

**ATELIER  
INTERNATIONAL  
DU GRAND  
PARIS** ET DES PROJETS  
ARCHITECTURAUX  
ET URBAINS  
GROUPEMENT D'INTÉRÊT PUBLIC



**PUCA**  
plan  
urbanisme  
construction  
architecture

**PARIS**  
**LONDON**  
**LAUSANNE**  
**COPENHAGEN**  
VIENNA  
LYON  
AMSTERDAM

# PARIS, 16 & 17 SEPTEMBRE 2010

## ACTES DE SEMINAIRE POPSU EUROPE

**NOUVEAUX MODELES D'AMENAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC :  
LA MARCHÉ ET LE PARTAGE AVEC LES AUTRES MODES DE DEPLACEMENT.**

NEW MODELS FOR THE DEVELOPMENT OF PUBLIC SPACE:  
WALKING SHARING SPACE WITH OTHER FORMS OF MOBILITY

**Séminaire POPSU [Plateforme d'observation des projets et des stratégies urbaines] « Nouveaux modèles d'aménagement de l'espace public: la marche et le partage avec les autres modes de déplacement » organisé les 16 & 17 septembre 2010 à Paris.**

---

**Danièle Valabrègue**, Responsable du Programme.

**Jean-Jacques Terrin**, Responsable Scientifique du Programme.

**Jean-Baptiste Marie**, Chargé d'études

---

# SOMMAIRE

---

## Introduction

---

## 1<sup>e</sup> Partie : Projets de villes

---

Paris et ses espaces publics

Présentation de la ville de Londres

Présentation de la ville de Lausanne

Présentation de la ville de Copenhague

## 2<sup>e</sup> Partie : La parole aux experts

---

## Annexes

---

Liste des participants

# PROGRAMME

## 16 SEPTEMBRE 2010

---

### **Matin / Morning**

*A partir de 8h30, accueil-café des participants.*

#### **9H00 - Introduction.**

Introduction aux thèmes du séminaire / Thematic introduction to the seminar. Jean-Jacques Terrin, responsable scientifique du programme pour le PUCA/ Scientific Oversight.

#### **9h30-11h00 - Paris et ses espaces publics / Paris and its Public Spaces.**

Une nouvelle stratégie de partage de l'espace public / A new sharing strategy of the public spaces. Bernard Landau, Adjoint à la Directrice de l'Urbanisme.

Une étude de cas / A Case Study : le projet de la Place de la République.

Les modes de déplacement doux et leur insertion dans les espaces publics / Light mobility in the public spaces. François Prochasson, Agence de la Mobilité, Direction de la Voirie et des déplacements, Caroline Tissier, Architecte en chef, Chef du Bureau des études urbaines et de l'espace public direction de l'urbanisme et Patricia Pelloux, Atelier parisien d'urbanisme (APUR).

#### **11h00-11h15 - Pause**

#### **11h15-12h15 - Paris et ses espaces publics / Paris and its Public Spaces.**

Les expérimentations et la recherche-innovation sur les espaces publics / Experimentation and innovation on public spaces. Patrick Lefebvre, Conseiller scientifique de la Directrice de la Voirie et des Déplacements.

Présentation du pôle espace public. Bruno Gouyette, Responsable de la mission Espace public, culture et pratiques partagées, Secrétariat général de la Ville de Paris, et Hervé Judéaux, Conseiller stratégie de la Directrice de la Voirie et des Déplacements.

#### **12h15-13h00 Débat / Debate**

#### **13h00-14h30 Déjeuner / Lunch**

### **Après-midi / Afternoon**

#### **14h30-16h00 Présentation de la ville de Londres / Presentation of the City of London.**

Faith Martin, Senior Policy Officer, Traffic for London, Walking Accessibility & Urban Realm.

#### **16h00-17h00 Débat / Debate**

**17h00-19H00 - Visite en bateau des sites du projet de reconquête des berges de Seine** avec une présentation préalable par Francis Rol-Tanguy directeur de l'APUR / **Site visit by boat of the projects on the for the regeneration of the Seine riverside**, with a previous presentation by Francis Rol-Tanguy, director of APUR.

Soirée libre / Free evening.

# 17 SEPTEMBRE 2010

---

## **9h00-10h30 - Présentation de la ville de Lausanne / Presentation of the City of Lausanne.**

Patrice Bulliard, chef du service, M. Daniel Litzistorf, responsable OCRE, et Marco F. A. Ribeiro, responsable espaces publics, service d'urbanisme de la ville de Lausanne.

## **10h30-10h45 - Pause.**

## **10h45-12h15 - Présentation de la ville de Copenhague / Presentation of the City of Copenhagen.**

Brian Hansen, Head of Section, Centre for Traffic and M. Jesper Dahl, Head of Division, Technical and Environmental, Administration, Centre for Urban Design.

## **12h15-13h00 - Débat / Debate.**

## **13h00-14h30 - Déjeuner / Lunch.**

## **14h30-16h30 - Interventions des experts.**

Débat / Debate.

## **16h30 - Remerciements et conclusion / Thanks and conclusions.**

Madame la Secrétaire générale de la Ville de Paris, Véronique Bédague-Hamilius (*sous réserve*)

---

# PARIS

---

## **Emmanuel Raoul**

*Secrétaire permanent du Plan Urbanisme Construction Architecture*

Je ne dirai que deux mots pour d'abord vous accueillir dans ce séminaire sur les nouveaux modèles d'aménagement de l'espace public, pour remercier aussi bien entendu la ville de Paris de nous accueillir dans ces locaux aussi agréables que somptueux et je passe tout de suite la parole à Madame la secrétaire générale de la ville de Paris. Merci.

## **Véronique Bedague Hamilius**

*Secrétaire générale de la ville de Paris*

Merci beaucoup. Bienvenue d'abord à tous à l'hôtel de ville de la ville de Paris. C'est dans cet hôtel de Ville, où se réunit l'exécutif municipal et que travaille le maire, les équipes rapprochées et aussi le secrétariat général. Le secrétariat général dans la ville de Paris est le chef de l'administration parisienne. Dans certaines villes où j'ai pu aller, les organisations sont un petit peu différentes, en particulier à Berlin mais à Paris, il y a un responsable administratif des services.

Je souhaiterais d'abord remercier le PUCA pour l'organisation de ce séminaire qui est très important pour nous, à son secrétaire permanent Monsieur Raoul, et à la responsable du programme d'échange européen, Madame Valabrègue qui vient de nous rejoindre. Je remercie également les 7 villes ici présentes, qui ont accepté de travailler avec nous sur l'espace public, je pense à Viennes, Londres, Amsterdam, Lyon, Copenhague et Lausanne. Chacune des villes qui ont une réputation en matière d'espace public. Et également bien sûr les équipes de la ville de Paris présentes ce matin.

Pourquoi ce séminaire sur l'espace public est-il important pour nous ? Parce que je pense qu'aujourd'hui, en tout cas à Paris, et ce serait intéressant de voir si vous avez les mêmes problématiques dans les villes que vous représentez, c'est un sujet qui fait débat, parce que tout le monde n'a pas la même vision de l'espace public aujourd'hui. D'abord l'espace public à Paris c'est un espace marqué par sa densité et donc par son utilisation quelques fois même sa surutilisation. L'espace public dans nos villes à quoi ça sert ? Ça sert d'abord à se déplacer. A Paris, à peu près la moitié des déplacements se fait à pied. Donc la moitié des déplacements à Paris ce sont des piétons, donc première préoccupation, comment facilite-t-on la vie des piétons dans nos villes ? Et puis aussi bien sûr la voiture. J'imagine que c'est les mêmes tendances partout mais chez nous la place de la voiture en ville a diminué d'à peu près 20% depuis une dizaine d'années au profit du vélo et des transports en commun. Il y a deux fois plus de déplacements à Paris en vélo aujourd'hui qu'il y a 10 ans. Première problématique, les déplacements.

Deuxième problématique, le commerce. Il y a à Paris une forte pression des commerçants pour s'installer sur l'espace public parce que c'est un espace où il y a beaucoup de passants et où effectivement la commercialité est intéressante. Dans la grande tradition des marchés de quartiers qui sont des marchés à l'air libre, il y a beaucoup d'étalages et de terrasses. Il y a aussi une forte demande également d'organisation de manifestations diverses, des brocantes, divers marchés artistiques qui souhaitent se développer sur l'espace public.

Il y a une demande croissante à Paris de la part Parisiens, mais aussi de la part métropolitains. Une demande croissante de plus de sociabilité sur l'espace public. C'est ce qui est remonté

des divers travaux que nous avons pu faire à Paris quand ont interrogé à la fois les Parisiens et les métropolitains sur ce qu'ils attendaient de l'espace public, une demande d'échange et une demande de fête aussi sur l'espace public et cette demande-là elle est remontée très fort également de ce que les grands architectes ont pu rêver sur le Grand Paris des dizaines d'années à venir.

Enfin et nous le regrettons tous, malheureusement l'espace public à Paris c'est aussi un lieu de vie, une problématique difficile à Paris des sans domicile fixe, qui se retrouvent sur les trottoirs de Paris. C'est aussi un sujet qu'il ne faut pas occulter, l'espace public ne devrait pas être un lieu de vie mais de fait ça l'est aujourd'hui. Nous avons donc à Paris une coexistence très forte de beaucoup d'usages qui ne se rencontrent pas forcément de façon harmonieuse et qui ne laissent pas l'espace public dans l'état dans lequel on voudrait le voir.

Aujourd'hui nous avons une double action sur l'espace public parisien. Nous avons engagé des grands projets. Au cours de ce séminaire, vous en verrez deux plus particulièrement, l'aménagement d'une place très symbolique à Paris, la place de la République, et puis un grand projet de mandature l'aménagement des berges de Seine, que nous souhaiterions rendre progressivement, et c'est un objectif extrêmement ambitieux quand on voit la circulation aujourd'hui, aux Parisiens, aux piétons et aux vélos. Et puis nous avons en parallèle, et je souhaiterais vraiment que vous ayez l'occasion d'échanger pendant ces deux jours et que vous nous apportiez aussi vos interrogations et éventuellement vos solutions, sur la gestion quotidienne de l'espace public. Je l'ai dit tout à l'heure, Paris a un espace public extrêmement dense et nous avons une obligation qui est de le maintenir à la fois très beau et très propre. Nous avons des problématiques compliquées d'entretien, de nettoyage de cet espace public. Nous avons une volonté aussi de faire comprendre aux Parisiens ce que nous faisons de cet espace public, et Ghislaine Geffroy qui est directrice de la voirie et des déplacements, pourra vous en dire un mot, une vraie politique d'explication de ce que l'on fait sur l'espace public. Et puis nous sommes en train de tenter de procéder à une régulation et à un changement de textes sur les étalages et les terrasses qui finissent toujours par grignoter l'espace public.

Pour vous donner un ordre de grandeur aujourd'hui à Paris il y a à peu près 15.000 agents qui travaillent sur la qualité des espaces publics parisiens dont à peu près la moitié pour la propreté. Quand j'ai été nommée à la tête de l'administration parisienne il y a maintenant deux ans et demi, je pensais, et je pense toujours d'ailleurs, que l'un des chemins pour améliorer la transversalité sur l'espace public, c'était que toutes les grandes directions techniques qui interviennent sur l'espace public travaillent complètement de façon transversale. Nous avons à Paris des grandes directions techniques : la voirie, les parcs et jardins, la direction de l'urbanisme, la propreté... Je souhaitais que, en gardant la maîtrise parfaite de leur métier, ces directions interviennent de façon plus transversale. Pour cela, il y a deux ans et demi, nous avons créé au sein de l'administration parisienne un pôle qu'on a appelé un pôle espace public. L'idée était qu'au delà de l'entretien de l'espace public, se développe au sein de la collectivité parisienne, une vraie culture de l'espace public. Vous en direz peut-être un mot au cours de ces deux jours. Nous avons également, sur le terrain, nommé des responsables territoriaux de l'espace public qui appartiennent, selon l'arrondissement concerné, à l'une ou l'autre des directions et qui sont un peu les ailes marchantes de cette culture de l'espace public sur le territoire parisien.

Je pense que ces deux jours mettront en exergue les difficultés que nous rencontrons. Ce qui me rassure, quand je vais voir ce que vous faites, parce que je suis extrêmement intéressée par ce qui se passe dans les autres grandes villes soit françaises soit européennes, parce qu'on apprend énormément quand on marche avec vous dans les rues, je l'ai fait il y a quelques semaines à Berlin, je vais le faire dans quelques semaines à Lyon. Ce que j'espère c'est qu'on soit capable de mettre nos questions en commun,

éventuellement les bonnes pratiques aussi, nous aider peut-être à accélérer nos propres modes de résolution des questions que nous nous posons.

Encore une fois, bienvenue à vous tous. Je serai extrêmement attentive au résultat de ces deux jours. Malheureusement je ne peux pas rester avec vous parce que le Maire a choisi de réunir son exécutif justement dans ces deux jours. J'attends beaucoup de ce que ces deux jours et de ce que votre réflexion collective sera susceptible de nous apporter à tous. Bon séminaire

## **Antoine Fleury**

Pour commencer, je tenais à faire le lien avec le dossier que vous avez pu lire, en précisant qu'il est le fruit d'un travail collectif et renvoie clairement à la culture partagée que le secrétariat général essaie de construire. Je pense que c'est un bon jalon dans cette démarche car tous les services à peu près ont travaillé sur ce projet et ils sont assez bien également représentés dans les différentes interventions que vous allez entendre aujourd'hui. Nous avons choisi de développer, d'approfondir certains points, puisque le temps est limité. Vous aurez d'abord, pour commencer, une remise en perspective historique, géographique et sociale de l'action de la ville sur les espaces publics par Bernard Landau, et puis on passera dans le cadre d'une étude de cas à un certain nombre d'approfondissements. Mais je laisse tout de suite la parole à Bernard Landau pour sa présentation générale et introductive de l'action de la ville dans le contexte parisien.

## **Bernard Landau**

Donc je vais essayer de vous raconter le contexte actuel et récent du point de vue de son histoire de la question de l'aménagement des espaces publics à Paris. J'ai organisé cette présentation autour de trois thèmes. Dans un premier temps, rappeler quelques éléments de contexte parisien et métropolitain puisque cette question de l'espace public est dépendant de quelques facteurs qui la conditionnent, de façon structurelle, compte tenu du fait que Paris est une ville au centre d'une métropole. Dans un deuxième temps, sans vouloir faire un long topo historique, je pense que c'était intéressant de mettre en lumière les grandes tendances de la question de l'aménagement de l'espace public on va dire à la fin du siècle passé et dans les dix premières années du siècle où nous vivons. Pour conclure et en même temps introduire une partie du travail de ce séminaire sur les questions et je n'en aborderai que quelques-unes en essayant de les nommer dans leur ensemble, qui se posent à nous telles qu'elles ont déjà été introduites d'ailleurs par Madame Bédague.

Alors sur le contexte, quelques mots puisque l'une des particularités de Paris et je pense que vous en entendez parler par ailleurs dans la presse autour de la question de Paris métropole et du Grand Paris c'est que cette ville de 100km<sup>2</sup> se trouve dans un espace métropolitain qui couvre 4% du territoire d'une région qui est la région Île de France dans lequel se concentre la majorité des emplois la moitié de la population et du point de vue de l'équipement du transport en commun, 80% du système de transport en commun. Cette carte montre les petits ronds blancs sont tous les points accessibles dans un rayon de 500m au réseau de transport en commun, montrent en quoi et le centre de cette métropole qui est le territoire parisien est extrêmement bien desservi par un système de transport hérité, au détriment, pour des raisons historiques de la première et la grande couronne, qui elles sont beaucoup moins desservies alors que les déplacements entre le centre de cette métropole et la ville de Paris et le reste de la première et la deuxième couronne font vivre le centre de la métropole. On voit notamment dans ce qui concerne près de 35 millions de déplacements dans la métropole qui couvrent près de 12 millions d'habitants, avec une



moyenne de déplacement de 3,5 déplacements par adulte par jour, les différences de répartition des modes entre Paris, la petite couronne et la grande couronne et ce qui est intéressant pour Paris c'est que d'une part et je pense que ça c'est un phénomène lié aux évolutions sociétales que l'on trouve dans les grandes villes, le mode travail en terme de déplacement n'est pas le mode majoritaire, que l'ensemble des autres modes dans une société dans laquelle la mobilité dans les vies urbaines est un des facteurs de la vie essentiel, plus de la moitié est couverte par des déplacements piétonniers. La voiture est une part finalement en ville, même si comme l'a rappelé Madame Bédague, il y a maintenant une politique de restriction et de réduction de l'usage de la voiture individuelle en ville importante, elle ne couvre que à peine 20% des modes et les transports en commun près de 30%. Autre particularité, si vous voulez j'annonce ces quelques données pour montrer qu'elles sont tout à fait structurelles dès que l'on veut parler de l'aménagement de l'espace public dans l'hyper centre qui est la ville de Paris. L'autre particularité importante qui est elle également parisienne et héritée de l'histoire, ces photos couvrent des carrés d'1,6km par 1,6km, c'est la structure la morphologie de la ville et effectivement on le note, c'est décrit de façon assez détaillée maintenant dans un certain nombre d'ouvrages sur les structures des grandes métropoles et Paris est dans sa structure l'une des plus dense, son réseau viaire, comparé à d'autres réseaux viaires à la même échelle, vous avez ici Berlin qui est une ville qui est très aérée, ou New York que l'on connaît sur ce plan très géométral, ou Barcelone en tout cas la Barcelone de Cerdà avec ses îlots de 116m et ses rues de 20m, la structure de l'espace public parisien est beaucoup plus dense tant du point de vue, d'abord elle est dans un maillage des voies qui est hérité d'une formation historique plus complexe et ses îlots sont beaucoup plus denses puisqu'on a une occupation à l'îlot avec des COS proches de 4 ou 5, une densité d'habitants de 20.000 habitants au kilomètre carré ce qui est très fort par rapport à d'autres métropoles. Si ensuite on regarde comment se répartit l'espace public au sein de la ville, au sein de ces 100km<sup>2</sup>, l'ensemble de ces espaces, y compris le fleuve, les espaces verts, la voirie, couvrent à peu près la moitié du territoire, l'ensemble de ces espaces, je dirai libres, publics et privés. La voirie, et ça c'est dans une moyenne comparable à toutes les grandes villes, la voirie proprement dite, elle, couvre à peu près 25% du territoire, ça fait 2.500 hectares. La répartition qui ne change pas énormément au fil du temps, même si les aménagements et les métamorphoses de l'usage de cet espace sont très sensibles si on les photographie tous les 10 ans, sont répartis entre 55% de chaussées et 45% de trottoirs. La couverture végétale de la ville globale, elle couvre 21% du territoire, c'est-à-dire à peu près de même nature que la surface de l'espace viaire et ramené à la superficie de la ville, ce qui concerne les espaces verts publics, squares, jardins, parcs, cimetières, couvrent 730 hectares, c'est-à-dire, un peu plus de 9% du territoire de la ville. Et en fait quand même moins que la surface viaire évidemment et on sait que Paris de ce point de vue, les habitants, les parisiens ne sont pas très bien dotés, contrairement à des villes comme Berlin ou Londres ou Amsterdam, en superficie d'espace vert. Autre facteur dans les facteurs structurants, auquel toutes les enquêtes d'opinion ne font que confirmer, évidemment pour les habitants des grandes métropoles, les questions de pollution sonore et de pollution de l'air sont des questions extrêmement préoccupantes, liées à des questions de santé publique et la carte le montre, le petit encart en bas de l'écran résume la part des échanges internes à Paris, proche banlieue en première et deuxième couronne mais on voit bien sur cette que la pollution liées à la circulation automobile se concentre sur les grands axes et au sein des parties les plus denses de cette métropole. Autre facteur très structurant dans l'histoire de l'espace public parisien, c'est que il a été façonné par des armées d'architectes ingénieurs dont le talent était reconnu au 19<sup>e</sup> siècle, qui ont créé une image singulière et une ambiance singulière au paysage de cette voie publique qui est unifiée sur le territoire de la ville, que l'on parle de la forme de la bordure, de la grille d'arbre ou du vocabulaire de mobilier urbain et des matériaux traditionnellement employés, tout ceci constitue une image forte de l'identité de la ville, au même titre je pense que d'autres villes se reconnaissent un peu par ces archétypes, que l'on parle de Barcelone ou

d'Amsterdam avec les matériaux de sol et les canaux, deviennent une très grande tradition d'un art du pavage et hérité également d'un art qui vient du 19<sup>e</sup>, à Paris ce facteur-là est également un facteur structurant et on est toujours dans ce débat de comment conjuguer cet art et cette ambiance héritée dans un esprit de modernité. Alors voilà pour les grands facteurs si vous voulez qui surdéterminent un peu le contexte de la question de l'espace public.

