ou le président du conseil général sont beaucoup moins présents en ville, à l'exception des routes à grande circulation, des autoroutes ou des axes tramway, qui sont un sous-ensemble du réseau ferré. Ce qui pose un problème, car on a une lecture différente de cette question, notamment sur les traversées ou la présence des vélos sur les axes tramway.

Dominique Rousset

Vous avez dit que la ville avait pris un certain retard sur les pistes cyclables, mais vous êtes en train de le combler ?

David Herquelle

Lyon est plutôt une ville routière et aménagée autour de ses grands axes. C'est l'héritage. Malgré un contexte géographique plutôt favorable, car les collines sont desservies par le transport en commun.

En dehors de ça, c'est une ville relativement plane et favorable au vélo. Il y a des conditions de construction de la ville qui font que les rues sont assez resserrées, mais la ville est favorable au vélo. Jusqu'aux années 90, on avait un plan de pistes cyclables, des failles, des difficultés à passer les obstacles, etc. La communauté urbaine est l'acteur d'aménagement. Elle s'est dotée en 2003 d'un plan assez ambitieux de déploiement de pistes et de bandes cyclables.

C'est un peu long à mettre en œuvre, donc il est parfois plus simple de passer soit par la voie réglementaire, soit par la voie des services.

Nous allons avoir à 3000 vélos en libre service au printemps 2006, avec quelque chose qui est maintenant connu et qui a des résultats positifs, car environ 40 000 kilomètres par jour ont été effectués en Vélo'V, même en hiver. Mais il y a un problème d'usage et de cohabitation important.

Dominique Rousset

Vous avez mis au point une sorte de « code de la rue » local ?

David Herquelle

Dans la plupart des villes, le maire ayant la compétence, on a mis en place un règlement général de la circulation. C'est quelque chose qui est structuré autour de la montée en charge de l'automobile. Les arrêtés compilés représentent 500 arrêtés par an sur toutes les mesures concernant la circulation et le stationnement. En ce qui concerne les règlements temporaires (travaux et autres), c'est 20000 arrêtés par an. C'est le cadre dans lequel s'expriment les activités et les déplacements. Tout cela mis bout à bout, ça représente à Lyon 15 000 mesures qui s'appliquent chaque jour, et qui se traduisent par du marquage au sol ou des panneaux. Donc il est difficile de repenser ça globalement. Aujourd'hui, on a un système informatique en bout de course, qu'il faut qu'on modernise. On a regardé du côté de la Belgique. Le projet est d'introduire un grand morceau du code de la rue (en tout cas de sa philosophie) dans la refonte de nos process, et inverser les priorités.

Dominique Rousset

On parle ici de la ville cyclable, mais cette ville cyclable peut profiter à tous, y compris aux personnes à mobilité réduite. Que faites-vous à Lyon à ce sujet ?

David Herquelle

Pour rester sur le plan réglementaire : l'idée est de penser d'un peu plus près les questions de zones 30, les zones de rencontres, les contresens cyclables, les voies vertes, qui semblent des notions intéressantes à introduire en milieu urbain.

Cet exemple-là, ça veut dire que l'introduction récente de cette notion dans le code de la route, et on peut discuter cela avec le ministère, mais elle existe. Comme existe la réforme de 1998 sur les aires piétonnes. On a des éléments qui ont été intégrés progressivement, mais on ne les utilise pas forcément bien.

Il y a en Belgique un formidable marketing réglementaire : parler de code de la rue, c'est une façon de communiquer sur le fait que la réglementation doit être connue de tous. Elle s'applique certes par un aspect sanctions, mais c'est un outil pédagogique sur le partage de l'espace.

Jean-Marcel Castet

Sur le niveau scolaire. On a eu un débat pour savoir si on faisait un collège spécialisé pour des enfants handicapés. Donc d'avoir trois ou quatre collèges dans le dépistage, et le choix a été fait de faire tous les collèges. Donc les préconisations de la loi sur le handicap se font dans tous les nouveaux collèges, on a 8 collèges aménagés (accessibles) ; progressivement on les fera tous. Je suis aussi à l'agglomération de Montpellier. Fin 2007, tous les véhicules seront équipés de manière à ce que toute personne à mobilité réduite puisse y avoir accès.