Brièvement ils sont structurants c'est-à-dire que l'on les a toujours en mémoire dès que l'on va parler de l'aménagement. J'essaie maintenant brièvement de mettre en lumière ce que pourrait être, si on essayait d'en faire une histoire, l'évolution de ces espaces publics à Paris sur on dirait fin 20<sup>e</sup> siècle, début du 21<sup>e</sup> siècle, où je pense qu'on est tous un peu dans ces cultures, c'est-à-dire du moment où on a commencé à concevoir la ville pour la mécanisation de la voirie et une ville adaptée à la voiture, que l'on est sorti de ce système de pensée qui était hérité, en tout cas en France, des 30 glorieuses, et que l'on a réfléchi, on a commencé à transformer les usages et l'aménagement de l'espace public, ce tournant se passe au milieu des années 70, en tout cas pour une ville comme Paris. Alors on peut dire que voilà la fin du 20<sup>e</sup> siècle, des années 1975, Paris a un maire élu en 1977, avant c'était un département avec un maire qui n'était pas élu, jusque donc une possibilité d'une action beaucoup plus forte des élus sur l'avenir du territoire de la ville dès lors que le maire est élu par les habitants, c'est 1977, on voit que en même temps que l'on a arrêté un certain nombre de projets d'autoroute dans la ville, ça c'est les années 70, donc symboliquement c'était pour Paris l'idée d'une radiale qui devait ramener une autoroute jusqu'à la gare Montparnasse. On a un premier mouvement mais qui est un mouvement, je dirai patrimonial qui est lié également, pour une ville comme Paris, en France, aux lois sur les préservations de patrimoine, à la loi Malraux, c'est-à-dire à la création des quartiers sauvegardés. On est surtout dans un mouvement patrimonial, excepté quelques grosses opérations urbaines puisque c'est les premiers grands secteurs piétons qui sont créés autour de l'opération des Halles ou de Beaubourg. Le mouvement s'accélère dans les années 80 avec, sur le territoire parisiens, quelques grands principes d'aménagement d'espace public, notamment sur le plan directeur d'aménagement des canaux, cette ville a un système de canal également hérité du 19<sup>e</sup> siècle, et quelques grandes places, et ce mouvement s'accroît, je vais assez rapidement pour vous donner les éléments mais ceux qui connaissent Paris verront très bien à quoi je fais référence, il y a une vraie accentuation du programme d'aménagement sur les espaces publics qui se fait à la fin des années 80 et pendant toutes les années 90, où on a deux approches un peu contradictoires, d'une part une approche qui renforce les capacités d'accueil de la voiture en ville, avec notamment un programme important de construction de parcs de stationnement, de faciliter la fluidité de la voiture dans la ville avec à cette époque la création d'axes rouges dans lesquels il est interdit de stationner pour que la circulation soit plus fluide et puis simultanément il y a d'abord des grandes opérations de reconquête d'axes dont celui des Champs Élysées, c'est-à-dire que l'on réaménage les trottoirs en éliminant le stationnement et en embellissant l'espace mais le boulevard Richard Lenoir qui est une grande promenade au dessus d'un canal qui a été recouvert au 19<sup>e</sup> siècle, l'avenue d'Italie, l'avenue de Flandre, des grandes places, un premier quartier expérimental qui est le quartier Montorgueil à circulation contrôlée et priorité piétonne et en même temps au sein des services, un travail important d'une démarche patrimonial unifiée sur la question du vocabulaire de l'espace public et à l'époque l'édition d'un guide de l'espace public mais qui est un guide technique et peu de préoccupation sur la question des usages, ce que je veux mettre en exergue dans ce retour historique c'est que cette période là est plus axée sur comment faire, comment bien faire dans une approche patrimoniale mais la question des usages n'est pas au centre des préoccupations. La fin du 20<sup>e</sup> siècle et le début des années 2000 est marquée par un véritable tournant qui s'amorce un petit peu avant 2000 avec les programmes de couloir bus, en 98 les premières pistes vélo et début d'aménagement de quartier tranquille dans le 13<sup>e</sup> arrondissement et l'idée assez nouvelle, juste avant la fin du siècle de dire que l'on pourrait le week-end, libérer certains espaces à

des usages citoyens qui sont les premières fermetures le week-end des voies sur berges. Evidemment l'élection d'une nouvelle municipalité en 2001 va donner à cette tendance déjà amorcée un énorme coup d'accélération parce qu'il y a une demande politique de la part de la nouvelle équipe municipale autour de Bertrand Delanoë, qui fait que dans les années 2000-2005 il y a une énorme accélération qui part dans plusieurs directions de cette volonté d'une part de diminuer de façon très importante la circulation automobile dans la ville mais qui s'accompagne de diverses politiques qui convergent vers, de fait, des mesures d'adaptation de cet espace public à d'autres usages.

Alors évidemment ces mesures sont en direction de différents types de programmes qui concernent en tout cas pour la surface de l'espace public, la question des transports, donc des couloirs bus protégés, des programmes *mobiliens* qui sont des programmes faits avec la RATP de bus rapides à l'échelle parisienne et métropolitaine, des programmes de *noctiliens* également, c'est-à-dire d'ouvrir la nuit des lignes de bus qui puissent fonctionner dans Paris et dans la proche et plus lointaine couronne, la création d'un certain nombre d'axes, que l'on appelait à l'époque d'axes civilisés mais qui étaient des programmes de répartition complètement nouvelle du partage de l'espace public entre des usages mais des usages qui sont organisés chacun sur leur territoire, entre les couloirs bus, les voitures, les pistes cyclables, et les piétons avec une re-répartition de l'espace sur lequel est fait par ailleurs un effort important de végétalisation comme par exemple sur le boulevard Magenta ou comme par exemple dans le 19<sup>e</sup> arrondissement sur l'avenue Jean Jaurès. C'est en même temps un travail de développement et d'intensification du début des quartiers tranquilles qui à l'époque sont appelés « quartiers verts ». L'opération « Paris respire » avec l'idée que ce qui est fait sur les berges de Seine peut être fait dans un certain nombre d'autres endroits en ville où le week-end on coupe la circulation pour que les habitants de certains quartiers puissent profiter d'un usage privilégié de l'espace public pour des activités des loisirs ou de détente le week-end et puis également une action qui touche, on le verra, importante, une modification à la fois dans les règlements d'urbanisme des normes en terme de stationnement dans l'habitation et dans les bureaux qui réduit de façon très sensible ce qui avant était un peu de façon historiquement imposé en terme de place de stationnement ramené à l'habitat ou au pourcentage de bureaux et mesure complémentaire, une modification du tarif résidentiel puisque beaucoup de parisiens n'ayant pas de place de stationnement stationnaient dans la rue, une modification de ce tarif attractif pour que ils puissent se servir des transports en communs et qu'ils puissent à l'échelle de leur quartier ou de leur rue, stationner à des coûts beaucoup plus avantageux dans l'espace public parisien.

Donc la conjonction de l'ensemble de ces mesures à beaucoup, pour ceux qui connaissent la ville, a beaucoup transformé le paysage urbain en travaillant essentiellement sur de nouveaux partages des modes. Deux opérations évidemment très importantes dans ces contextes qui sont l'opération Vélib' et la création d'un tramway, participent de ces modifications, Vélib' ayant, mais je pense que vous connaissez cette opération et ce sera développé par Madame Pelloux sur la question de l'usage du vélo en ville, un effet d'entraînement sur le fait que le nombre de cyclistes va énormément augmenter dans la ville. Donc voilà quelques cartes qui illustrent la présence des quartiers tranquilles à l'échelle de la ville, ou qui illustrent le fait que les autobus en surface bénéficient sur 190km de couloirs spécifiques dont près de 70km en site totalement protégés dans lesquels les cyclistes peuvent circuler.

On est en fait dans une période qui est plus une période de questionnements. D'une part on constate que les usages citoyens sont un peu en avance sur les réponses techniques que nous autres, quand je dit nous autres c'est l'ensemble des services qui travaillons sur cet espace et on est là je dirai pour donner des réponses adaptées à l'ensemble de l'évolution de ces usages, et on travaille donc beaucoup plus aujourd'hui sur quels sont ces usages, comment évolue la vie métropolitaine comme Paris mais en réfléchissant aux impacts que ces réflexions prises sous un angle très large peuvent avoir sur la question de

l'aménagement ou la flexibilité, l'adaptabilité de l'espace public tout en sachant, comme vous le constatez quand vous vous promenez dans Paris, qu'on est contraint de par la densité de la ville.

Alors là c'est juste un petit camembert qui montre, qui date un petit peu mais je pense qu'il est significatif de la répartition des modes, on est sur le boulevard Saint Germain donc un boulevard un peu emblématique de la vie parisienne, au mois de décembre, un peu avant la période des fêtes et on voit que les piétons, les bus et les véhicules particuliers sont les principaux utilisateurs, mais notamment les voitures utilitaires et les vélos, je vois que l'on a mis également les rollers mais ils ne sont là que lorsqu'il y a des grandes promenades le vendredi soir, sont maintenant des usagers permanents de l'espace. Quand on essaie de réfléchir à quels sont ces usages on y réfléchit à partir de fonctions qui apparaissent aujourd'hui comme des fonctions je dirai quotidiennes du besoin d'un citoyen, donc comment il se déplace, comment il travaille dans cet espace parce qu'on travaille dans l'espace public, comment on y stationne, se garer au sens étymologique du terme, comment s'y fait le commerce, comment on s'y détend puisqu'on ne part plus en week-end en voiture ou en train, on ne quitte plus la ville pour aller chercher un peu d'air à la campagne à Fontainebleau ou en Normandie les citoyens, les parisiens restent à Paris le week-end, comment s'y passe également un certain nombre de manifestation puisque la ville est de plus en plus sollicitée et comme ça a été évoqué, comment on y répond du fait que cet espace public est aussi le lieu d'accueil de population qui sont aujourd'hui exclues et qui en font leur territoire de vie ?

Alors je mets pour illustrer si vous voulez la façon dont se posent ces questions, pour vous montrer comment on réfléchit puisque ce sont des thèmes sur lesquels nous travaillons actuellement, la question du stationnement. Alors d'une part évidemment la question du stationnement apparaît comme une des variables très importantes de la gestion de l'espace limité c'est-à-dire que la politique du stationnement dont le partage d'un espace contraint et devant répondre à différents besoins de la vie quotidienne, ce n'est plus simplement le stationnement des véhicules particuliers, est un angle d'attaque absolument essentiel, complexe de la gestion de l'espace public. Dans ce que l'on constate sur cette question là c'est que la diminution de l'automobile a entraîné une croissance très importante de l'usage des deux roues, le vélos mais aussi des deux roues motorisées dont l'usage s'est énormément développé dans la ville donc on réfléchit sur les deux roues motorisées, on développera ça dans les débats, sur les moyens de répondre à ces questions en ayant déjà un programme important d'ici 2014, de créer 18.000 places, ce qui est considérable, supplémentaires de stationnement pour les deux roues.

Autres sujets, je les cite à titre d'exemple, la question de quand on vit dans la ville aujourd'hui avec le fait que la moyenne du déjeuné pour les urbains est passé depuis 30 ans de 1h30 à 35minutes, que l'on travaille de façon continue, que l'on observe que beaucoup de boutiques de restauration se transforment en boutiques de restauration rapide, donc on constate que finalement dans cet espace public, comme on le voyait il y a longtemps à New York ou dans des hyper métropoles, les gens trouvent des services et peuvent déjeuner dans l'espace public, c'est une pratique urbaine qui se développe et elle nous pose évidemment dans certains endroits, directement la question de la propreté, directement la question de la façon dont on peut aménager certains sites et aussi la question par rapport aux problèmes patrimoniaux de la nature des revêtements que l'on peut être amené à poser sur l'espace public compte tenu des problèmes de nettoyage.

Donc voilà ces deux exemples. Sur les autres thèmes qu'il y avait dans les diapositives précédentes j'ai illustré les principales questions sur lesquelles du point de vue des usages nous commençons à travailler, illustrent le fait que l'on essaie d'avoir un regard beaucoup plus porté non pas sur le partage des modes mais sur le partage des usages. Ce qui veut dire que probablement on sera amené à concevoir dans certains lieux de la ville, comme je pense que l'exemple qui va être présenté tout à l'heure sur la place de la République le montre, une conception d'un espace qui puisse être polyvalent, accueillir différents usages

en même temps qu'une des principales fonctions sur une place qui reste un carrefour qui est quand même aussi une fonction circulaire.

Puisqu'on me dit que le temps est passé, voilà les questions auxquelles on travaille maintenant, flexibilité et pérennité de l'espace, information, besoin d'information, comment on travaille avec les nouvelles technologies d'information sur cette place de l'information dans l'espace public, la notion de confort, d'accessibilité puisque d'une part pour des raisons de conformité aux règles et d'accessibilité des handicapés à l'ensemble de l'espace public, ça veut dire que l'on réfléchit à ce que cette accessibilité soit universelle, c'est-à-dire que cela facilite l'aménagement physique de l'espace, la hauteur des bordures, l'encombrement des trottoirs, la lisibilité de cet espace devrait être accessible et comme on n'est pas dans une ville en relief comme Lisbonne où les questions sont plus complexes, on est sur un territoire à part les deux collines de Montmartre et de Belleville, relativement plat et on va porter beaucoup plus d'effort à cette question d'usage, de confort, d'accessibilité et en même temps, comment on garantit dans une ville métropolitaine, la question de la qualité de service dans lequel l'espace public joue un rôle très important pour la vie quotidienne des habitants.

## **Antoine Fleury**

Merci Bernard Landau, je suis désolé de vous couper. Après cette belle introduction et synthèse générale, je voulais juste dire qu'il ne fallait pas que vous soyez frustrés d'avoir vu passer un peu vite les dernières diapositives de Bernard Landau, parce qu'on va revenir en détail sur ces grandes lignes de l'action de la ville, en relation avec le renouvellement des usages de l'espace public. Maintenant on va traiter de cette étude de cas qui vous est proposée : c'est la place de la République qui a été choisie parce qu'elle cristallise un certain nombre des objectifs de la ville, qu'elle synthétise aussi les moyens qui sont mis en œuvre pour atteindre ces objectifs, et qu'elle permet de lire de manière transversale les grands questionnements évoqués par J.-J. Terrin en introduction sur les échelles de l'aménagement, sur la gouvernance ou encore sur la répartition des modes et des usages dans un nouvel espace public. Je passe donc la parole à Madame Geffroy, directrice de la voirie et des déplacements à la Ville de Paris.

## **Ghislaine Geffroy**

Bonjour à tous. Donc c'est une intervention que l'on fera à trois voix, j'introduirai le sujet et je laisserai l'équipe projet vous présenter le projet proprement dit dans sa partie technique. Alors peut-être après cette intervention de Bernard, je crois que la problématique au quotidien c'est comment intégrer toutes ces évolutions des usages dans l'aménagement quotidien qui est l'attente du Parisien, l'attente des élus. On a choisi de vous présenter le cas de la place de la République qui montre bien ces évolutions. Je reviendrai sur deux choses qu'a dites Bernard qui montrent bien et qui vont expliquer cette façon de prendre en compte tous ces éléments dans le projet de la place de la République. Donc de nouveaux usages, on l'a vu, Véronique Bédague l'a rappelé, Bernard l'a rappelé, l'espace public aujourd'hui subit un certain nombre d'usages différents, subit des attentes différentes. On a des mobilités qui évoluent. Je donne toujours ce chiffre, ça a été donné mais je crois qu'il faut bien l'avoir en tête, plus de la moitié des déplacements Paris-Paris se font à pied et dans ceux qui se font à pied, les 2/3 se font en transport en commun. Quoi qu'on pense, quoi qu'on en dise, Paris n'est pas une ville dédiée à la voiture, même si on le donne, à cause de la densité, l'extrême majorité des déplacements, tous modes confondus, se font

en transports en commun et à pied. Ça c'est un élément qu'il faut avoir en tête et qui est important en matière d'aménagement.

Et puis il y a quelque chose dont on n'a pas parlé, qui me semble important et sur lequel on va revenir, et qui pour la place de la république est un élément fondateur de la méthode de travail qu'on a mis en place. Ce sont les évolutions des attentes des usagers. On fait de l'espace public pour l'avenir, on fait de l'espace public pour la suite mais on fait surtout de l'espace public pour les usagers. Et là, notre évolution de la société, c'est notre quotidien à tous et je crois que, dans tous les pays européens si j'ose dire dans tous les pays du monde, on a à peu près les mêmes évolutions, on a des attentes, on a un usager qui est exigeant, qui est de plus en plus exigeant, qui ne supporte pas d'attendre, qui ne supporte pas de ne pas comprendre. Et je crois que ça c'est important. Je crois que l'utilisateur a pris conscience qu'il avait une intelligence, a pris conscience que même en matière d'espace public souhaitait comprendre ce qu'on lui faisait faire. Véronique Bédague rappelait l'information, c'est un élément important, mais au-delà de l'information, l'aménagement. Il veut bien qu'on lui fasse toutes les contraintes possibles, mais il veut comprendre pourquoi et dans quel objectif. Je vous rappelle qu'il y a une vingtaine d'années, quand on faisait un aménagement de voirie de même type, c'est une attente qui n'était pas si fortement exprimée. Donc voilà, ça quand on photographie un petit peu nouveaux usages nouvelles attentes, quand on a lancé le projet de la place de la République, on s'est mis dans une position d'essayer d'intégrer tout ça.

Il est clair qu'on doit faire évoluer notre façon de concevoir mais surtout de concevoir par les solutions techniques, on verra que les solutions techniques qu'on met en oeuvre place de la république, il n'y a pas de révolution technique dedans, mais par contre il y a une grande révolution sur l'approche, sur l'amont des travaux, l'amont de la conception. Alors la place de la République, elle est emblématique à plus d'un titre. Bernard l'a rappelé, la structure parisienne viaire est une structure très dense, la place de la République est au milieu de quartiers très denses et c'est un bol d'air d'espace. Simplement c'est un bol d'air d'espace qui est mal utilisé, qui est rempli de voiture. Donc la place de la République, le souhait du maire, c'était d'aménager cette place emblématique, la République, et une statue de la République, on n'en profite pas, on découvre la statue de la République, on la voit sur la photo au milieu d'un magma de bagnoles. Donc l'idée c'était aussi de se dire, cet espace, qui est un espace viaire important, qui est un espace structurant pour le réseau viaire de Paris, comment faire en sorte que dans ce lieu, tous ces nouveaux usages, toutes ces attentes de l'utilisateur puissent trouver un équilibre. Donc on va vous présenter le projet mais moi je voulais surtout insister sur cette approche qu'on a mis en place qui est une approche non pas par la fonctionnalité mais par les attentes des usagers, c'est-à-dire qu'on ne s'est pas dit comment faire pour que ça marche mieux avec un programme, mais on a totalement inversé la démarche, en se disant, quelles sont les attentes des uns et des autres, comment intégrer ces attentes dans un programme fonctionnel intelligent avec une concertation vous le verrez qui est permanente tout au long du projet, on a pu monter un projet qui, on l'a vu dans les étapes actuelles, au moment du concours, au moment de la présentation, est un projet qui reçoit l'accord de tous, ça veut dire que cette approche est une approche qui permet aujourd'hui de répondre aux attentes des plus exigeants en matière de circulation, des plus exigeants en matière de vélo, des plus exigeants en matière de qualité de l'aménagement public.

Voilà ce que je voulais dire en introduction. Je pense que le côté emblématique de l'aménagement de la place, il est dans ça, dans la conception, dans la méthode de conception qu'on a essayée de mettre en oeuvre. Je vais laisser Philippe Chouard et Monsieur Trévelo qui est l'architecte du projet, vous présenter un petit peu le grand programme qui a pu sortir de ce travail et comment l'équipe d'architecte a fait une proposition de mise en oeuvre de ce programme.

## Philippe Chouard

On va revenir d'abord sur la situation de la place telle qu'elle existe actuellement. Elle est située sur la partie centrale de Paris, à l'intersection entre le 3<sup>e</sup> arrondissement, le 10<sup>e</sup> et le 11<sup>e</sup> arrondissement. Le flux de véhicules est important notamment du nord et de l'est et surtout pour aller vers le centre de Paris et en particulier vers l'Hôtel de Ville. C'est par ailleurs une grande place symbolique : la statue de la République y a été posée à la fin du 19<sup>e</sup> siècle. C'est aussi une place symbolique puisque c'est un lieu important de manifestations revendicatives sur Paris. Beaucoup d'entre elles partent de la place de la République pour aller vers la place de la Bastille et ensuite vers la place de la Nation. C'est un aussi nœud modal : on a sur cette place quatre lignes de bus et on a une des plus grande station de métro de Paris ; c'est la 5<sup>e</sup> station de métro après les principales stations des gares. Ce qu'il faut aussi retenir c'est que cette station de métro occupe quasiment tout le sous-sol de la place de la République. Et donc, comme je le dis habituellement, on ne construit pas une place urbaine mais on construit sur le toit du métro. Caractéristique importante de la situation actuelle, c'est une place qui est flanquée de chaque côté de deux squares qui datent de la même époque que la statue : fin du 19<sup>e</sup> siècle.

La place compte aujourd'hui sept voies de circulation au nord et sept voies de circulation au sud. La chaussée est surdimensionnée par rapport aux flux de véhicules qui arrivent sur la place : de l'ordre de 6.500 véhicules par heure en heure de pointe. Une reconquête en faveur du piéton est donc largement possible. Actuellement, l'espace dédié à la voiture est de 60% de la surface totale. Les piétons se cantonnent aux trottoirs du sud de la place le long des commerces et on ne retrouve plus personne dans les squares au centre. Cette situation est aussi due à des traversées piétonnes vers le centre qui sont très longues et donc devenues dangereuses au regard du flux de véhicules.

Ce constat a été rapidement partagé par l'ensemble des acteurs au début du projet. On a mené par la suite une démarche de concertation de manière à recueillir l'avis de tous les acteurs de la place : les riverains, bien évidemment mais aussi les commerçants, les non-riverains, les kiosquiers, les associations de solidarité, de handicap,...car il ne faut pas oublié que la place de la République a un rôle également métropolitain.

Cette concertation avait pour but de définir ensemble les objectifs du programme du concours de maîtrise d'œuvre qui s'est déroulé par la suite., Ceux-ci sont donc : une place populaire du 21<sup>e</sup> siècle, une place aux fonctions urbaines et aux fonctions sociales. Effectivement, on a aujourd'hui sur la place de la République de par son symbole je pense, une fonction sociale importante, par exemple la distribution de denrées alimentaires par les Restos du Cœur. Enfin, le programme fixe comme objectif : une place en dialogue avec son patrimoine. Pierre-Alain Trévelo, l'architecte du projet vous expliquera comment le projet met en valeur toute l'architecture de la place qui date de la fin 19<sup>e</sup> siècle avec deux grands bâtiments emblématiques sur la partie nord que sont la caserne Verines et l'îlot des magasins réunis. Enfin, le programme du concours fixe l'objectif d'une polyvalence des usages dans le temps et dans l'espace et bien évidemment une rénovation de l'éclairage public.

Il y a eu une première phase de concertation qui a été menée avant le concours de maîtrise d'œuvre dans le but de définir le programme.. On l'a mené dans les deux sens, à la fois via des contributions que les acteurs pouvaient laisser sur le site Internet de la Ville, lors de réunions publiques mais on est aussi aller chercher certains acteurs par le biais de ce qu'on a appelé des marches commentées. Il s'agissait de former des groupes d'usagers de la place donc les riverains, les non riverains, les commerçants, les personnes qui pratiquent la moto, les personnes qui pratiquent le vélo, de manière à pouvoir faire avec eux un parcours et voir les fonctionnalités qu'ils attendaient de la place demain. Toute cette phase de concertation a finalement aboutit je dirai pour résumer rapidement, au fait la place a vraiment été replacée dans un contexte métropolitain et que par exemple le petit jardin de

quartier qu'on pouvait éventuellement avoir dans le cadre de l'aménagement, a été oublié les participants.

Voilà les principaux éléments que je voulais vous présenter sur l'état actuel de la place

Enfin, les deux grandes dates du planning sont, fin des études au printemps 2011, et puis début des travaux à partir du mois d'octobre 2011 pour une fin mars 2013.

Voilà le projet qui va vous être présenté par Pierre-Alain.

## **Pierre Alain Trévelo**

Architecte

Merci Philippe. Oui donc je vais essayer de vous montrer rapidement ce projet qui est une aventure assez étonnante pour les architectes pas seulement des architectes d'ailleurs puisqu'on est une équipe assez vaste et ce qui est intéressant dans l'assemblée d'aujourd'hui c'est qu'elle correspond à peu près à la formation de notre équipe puisqu'il y a des gens de Londres, des gens de Genève, des gens du Luxembourg, des allemands, etc. dans notre équipe. Il y a notamment Marta Schwartz, la paysagiste de Londres, il y a Yann Kersalé, le grand artiste éclairagiste parisien, il y a le bureau d'étude Citec, je les cite parce que c'est important, qui est un bureau d'études de circulation qui se trouve à Genève, il y a le grand spécialiste environnemental qui s'appelle Transsolar, qui est allemand, il y a un bureau d'études Atec qui est parisien et puis il y a une agence qui s'appelle Ville Ouverte, qui est une jeune agence parisienne également qui nous accompagne dans la concertation et la concertation ça a été dit est extrêmement importante dans ce projet puisque quand on a été retenu pour le concours on nous a livré un petit livre d'une grosse centaine de pages qui retraçait toute la concertation qui avait été faite en amont du concours. Et c'est assez rare d'avoir ce travail très important avant de faire un concours et là en l'occurrence pour nous ça a été très structurant de notre travail puisque les attentes sur les usages étaient forcément ce qui nous paraissent être l'essentiel à mettre en place à la place de la République. Je n'ai pas besoin de la décrire puisqu'elle a été beaucoup décrite déjà mais la place de la république c'est effectivement avant tout un enjeu métropolitain et un enjeu spatial étonnant puisque dans cette densité parisienne, on a plus de 3 hectares d'espace libre qui est aujourd'hui totalement phagocyté par la voiture. Alors Philippe a dit qu'aujourd'hui on avait 40% de l'espace pour les piétons et 60% pour la voiture, le projet propose de passer à 70% de l'espace pour les piétons et les vélos et tous les autres modes et 30% pour la voiture. Le tout en ne réduisant la circulation, alors les calculs ne cessent d'être fait et d'être refait mais de l'ordre de 15%, de la circulation automobile. Sachant, ça a été dit, que la circulation automobile décroît d'année en année à Paris de l'ordre de 2% par an. Vous voyez l'image de cette place de la République avec ses deux bâtiments palais qui se trouvent en bas de l'image vers la droite et puis le tissu habité tout autour et puis la statue au centre et cette place date de 1880 plus ou moins et n'a pratiquement pas été refaite dans ses grandes lignes après seuls quelques aménagements au sol. Sur l'image suivante on voit le projet qui essaie d'installer une très grande simplicité avant tout. L'espace public c'est sans doute là où dans nos problématiques contemporaines là où le local et le global se rencontrent absolument et il faut donc organiser, selon nous en tout cas, une simplicité et une lisibilité de l'espace public. Le sol est donc totalement fondamental et notre travail est apporté sur le nivellement et sur l'installation d'une plateforme qui serait régie principalement par une pente unique à 1%, qui donne une accessibilité et un confort à tous les usagers de la place de la République qui sont excessivement nombreux. Ce qu'on peut voir sur cette image également et il aurait fallu un plan un peu plus général de l'insertion dans Paris, toujours vers le bas et la droite de l'image, c'est la proposition d'étendre cette plateforme piétonne et vélo vers le nord de



Paris, donc en bas de l'image et vers le canal, le canal qui est un grand lieu de promenade dans Paris qui là aussi va mettre en réseau les espaces publics à l'échelle métropolitaine et ça c'est excessivement important même lorsqu'on travaille à l'échelle d'une place.

Et enfin vous voyez sur cette image le parcours automobile qui vient passer vers le haut de l'image uniquement, qui vient passer d'un seul côté et qui se retrouve à double sens. L'important était de sortir de la typologie du rond-point puisque aujourd'hui la place est un double rond-point, un rond-point dans un autre, un premier rond-point autour de la statue et un deuxième le long des façades. Et donc il fallait absolument sortir de ces typologies d'abord pour pouvoir donner de la qualité à l'espace, ensuite pour pouvoir le rendre traversable, enfin pour compacter les usages et compacter aussi les nuisances possibles que peut représenter la circulation automobile. La pollution et le bruit étaient totalement répartis sur toute la surface de la place et donc là elles sont concentrées en une ligne.

Alors sur les images suivantes je vais vous montrer un peu les détails de ce projet, on ne voit rien du tout sur le plan, c'est une mauvaise nouvelle, on peut passer directement à la suivante parce qu'il y aura d'autres documents qui montreront le détail du plan. Alors déjà quelques images perspectives qui vous donnent l'ambiance et qui vous montrent que autour de la statue la situation va changer puisqu'on va pouvoir venir profiter de la statue, s'y asseoir et notamment dans les situations d'usages quotidien mais aussi dans les usages éphémères et notamment les manifestations ça a été dit puisque la place de la République est le lieu le plus symbolique à Paris et en France sans doute des manifestations, la France étant un pays de grandes manifestations vous le savez. Alors image suivante. Le trottoir qui n'est pas sur ce grand parvis, qui est le trottoir au sud n'est pas laissé pour compte évidemment et on retrouve un élargissement de ce trottoir très généreux. Il est doublé dans sa dimension et il permet d'associer totalement le trottoir et le reste du parvis, il ne s'agit pas d'avoir un parvis qui laisse les trois autres côtés de côté je dirai et qui concentre toute la qualité sur simplement le centre de la place. Au contraire, on essaie d'avoir cette même qualité d'espace public sur la totalité de la place. Ensuite ce que vous voyez ici c'est vraiment le cœur du parvis où l'on comprend que ce parvis est relié aux deux bâtiments palais que vous voyez sur la gauche de l'image, la caserne et les magasins réunis qui sont des lieux de commerce et vous voyez l'installation d'un certain nombre de ce qu'on a appelé des terrasses qui s'installent dans cette pente unique à 1% dont je parlais et qui viennent accueillir des kiosques et qui forment une échelle plus petite, une échelle plus locale, une échelle dans laquelle on peut s'installer, on peut s'asseoir, on peut être à l'ombre, on peut se mettre sous les arbres, sous les grands alignements de platanes mais aussi sous des nouvelles plantations pour être toujours dans une situation très confortable sur la place.

Image suivante, c'est la même image de nuit, où vous voyez donc la réutilisation d'ailleurs d'un certain nombre d'éléments patrimoniaux, la mise en valeur de la statue et sa mise en lumière, la réutilisation d'un certain nombre de candélabres qui existent et puis la façon dont on essaie ce qu'on voit sur la gauche de l'image, de traiter cette mise en lumière en relation avec les bâtiments palais pour mettre en valeur l'architecture existante.

Alors les usages, je le disais, étaient au centre de notre démarche dès le départ. Il faut imaginer la possibilité de l'utilisation totale de cette place par une manifestation mais ce qu'on a essayé de mettre en place c'est la disponibilité et l'évolutivité des systèmes. Pour cela le design est quelque peu en retrait. Il ne s'agit pas de gesticuler formellement sur la place de la République mais plutôt d'installer une sorte de super surface disponible et évolutive. On le voit et ça fait 130 ans qu'on n'a pas refait cette place, et on ne sait pas dans combien de temps on la refera, mais en tout cas il faut qu'elle soit capable d'évoluer et l'accélération des transformations des modes de vie nous donnent à penser que une certaine retenue, une certaine simplicité, une certaine neutralité en même temps qu'une certaine force d'image, une certaine évidence esthétique et une évidence parisienne je dirai, essayer d'être en relation avec ce qu'est l'espace public à Paris et c'est souvent une continuité du sol d'ailleurs, nous paraissait important. Donc les manifestations peuvent envahir toute la

place ou grâce à ce parvis, envahir une certaine partie de la place sans remettre en cause les autres usages et notamment la circulation automobile, ce qui est là aussi important puisque la place dysfonctionne aujourd'hui, c'est que les manifestations empêchent la circulation automobile de fonctionner normalement. Or aujourd'hui avec le projet, on arriverait à faire un certain nombre de manifestations plus mesurées, plus localisées, tout en ayant la circulation automobile, ce qui est extrêmement important.

Et bien sûr la notion d'usage nocturne, la notion de fête ou d'usage éphémère, les concerts, les nuits blanches qui ont été créées par le maire de Paris, les interventions artistiques, etc. qui donnent à la place tout un tas de possibilités. Les usages éphémères de jour, les patinoires, les usages de marchés, etc. Passons rapidement. Et puis encore d'autres usages possibles artistiques, des projections de cinéma, tout ça que nous avons mesuré comme étant possible à installer dans la place.

Alors des détails rapidement, et vous voyez mieux le plan dans son ensemble schématique, cette grande surface grise qui est la pente à 1% dont j'ai parlé et qui est connectée avec les surfaces bleues par des pentes à entre 3 et 4% maximum par endroit, qui permettent à tous les types d'usagers notamment les gens qui ont des situations de mobilité réduite, d'utiliser la place dans toute sa surface. Et ce que vous voyez en bleu pale en haut, c'est une voie bus qui permet de traverser la place sur le parvis et qui offre une intermodalité très forte avec les stations de métro puisqu'on a dit qu'il y avait cinq stations de métro sous la place et c'est vraiment le toit d'un bâtiment, on est sur un édifice et donc il y a des escaliers de métro et des sorties de métro qui sont réparties tout autour de la place, et ils sont très nombreux et cette voie bus permet de rapprocher l'intermodalité entre le bus et le métro et entre les vélos puisque les vélos peuvent passer partout sur la place. La place, le parvis est un espace partagé pour les vélos.

Image suivante. Ces documents graphiques sont très peu lisibles et je m'en excuse. Les deux petits schémas du haut vous donnent à lire la pente principale à 1% et juste en dessous la pente à 1% qui vient se connecter avec une pente à 3%. Tout le projet est là, je m'en excuse, c'est extrêmement faible dans sa représentation mais c'est extrêmement difficile à installer et notre tentative aujourd'hui c'est de faire ce sol en béton pour tout un tas de raisons, à la fois économiques, puisque le budget de cette opération est de 12 millions d'euros toutes charges comprises, 12 millions d'euros pour une surface de 3,7 hectares, c'est-à-dire 37.000m<sup>2</sup> ce qui est un budget tout à fait raisonnable mais qui donne à penser qu'il faut faire les choses de façon économe un petit peu partout. Le béton a cette qualité économique et en a bien d'autres dans sa qualité de mise en œuvre dans sa précision de mise en œuvre dans sa capacité à installer un sol extrêmement maîtrisé et puis dans sa capacité à être préfabriqué, à améliorer les conditions du chantier et puis on sait que des entreprises européennes un peu partout maîtrisent ces techniques. Il a la capacité aussi à avoir une très bonne tenue dans le temps et sa durabilité est évidemment une des très grandes questions.

Il me reste une minute, je vais passer à l'image suivante qu'on ne voit pas plus qui est une axonométrie générale qui raconte les usages et les plantations. Peut-être que les photos de maquette seront plus parlantes. Cette 3D qui vous montre les pavillons, les petits pavillons qui accueillent et qui fixent un petit peu ou qui organisent un petit peu un certain nombre d'usages, des cafés, des relais d'information sur la mobilité, la distribution de repas ou l'installation d'accueils sociaux.

Images suivantes. Et puis les maquettes qui vous montrent ce travail qui est en cours puisque le concours a été gagné au début de l'année, qui vous montre les réflexions sur cet espace du parvis, sur les légers emmarchements que créent les terrasses avec entre 4 et 7 marches suivant les dénivelés qui vous permettent de rester quoi qu'il arrive entre maximum 80-90cm de dénivelé ce qui fait que le regard permet d'embrasser la totalité de cet espace-là. Je vous remercie.

## Antoine Fleury

Merci pour cette présentation à trois voix du projet en cours et des différentes étapes qui y ont mené. L'action d'une ville, ce n'est pas uniquement des grands projets emblématiques, c'est aussi des grandes lignes d'action, à la fois de manière globale, à l'échelle de la ville toute entière, et à l'échelle des quartiers. On va donc maintenant proposer un approfondissement sur la question des déplacements doux et sur la question de leur inscription dans la ville, dans les différents projets d'aménagement qui sont menés actuellement. Je passe pour cela la parole à Caroline Tissier.

## Caroline Tissier

Oui rebonjour c'est Caroline Tissier. Je vais vous parler de comment concilier la diversité des usages et des mobilités en aménageant et partageant l'espace public et nos hypothèses sur paris, avec une thématique sur les modes de déplacement doux et leur insertion dans les espaces publics. J'ai réparti ma présentation en deux paragraphes, le premier c'est l'idée d'accompagner la marche qui est une préoccupation de la municipalité aujourd'hui en particulier.

Dans la mobilité, il y a en général un but, la (les) destination(s), mais aussi un moyen, le trajet, qui peut lui-même devenir destin(ation). L'idée est d'inciter à « profiter du voyage », et, de préférence, en encourageant une diversité des usages et des mobilités.

- la protection du commerce et de l'artisanat au niveau des rez-de-chaussée de nombreuses rues parisiennes, innovation du PLU de 2016, peut aussi nous servir à inciter les usagers à « descendre de voiture », au lèche-vitrine, à la lenteur.
- Destin(ation) = potentiel de rencontres, d'échanges ;
- = spectacle, jeux, animation ;
- = loisir pérenne ou temporaire ;
- = relations de voisinage, santé publique et mentale.

Depuis 100 ans, les trottoirs étaient devenus le domaine principalement dévolu aux piétons. Depuis la fin des années 80, les sous-sols sont moins envahis de parking, depuis plus longtemps encore et pour d'autres raisons, les caves et les sous-sols ne sont plus occupés comme des lieux de travail. Ainsi des opportunités immobilières apparaissent pour libérer la surface, et diversifier les usages en sous-sol à d'autres fins (services, événements, etc.), favorisant la mixité, la sécurité, l'accessibilité, les échanges.

« Less is more » : suppression des grilles, vous voyez un jardin public qui a été réalisé il y a quelques années dans le 19<sup>e</sup> arrondissement où la moitié du jardin a été laissée ouverte nuit et jour et est occupée de façon très fréquente et très diversifiée, à tel point qu'une association locale s'occupe de la réservation pour les activités des gens qui sont intéressés, des groupes, à gérer cette partie ouverte du jardin. On ne voit pas très bien qu'elle est ouverte mais du côté de la rue qui est au fond de l'image il n'y a pas de grille et la fermeture ne se fait même pas systématiquement par un grillage puisqu'il y a une partie de grille et une partie de saut de loup ou une partie de mur de soutènement qui permet de le protéger des usagers la nuit. Suppression des séparateurs, des limites entre le public et le privé. Je l'illustre par la terrasse d'un café dans le quartier de Paris rive gauche avec des transats donc des choses extrêmement simples qui finalement répondent à un usage très pratique et très polyvalent je dirai presque ; on partage les espaces publics, avec civilité si possible ; les aménagements, les équipements, le mobilier se simplifient, de la même façon pour les jeux

d'enfant on essaie de faire des choses plus simples, on voit bien que les enfants savent bien jouer avec une vieille casserole ou avec une vieille cuillère à la maison donc pourquoi leur faire des mobiliers si spécialisé dans nos jardins publics. Comme on le verra sur le projet présenté par les représentants de la ville d'Amsterdam, sur un axe historique et étroit, le partage se concrétise par l'insertion du tramway dans la circulation par exemple, les taxis ne s'arrêtent que dans les rues transversales, on arrive donc à partager beaucoup d'usages différents et qu'on pourrait croire contradictoires ; ou à Zurich, les vélos et les tramways sont sur le même espace, l'abaissement des bordures permettant aux premiers de s'écarter si nécessaire.

La variété des usages de l'espace public prend forme au niveau spatial et temporel : on est parfois seul, parfois tous ensemble, les usages se mixent, se succèdent les uns aux autres.

## **ECONOMIE ET SOCIETE DURABLES**

L'ambition est de partager aussi au niveau métropolitain les ressources et les moyens. À cette fin, comme sur le secteur aux abords de la Porte de la Chapelle entre Paris et Saint-Denis, le projet consiste à gommer les barrières physiques entre la ville centre et la commune riveraine, et de déployer diverses infrastructures de mobilités traversantes.