David Herquelle

Un mot sur la zone 30 : avec un témoignage d'expérimentation.

A l'issue de ce qu'on a fait dans le cadre de la journée sans voiture, on a fait des tests. Cette période-là, la semaine de septembre, depuis plusieurs années, Lyon a été utilisée comme une période de tests pour essayer des configurations qui permettaient de préfigurer des évolutions futures. En 2004, a été testée une zone 30 sur le périmètre classé patrimoine mondial à l'UNESCO, c'est-à-dire un très grand périmètre, pour un mois. Les conclusions ne nous ont pas paru évidentes, on nous a dit qu'on ne roulait pas moins vite, mais qu'on roulait de façon

plus fluide et continue. Cette expérimentation a été prolongée, et a fait l'objet d'une consultation locale, et la population a été questionnée en juin 2005.

Elle a répondu à une question simple, débattue largement dans l'espace politique et social de Lyon : à 62 %, elle souhaitait que cette zone soit pérennisée.

Cela répondait à une question : faut-il aménager d'abord ou réglementer d'abord ?

Dans l'approche lyonnaise, elle est continue. Elle est aménagée sommairement.

Les associations locales visitent des expériences ailleurs, etc. Cette zone 30 sera aménagée progressivement, d'abord par des marquages, mais elle est entrée en action en novembre dernier. La réponse a été de 60 % positive, avec un taux de participation proche de 50 % de participation.

Jacques Hennebert

Finalement, chaque fois qu'on consulte la population sur l'opportunité de faire des zones 30, on sait que les gens sont toujours demandeurs. A Grenoble par exemple, la majorité des quartiers sont demandeurs depuis assez longtemps de passer en zone 30.

Donc les usagers de l'espace public sont tous demandeurs d'apaiser le trafic. Le seul problème est : comment programmer le passage en zone 30 dans un délai raisonnable ? Mais l'objectif à terme est de mettre la majorité de la ville en zone 30.

Dominique Rousset

Nous avons un petit peu de temps avant le déjeuner pour vos questions.

Alain Rouiller (ATE Genève)

Je voudrais aborder la hiérarchisation du réseau. Je ne partage pas tout à fait cette présentation. Il est important de hiérarchiser le réseau, mais ça ne me paraît pas juste de dire que c'est uniquement le dernier réseau qui est la zone 30. La zone 30 doit s'appliquer à trois échelons : les rues de quartiers les collectrices et quelques rues principales. Les collectrices : ce sont les axes où il y a des accidents. Nous réfléchissons même sur la façon de mettre une zone 30 sur les routes principales. La zone de rencontre, je crois que c'est très important de dire que la zone 30 doit être une grande zone, et l'idéal est d'avoir la quasi-totalité de la ville, à l'exception de quelques axes.

David Herquelle

sur la question de la zone 30, on s'est aperçu dans le débat (sur le périmètre, les opportunités de faire), on a pu mesurer que chacun a sa zone 30 idéale dans la tête. Elle est issue des lectures des guides du Certu, des voyages qu'on a faits, etc. Il est très difficile d'avoir un débat serein et techniquement réalisable de tout ce qu'on voudrait y mettre. Quand on essaie de traduire ce qu'on nous dit en termes de projets, on voit des zones 30 très différentes, et qui ne sont pas toujours cohérentes.

A propos de la vitesse : on nous a reproché de dire : d'une part, vous allez forcer les gens à rouler à 30, donc à remonter les vitesses. On nous a le plus reproché et dit : « la zone 30, c'est bien mais c'est encore une fois se caler sur les véhicules motorisés ». 30 : ce n'est pas le piéton ni le vélo. C'est s'attaquer au problème de la voiture, mais c'est définir un grand espace et une multiplicité d'usage sur quelque chose qui est codé sur le véhicule motorisé. Peut-être peut-on réfléchir sur quelque chose d'autre qui ne soit pas sur .

Alfred Peter

Je suis d'accord avec cette personne. La question, c'est qu'entre Genève et Montpellier, en termes de philosophie et de traitement de l'espace public, il y a plus de 500 kilomètres.