Comme l'écrit Antoine Fleury dans *Les contradictions d'un espace public produit dans la proximité* (2010), l'objectif est aussi de contrebalancer les comportements de repli sur soi, sur son quartier, sur le fait que « la proximité est devenue un concept structurant de l'action publique » (Le Bart, Lefebvre 2005). L'essor du milieu associatif accentue la « démocratie du sommeil » (Viard 2006), où l'avis des résidents domine l'action publique, aux dépens de celui des travailleurs et des autres usagers qui ne s'expriment pas autant que ces structures constituées le plus souvent de riverains, apparues dès les années 60.

La valeur de réseau de l'espace public est en baisse au profit de la valeur de lieu ; l'espace public comme mœlle épinière vitale pour la connexion de la ville est niée ; l'essence de la ville comme lieu d'échange économique, social, culturel, est oublié.

La démarche de partage intercommunal peut se poursuivre pour l'ensemble des politiques d'aménagement, au-delà de celle des espaces publics, comme sur le logement où la Ville de Paris est contrainte pour répondre à la demande, les infrastructures économiques, les services et les patrimoines culturels, dans un but de rééquilibrage entre les différentes fonctions entre la ville centre et les communes riveraines.

Le désencombrement de l'espace public est un objectif de la municipalité. La décongestion passe par plus de parcimonie dans l'équipement et le mobilier, plus de discipline dans les étalages et terrasses, plus de limitation de la circulation automobile et du stationnement, au profit des autres usages de l'espace public.

La pollution lumineuse est aussi dans la ligne des sujets de désencombrement. En plus de libérer les trottoirs en recherchant une accroche en console des immeubles pour accompagner les cheminements des piétons, la ville de Paris se soucie, dans le cadre de la réglementation européenne, d'alléger l'éclairage des chaussées, tant du point de vue de l'économie d'électricité que de celui du confort ; les phares des véhicules participent de l'éclairage nocturne ; abaisser l'intensité lumineuse en toute sécurité permettrait de se rapprocher du cycle naturel jour / nuit, pour tous les habitants de la ville, comme à la campagne.

**Patricia Pelloux**

Je vais vous parler plus spécifiquement de la place des vélos dans l'espace public parisien. Comment faire de Paris une métropole cyclable ?

Ce n'est pas simple, car rappelons qu'à Paris on est parti de très loin. Il n'existait que 6 km d'aménagements cyclables en 1995 et très peu de cyclistes.

Pour définir les grandes orientations, Paris s'est donc doté de schémas directeurs volontaristes mais réalistes faits par l'Atelier Parisien d'urbanisme pour la ville de Paris. Le schéma directeur est un outil d'orientation politique et sert de support pour la planification des réalisations effectuées par la direction de la Voirie.

Le schéma directeur de 2002 était le premier à être réalisé à Paris. Il portait essentiellement sur la constitution du réseau cyclable. Vous voyez sur ces histogrammes qui figurent en haut à droite, que chaque année, les kilomètres d'aménagement cyclables augmentent sensiblement. Le schéma directeur de 2002 fixait un objectif de 500km en 2010.

Le développement de ce réseau cyclable et évidemment Vélib' en 2007 ont fait que le nombre de cyclistes a augmenté régulièrement comme vous le montrent les histogrammes en bas à droite. Des événements particuliers comme les grèves des transports en commun, à la fois en 1995 et en 2003 ont aussi eu un effet très significatif sur l'augmentation du nombre de cyclistes à Paris.

L'extension du réseau cyclable et Velib' en 2007 ont permis aux vélos de s'affirmer comme un nouveau mode de déplacement ce qui n'était pas le cas il y a une dizaine d'années.

Paris est une ville qui est très adaptée pour les déplacements à vélo du fait de la forte densité urbaine. Comme le disait d'ailleurs Bernard, on n'a que 8km du nord au sud, 10km d'est en ouest si on enlève les bois, ce qui fait qu'on peut traverser la moitié de Paris très facilement en 1/2h.

Dans le second schéma vélo approuvé il y a seulement quelques mois, la stratégie d'intervention a évolué sur plusieurs points. Bien entendu il faut continuer de poursuivre les aménagements, mais la volonté est de développer aussi les services.

Cinq axes ont été définis :

- 1- Mieux circuler à vélo et mieux partager l'espace public
- 2- Mieux stationner son vélo.
- 3- Mieux se repérer, rendre le réseau beaucoup plus lisible qu'il ne l'est aujourd'hui.
- 4- Développer l'intermodalité, notamment aux gares,
- 5- Développer une culture citoyenne du vélo, informer, inciter, et aussi mieux communiquer.

La première évolution concerne l'aménagement.

Bernard Landau l'a introduit, c'est vrai qu'aujourd'hui on essaie de réaliser des aménagements plus mixtes, plus partagés. On n'aménage plus systématiquement des couloirs séparés, pour les piétons, pour les vélos, et pour les bus. On le voit très bien sur le terre-plein Saint Paul, il existe des endroits adaptés pour une cohabitation entre les piétons, les bus et une circulation riveraine limitée. Et puis je ne sais pas si vous avez pu le voir en arrivant aujourd'hui mais des doubles sens cyclables ont été aménagés très récemment dans les rues où la vitesse est limitée à 30 km/h. Comme ce sont des aménagements beaucoup plus légers et peu coûteux, 190 km ont été aménagés en quelques mois par la direction de la voirie.

C'est un grand changement culturel pour Paris. Les automobilistes sont obligés de faire davantage attention, la cohabitation des vélos et des voitures mais aussi des vélos et des piétons évoluent.

Le réseau cyclable atteint aujourd'hui plus de 600km.

La deuxième évolution concerne l'échelle du territoire concerné puisque dans le nouveau schéma directeur, la vision métropolitaine est beaucoup plus affirmée. On a vraiment travaillé pour rendre cohérent le réseau cyclable parisien et celui des départements limitrophes. On a aussi intégré le réseau européen puisqu'il y a des aménagements qui sont envisagés entre Paris-Londres, Paris-Prague. Pour le rendre parfaitement lisible, on l'a intégré dans des grands itinéraires traversant Paris.

La priorité est aussi donnée à l'aménagement cyclable au niveau des portes, c'est-à-dire en limite communale là où l'environnement est aujourd'hui très routier, très hostile aux mobilités douces.

On essaie de faire en sorte que les projets urbains de la couronne intègrent un réaménagement des espaces publics généreux pour les piétons, pour les cyclistes ; le tramway en chantier relie ces secteurs.

Vélib' a été réalisé à Paris et dans les communes limitrophes. Il s'agit aujourd'hui d'assurer la qualité de ce service, et même de l'améliorer. Vélib' a permis de changer complètement l'image du cycliste à Paris. Vélib' est un service de mobilité urbaine individuel incroyable, très souple. Ce projet a montré l'importance de la communication. Des personnes qui n'auraient pas franchi le pas ont osé circuler à vélo.

Le discours qui consistait à présenter le vélo personnel comme un mode de déplacement efficace, économique, respectueux de l'environnement ne suffisait pas. Pour qu'un vrai changement culturel s'opère, il fallait une offre différente.

Le deuxième axe concerne le stationnement. Pour les constructions neuves, le règlement d'urbanisme parisien impose des stationnements vélos. Dans les immeubles anciens, la ville ne peut qu'inciter les co-proprétaires à développer des locaux à vélos à l'intérieur des immeubles mais on a proposé qu'une étude soit menée pour voir comment la ville peut être plus active, voire subventionner certaines opérations. Sur l'espace public, l'objectif fixé est de réaliser 2.000 emplacements supplémentaires par an. Le schéma directeur prévoit également un travail avec les concessionnaires des parkings parisiens pour développer, (ce qui existe de manière assez marginale aujourd'hui), des emplacements de location sous la forme d'abonnement.

Développer l'intermodalité en gare constitue le 4<sup>ème</sup> axe du schéma directeur vélo. A Amsterdam, à Copenhague, dans toutes les grandes villes, des grands services en gare sont créés, parfaitement lisibles pour les cyclistes. Aujourd'hui à Paris on n'y est pas encore arrivé, mais l'objectif est toujours là. Cette action est plus longue à mettre en œuvre puisqu'il faut mettre d'accord plusieurs institutions, à la fois la ville de Paris, les entreprises ferroviaires, certains concessionnaires....

Un autre point important c'est le changement culturel qui passe par les nouvelles générations. On a proposé de développer une culture citoyenne du vélo, notamment chez les plus jeunes et de généraliser l'apprentissage de la conduite en ville pour les classes de CM2. Ce travail n'est pas engagé. Je sais que ça existe notamment à Londres, en Belgique, dans un grand nombre de villes : ce serait bien de pouvoir échanger, en tout cas de profiter de votre expérience. On sent qu'aujourd'hui on a « changé de cap » et qu'à Paris ces nouvelles générations pourraient avoir nettement moins d'appréhension à circuler à vélo. On aimerait que cela devienne « une évidence ».

Enfin il ne faut pas sous-estimer l'intérêt des dispositifs qui permettent des usages adaptés au temps de la ville. L'aménagement réalisé au port de Tolbiac a permis qu'en semaine il y ait de l'activité industrielle et que le soir et le week-end la promenade au bord de l'eau soit possible. L'aménagement en temps partagé incontournable concerne bien sûr les voies sur

berge de la rive droite, avec l'opération « Paris respire » qui a lieu tous les dimanches et puis « Paris plage » l'été.

L'espace public est le support d'événement culturel, d'activités de loisirs à l'échelle du quartier et à l'échelle métropolitaine.

Les événements, les manifestations font partie du plan de communication (j'en profite pour signaler la vélibienne qui a lieu ce dimanche) comme vous le voyez sur ces images.

Pour conclure, l'ensemble des actions spécifiques à mener sur le vélo sont importantes mais c'est vrai aussi que tous les projets de grande transformation sur l'espace public comme la place de la République, le tramway, l'aménagement des berges que vous présentera ce soir le directeur de l'atelier, font que la ville devient beaucoup moins passante, moins « routière ».

Paris devient plus agréable à parcourir à vélo.

## **Antoine Fleury**

Pour finir sur les déplacements et les mobilités douces, je passe la parole à François Prochasson. Alors je voulais vous rassurer, on va un tout petit peu déborder sur la pause mais on rattrapera ce temps dans la session suivante.

## **François Prochasson**

Oui bonjour encore. Donc on a évidemment beaucoup insisté sur la dimension de l'usager dans le travail qui se fait à Paris aujourd'hui et je voudrais faire un éclairage particulier sur le fait que si on veut bien intégrer l'usager dans l'aménagement de l'espace public, il faut commencer par mieux le connaître et vous allez voir qu'en essayant de mieux le connaître on découvre parfois des choses intéressantes, étonnantes qui font avancer nos pratiques.

Alors un petit coup de flash tout de suite sur trois, quatre propos. L'usager est au cœur des politiques d'aménagement, c'est ce que nous a rappelé tout à l'heure Madame Bédague notre secrétaire générale, deuxième chose peut-être moins connue mais qui est assez spectaculaire effectivement, le piéton est le premier utilisateur de l'espace public et il faut savoir qu'à Paris, on fait plus de kilomètres chaque jour à pied qu'il n'est fait de kilomètres en voiture pour aller d'un point à un autre de Paris. Voilà, c'est dire l'importance de la marche dans la mobilité parisienne. Alors troisième point, on s'est aperçu aussi que le cycliste finalement va plus vite que n'importe quel autre mode de déplacement sur des distances courtes du genre de 2 à 3 km, évidemment plus vite qu'à pied et chose étonnante plus vite qu'en métro et là je parle de porte à porte et aussi plus vite qu'en voiture. Et puis la dernière considération introductive que je voulais signaler c'est que l'espace public est très adaptatif, c'est-à-dire que cet espace public qui a été conçu par d'éminents ingénieurs au 19<sup>e</sup> siècle et bien aujourd'hui on s'aperçoit qu'il accepte de nouveaux modes, qu'il accepte une évolution des règles et du code de la route. Quand je parle de nouveaux modes c'est effectivement les vélos mais il se passe aujourd'hui un développement très important du deux roues motorisées et puis on imagine que dans les années futures on va avoir des petits véhicules motorisés, voire électriques qui vont parcourir les villes et qui vont représenter une nouvelle forme de mobilité individuelle. Alors en face de ça, on a essayé de développer des méthodes pour observer les pratiques de chacun de ces usagers pour identifier tout ce qui est expertise d'usage c'est-à-dire que chacun connaît l'espace à sa façon, le pratique et essaie de se retrouver, d'éviter au maximum les conflits avec les autres usagers et donc pour cela il faut à la fois interroger l'usagers, il faut à la fois l'observer et au final on peut ainsi analyser tous ces conflits, voire analyser tous les dysfonctionnements, que l'on peut constater sur l'espace public et en particulier autour des questions d'accident de

la circulation. Voilà donc ça crée tout ça un très large champ d'observation où on est à la fois sur le domaine de la mobilité, sur la rue et sur aussi l'environnement de la rue c'est-à-dire qu'il faut aussi analyser les activités qui se pratiquent dans la rue, les activités riveraines, commerciales, qui se pratiquent dans la rue et dans les propriétés riveraines. Alors ces observations nous conduisent effectivement à des conclusions assez intéressantes. On s'aperçoit finalement que l'utilisateur est tout à fait expert, qu'il connaît bien son milieu. Quand il transgresse une règle, il sait pourquoi il le fait, il sait à peu près les risques qu'il prend et c'est ici finalement que le travail qu'on a pu mener prend soudain tout son intérêt, c'est parce qu'il y a parfois aussi des risques d'accidents, des risques de conflits qui sont méconnus pour les usagers, je vous cite un seul exemple ici. L'utilisateur deux roues motorisées qui est très grand expert pour utiliser son véhicule, et pour cause il sait qu'il y risque parfois sa vie, c'est un très grand expert mais il craint beaucoup les changements de files de circulation sans prévenir, vous voyez une voiture qui roule dans une file et qui décide parce qu'elle va tourner de changer de file sans prévenir donc le motard, l'utilisateur du deux roues motorisées craint beaucoup de type d'accident. Or on s'aperçoit qu'il est beaucoup plus souvent impliqué dans un accident lorsqu'il est en carrefour et qu'une voiture tourne d'un côté ou d'un autre. C'est dire que ce type d'information nous aide à dialoguer avec les associations des deux roues motorisées qui elles-mêmes répercutent auprès des usagers cette espèce de risque mal perçu sur lequel il faut qu'ils soient plus vigilants. Voilà pour un exemple, mais on a de multiples exemples aussi sur les risques perçus par les piétons par rapport aux risques réels, les risques perçus par les cyclistes qui craignent beaucoup l'accident avec l'automobile alors qu'on a beaucoup d'accidents très méconnus entre cyclistes et piétons à Paris et là il y a une vigilance pour laquelle il faut faire cette information, sensibiliser et former les usagers. Voilà un autre public qui est intéressant aussi à comprendre, à connaître pour contribuer finalement au maintien de sa mobilité dans la ville, ce sont les personnes âgées, et on s'aperçoit que les personnes âgées elles sont tout aussi expertes que d'autres simplement elles ne savent pas anticiper sur les difficultés venant avec l'âge et il y a tout un travail à faire avec elles, notamment dans les structures spécialisées pour les aider à faire ce réapprentissage permanent de la mobilité en fonction de leurs difficultés.

D'une manière générale, ces situations génératrices de conflit voire d'accident de la circulation, on sait de plus en plus les prévoir. C'est-à-dire que l'une des ambitions de cet exercice, c'est à partir d'un projet d'aménagement, c'est de pouvoir dire quel type de conflit on va rencontrer sur ce projet d'aménagement et à partir de là essayer de voir comment on va gérer ces conflits pour éviter qu'ils ne se transforment en accident. Vous avez sur la petite photo de cette diapositive, trois piétons qui sont en train de regarder à droite et on sait nous que le danger va venir de la gauche. C'est un couloir bus à contre-sens, c'est une situation extrêmement classique, assez bien connue dans nos villes, mais pour autant, vous voyez toutes ces personnes qui ont l'œil tourné du mauvais côté, c'est ça qu'il faut appréhender, de démonter dans les mécanismes pour améliorer la sécurité, réduire les conflits.

Une dernière diapositive que j'ai intitulée plutôt déficit. On sait aujourd'hui traiter une zone trente. On sait faire de très belles zones trente où on pacifie la circulation, où la cohabitation entre les usagers se passe plutôt bien. On sait aménager les grands axes de circulation, les places. On sait fluidifier mais l'ambition est toujours un peu devant nous par rapport à la fluidification de la circulation, bref on sait intervenir sur les grands axes. Ce que l'on ne sait pas faire, c'est ce que Cerdà a appelé le lien entre le séjour et le mouvement, c'est-à-dire le séjour c'est la ville de la tranquillité, de la quiétude, le mouvement c'est l'animation, ce sont les flux, c'est l'envie d'aller toujours plus vite. Un auteur Carl Honoré a écrit un livre qui s'appelle *Eloge de la lenteur*. On travaille beaucoup dans nos métiers sur la vitesse, sur la performance de la mobilité. On oublie systématiquement qu'il y a des usagers, des riverains, des visiteurs qui recherchent la lenteur, qui apprécient la promenade, qui apprécient le lèche vitrine, et la difficulté pour conclure cet exposé très court, c'est ce qu'on



ne sait pas faire, ce qu'il faut qu'on apprenne à faire aujourd'hui je pense, dans nos villes et c'est sur cela que l'on travaille en particulier, c'est comment concilier cette recherche de lenteur avec cette nécessaire vitesse ? Sur toutes les voies qui sont représentées en noir sur cette carte de Paris qui sont ses voies principales, certes que l'on sait aménager pour la fluidité, mais sur lesquelles on ne sait pas pour l'instant véritablement concilier cette recherche de lenteur, ce sont souvent des voies très commerçantes, des voies patrimoniales où beaucoup de touristes, beaucoup de franciliens, beaucoup de parisiens se promènent et qui sont en même temps la structure du réseau viaire et de la mobilité parisienne. C'est le défi, l'un des défis que nous avons à relever et pour le résumer de façon très simpliste, c'est comment modérer la vitesse, faire des sections à 30km/h voire moins sur des axes où de tout temps on a cherché la rapidité.

Je vous remercie.

## **Antoine Fleury**

Après ces différents points de vue sur les mobilités douces – vous avez eu les points de vue de la direction de l'urbanisme, de l'APUR, de la direction de la voirie, largement convergents comme vous avez pu le voir – on va faire une petite pause.

---

## **Antoine Fleury**

On va commencer par un point qui est assez peu traité dans le dossier que vous avez pu lire, portant sur les expérimentations, la recherche et innovation dans tout ce qui concerne l'aménagement et la gestion des espaces publics. Vous allez retrouver un point important pour notre séminaire, l'accessibilité, qui va être développé sous cet angle. Je passe donc la parole à Patrick Lefebvre, de la direction de la voirie et des déplacements.

## **Patrick Lefebvre**

Bonjour. Je vais traiter d'un cas concret d'innovation et de recherche relatif à la marche. Il y a beaucoup de secteurs qui doivent répondre à l'évolution des besoins, des comportements, de l'espace public, des villes donc nous avons choisi de traiter aujourd'hui le cas de l'accessibilité pour les mal voyants et les mal entendants dans un projet qui s'appelle PANAMMES. Ensuite je vous donnerai rapidement les objectifs de la recherche urbaine et ses finalités, je vous indiquerai les quelques autres pistes de réflexion et d'innovation sur lesquelles travaille la ville de Paris et notamment la direction de la voirie, et enfin comment partager ces idées en matière d'innovation et de recherche et avec quels mécanismes.

**Le projet PANAMMES** est un projet qui a vocation : à transformer la ville en « laboratoire urbain », à tester des produits pour la mobilité des personnes qui sont mal voyants, mal entendants et sourds. Ces projets ont vocation à apporter l'accessibilité universelle dont parlait auparavant François Prochasson mais aussi à permettre l'accessibilité aux informations quotidiennes, aux services, et faciliter l'intégration sociale des publics les plus défavorisés.

Comment mène-t-on un projet concret de recherche et innovation dans une ville? La méthode que l'on a utilisé dans ce projet PANAMMES c'est de mettre à disposition du domaine public à des fins expérimentales sur un secteur particulier de Paris dont on verra tout à l'heure la carte. Nous avons regroupé des partenaires : la ville de Paris avec ses directions concernées qui sont la direction de la voirie et les déplacements, la direction du développement économiques de l'emploi et de l'enseignement supérieur, la mairie du 11ème arrondissement, via la fondation de l'institut de la vision et le laboratoire Paris région innovation et la RATP. Il s'agit d'une association d'acteurs qui se sont réunis pour essayer de répondre à cet objectif-là.

Ce projet a une durée de vie de 6 années entre 2009 à 2014 et il est prévu des appels à projets successifs, tous les six mois pour recueillir les propositions des différents acteurs économiques permettant d'avancer dans cette problématique. Ces projets sont soutenus financièrement par un fond qui s'appelle « Paris Innovation Amorçage » et un fond d'aide aux PME « OSEO ».

Comment procède-t-on ? On délivre une autorisation d'occupation du domaine public aux candidats qui ont été retenus pour ce projet et ils procèdent à leur expérimentation sous leur responsabilité et, à la fin de l'expérimentation, ils doivent démonter les équipements mis en place sur la voie publique, en retirer les enseignements. Ces projets font l'objet d'une sélection particulière en termes de service rendu, d'innovation, de technologie et ils doivent bien sûr respecter des contraintes de voies publiques puisqu'il y aura ensuite à remettre la voirie en état, comme auparavant. Sur les deux premiers appels à projets, nous avons eu déjà 24 produits qui ont été proposés et je détaillerai deux cas concrets tout à l'heure qui sont en cours d'expérimentation. Ces projets sont analysés sous différents angles et notamment les comportements des populations visées, l'aspect cognitif, avec des professionnels, des médecins, des spécialistes de la vision. Cela a donné lieu à la mise en œuvre d'un « centre de prototypage virtuel » au sein de l'institut de la vision pour simuler les pathologies, les comportements des populations cibles, par rapport à toutes les ambiances sonores et urbaines de la ville. Bien sûr, des protocoles d'expérimentation ont été montés avec les spécialistes sur un panel constitué et suivi. Au bout de l'expérimentation, il y a une labellisation qui est proposée et un rapport est établi par l'Institut de la vision qui est l'expert en la matière. Si ce produit répond aux objectifs visés il reçoit un label, le label « PANAMMES® », qui est une marque déposée de la Ville de Paris, qui permet ensuite aux lauréats de pouvoir tester ce produit à plus grande échelle, d'abord de faire les développements industriels complémentaires et ensuite de pouvoir l'inscrire comme produit agréé par la Ville. Le périmètre du projet, vous voyez, il est assez réduit, c'est un petit secteur dans le 12<sup>e</sup> arrondissement autour de l'hôpital des Quinze-Vingts qui est un hôpital concernant les mal voyants et vous voyez la place de l'institut de la vision qui est à proximité donc qui peut suivre avec ses experts toute l'expérimentation.

En quoi consiste les deux projets qui ont été retenus pour l'expérimentation par les personnes déficients sensoriels? Le premier consiste en des journaux électroniques d'information locale utilisant des transmissions *bluetooth*. Des bornes émettrices sur plots électroniques permettent à l'utilisateur avec un téléphone mobile équipé d'un logiciel de synthèse vocale *Teach to speech*, de manière à pouvoir transférer le message en fonction de son type de déficit sensoriel.

L'autre projet consiste en des balises audio de localisation activables par télécommande. Des bornes émettrices de l'information avec des transmissions radio RFID permettent à l'utilisateur d'accéder à l'information soit avec des haut-parleurs qui sont installés sur des bornes émettrices, soit avec des systèmes d'oreillettes. Ces systèmes sont compatibles avec les systèmes aujourd'hui installés sur tous les feux de signalisation tricolore. Ce sont des boîtiers sonores pour les traversées des personnes handicapées et déficients.

**Quels sont les objectifs de la recherche urbaine et sa finalité ?** Les objectifs étaient d'expérimenter dans la ville, comme une sorte de laboratoire, les technologies existantes ou en projet pour faciliter leur émergence et notamment les innovations. Il est fait appel à tous les publics concernés, le tissu économique, les PME, les laboratoires, les professionnels afin de les tester vraiment sur des populations cibles in situ et de valider ensuite les voies de développement à des fins industrielles et d'extension. Après arbitrage il peut être envisagé de généraliser ces dispositifs dans les outils de gestion des déplacements, de l'espace urbain, d'aide à l'élaboration de la commande publique, dans les différents projets d'accessibilité à tous les publics. Par exemple dans les appels d'offre, on peut fixer des termes de référence de manière à ce qu'il n'ait pas au moment de l'attribution à se reposer la question de la viabilité et de la réception de ces équipements par l'utilisateur. L'application de PANAMMES a été faite au Plan de mise en accessibilité de Paris. Aujourd'hui beaucoup d'entreprises de travaux publics ou fournisseurs de mobiliers urbains proposent des solutions pour la voirie, pour les projets connexes et il apparaît finalement en faisant qu'en faisant appel à d'autres acteurs, on trouve des champs inédits d'innovation. Le recours à la technologie employée dans le domaine de l'acoustique par exemple, pour des usages créatifs, la musicologie la scénographie, sont imaginés pour résoudre des problèmes d'équipement sonore et de traversées sonores, notamment dans les carrefours complexes. De même, la délivrance d'information par canal sonore peut permettre de répondre à des besoins d'information et de repérage des personnes déficients sensoriels dans l'espace public. Enfin l'application de nouvelles propriétés : contraste visuel, caractère réfléchissant, relief pour des éléments de sol ou éléments de circulation horizontal permet aux fabricants d'innover dans le domaine du génie urbain.

**Quelles sont les autres pistes d'innovation explorées sur l'espace public parisien?**

Pour le partage et l'optimisation de l'espace public, je vous donne un nouvel exemple, après le projet Vélib' qui a été une révolution en matière de mobilité douce et de partage de l'espace public, la ville dans un cadre de gestion intercommunale et métropolitaine, a prévu la mise en œuvre du projet Autolib' qui concerne le déplacement de véhicules électriques en libre-service, de véhicules partagés en trace direct. C'est un projet novateur dans la mesure où il se distingue de l'auto partage : on prend un véhicule à un endroit donné et on peut le déposer à n'importe quel autre endroit du réseau qui est maillé. Ce projet sera opérationnel à la fin 2011. Actuellement le syndicat qui a été créé est en phase d'analyse des propositions des candidats pour une attribution qui devrait avoir lieu avant le début de l'année prochaine. Le système opérationnel comprendra entre 2.000 et 3.000 véhicules électriques en libre service dans Paris et une cinquantaine de communes autour de Paris, un réseau de 6 à 8.000 bornes de recharges électriques. Dans ce projet, toute la partie innovation, définition du type de borne de recharge électrique de demain, synergies avec le développement des véhicules électriques des particuliers dans la ville, la ville doit prendre en compte dans ses projets tout le champ de la problématique ( réseau de distribution, interopérabilité... ) .

Un autre exemple pour atteindre les objectifs ambitieux du plan climat de la ville de Paris qui, à l'horizon 2020 prévoit moins 25% de l'émission de gaz à effet de serre, 25% de la consommation d'énergie à partir d'énergies renouvelables et 25% en moins de consommation énergétique, a porté pour son propre plan de déplacements de l'administration parisienne ces mêmes objectifs à 30%. La ville de Paris a passé à un marché à performance énergétique qui a vocation à faire émerger les propositions d'innovation de manière à dégager les économies d'énergie mais aussi de permettre l'adaptation de l'espace public en fonction de nouveaux enjeux. L'exemple de l'adaptation de l'indice d'éclairement d'une ville en fonction des usages, de l'espace, comme on l'a dit tout à l'heure, en fonction d'une diminution de la pollution lumineuse donnera lieu à des innovations. Des outils juridiques innovants pour l'administration tels que ce marché doivent

permettre de mieux atteindre les objectifs fixés, il sera attribué dans quelques semaines et opérationnel à l'été 2011. D'autres exemples possibles d'usage des réseaux électriques, l'éclairage public pour d'autres services, comme les réseaux « intelligents », communicants, avec des courants porteurs pourraient être mis au service soit du transport de l'information, soit de la recharge pour les véhicules électriques, des scooters et autres moyens électriques de mobilité. On réfléchit aussi à la construction d'une « rue artificielle « street lab » » qui serait une sorte de laboratoire de tests de différents produits au stade de prototype pour sur des aménagements complexes, qui permettrait de contrôler les paramètres : lumière, audio, obstacles, revêtements de sol, l'acceptation de l'utilisateur et donc d'avoir une sorte de modèle qui permet de voir la sensibilité de telle innovation et enfin de permettre les arbitrages pour améliorer la mobilité des usages dans l'espace public.

Le dernier point est de : **comment partager et débattre ensemble sur ces sujets-là** ? Des initiatives ont été prises par la ville par la mise en place de réseaux internationaux. Mais il y a des projets européens, dans lesquels la ville essaie de participer. Il y a certaines capitales ou villes avec lesquelles on est soit partenaire pour une candidature, soit membre du projet ; cela constitue un moyen d'échanger et de voir comment sur ces aspects innovation on peut mettre en oeuvre certaines idées et certaines solutions. La secrétaire générale de la Ville a insisté en préambule sur la nécessaire transversalité à mettre en place dans les approches urbaines. Au sein de la ville de Paris, un réseau dit de « recherches urbaines », donc des référents notamment dans le domaine de l'espace public et ouvert à d'autres sujets, se réunit régulièrement, échange sur les projets d'innovation, avec la participation d'acteurs extérieurs, permettant ainsi déjà d'avoir cette « culture innovation » dans différents projets. Le pendant en découlant c'est la participation à des réseaux internationaux, une veille technologique. La ville de Paris a créé l'Institut des métropoles durables qui a aussi vocation à capter, les besoins en particulier en termes d'évolution des grandes villes et métropoles de demain donc de la place des nouvelles technologies à y développer, la place de l'innovation dans les stratégies, l'écoute du monde extérieur aussi bien de celui de la recherche que celui du monde industriel.

Dernière élément, il existe déjà des outils de partage de l'information et des expériences tout simples comme l'informatique au travers de réseaux, de sites, de forum.... La ville de Paris qui a créé, en partenariat avec la Région d'Île de France, un laboratoire « Paris région innovation » qui anime un site dénommé « Innov'in the City ». Il donne l'occasion de voir par une fenêtre ce qui se passe dans le monde de l'innovation urbaine. Il assure une veille et adresse des newsletters où on peut découvrir ce qui se passe ailleurs, et probablement dans vos propres villes. Il constitue un début d'outil ouvert très utile de partage de connaissances. Si aujourd'hui on pouvait identifier certains sujets pour lesquels on aimerait pouvoir continuer à échanger ensemble et avec quels moyens, cela serait peut-être une suite intéressante de notre séminaire aujourd'hui.

## **Antoine Fleury**

On va maintenant passer à un point traité dans le dossier mais que l'on va développer un petit peu puisque les questions d'aménagement et d'espace public, c'est à Paris avant tout – et on verra si la question se pose dans les mêmes termes dans les autres villes – une question d'organisation et de management des services, avec des enjeux liés à la coordination de ces différents services, pour une mise en oeuvre de la gestion et de l'aménagement qui soit au plus proche des usages. On va donc ici vous présenter le pôle espace public, qui a été créé il y a peu de temps et rassemble un certain nombre de directions (dont vous avez pu entendre un certain nombre de représentants jusque-là), ainsi que les grands axes de son action transversale dans ces questions de gestion et

d'aménagement de l'espace public. Je passe donc la parole à Hervé Judéaux de la direction de la voirie et Bruno Gouyette du secrétariat général.

## **Hervé Judéo**

Merci. Bonjour. Aujourd'hui on va vous parler du pôle espace public moi je dirai un petit peu plus c'est comment associer les équipes de la ville, concernées par l'espace public et son évolution, aux enjeux de l'espace public du 21<sup>e</sup> siècle. Cet objectif on voit bien qu'il s'appuie sur un certain nombre d'éléments de contexte qui sont d'abord un processus de décentralisation engagé, puisqu'une décentralisation aux mairies d'arrondissement est en cours et c'est une grande évolution qui se déroule depuis plusieurs années mais qui prend de plus en plus d'importance dans cette mandature actuelle et les maires d'arrondissements seront chargés de décider des travaux courants d'entretien, des petits aménagements de l'espace public, des opérations locales d'investissement et dans un ensemble qui met la concertation comme un objectif en dotant les conseils de quartier en crédits d'études, en les associant à la priorité dans les décisions concernant les investissements lorsqu'ils sont localisés. Ce contexte est important. Il se double d'une relation à l'usager qui est de plus en plus forte, on l'a vu par les concertations préalables autour de la place de la république mais plus largement dans la vie des quartiers, dans la vie des différentes entités de paris, sachant que les usagers de l'espace public comme vous le savez sont multiples et puis, depuis ce matin, on parle de leur expertise, de l'expertise des usagers qui sont porteurs de la connaissance de leur propre pratique. Et eux ils ont cette perception synthétique de l'espace public qui est bien sûr le lieu support des pratiques sociales et économiques que l'on a vu, cette perception synthétique de l'espace public que nous nous n'avons pas forcément direction par direction puisque chaque gestionnaire est porteur de ses propres pratiques professionnelles. On voit bien, dans cette volonté du local au global, d'avoir un espace public multiple, que on est obligé d'aller vers cette vision globale que l'on peut retrouver en partageant cette culture, en recherchant au niveau local des transversalités tout en gardant l'expertise des métiers comme l'a dit ce matin notre secrétaire générale et puis en élaborant progressivement des doctrines communes d'aménagement, d'exploitation et usages pour conserver à Paris cette identité qui a été construite au cours des siècles.

Voilà un petit peu cet enjeu et avec plusieurs objectifs. D'abord une amélioration de la propreté au quotidien. L'ouverture au public de 30 hectares d'espaces verts supplémentaires, l'adaptation de l'espace public au stationnement des deux roues et on l'a vu dans les différentes présentations, les deux roues non motorisés et motorisés, la mise en œuvre du plan vélo avec un objectif de 200km de voies cyclables, le doublement du stationnement des cycles, la sécurisation des équipements publics, l'amélioration de l'accessibilité et puis la prévention des incivilités pour créer et inventer ensemble un nouveau visage de l'espace public pour le Paris du 21<sup>e</sup> siècle.

Le développement des liaisons, de l'offre de transport public et de l'intermodalité. Et cela se traduit par une organisation générale des services qui est la suivante, c'est une organisation en pôles pour mettre en œuvre ce programme ambitieux de cette mandature en adaptant notre fonctionnement. On a donc un pôle espace public qui nous réunit aujourd'hui, un pôle économique et social, un pôle service aux Parisiens, un pôle des fonctions support et des appuis aux différentes directions de la ville. Et notre pôle espace public est constitué de la voirie et des déplacements. Je commence par nous, ce n'est pas très poli. Les espaces verts et l'environnement, la propreté et l'eau, l'urbanisme, la prévention et la protection, et l'atelier parisien d'urbanisme. Ce pôle des directions qui ont vocation à travailler ensemble sur l'espace public, son activité est renforcée et on travaille en partenariat également avec la préfecture de police et la préfecture de Paris. Pour adapter cette organisation on voit bien qu'il y a deux échelles, une vision globale et la vision locale, l'adaptation de l'organisation

locale, elle se fait autour de l'action d'un coordonnateur local de l'espace public qui est désigné au sein de chacune des directions qui exerce de façon déconcentrée sur le terrain et qui traite des questions qui sont soit complexes, soit des questions qui rassemblent les services sur un sujet, soit des questions qui traitent d'usage, de mode de gestion innovants, soit qui traitent encore de la maintenance globale des espaces en liaison avec ses homologues des services territoriaux. Et bien sûr il faut rechercher la cohérence de ces interventions, la polyvalence et la flexibilité renforcée des espaces publics qui nécessitent localement d'avoir des débats et en recherchant également un nouvel équilibre soutenable dans la conception et la gestion des espaces publics de demain.

On a inventé de nouveaux dispositifs d'échange entre le terrain et les échelons centraux notamment au travers des agoras. L'agora est une réunion, un lieu d'échange interne à la direction de la voirie et des déplacements mais dans lesquelles on invite aussi des collègues d'autres directions pour réfléchir lors des projets sur la qualité de l'espace public, sur la mise en place d'une construction, d'une position technique commune pour partager des revenus pratiques, analyser les mauvaises expériences et avoir des retours concrets sur les aménagements et on peut en discuter. Et voyez, on parle de réseau multiple et l'objectif c'est en fait de tresser un réseau inter directions avec des remontées pour échanger, avoir cette vision en aller retour et en s'appuyant sur un réseau pour mettre en place l'espace public de demain. Bien sûr c'est aussi le lieu où on définit la communication d'accompagnement des projets afin d'améliorer la aussi là relation à l'utilisateur. Alors concrètement un coordonnateur territorial et bien il peut appartenir soit à la direction de la voirie et des déplacements, soit à la direction des espaces verts et de l'environnement, soit à la direction de la propreté et de l'eau et il exerce à l'initiative du maire d'arrondissement ou à sa propre initiative, il mobilise les compétences techniques des autres services, il propose bien sûr des solutions, il participe à la réflexion sur l'espace public, il identifie les situations qui nécessitent des réflexions approfondies et il rend compte localement aux maires d'arrondissement de ses travaux.

Alors quelques approches concrètes, tout d'abord des modes de gestion liés aux usages. Ils traitent ensemble des aspects qui concernent les occupations multiples de l'espace public : terrasses, étalages exceptionnels, temporels, et vous voyez que l'espace public dans les images qui vous sont présentées est extrêmement encombré et il faut trouver des solutions qui dépassent la simple résolution du traitement, la place des potelets qui empêchent l'accessibilité, il faut élever l'approche autour de ces aspects parce que finalement le diable est dans le détail et c'est sur le terrain et concrètement que l'on pourra avancer dans l'amélioration de la qualité de l'espace public. Là aussi des espaces qu'avant on appelait des recoins qui posent des problèmes de propreté, on leur a donné un nouveau nom en tant que espace d'opportunité urbaine pour dépasser la réflexion pure sur la simple résolution d'un recoin qui pouvait servir initialement à des aspects liés à une malpropreté de l'espace. Et puis, d'autres réflexions sur l'entretien des pieds d'arbre, les sols en stabilisé, et boulevard Bourdon, c'est l'image centrale, nous de notre côté, on a expérimenté des palettes de nouveau sol stabilisé et on teste leur résistance leur qualité pendant plusieurs années. Je pense qu'en allant au bateau tout à l'heure et bien on passera devant ce site très rapidement et on a donc 15 planches différentes pour expérimenter pour demain la qualité de l'espace public. Je vous remercie.

## **Antoine Fleury**

Sans plus tarder, on va passer la parole aux autres villes et aux experts : vous pouvez donc poser des questions, donner vos réactions sur ce que vous avez entendu aujourd'hui et on va pouvoir débattre avec vous.

## **Sibylla Zech**

Je vais essayer de parler en français. Merci beaucoup pour toutes les présentations, c'est très intéressant pour nous le grand cadre et les projets en détail. J'ai appris beaucoup de mots en français qu'il faut peut-être traduire en allemand ou ils n'existent pas encore, par exemple piétonisation, on ne peut pas dire ça en allemand, mais je trouve que c'est un mot intéressant pour une stratégie. Pour le moment j'ai trois questions, une question générale, et deux en détail.

Pouvez-vous donner quelques commentaires sur les méthodes d'information et de communication ou de participation active des citoyens dans les quartiers ou en général dans l'arrondissement ou à Paris, comment vous faites ça avec toutes ces mesures ?

Les détails : le prix, ça coûte combien ? J'ai entendu place de la République c'est 3.600€/m<sup>2</sup> si j'ai bien compris. Et un détail sur la stratégie des vélos, vous avez parlé de comment stationner les vélos, c'est un problème que l'on a aussi à Vienne bien sûr dans les quartiers qui datent du 18<sup>e</sup> ou 19<sup>e</sup> siècle, les gens ont des vélos chers maintenant, et même des vélos électriques où est ce qu'on peut les mettre ? On ne peut pas les mettre dans la rue même si on attache bien les vélos, qu'est ce que vous avez comme stratégie sur ce problème ?