Il faut faire un document pour faire avancer la cause.

Les niveaux 1 et 2 représentent 80 % du réseau. Il n'empêche qu'il y a quelques axes qui ne sont pas exclusivement dévolus à faire de la qualité urbaine, car il faut bien assurer un minimum de déplacement aussi pour les voitures. Je crois qu'il ne faut pas dresser les systèmes les uns contre les autres, sinon, c'est la revanche qui joue.

Après l'extraordinaire hégémonie de la voiture, il ne faut pas qu'on joue la revanche et qu'on fasse des aménagements par excès, qui dresserait les usagers les uns contre les autres. On est loin en France de cet équilibre. Il y a beaucoup d'endroits qui s'y adaptent, on y roule presque naturellement à 30 Km/h, mais d'autres qu'il faut amener.

Il faut concilier les différents modes.

Paul Zylberberg (représentant au Coliac des personnes déficientes auditives, UNISDA)

J'ai été heureux d'entendre un représentant de l'Hérault parler de l'accessibilité. Parmi les mesures préconisées, multiples : on parle de zone 30, de pistes cyclables, de trottoirs partagés par les deux roues et les cycles, ce sont quand même des préconisations différentes. La zone 30, avec tout ce qu'on a dit autour, me semble quelque chose de très positif. Les pistes cyclables, c'est favoriser la bicyclette, c'est important, y compris pour la santé et l'apprentissage de la citoyenneté par les enfants, mais ce serait faire de l'angélisme de dire que l'utilisation des deux roues (bicyclette et autres) est tout à fait compatible et à tout moment avec l'usage de la voie publique par d'autres usagers, notamment des piétons, et des piétons en situation de handicap.

Donc les pistes cyclables, oui, en sachant bien que les vélos mêmes peuvent être dangereux pour les piétons, j'en fais l'expérience chaque jour. On est en train d'installer des pistes cyclables sur le boulevard de Magenta, et chaque jour je manque de me faire renverser par une bicyclette qui a actionné ou non son timbre, mais moi je ne l'ai pas entendu.

Il faut penser à toutes ces dimensions-là.

Pour les trottoirs partagés, c'est encore beaucoup plus vrai.

Dominique Rousset

Merci beaucoup. Vous faites bien de le remarquer, car c'est vrai que ce matin, on a donné tous ces exemples, mais cet après-midi, dans la table ronde, nous insisterons sur ces aspects. D'autres remarques ?

Abel Guggenheim (Vélo XVetVII)

Cela tombe bien que j'intervienne après Monsieur, car je voulais tempérer l'optimisme, car il y a des choses un peu plus difficiles qui se passent.

On voit qu'il y a une tendance actuelle à faire du cyclable sur trottoir, qui est souvent demandé par les conseils de quartier, qui correspond à une idée de convivialité. Il y a une solution disant : on fait, entre la chaussée et le trottoir, une troisième catégorie, ou on garde deux espaces, en mettant les cyclistes sur le trottoir ou la chaussée. Si on la met sur la chaussée, nous demandons aux automobilistes de ralentir, si on choisit le trottoir, on demande aux cyclistes de faire attention aux piétons.

Une bonne partie des cyclistes va dans la voie de bus étroite et gêne les bus, ou sur la chaussée. Les trottoirs sont des aménagements peu utilisés, qui ne conviennent à personne. Cependant, ils sont demandés. L'aménagement qui a été fait Boulevard Magenta n'était pas celui qui avait été demandé par les associations de cyclistes, car nous avions demandé un élargissement du couloir de bus, et l'aménagement qui a été fait l'a été par la ville, mais en large concertation avec les habitants.

Anne Faure (urbaniste, Arch'Urba)

Je voudrais dire qu'on réglemente beaucoup, or beaucoup des règlements sont pertinents mais ne sont pas appliqués, et qui ne sont pas connus. S'agissant des zones 30, la loi a été le fruit de débats tellement crispés qu'il n'y a jamais eu de communication autour de cette loi.