## **Bruno Gouyette**

Premier point, la politique de participation et de concertation de la ville de Paris a été profondément augmentée depuis une dizaine d'années, d'abord dans un contexte législatif national qui a changé en 2002 avec une loi qui a obligé chacune des villes de plus de 80.000 habitants de créer des organes de concertation de petits territoires, qu'on appelle des conseils de quartier chez nous, qui sont au nombre de 121, donc plus nombreux que les 20 arrondissements de la capitale et qui recoupent les territoires de tailles différentes mais ayant leur identité, leurs limites physiques, de telle sorte que chacun des habitants puissent se retrouver plus ou moins dans les limites de ces conseils de quartier qui sont composés pour partie d'habitants volontaires, pour partie d'habitants désignés par le sort en les sortant de listes électorales et pour partie de personnes qualifiées et d'élus. L'objet de ces conseils de quartier est de s'emparer de l'ensemble des sujets, pas simplement de l'espace public mais l'ensemble des sujets de politique locale . On a voulu leur donner aussi des moyens, des moyens financiers de fonctionnement et des moyens financiers d'investissement leur permettant de participer soit par des activités d'animation, de communication, de diffusion de leurs demandes ou de leurs réponses, soit par la prise en charge de petits travaux dans leur quartier. Voilà rapidement sur les questions de concertation.

## **Antoine Fleury**

Oui donc sur les conseils de quartier, effectivement, ils sont associés dans la plupart des projets mais ils sont complétés quand ce sont des projets d'échelle métropolitaine, on l'a vu concernant la place de la République, par d'autres méthodes de concertation. La démarche s'est construite progressivement puisque dans les années 1990 la concertation se limitait surtout à des associations locales. A partir des années 2000, en plus des associations, les habitants eux-mêmes, enfin ceux qui s'impliquent dans les conseils de quartier, ont donc été plus écoutés, ont pu intervenir dans les débats sur l'aménagement de l'espace public. Ce sont donc ces méthodes qui se sont construites progressivement, avec des difficultés parfois, une adaptation des services aussi – qui prend du temps – à ces nouvelles

méthodes, une adaptation aussi des habitants, qu'il faut habituer à participer. Mais progressivement il y a d'autres méthodes qui ont été mises en place pour les grands axes, pour les grandes places, etc. A chaque fois, les conseils de quartier sont là. Pour la place de la République, il y a je ne sais pas combien, 4 ou 5 conseils de quartier de tout le secteur parce qu'on est à cheval sur plusieurs arrondissements et donc il y a plusieurs conseils de quartier qui ont été associés. Après il y a eu aussi des développements de marches participatives, je crois que c'est comme ça que ça s'appelle, avec les habitants qui veulent bien participer, pour aller voir les commerçants, pour parler dans la rue, des problèmes, etc. Cette démarche a été testée dans certaines rues commerçantes dans les années 2000 et puis pour la place de la République ça a été reproduit. Il y a aussi des enquêtes par sondage, un certain nombre de choses pour essayer de toucher la population au-delà des seuls riverains. Il y a donc tout un panel de méthodes qui sont utilisées. Alors il faut savoir que quand même qu'il y a des inégalités dans la participation, intrinsèque à la démocratie locale, puisque tout le monde ne participe pas au conseil de quartier et que ça varie vraiment grandement selon les arrondissements et selon les conseils de quartier.

## **Bruno Gouyette**

Sur ce point, on ne prétend pas du tout être forcément en avance, nos amis de Lyon pourraient nous dire aussi et répondre à vos questions sur les modalités de concertation qu'ils ont mises en œuvre.

## **Hervé Judéaux**

Juste un point, dans le dossier qui vous a été remis ou que vous n'avez peut-être pas encore pris, qui est sur la table, il y a tout le processus de la concertation de la place de la République avec les calendriers au dos donc vous l'avez dans votre propre dossier.

Sur les éléments de coûts, est-ce que notre ami de l'agence TVK peut s'approcher et apporter les éléments.

## **Vincent Hertenberger**

Il y a une petite confusion sur le prix. Le coût total de l'opération est de 12 millions d'euros pour 37.000m<sup>2</sup> à peu près donc on est autour de 320€/m<sup>2</sup>.

## **Antoine Fleury**

Je peux juste faire un petit commentaire sur le coût ? Je pense qu'effectivement c'est une question dont on peut débattre. Paris est quand même une ville riche, c'est lié au découpage et à l'histoire de la ville qui font qu'elle a d'énormes moyens humains et financiers et je pense que c'est important à relever dans la comparaison avec d'autres villes où les découpages ne sont pas faits de la même manière et où forcément on n'a peut-être pas les mêmes moyens à donner aux espaces publics et à des grands aménagements d'une part, et où les priorités peuvent être un peu différentes. Donc ça je pense que ça mérite débat.



## **Bruno Gouyette**

On finit peut-être par la question qui était posée par Madame Zech, Patricia ?

## **Patricia Pelloux**

Pour limiter le vol, je dirai que le travail de la ville consiste déjà à inciter à l'immatriculation des vélos. Ce travail est engagé avec les associations de cyclistes, et aussi avec le club des villes cyclables.

Le stationnement pour les vélos dit sécurisé n'est pas envisagé à Paris sur l'espace public. C'est vrai qu'on s'est posé la question de créer des box sur l'espace public au moment de la rédaction du Schéma directeur Vélo 2010-2020. Cela existe dans d'autres villes, mais comme on l'a vu à travers les exposés, l'espace public parisien est assez contraint, c'est un espace très convoité, qui est déjà encombré. Il est difficile de trouver des sites suffisamment grands, sans une forte fréquentation piétonne pour développer ce type de local.

La politique de la ville consiste plutôt à créer des aires de stationnement avec arceaux localisés généralement près des carrefours, bien visibles, à la place de quelques stationnements voiture. Mais ce ne sont pas des emplacements sécurisés, fermés. On ne peut que conseiller aux cyclistes d'utiliser des bons cadenas. Il est prévu de réaliser 2000 emplacements par an de ce type.

Le schéma directeur prévoit des stationnements sécurisés uniquement au niveau des grandes gares. Cela n'existe pas encore ; ce travail reste à engager. Et enfin, la ville incite à la réalisation de locaux dans les immeubles d'habitation, ce que j'ai évoqué précédemment.

## **Jean-Pierre Charbonneau**

Je suis habitant de Paris et professionnel. Tout ce qui a été exposé est passionnant et c'est heureux que nous poursuivions à Vienne. Un point de vue de professionnel : l'espace public n'est pas qu'un territoire de vertus urbaines ou civiques mais c'est aussi un territoire de conflits. Conflits liés à la mobilité, conflits d'usages de toute nature... Faire projet, c'est souvent s'attaquer aux conflits. L'on doit alors le faire avec d'autres acteurs comme ceux de l'action sociale, les sociologues, la police. C'est de cette façon qu'un projet dans l'espace public sera pertinent ou non par rapport à la vie sociale. C'est bien de rappeler que l'espace public est un espace de civilité mais l'on est obligé de prendre en compte ses autres aspects si l'on veut vraiment s'attaquer au réel. Je ferai référence au saut que l'on fait lorsque l'on passe de Paris ou Lyon à Copenhague. En arrivant à Copenhague en 2003, je suis arrivé dans un espace public qui semblait pacifié, calme, qui n'avait rien avoir avec les espaces de Paris ou de Lyon (ou de Naples par exemple où j'ai travaillé auparavant). Et pour cette raison, un projet à Copenhague n'était pas le même qu'à Lyon. Par exemple on n'y protège pas les trottoirs de l'incursion des voitures par des potelets ou des bornes. Depuis l'espace public de Copenhague a beaucoup évolué parce que la société et la ville de Copenhague se sont beaucoup ouvertes au monde, avec des conséquences positives et d'autres négatives. Mais c'est la vie. L'espace public est aussi un espace social et il faut en tenir compte dans les projets, dans la manière dont on les conçoit.

Ensuite, le conflit a quelque chose de positif d'une certaine façon. En effet, l'espace public est un des lieux d'expression et de vie de la démocratie. Avant de parler politique, quelques

mots sur la concertation. Elle fait partie de notre métier. On doit faire de la concertation parce qu'on travaille sur un espace social, sur un espace de contradictions, d'usages multiples. Pour autant on n'ira jamais jusqu'au bout, même si l'on aura fait beaucoup, cela ne sera jamais suffisant. Parce que la démocratie n'a pas de limite de temps ni de sujets. La concertation ne peut donc atteindre un achèvement. Il faut juste l'arrêter à un moment car l'on doit bien assurer notre responsabilité de mener à bien un projet. De plus la concertation possède ses propres limites. Elle est une nécessité, mais elle peut conduire à des catastrophes, à des projets nuls qui, répondant à tous, ne répondent à personne, qui ne vivent pas, qui ne durent pas. La concertation obéit à des règles, des méthodes et constitue un professionnalisme. Dont il faut mesurer les limites. Par exemple il faut un concepteur, quelqu'un qui dessine car la somme des demandes de chacun, de chaque usager, ne fait pas projet. Et il faut des politiques. Un exercice intéressant en général (et en particulier concernant notre rencontre) serait d'imaginer le projet de la place de la République si elle était faite à Vienne, à Londres, à Amsterdam ou à Copenhague ? A Copenhague en 2003, le niveau d'utilisation du vélo dans les déplacements était à 30%. Le nouvel adjoint à l'urbanisme, sans déflorer ce que va dire Jesper Dhael, a demandé à ce qu'on passe de 30% à 50%. Les choix politiques ont donc été faits pour favoriser l'utilisation du vélo : des infrastructures, des ponts, etc. Donc que serait la place de la République si la Ville de Paris prenait une décision aussi forte qu'elle a pu en prendre lorsqu'elle a fait « Paris plage », lorsqu'elle a mis en place Vélib', lorsqu'elle a mis des couloirs bus, de vélo. Elle a pris des positions politiques qui disent : parmi tous les usages c'est ceux-là que je défends. La place de la République sera certes demain une avancée par rapport à aujourd'hui. Mais on parle de la ville du 21<sup>e</sup> siècle. Ne sommes nous pas déjà en retard, à Lyon y compris et moi y compris, par rapport aux usages d'aujourd'hui ? Ne devons nous pas déjà rattraper la réalité actuelle ? Qu'est ce que serait la place de la République si l'on partait du paradigme, de la décision politique qu'il y ait 50% de déplacements en vélos à Paris, ou 60% en transports en commun ? Bien entendu on ne peut le décider comme cela, d'un seul coup. Mais cet exercice montre que chaque politique de ville est fondée sur des bases, des chiffres parfois qui ont des répercussions directes sur les projets. S'il y avait 50% de vélos, il n'y aurait pas 6 files de circulation au sud de la place de la République. La Ville de Paris semble chercher dans chaque lieu à trouver des équilibres par rapport à la situation actuelle. Mais comment prend-on en compte le fait qu'en 10 ans, la ville a énormément évolué et que dans 10 ans, elle ne sera plus la même du fait des actions que vous aurez eues ?

## **Bruno Marzloff**

Je suis arrivé avec une interrogation, et c'est celle que j'avais en tête en écoutant les interventions : finalement quel imaginaire de la ville est-on en train de se construire ? Quelle hétérotopie ? Pour reprendre un terme du philosophe Michel Foucault, qui définissait les hétérotopies comme ce qu'on construit ensemble socialement. On sort d'une ville dominée par la voiture. Toutes les interventions se sont positionnées d'une manière ou d'une autre par rapport à la voiture. Clairement pour Vélib', les espaces de stationnement ont été prélevés sur les espaces de stationnement de la voiture. Les voies sur berges, l'occupation le dimanche des quais, c'est également de l'espace-temps pris à la voiture. Les zones 30, c'est d'une certaine façon une domestication de la voiture. Jean-Pierre vient d'évoquer les équilibres voiture-piétons-transports publics sur la place de la République. D'une manière générale, on peut conclure à une intensification des usages sur l'espace public. On l'a dit : on manque d'espace, et finalement le gisement solvable le plus important se trouve dans l'occupation statique ou dynamique de la voiture. Sans doute, un des nœuds du problème se situe autour de cette conversion : comment passer d'une ville de la voiture à la

construction d'un imaginaire avec moins d'auto ? Dans cet imaginaire, ce qu'on entend, c'est la place donnée à l'utilisateur, au citoyen, au citoyen, c'était en tout cas l'introduction faite ce matin. On passerait alors d'un mouvement descendant à un mouvement ascendant, un *bottom up* à l'écoute des usagers et à l'écoute de leur capacité d'autonomie, de leur *empowerment* pour prendre le terme anglais qui est peut-être plus riche et plus exact. Est-ce que l'imaginaire n'est pas à chercher autour d'une ville vivable ? D'une *livable city* comme elle est très fortement célébrée de l'autre côté de l'Atlantique. Un exemple très emblématique vient de la restitution aux piétons de trois blocs de Time Square en plein centre de Manhattan, à l'initiative du maire, Bloomberg, il y a un an puis pérennisée depuis le printemps.

## MS Spietsma

I have one question or one remarque. For the square in front of our central station we are struggling for money for a nice placement people say no, you can put concrete or you can put bricks but I said ... is one of the main square, like your square, place de la République, and I found the cheapest granite, I talk with people selling granite, this is granite you use in Paris and our politicians are going to decide in these days to put granite. So I hope you also have the discussion on place de la République because I am quite afraid that concrete in the beginning it looks nice but after some time it looks like a square made in the time of the crises so please think it over and put a concrete and put the granite next to it and look with the politicians how it will look after some time. This is one remark on a nice design.

I am sorry that I have to speak in English. I also wanted to ask a question concerning the place de la République, concerning the participation issue. You talked about asking the non local and as well the local users about the demand, and I wanted to ask if you can tell us a little bit what the outcomes have been, the concrete outcomes, if there have been some differences according to the different use of groups, different ages of non local or local are using cars and being pedestrians and what have been the concrete measures that have been planned according to the demands and the interest of the users.

## Vincent Hertenberger

Oui. Bien sûr les usages donc place de la République, il y a effectivement un travail en amont très intéressant et complet, concertatif et qui était aussi très intéressant et qui m'a aussi un peu étonné sur le côté très généreux de la vision des gens qui n'étaient pas « j'aurai besoin de ça à côté de chez moi » ou « je veux ça », mais vraiment une prise de conscience de la dimension de la place et c'était vraiment des réactions plutôt de l'ordre de « Paris a besoin de », « pour Paris il faudrait », donc déjà il y avait une prise de conscience très forte de la part de presque toutes les personnes rencontrées en amont sur l'importance de la place et sa position au sein de la ville et de la métropole. Et bien évidemment les questions récurrentes les plus importantes étaient vraiment surtout sur les demandes de multiplicité des usages. Pour le moment la place est, c'est vraiment un carrefour, inutilisable pour autre chose, à part les manifestations revendicatives qui arrivent et qui bloquent la circulation et qui monopolisent complètement la place. Mais donc, dans les grands usages très forts, il y a un type d'usage qui est celui-ci qui est à l'échelle métropolitaine mais il y a une perte aussi des usages quotidiens sur la place, à part les distributions de soupe populaire ou des usages sociaux comme ça mais qui sont faits de manière peu glorieuse et donc il y avait une demande de pouvoir se la réapproprier. Ce n'était pas des demandes précises de « je veux tel élément », c'était vraiment des demandes de pouvoir se réapproprier l'espace et de

l'utiliser de plein de sortes différentes. C'est pour ça que nous on y a répondu avec le grand plateau que vous a présenté Pierre-Alain tout à l'heure, ce grand plateau des possibles, en quelques sortes, qui est une grande surface offerte aux citoyens et à eux maintenant de se l'approprier, d'y aller, d'y faire ce qu'ils veulent. Mais c'est vraiment un grand plateau des possibles où tous les usages sont ouverts.

## **Jean-Jacques Terrin**

Plus précisément la question était comment avec-vous questionné les différentes générations, comment vous avez questionné les différents types de population intéressée par l'usage de cette place ? Quelles méthodes avez-vous employé ?

## **Vincent Hertenberger**

Alors là-dessus, c'est dommage que la DVD ne soit pas là parce que nous en tant que maître d'oeuvre, on est intervenu après la première phase, la phase la plus importante de concertation. On est arrivé avec au concours un grand diagnostic qui avait été fait.

## **Bruno Gouyette**

Toute la ville est représentée donc elle apportera des éléments là-dessus.

Moi je note qu'il y a grâce à une étude de cas, convergence de questions différentes mais qui nous interpelle. Monsieur Raoul je crois souhaitait intervenir. On aura la réaction de Bernard Landau, je crois à la remarque ou l'interpellation de notre ami d'Amsterdam, peut-être ça peut être un temps où on continue de discuter, on fera appel à la maîtrise d'oeuvre sur ces éléments de l'étude de cas république. Monsieur Raoul.

## **Emmanuel Raoul**

Si vous permettez, dans ces espaces publics il y a un sujet très fort : les aspects sûreté et sécurité. Pourriez-vous nous dire, dans le cas particulier de cette place, comment vous avez travaillé cette question ?

## **Bernard Landau**

La question sur les matériaux, elle est pertinente. La tradition Paris c'est granit et asphalte. L'asphalte c'est un matériau très vieux qui est un matériau que connaissait les Romains, qui est redécouvert et qui fait maintenant l'objet d'amélioration technique d'aspect, d'entretien, qui donne une grande satisfaction, qui fait partie de la couleur de la ville. Le granit il a été ensuite employé. Comme la ville est un espace de conflit, la solidité des matériaux, je ne vais pas vous faire un historique sur le débat qu'il y a eu sur la consistance des bordures de trottoir et le choix de les faire en granit d'un format 30x30 avec un biseau à 1° du côté de la voirie, ça a mis à peu près 40 ans à être mis au point et Paris maintenant la signature de la ville c'est un peu cette bordure de granit. Aujourd'hui on ouvre d'autres expérimentations. Le béton en façade et le béton au sol, les Espagnols par exemple ou je crois que dans les pays nordiques il y a quand même pas mal d'expérimentations sur l'usage de matériaux reconstitués ou de matériaux en béton reconstitués sur des sols urbains qui peuvent être

une piste. La proposition qui est faite sur la place de la République, les services de la ville la suivent aujourd'hui, je pense qu'elle sera mise aussi sous réserve d'un certain nombre de test de laboratoire, dans les cahiers des charges qui seront donnés aux entreprises amenées à répondre à la proposition qui fait qu'aujourd'hui il y a l'idée, et le matériau on le verra lors du choix dans la mise en œuvre. Je crois qu'il faut accepter, ça serait intéressant d'avoir une remarque de nos amis lyonnais aussi là-dessus parce que je pense qu'ils doivent être confrontés aux mêmes types de questions mais on ne peut pas rester, en tout cas sur le territoire parisien, dans stabilisé, granit, asphalté comme seuls paradigmes de l'évolution du sol urbain. On a essayé sur Montorgueil la tradition germanique et portugaise du petit pavé qui marche très bien à Lisbonne ou qui marche très bien dans les pays d'Europe centrale voir du nord. Ça renvoie je crois aussi à des coutumes, à des signatures, à des expériences techniques et culturelles de chaque ville, qui font aussi la signature je pense de l'image des villes. Lisbonne vous connaissez tous ce petit pavé, il fait toutes les villes du Portugal, mais il fait aussi toutes les villes du Brésil, c'est des cultures qui s'exportent. Nous on peut prendre l'initiative d'une évolution et d'une expérimentation. Il faut être dans cet état d'esprit. D'autres éléments sur les questions de matériaux ?

## **Jean-Louis Azema**

Je pense qu'à partir du moment où une ville a une écriture déjà très forte, et a une forme d'unité assez forte, elle peut se permettre effectivement sur des points singuliers de réintroduire de l'invention. La seule difficulté mais ça c'est l'opération qui aura à la gérer, c'est que quand on invente, il ne va pas falloir se loucher c'est-à-dire que le matériau en question, il faut qu'il soit adapté aux usages de la place et donc il faut qu'il soit résistant, qu'il ne soit pas trop salissant, etc. et donc il va falloir que le cahier des charges soit particulièrement bien fait.

## **Véronique Michaud**

Voici ma question qui je pense, prolonge cet échange. Je me disais, en écoutant les interventions parisiennes, qu'on a parlé de la dimension symbolique de l'espace public et que s'agissant de l'espace public parisien, elle est considérable. Paris a une sorte de responsabilité peut être pas vis-à-vis du reste du monde, mais vis-à-vis de la France. Quand il y a une innovation à Paris, elle a un impact immédiat partout ailleurs. Petit exemple d'actualité, qui a été évoqué aussi tout à l'heure, le double sens cyclable qui existe dans notre réglementation depuis un certain temps et qui est mis en œuvre dans un certain nombre des villes. Leur généralisation dans les zones apaisées désormais réglementaire depuis juillet 2008, et surtout le fait que cette extension, cette généralisation soit massive à Paris, sur près de 20km a un effet sur toutes les autres villes de France. Dans tous les cas, elle impulse un mouvement. C'est, je crois, vraiment très important : tout ce qui est à l'œuvre à Paris et tout ce que s'expérimente à Paris est regardé attentivement. Cependant, j'ai trouvé que dans les interventions on n'évoquait pas les contraintes et des acteurs qui sont très présents à Paris : je veux parler de la Préfecture de police par exemple, et plus généralement d'acteurs institutionnels. J'ai le sentiment qu'à Paris, il y a des contraintes encore plus fortes en matière de patrimoine bâti. Je n'ai pas non plus entendu parler, sauf erreur, des architectes des bâtiments de France. A Paris, vous pouvez encore moins qu'ailleurs innover et même quelques fois envisager des solutions qui paraissent tout à fait iconoclastes. Et, juste pour terminer mon propos, je voudrais l'illustrer en racontant qu'il y a quelques années, l'architecte en chef des bâtiments de France, dans une interview donnée à un grand journal sur la place de la voiture et sur l'espace public, avait dit qu'il y avait

décidemment beaucoup de choses qui venaient perturber sur le plan esthétique l'espace public et que les vélos en étaient, que le mobilier en était, que les couloir bus en étaient parce qu'ils laniéraient l'espace public. Ce sont des débats qui ont beaucoup occupé la scène parisienne pendant beaucoup de temps, et qu'il l'occupe encore aujourd'hui. Le stationnement des vélos était jugé lui-aussi, par ce même expert, tout à fait perturbateur. En revanche, à la question sur la place de la voiture, et c'est intéressant par rapport à la question sur l'imaginaire de l'espace public et la façon dont les imaginaires se forment, le même interlocuteur ne voyait aucun attribut négatif considérant même que la voiture est belle. D'ailleurs, disait-il, elle est le résultat d'un investissement extrêmement important des designers, etc. Imaginer la ville demain et l'accroissement des mobilités à pied, à vélo, va rencontrer des réactions tout à fait différentes selon les acteurs et je pense que ce expert aurait une vision tout à fait marginale du développement du vélo et de la marche. Donc voilà, je souhaitais entendre Paris sur ces questions qui sont de l'ordre de la contrainte et de la responsabilité d'un espace public aussi mythique que le sien.

### **Caroline Tissier**

On va essayer de faire le grand écart entre les différents thèmes qui sont tous vraiment intéressants. C'est vrai que je voulais intervenir tout à l'heure au sujet des matériaux où on pourrait voir apparaître un conflit granit/béton qui me semble, je vais le dire de façon un peu exagérée, un peu hors de propos aujourd'hui dans le contexte dans lequel on se trouve de changement climatique ou la grande urgence et j'aimerais bien entendre parler nos villes invitées sur cette question, c'est de rendre poreux les sols de nos villes, notamment à paris, on est sur une étanchéité.

### **Bernard Landau**

Des effets on va le dire de surencombrement de l'espace, il faut le dire, de surencombrement de la signalisation, c'est-à-dire que pour faire évoluer les usages, on a été amené, il suffit de se promener dans les rues de la ville pour voir que le marquage au sol entre il y a 20 ans et aujourd'hui est quelque chose de considérable, il suffit de se promener aussi dans la ville pour voir de quelle façon, en voulant développer d'autres usages de façon parfois volontaire, on a été amené à surprotéger nos rues par l'invasion déferlante des potelets et des barrières par exemple, pour comprendre que ce n'est pas qu'on soit des fanas du potelet et de la barrière mais c'est que dans la gestion des conflits au quotidien, avec un minimum de responsabilité notamment avec la préfecture de police, on ne sait pas faire autrement. Ceci dit on est dans une période d'expérimentation et d'évolution qui dépasse d'ailleurs largement la question de la voie publique ou de l'espace public qui est l'objet de notre séminaire, c'est-à-dire qu'on voit bien que c'est au centre de l'évolution des modes de vie en ville donc le projet c'est peut-être de dire qu'on a une responsabilité particulière dans cette civilisation qui sera de plus en plus urbaine, qui doit accueillir toutes les tranches de la vie et toutes les conditions sociales, on a une responsabilité particulière dont l'accompagnement de ce processus sur la gestion de l'espace public. C'est peut-être un peu général, mais en tout cas je crois que c'est l'état d'esprit dans lequel on travaille.

### **Jean-Pierre Charbonneau**

Ce que Bernard Landau vient de dire est très intéressant. Quelles questions pose cette phase de transition? Il s'agit de savoir si l'on aménage un lieu de manière définitive ou non,

complète ou non ? Est-ce qu'on va jusqu'au bout d'une transformation tout de suite ou est-ce qu'on fait des expérimentations sociales ? Est-ce qu'on regarde d'abord comment des rues peuvent vivre différemment comme vous l'avez fait sur la rive droite de la Seine, comme vous le faites ailleurs dans les quartiers ? C'est-à-dire que le fait que l'on soit en transition et beaucoup de villes le sont, dans une période où vivre bien en ville est de plus en plus revendiqué sans que l'on en mesure les conséquences encore, conduit à avoir des réponses d'aménagement probablement moins définitives, moins prestigieuses, moins coûteuses mais qui privilégient l'expérimentation sociale, l'expérimentation de l'espace public. Il ne s'agit pas de ne plus faire d'aménagement, mais de s'interroger dans nos propres pratiques de transformation des villes.

## **Caroline Tissier**

La question s'était posée de la multiplicité des responsabilités et des autorités, notamment sur le territoire parisien qui est singulier je le rappelle au niveau français, puisque nous n'avons pas de police municipale en particulier, et que donc nous travaillons sur ces projets d'aménagement avec la préfecture de police, on a parlé des ABF bien sûr dont l'avis est très important. Neuf fois sur dix nous avons besoin d'un avis conforme du fait de la dimension patrimoniale de cette très vieille ville. Il faut dire que pour répondre à ça, d'une part répondre à ça on peut le prendre sur l'aspect conflictuel comme Bernard Landau nous en parle, on peut aussi considérer que c'est un enrichissement des projets de débattre entre parties disons adverses sur ces thématiques. Nous répondons par des services dédiés à ces questions. La direction de la protection et de la prévention qui a été créée à la ville de Paris il y a quelques années réfléchit aux questions de sécurité notamment et de police avec en interlocuteur privilégié de la préfecture de police. Des agences d'architecture et notamment une cellule importante se sont développées dans les directions techniques et à la direction de la voirie dont on parle ce matin mais de la même façon à la direction des espaces verts. Sur le projet de Seine que vous verrez ce soir, nous travaillons aussi avec d'autres services de l'état ou des institutions autonomes comme le port de Paris, le service de la navigation de la Seine, les services hydrologiques du bassin de la Seine, nationaux ou régionaux, les interlocuteurs se retrouvent donc systématiquement, en permanence et de façon spécialisée et aussi en se mélangeant sur les différentes questions propres à une métropole vieille et pourtant encore très vivante et qui effectivement cherche à innover ou en tout cas à réinterpréter les traditions de manière à répondre à l'évolution des modes de vie. Peut-être que Patrick ou François pour la direction de la voirie veulent compléter ma réponse ?

## **François Prochasson**

Peut-être une précision par rapport à une question sur la prise en compte de la sécurité sur ces aménagements. Tout simplement la place de la République, le fait de ramener la circulation sur une seule voie et non deux boucles autour de la place réduit de moitié à peu près le nombre de conflits et je dis ça parce que je pense que, sur toutes ces questions, la simplicité est vraiment une vertu essentielle pour faciliter les choses, fluidifier les choses.

## **Vincent Hertenberger**

Au niveau de la sécurité sur la place de la République ça a toujours été une préoccupation de la place parce que sous sa forme actuelle qu'on connaît elle est née justement de préoccupations haussmanniennes de sécurité à Paris de déjà installer une caserne et des avenues pour pouvoir intervenir très rapidement dans le tissu parisien. De manière plus

technique pour le moment, on n'a pas encore eu de dialogue direct avec la préfecture sur ces usages-là. Mais en tout cas bien évidemment il y avait la préoccupation des manifestations déjà donc réussir à tenir la plus grande manifestation possible avec le moins d'interaction sur la circulation, parce qu'au niveau de la circulation c'est quand même un axe qui est d'une double compétence, protection de la voirie et aussi préfecture puisque c'est un axe très important dans la ville. Et ce qui nous a permis aussi, pour rebondir sur toute la partie de désencombrement, le fait que ce soit un grand lieu de manifestation comme ça nous a permis aussi d'argumenter au niveau de la sécurité des piétons, des usages de libérer un peu le sol de tout ce qui était potelet et d'essayer d'éviter justement tous ces éléments-là, d'avoir une grande visibilité, une grande profondeur de champs possible. Donc c'était toujours ces soucis de visibilité, de clarté. Là-dessus on avait juste eu des remarques de la préfecture, comme quoi ça correspondait à leur première vision de la place. Il va falloir qu'on travaille plus en détail les aménagements. J'en profite aussi pour dire deux mots, tout à l'heure je suis désolé, je n'ai pas tout à fait répondu sur les matériaux, mais en tout cas pour nous le choix des matériaux n'est pas uniquement un choix économique et c'était aussi un choix bien évidemment esthétique et de réponse à tous les usages possibles sur la place parce que dans les usages qui sont prévus, il y a notamment besoin de faire circuler des poids lourds sur le parvis pour pouvoir aménager des scènes de concert, des grandes roues ou tout un panel des possibles et donc il y avait cette dimension de solidité extrême qui est assez difficile avec la pierre surtout qu'avec le béton de nos jours, on a quand même fait beaucoup de progrès. On n'est pas encore dans un degré de définition précis, quelle est la finition, etc. mais on sait qu'on peut avoir le panel des possibles est très large aussi et il y avait une dimension qui m'intéressait beaucoup dans le béton, c'était la possibilité de pouvoir travailler en dalles de béton préfabriquées de très grandes dimensions. Ou on part pour le moment sur des modules de 2m par 1m donc qui sont pratiquement à échelle humaine, c'est pratiquement de la taille d'un être humain, des grandes stèles, et qui permettent de redonner une échelle intermédiaire sur l'ensemble de la place et de donner à lire la grande dimension. Et après ces modules sont eux-mêmes repris dans une deuxième trame plus grande qui elle est travaillée sur des colorimétries ou des finitions différentes du béton brut pour redonner encore une échelle différente. Je reviens un instant sur le côté technique. Le système de préfabrication est très important aussi. Comme vous avez vu le projet consiste vraiment à un grand plan très faiblement incliné et la préfabrication permettait d'être le plus précis possible pour réussir à tenir cette planéité et ce niveau assez faible.

## **Hervé Judéaux**

Tout à l'heure vous avez opposé, nos amis de Lausanne, les normes avec le nouveau processus de mise en œuvre des projets. Je crois que les deux ne sont pas incompatibles. Il faut effectivement baser tout ce travail sur les doctrines concernant la mise en œuvre des différents matériaux sur l'espace public et avoir la capacité d'en discuter et d'en débattre de façon à permettre à la fois le maintien de cette unité qui a fait depuis plusieurs siècles, Paris aujourd'hui et de façon à adapter, mais à adapter collectivement ces doctrines au cas par cas. Ce qu'on a mis en place nous à la direction dont je vous ai parlé rapidement tout à l'heure, c'est ce lieu de rencontre où on s'aperçoit bien que plus de 50 à 60% de doctrines techniques ne s'appliquent pas comme telles, par contre laisser tous les services déconcentrés surtout sur les petits projets par ce que là aujourd'hui on a parlé des grands projets sur lesquels on met toute l'énergie et ce qu'il ne faut pas oublier c'est que la ville se fait par une multiplicité de petits projets au coin des quartiers, je vous ai montré de tous petits espaces. Ça c'est la vraie vie de nos travaux au quotidien dans la ville et c'est au moins aussi important que la place de la République parce que c'est le vécu de tout le



monde dans tous les quartiers. Et là, ce processus de rencontre et de discussion entre nous les services, qui eux recueillent l'avis des usagers et qui reviennent vers nous, participent à cette évolution de doctrine permanente et contribuent à un enrichissement. Mais il faut bien qu'on parte à la fois d'un équilibre donné entre les doctrines techniques qui sont évolutives et puis ces lieux de rencontre et de discussion qui s'ils n'existaient pas, ferait effectivement un travail sur le terrain qui ne serait pas cohérent par rapport à nos réflexions globales sur l'espace public. Merci.

## **Bruno Gouyette**

Vous l'avez compris, dans une collectivité comme Paris, mais c'est vrai de toutes les grandes villes, il y a beaucoup d'acteurs et les jeux d'acteur finissent par prendre énormément de temps et de place dans les processus. C'est ce qui explique qu'on peut donner l'impression que la question de la prise en compte des usages est toujours derrière mais justement si moi je qualifie cette période, elle a été qualifiée de transition par beaucoup, c'est aussi là-dessus, c'est-à-dire que comment trouvons-nous un nouvel équilibre entre nos jeux d'acteurs professionnels qui pourrions passer 250% de notre temps uniquement sur nos débats et nos échanges pour régler au mieux, avec la prise en compte de l'extérieur qui nous est apportée par les élus, qui ne veulent pas rentrer dans ces questions d'interface technique et par leur voix ou directement par les usagers. C'est bien clair que compte tenu de la grandeur de la ville par exemple et de sa complexité organisationnelle, tout ce qu'on a essayé de vous dire c'est qu'à chaque fois on les règle avec beaucoup d'acteurs en présence, à petite ou à grande échelle et on ne prétend pas avoir trouvé la formule magique.

# LONDRES

---

## Faith Martin

Je travaille dans l'équipe de la marche et de l'accès au domaine public, c'est un groupe qui vise à faire la promotion de la vision de la mairie de Londres sur la marche, la promenade. Pour que les gens marchent mieux et davantage dans Londres. Donc je voudrais vous dire à toutes et à tous un très grand bonjour. Mais ne vous inquiétez pas c'est tout ce que je vais vous dire en français. Le risque que j'ai pris ressemble peu ou prou au risque que l'on prend à Londres concernant la gestion de la circulation. Parfois ça marche et tout le monde pense que c'est fantastique et parfois ça ne marche pas, à la manière de mon français, on vous dit ça suffit, merci beaucoup.

Aujourd'hui je vais parler de problématique des espaces partagés dans Londres. Auparavant les usagers un peu fragiles, les piétons étaient séparés du trafic automobile, je vais vous montrer comment Londres a changé de stratégie en termes de la conception des voiries. Je vais vous montrer ce que l'on considère comme espace partagé à Londres, parfois la définition est un petit peu floue. J'ai quelques exemples de Londres à vous montrer où on a déjà en œuvre des projets. Vous allez voir le Great Queensstreet, c'est le cœur de Londres, Wallworthroad également dans le cœur de Londres, Highstreet Kensington dans le centre ville, Exhibition Road également.

Les espaces partagés ne sont pas du goût de tout le monde. Je vais parler des avantages et des inconvénients de cette approche et dans les évaluations, j'ai fait toujours un résumé, on se pose la question de savoir qu'est-ce que l'on fait, où allons nous maintenant et c'est ce que je vais vous dire tout à l'heure.

Donc qu'en est-il du contexte londonien ? Depuis toujours les gens ont besoin de voyager, que ce soit pour les activités professionnelles, pour les loisirs. Notre façon de réfléchir, notre façon de réagir avec les autres tout cela entre en ligne de compte dans les transports personnels. À Londres on compte beaucoup, on a toujours beaucoup compté sur le réseau routier, c'est nécessaire pour faire rentrer les marchandises dans la ville pour contribuer à l'économie du pays en général. En Grande-Bretagne d'une façon générale, cette approche a contribué à la montée du nombre de véhicules sur les routes et ça a toujours été derrière toutes les stratégies, on a toujours construit de plus en plus de routes pour la circulation principalement pour encourager le commerce et les échanges, mais maintenant on a de plus en plus d'encombrement qui réduit la capacité des gens de se déplacer. On est en train de réduire l'attractivité des villes. On avait prédit qu'on aurait en 1963 plus de 10 millions de voitures pour atteindre en 2010 plus de 40 millions de voitures et je ne sais pas si vous avez déjà été à Londres aux heures de pointes, je pense que vous serez d'accord avec moi pour dire que ça semble être vrai. En même temps il fallait maîtriser certaines choses et donc on a introduit la signalétique, les signalisations au sol, davantage de séparation entre les piétons, les moyens de déplacement, les ponts, le métro londonien, etc. Quand ce n'est pas suffisamment bien géré, tout cela encombre le paysage, cela défigure les espaces publics et Londres a été obligé de repenser sa façon de gérer la circulation donc on mène quelques expériences à ce titre.

Ici vous voyez ce qui pourrait être considéré comme un schéma traditionnel. Vous voyez que c'est vraiment conçu pour encourager la circulation des véhicules. Et là on trouve que c'est peu sympathique pour les piétons, c'est peu agréable. Mais le point de vue de la mairie de Londres c'est qu'il y a trop de véhicules dans Londres et cela crée bien sûr des problèmes en ce qui concerne l'encombrement sur les routes et le fait qu'on ne peut plus mener à bien ses affaires, cela nuit à l'économie. On est déjà dans un état de crise

économique et financière donc c'est un problème très aigu pour nous. Avec de plus en plus de voitures on a également le problème des émissions de CO<sub>2</sub> bien sur la qualité de l'air est un facteur très important pour nous dans notre approche globale de la question. Les villes c'est des champs et donc aujourd'hui on voudrait rendre la ville aux habitants comme les autres orateurs, ce matin l'ont dit, on essaie de renverser la vapeur. Il est vrai qu'on toujours besoin de véhicules mais aujourd'hui on voudrait se concentrer sur les gens, l'habitabilité de la ville, rendre la ville aux habitants.

Londres s'est rendue compte que pour être une ville de premier plan à l'échelle internationale et si on veut attirer des investissements de l'étranger il faudra changer encore plus de choses et à Londres on est à la pointe de tout ce qui peut être fait en Grande Bretagne en matière de conception des voiries, *London Transport* et d'autres organisations et partenaires se mettent ensemble pour revoir la gestion de la circulation dans la ville et on se tourne vers nos voisins européens car on sait qu'on est un petit peu sur le tard mais si je sais qu'à Copenhague et à Amsterdam sont vraiment à la pointe dans ces nouvelles idées, ces nouvelles approches mais on est en train de vous rattraper. *London Transport* travaille avec d'autres quartiers pour introduire donc cette nouvelle approche. On est en train de revoir des moyens, des systèmes traditionnels pour gérer la circulation routière et donc on est en train de changer les choses, il y a de petites révolutions qui se font mais on est très prudent également. Et je pense que nous autres britanniques on est très prudent, ça fait partie de notre culture, on étudie les choses, on revoit les choses et quand les projets sont mis en œuvre, on a un suivi assez intensif. La ville de Londres à moins d'expérience dans ce domaine que les autres pays de l'union européenne et on est tout à fait conscient de ce problème donc on se tourne vers Bruxelles, vers les autres partenaires européens pour nous aider. On veut apprendre des choses auprès des habitants, on essaie de comprendre comment les habitants interagissent avec leur environnement. C'était très intéressant ce matin, on a parlé du fonctionnement, les fonctionnalités de l'espace et l'objectif est de regarder et d'étudier les attentes des personnes. À Londres on a tendance à regarder les fonctions de l'espace mais dans d'autres villes, et je vais vous montrer un exemple tout à l'heure, les origines de l'espace, c'est très intéressant, c'est très important pour nous donc on essaie de remonter aux origines d'un espace pour revenir à ses origines. Nous devons regarder également jusqu'où nous pouvons aller avec les espaces partagés. Est-ce qu'il faut complètement repenser l'espace ou est-ce qu'on est simplement en train de rendre l'espace une zone plus mobile, où il y a plus de mobilité ? Est-ce qu'on est en train de concevoir à nouveau le croisement ou est-ce qu'on est en train de désencombrer les routes ? Est-ce qu'il s'agit de la ségrégation de dire vous vous êtes là et moi je suis ici ? Mais s'agissant des espaces partagés on essaie de fusionner les différentes parties, il faut donc faire très attention aux différentes échelles aux différents niveaux d'intégration, et bien sûr différents nœuds de conflit. Nous avons les consultants, les architectes, nous avons les groupes d'utilisateurs, des personnes qui sont plus vulnérables, pas mal de personnes qui ne sont pas satisfaites de la façon dont on gère les espaces publics et partagé en ce moment donc je vais dire quelques mots là-dessus aussi tout à l'heure.