J'habite dans une zone 30, quand j'arrête un automobiliste se gare sur le trottoir, je lui dis : « savez-vous que vous êtes dans une zone 30 ? » il me dit : « c'est quoi, une zone 30 ? ». La réglementation est surabondante, elle n'est pas appliquée, et si on en ajoute, ce n'est pas forcément la solution.

Nicolas Pressicaud (consultant vélo, Cabinet Cyclomore)

Je voudrais donner un exemple de complexité des choses, concernant notamment le collège. En février, un collège dans les Yvelines où j'avais estimé que le potentiel de cyclistes était de 150 élèves. La directrice m'a dit qu'il y avait 200 places dans le parking vélo, et on a compté en février 202 vélos.

Or, cette ville ne brille absolument pas par sa politique vélo, mais on a un contexte de voirie, d'habitat qui fait que les parents ont confiance. Donc ça permet aussi de ne pas désespérer pour les collèges en plein milieu urbain.

Jacques Brugnon (Commission régionale des retraités et personnes âgées)

Les personnes âgées ont un sentiment d'insécurité absolu sur les trottoirs en ville. Parce que les cyclistes ont droit de rouler partout, pour éviter les sens interdits, on roule sur le trottoir, les deux roues font la même chose, sans oublier les rollers.

Quand on aménage des pistes cyclables sur le trottoir, il faut mettre des panneaux indiquant la priorité pour les piétons.

Dominique Rousset

On partage tous votre avis, mais prend-on assez en compte les personnes âgées ? On y reviendra cet après-midi avec Catherine Chartrain

Armelle Poidevin (Rue de l'Avenir)

Est-ce que la philosophie développée pour mettre au point le code de la rue en Belgique est inculquée au niveau de la formation des ingénieurs et des techniciens ?

Soit en formation initiale, soit dans le cadre de la formation continue.

Je pense qu'il faut faire un rêve. Ce sont peut-être justement les associations qui proposent le rêve, et y croient.

Les documents dont M. Hennebert a parlé valent 2 euros et sont disponibles à la sortie de cette salle.

Hubert Peigné

Effectivement, le plus souvent, c'est peu ou pas traité par la formation, dans le sens de la philosophie, ou très insuffisamment.

Je me réfère à une étude que Anne Faure a faite il y a quelques années, pour voir où en étaient les sensibilités des ingénieurs, architectes et autres, c'était très loin du compte. Je pense que ça n'a pas beaucoup évolué dans les écoles, il y a un très gros déficit.

Cette sensibilisation, si on prend simplement le thème code de la rue, je crois que les pouvoirs publics, le ministère des transports et de l'équipement, mais plus généralement l'État, la sensibilité démarre, elle est probablement en deçà des attentes. Il ne faut pas refuser le temps nécessaire à l'accoutumance des uns et des autres. Il ne s'agit pas de dire que l'un est en

retard et l'autre en avance, mais on a vraiment besoin de temps pour s'ajuster, notamment sur le plan des convictions.

Tout à l'heure, Jan a dit qu'il avait fallu deux ans de travail sur le code de la rue.

Il y a un exercice que les routiers de Hollande ont mené, sur une hiérarchisation de la voirie routière en Hollande. Cela a duré sept ans. Maintenant, ça se met en place.

Il faut noter que l'État hollandais, décentralisé, etc., a dit : c'est la règle de tout le monde, puisqu'elle a été adoptée par tout le monde. Ensuite, chacun est libre de l'appliquer comme il l'entend. Pendant cinq ans, je mets des sous pour les personnes qui l'appliquent, après cinq ans, ce sera fini.

Dominique Rousset

Une toute dernière question.

On aura encore des échanges cet après-midi, avec la grande table ronde prospective.

Hélène Girault (journaliste free lance)

Deux remarques. Sur les aménagements, on parlait des aménagements vélo sur les trottoirs qui ne satisfont pas les usagers, mais il y a aussi les rétrécissements de voirie pour réduire la vitesse, qui ne sont pas satisfaisants car elles insécurisent les cyclistes.

Les travaux de hiérarchisation, sont très longs (2 ans), très coûteux, et pas toujours satisfaisants.

Je trouve que les notions de pertinence et d'opportunité sont très importantes dans ce domaine. Par exemple, le réseau, on ne part pas de zéro pour le réseau cyclable.

Parfois, il y a des grandes rues sans trafic vélo, ce n'est peut-être pas la peine non plus.

Puis il y a les villes : on ne fait pas la même chose à Amsterdam que dans une ville de campagne qui débute juste.

J'aimerais avoir l'avis des personnes présentes sur la question des rétrécissements de voirie.

Jacques Hennebert

C'est un pincement de voirie. On peut pincer une voie pour qu'il n'y ait qu'un seul véhicule qui passe à chaque fois, avec un vélo qui passe sur une bande particulière. C'est un outil qui permet la diminution de vitesse. Si on le fait il faut laisser le vélo à côté.

Ludovic Chaleroux (Cabinet Yan Le Gal)

Je voulais réagir sur la hiérarchisation : ça ne coûte pas cher, c'est facile à faire, définir les zones 30. Pour éclairer le débat sur la hiérarchisation, c'est de distinguer traitement et fonction. A Montpellier, c'est l'effet pervers. Alors qu'il faut d'abord définir une fonction.

En ce qui concerne les zones 30, on a de plus en plus de mal à faire passer cette appellation dans les collectivités, et il y a de meilleures réactions quand on parle d'espace apaisé.

David Herquelle

Je voulais réagir sur la notion de qui décide et qui participe au débat sur les aménagements cyclables. Sur l'exemple de Magenta, la question est souvent celle de la représentativité des associations, usagers, commerçants, etc.

Aujourd'hui, on a de nombreux abonnés de Velo'V.

Pourquoi on a un problème de cohabitation piéton/vélo ? L'utilisateur cyclable qui prend du jour au lendemain un vélo, il est inexpérimenté, car ça fait longtemps qu'il n'en a pas fait.

Il y a un débat important sur la règle : comment on franchit, comment on va ou pas sur un trottoir ?

Toutes ces questions, on a du mal à en débattre avec les vrais usagers du vélo, qui sont les usagers quotidiens.

Alfred Peter

En écoutant le débat de ce matin, le thème de la matinée était la ville multi-usages, et je me suis rendu compte qu'il était très difficile de sortir de la logique catégorielle. On ne peut pas dresser les usages les uns contre les autres si on veut faire un espace public apaisé.

Le problème, c'est que si on veut jouer la revanche, on ne va pas sortir de ce débat catégoriel. La mise ou non des cyclistes sur le trottoir, c'est typiquement un débat catégoriel. Si on veut faire une ville de qualité, il faut élever le débat, sortir de ces thèmes-là, sinon, on va encore pendant de longues années faire des kilomètres de séparateurs.

Dominique Rousset

On termine sur un appel général lancé par M. Peigné : nous sommes intéressés par une suite du rapport.

Hubert Peigné

Le 9 mars, une rencontre a été lancée sur le thème routes apaisées, à la Mutualité, où il y a eu 600 personnes.

Le fond, c'est ça : comment faire des routes pour que les gens conduisent moins vite ? Soit par endroits, soit globalement. C'est un sujet qui était encore impensable il y a deux ans.

L'appel qui est un peu l'application, c'est le suivant : le rapport, c'est une étape, il y a des manques... Une des recommandations du CNT, c'était : Monsieur le ministre, mettez en œuvre le rapport, et comment allez-vous faire pour que ça se mette en place ?

Le CNT disait : si vous vous appuyez sur le CERTU, ce serait bien. Le ministère a non seulement validé tout le rapport, mais a chargé toute une équipe, avec le CNT et le CERTU.

Le CERTU a adopté tout de suite cette idée, en disant : oui, ça va dans le sens de ce que nous faisons depuis des années. Donc il y a une équipe, côté État, qui est pour l'application.

S'il doit se produire des documents, ce qui nous intéresse, c'est de savoir sur quelles priorités vous les verriez : les trottoirs, les déchets, etc. ? Nous aimerions le savoir. Une des missions du groupe, c'est de rendre compte régulièrement. Donc on est très intéressé par des idées.

Dominique Rousset

Merci. On se retrouve à 14 h 30 dans cette salle. Vous avez rendez-vous pour déjeuner au salon des arcades, au 2^e étage. Merci à tous.