Regardons quelques exemples de ce que l'on a fait à Londres jusqu'ici. Il s'agit donc de la conception des espaces partagés.

Great Queen Street c'est dans le district de Camden et ici on a voulu créer un nouvel espace public au cœur de Londres et d'appuyer la vision de la mairie d'améliorer la marche et les moyens de faire du vélo. Pour y arriver il fallait repenser l'espace. Comment faire en sorte que l'espace et son utilisation correspondent aux attentes des usagers ? On a étudié les flux des piétons, des véhicules pour voir quels étaient les sens principaux des flux, s'il y en avait et donc rétablir les bons équilibres pour chaque partie. Il a fallu également prévoir un espace pour chaque usager. On a voulu surtout encourager les promeneurs, les marcheurs, les cyclistes, on a voulu surtout que tout le monde en profite, certes, qu'ils y trouvent quand même leur compte et qu'ils aient envie d'y passer du temps. La vision d'un nouvel espace public dans le centre ville pour les véhicules, pour les motocycles, cet

objectif doit être vraiment étudié avec beaucoup de soin. C'est là qu'on est vraiment prudent. On fait très attention, on veut obtenir, recueillir le maximum d'information. Les mesures reprises ici comprennent la suppression de 11 feux de circulation et d'apporter des trottoirs bas. Le bateau est réduit. Cela change les flux entre les routes et les trottoirs. Les zones modales étaient principalement indiquées par du matériel. On a parlé du matériel ce matin, le matériel est très important. C'est pourtant pour les non voyants et ceux qui sont partiellement voyants. Essayez de naviguer. Ici ils ont besoin de couleurs, ils ont besoin de textures, ce qui leur permet de mieux se déplacer dans cette zone. On a toujours besoin bien sûr de suivre les effets, les conséquences, notamment en ce qui concerne les accidents de la route. Ici on a vu qu'il n'y avait aucun changement lors de l'introduction de l'espace, pas d'accident avant l'introduction du projet, et pas non plus après. Et donc cela nous laisse penser que ces mesures sont faisables, gérables et qu'on pourra les introduire dans d'autres zones de Londres. Ici vous avez l'exemple de Great Queen Street avant la mise en œuvre du projet. Vous voyez donc la ségrégation, la division qui existe entre d'un côté les véhicules motorisés et de l'autre les piétons, vous avez les grilles, vous avez les feux de circulation pour régler la circulation et étant donné les flux et le nombre de voitures et ce qui était souhaité par les piétons, on a pensé que trop de choses avaient été faites, c'était surfait et voilà donc le résultat. Voilà ce que l'on a fait. Vous voyez que c'est un espace très ouvert, il y a des bancs pour que les gens puissent s'asseoir, les piétons se déplacent plus librement sur un espace plus grand, les véhicules ont le droit de pénétrer dans cet espace mais ils roulent beaucoup plus lentement parce qu'ils tiennent compte des piétons et ça fonctionne vraiment très bien.

Ici vous avez l'exemple du mobilier urbain qui a été employé dans cet espace. Ici vous avez un banc avec une poubelle intégrée. C'est très compact, c'est une façon d'améliorer l'apparence de cet espace et c'est une façon de désengorger ce domaine public. Là encore cet espace emploie des matériaux différents avec des bateaux de trottoir qui sont réduits pour que les trottoirs soient plus accessibles ce qui permet aux gens de traverser plus facilement la route et c'est aussi très utile pour les non voyants et les mal voyants pour qu'ils puissent traverser et se déplacer plus facilement.

Walworth Road est dans le centre ville, à ... c'est une route complètement différente. C'est une zone clé pour la circulation des voitures. Il y a beaucoup d'entreprises, beaucoup de commerces, 20.000 piétons tous les jours dans la zone et à peu 20.000 véhicules également, et par heure vous avez 80 bus qui passent par là. Avec ces usages multiples, vous comprendrez bien qu'il y a pas mal de conflits entre les différents modes de transport et donc que les données sur les accidents indiquent que le nombre d'accident, en fait il y avait 243 blessés en l'espace de 3 ans. 30% de ces accidents impliquaient des piétons. 30% aussi de blessés qui étaient des motocyclistes et donc ceux qui sont les plus vulnérables étaient vraiment très touchés. L'objectif est de rééquilibrer les priorités entre les différents modes de transport et de créer une utilisation plus équitable de cet espace. On a cherché également à résoudre d'autres questions, la sécurité des personnes, la criminalité, les gens en fait étaient délimités dans leurs déplacements par des grilles et puis réduire également la vitesse de la circulation routière notamment de nuit et puis réduire le nombre d'accidents. On se disait que si on pouvait améliorer cet espace, on espérait qu'il y aurait moins d'accidents de voiture. Le désencombrement des rues était fait en supprimant le mobilier urbain qui n'était pas essentiel. Les concepteurs ont décidé néanmoins de garder un schéma plutôt traditionnel de la rue. Ils ont introduit quelques éléments importants qui permettaient un croisement des véhicules et des piétons. C'était plusieurs échelles d'utilisation de partage des espaces. Là on voit une des expériences que l'on fait à Londres où l'on essaie des choses et on essaie d'en tirer les leçons.

Tout ceci se passait dans une région locale de reconquête de la zone donc on voulait en fait améliorer la pratique de la marche et du vélo par les habitants. Ici vous voyez Walworth Road avant l'introduction du projet. Vous voyez que ça à l'air un peu fatigué. Vous avez les rails de protection, c'est un peu ennuyant, ce n'est pas très intéressant. Et ensuite vous

voyez le résultat avec un changement important. Les trottoirs ont été élargis, on a supprimé une partie de la voirie en fait, les rails ont été enlevés. Vous voyez une borne de parking pour encourager les gens à venir à vélo. Les arbres ont été plantés pour rendre le quartier plus esthétique, plus agréable, pour que les gens puissent profiter de l'espace, flâner devant les vitrines des magasins. Pour être certain que Walworth Road devienne un espace et pas simplement un couloir de transit, la communauté a été largement impliquée dans la préparation et là donc on a eu une étape consultative très importante. Les usagers ont bien participé à la consultation, c'est une étape essentielle et d'après les discussions, les débats, ce qui a été mis en œuvre étaient des passages piétons qui étaient à la hauteur du trottoir, élargir le trottoir, supprimer les rails, les barrières, combiner les signalisations avec davantage de système de contrôle de circulation, plus discret, mais il y a toujours *mais* dans tous les projets, au niveau des accidents, ce n'était pas brillant.

Vous allez peut-être me demander pourquoi, j'espère que je pourrai vous expliquer pourquoi. Et là on voit toute l'importance du suivi à Londres. C'est très important parce que les résultats contribuent à nos actions par la suite dans d'autres régions. Donc si on regarde le nombre d'accident avant et après il y a une augmentation de 63 à 69 sur 36 mois mais on a commencé à s'inquiéter vraiment quand le nombre de personnes tuées et grièvement blessées a augmenté de 166%, c'est passé de 6 à 16, et le nombre d'accidents impliquant des piétons est en augmentation de 21 à 25, augmentation de 16% pour les cyclistes et une augmentation de 145% de 8 à 20 personnes. Alors vous comprendrez bien que alors qu'on avait des données sur 36 mois auparavant et après c'était sur 22 mois, donc bien sûr ce n'est pas tout à fait une attente mais c'est un indicateur, un facteur qui indiquait la tendance en termes d'accident mais on doit revenir aujourd'hui sur le site pour essayer de comprendre ce qui a mal fonctionné, où est-ce qu'on s'est trompé, qu'est-ce que nous devons faire pour résoudre ce problème d'accident de la route ? Et c'est en quelque sorte des travaux en cours. Cela indique également que le fait que certains projets ont besoin d'être peaufinés. Le suivi est absolument crucial. Il faut le suivi, sans quoi vous ne savez pas si ça fonctionne bien ou non.

The High Street à Kensington c'est un autre type de projet dans le centre de Londres. High Street Kensington j'ai toujours pensé que c'est une rue commerçante royale. Il y a beaucoup de monde cela attire beaucoup de touristes. Le quartier de Kensington et de Chelsea. Kensington se trouve dans le district Kensington. Il fallait adopter une nouvelle approche en ce qui concerne la conception des rues pour améliorer l'expérience du shopping, faire en sorte qu'il y ait davantage de qualité pour que ce soit vraiment littéralement royal. The High Street Kensington a été très encombré par le mobilier et avait l'air vraiment fatigué et donc Kensington et Chelsea ont adopté une approche radicale. Ils ont décidé de désencombrer le quartier et de faire des « rues nues » comme on disait. Je ne veux pas dire qu'on les déshabillait, ce n'est pas ça du tout. Les rues nues c'est une autre approche de cette question des espaces partagés. Une délimitation des espaces ça existe encore, mais les piétons sont encouragés là où ils veulent, quand ils veulent. Et le ru elle-même est désencombrée. C'est une approche minimaliste concernant la conception de la rue. Dans la High Street le trottoir a été élargi, les passages piétons ont été mis au niveau des trottoirs, les marquages au sol ont été simplifiés. La zone centrale de la route était un espace partagé, notamment pour les cyclistes. Je vais vous montrer quelques photos. Et le schéma traditionnel est resté gardé les limites entre les piétons et les routes mais les piétons étaient désormais invités à se promener là où ils voulaient, quand ils voulaient. Et je pense qu'avec ce projet, c'est très intéressant, on a pu réduire de 40% le nombre d'accident impliquant des piétons, donc vous voyez que ça fonctionne.

Voilà donc High Street avant l'introduction du projet. Vous voyez que vous avez des rails sur le côté et c'était idéal pour déposer contre ces rails des sacs poubelles, c'était très désagréable bien sûr. Là The High Street après l'introduction du projet. Vous voyez que les rails de protection ont été supprimés, le trottoir est plus large, la signalisation routière est intégrée dans les lampadaires, ce qui réduit le mobilier urbain. Des arbres ont été plantés ce

qui rend le quartier plus agréable et plus joli. Voilà donc The High Street Kensington la nuit. Et je voulais vous montrer cette photo car vous voyez la zone centrale où les cyclistes peuvent déposer, garer leur vélo et c'est assez sympathique de partir de là pour réintégrer la route donc c'est assez bien conçu. Ça a fonctionné, c'est très encourageant.

Une fois de plus High Street Kensington, la possibilité de traverser la rue et il est plus facile de marcher, de se promener, il n'y a pas de barrières on peut traverser tout simplement et une fois de plus les arbres rendent la rue beaucoup plus esthétique, beaucoup plus jolie.

Exhibition Road est un autre exemple à Londres, toujours dans le centre. Je ne sais pas si beaucoup parmi vous ont visité cette rue mais si vous avez la possibilité d'y aller ça vaut vraiment le déplacement. Vous pourriez voir vous-même à quel point ce quartier est devenu attirant et aussi il faut savoir pourquoi on l'appelle Exhibition Road, c'est parce que cette rue a été conçue pour cela en 1851, pour la grande exposition et la reine Victoria régnait à cette époque mais finalement l'espace, l'ambiance a changé depuis ce temps-là. Nous avons voulu refaire la conception pour retrouver le rôle originel de cette rue et voilà ce que nous avons voulu restaurer. Nous travaillons avec Kensington et Chelsea pour mener à bien ce projet et nous implantons effectivement ces mesures et nous voulons créer un espace avec un service à un seul niveau et nous allons utiliser cette approche mais d'un autre côté il y a eu un certain nombre d'arguments pour et contre le partage de cet espace parce que par exemple il y a aussi des personnes avec des difficultés, les mal voyants qu'il faudrait aider à l'aide de ces modifications, il faudrait une information tactile pour pouvoir plus facilement naviguer ici. Il faudrait utiliser des couleurs contrastées pour que tout ne soit pas aussi uniforme qu'il n'est actuellement et il faudrait aussi une certaine texture pour permettre aux personnes mal voyantes de se retrouver plus facilement. Donc on fait actuellement beaucoup de recherches sur ces sujets. Nous travaillons avec des organisations de guides pour aveugle etc. pour essayer de trouver des solutions efficaces. Ces recherches sont actuellement en cours et on pense présenter une rue avec une surface de « cœur de roi » ce qui permet de sentir avec les pieds finalement la surface et cela permettrait aux non voyants de se retrouver plus facilement. Ici vous voyez la séparation entre la circulation, vous voyez au milieu la partie de la rue pour la promenade, la chaussée est plus large aussi et en fin de compte il n'est pas facile pour les piétons de marcher ici et compte tenu des musées extraordinaires qui se trouvent ici, la rue mériterait d'être modifiée pour être digne de ces monuments et voilà pourquoi on a maintenant retiré ces séparations. On a mis fin à cette ségrégation si vous voulez et nous avons permis aux piétons de travailler beaucoup plus librement, il n'y a plus le mobilier de rue maintenant, également pour rendre la rue plus spacieuse et naturellement maintenant il y a des restaurants avec des terrasses et cela rend l'environnement beaucoup plus agréable. Maintenant tout le monde n'est pas tout à fait content du partage de l'espace, de cette simplification à l'extrême et ce qui fait qu'on peut retirer les mobiliers de la rue et finalement cela pourrait provoquer une incertitude et si tout est absolument uniforme dans cette rue cela pourrait provoquer une sensation de peur et d'un autre côté on peut aussi traverser la rue qui devient plus difficile et naturellement les personnes handicapées, les malvoyants auraient du mal à traverser la rue parce que même les personnes avec certains handicaps auraient besoin de regarder le conducteur pour voir si effectivement il va ralentir pour leur permettre de traverser la rue et voilà pourquoi il faudrait avoir une infrastructure qui permette aux mal voyants de traverser plus facilement. Et nous voudrions créer une ville qui soit accessible à tous. On veut permettre à tout le monde de se rendre à pied, dans la ville et de le faire avec plaisir.

Pour résumer le partage de l'espace signifie qu'il y a maintenant la possibilité de créer un mélange de modes, un équilibre de différents modes de transport. Voilà pourquoi nous souhaitons introduire cela pour que la ville soit plus vivable. Kensington et Chelsea par exemple ont été un succès, tandis que l'autre Walworth Road l'a été beaucoup moins. Il faudrait que nous revenions, que nous essayions d'améliorer la situation là-bas et nous voudrions voir comment éviter les impacts négatifs, nous devons examiner de tous les

points de vue les solutions que nous avons proposées. Il est important d'analyser, de faire de la recherche, de faire tout d'abord des modèles pour voir jusqu'à quel point telle ou telle solution pourrait fonctionner. Et naturellement les conducteurs de véhicule devraient être au courant et conscients de ce qui se passe et la vitesse devrait également être limitée et la limitation de vitesse est absolument vitale pour que cet espace partagé puisse réellement fonctionner. Nous avons essayé de calmer, de ralentir un peu la circulation pour diminuer la vitesse des véhicules motorisés. Et chaque fois que nous voulons introduire ce genre de solution il faut absolument parvenir à limiter la vitesse et une fois que nous avons pu faire ça, nous pouvons également avoir de l'influence sur les autres éléments de circulation. Il faut particulièrement faire attention aux piétons parce que plus les utilisateurs sont vulnérables, plus il faut viser le groupe le plus vulnérable et il s'agit là des piétons où des personnes avec des difficultés et nous avons voulu aider les piétons et nous avons voulu également booster le fonctionnement des commerces, des restaurants. Principalement nous avons voulu désengorger la rue, nous avons voulu la rendre plus attrayante, plus facile à vivre. Ce sont des succès que j'énumère mais il faut aussi que je vous dise que parfois cela ne marche pas aussi bien et en cela je voudrais vous expliquer pourquoi il est important de concevoir ces projets correctement. Chaque fois que nous travaillons sur ces projets nous devons être conscient de l'objectif, c'est notre but, notre objectif à tous d'améliorer la vie à Londres et finalement il n'y a pas une seule conception qui pourrait convenir à toutes les rues à la fois donc il faut savoir à quel endroit on peut effectivement utiliser l'espace partagé parce que ça n'est pas toujours le cas. Donc à Londres nous continuons à faire de la recherche pour concevoir et mettre en œuvre l'espace partagé et il y a naturellement un développement permanent à cet égard, nous essayons d'aménager la situation à tout moment et je suis à votre disposition pour toutes les questions que vous souhaiteriez me poser.

## **Catherine Foret**

J'ai beaucoup apprécié l'humilité de la démarche londonienne et le fait que vous procédiez par expérimentations et par analyses successives. Je trouve cela très intéressant, notamment par rapport à ce qui a été dit ce matin : dans cette période de basculement culturel dans la conception de nos villes, on a certainement intérêt à procéder comme cela. Une question cependant : si j'ai bien compris, beaucoup de choses ont été améliorées, sauf sur Walworth Road ? Vous essayez de comprendre pourquoi et vous n'avez pas encore de résultat définitif ? Ou bien avez-vous quand même quelques hypothèses ?

## **Faith Martin**

Je pense qu'il va falloir revenir sur ce projet, il va falloir l'étudier à nouveau, mais je pense que lorsqu'il y a à la fois des automobilistes, il y a aussi une circulation de piétons, il faudrait diminuer la circulation des voitures et aider les piétons à se déplacer plus facilement. Je pense qu'il y a une sorte de compétition entre les deux et c'est ça l'origine du problème donc il faut voir à quel endroit nous pouvons travailler de cette façon, qu'est-ce qui domine, comment on utilise la rue et en fin de compte il s'agit d'une grande artère où il y a des véhicules commerciaux, c'est une rue assez large, il y a beaucoup de camionnettes par exemple qui passent par là pour des utilisations commerciales et voilà les éléments dont on doit tenir compte. Comment telle ou telle rue est utilisée en fin de compte ?

## **Sibylla Zech**

Je voudrais vous poser une autre question. Lorsque vous parlez de l'organisation pour des personnes handicapées, par exemples, des personnes avec des déficiences, est ce que vous faites particulièrement attention à cela parce qu'il y a trop d'accident dans ce domaine ?

## **Faith Martin**

A vrai dire on n'a pas cette information d'après les données mais nous travaillons avec des organisations de non voyants mais comment j'ai dit tout à l'heure c'est très important on leur demande ce qu'ils aimeraient, comment les bords de trottoirs pourraient les aider parce que même les chiens qui les aide savent exactement que le bord du trottoir est pour ainsi dire la fin du trottoir, la limite du trottoir donc il faut que les chiens puissent comprendre exactement ce qui se passe donc peut être qu'il faudrait une formation supplémentaire, un entraînement supplémentaire pour les chiens aussi si on change le trottoir. Et aussi les matériaux que nous utilisons, la surface est importante pour transmettre cette information. J'espère que j'ai répondu à la question.

Est-ce que vous savez actuellement qui tire avantage de ces mesures, ou qui sont les perdants ? Est-ce que c'est les jeunes, est-ce que ce sont les personnes âgées, les commerçants ? Avez-vous une analyse sociale de ces réponses ?

## **Faith Martin**

En améliorant l'espace naturellement il y a toujours des objectifs qui sont principaux. On veut permettre aux habitants de marcher tranquillement ou de faire du vélo tranquillement et donc on veut limiter la circulation et éviter les accidents donc de ce point de vue-là tout le monde en tire profit. Maintenant si les personnes marchent davantage, ils vont faire davantage de shopping, s'ils font davantage de shopping, ils vont faire des achats, s'ils font des achats, ils vont améliorer la situation économique et par cela toute la ville va en bénéficier. Donc voilà comment nous pouvons aider l'économie toute entière avec la démarche que nous avons adoptée et en même temps tous ceux qui marchent et tous ceux qui font du vélo vont également profiter de l'exercice, ça va améliorer leur état de santé. Les personnes vont bouger davantage et cela permettra aussi d'améliorer la situation des problèmes de l'obésité et ainsi de suite. Moins il y aura de voiture, moins il y aura de pollution, donc en fin de compte, tout le monde tire profit de ces modifications.

## **Marco Ribeiro**

On sent qu'à chaque fois qu'on limite les vitesses du trafic ou qu'on interdit les trafics et on reporte ce trafic ailleurs, est-ce que les voisins acceptent bien ce genre de report de trafic ?

## **Faith Martin**

Donc tout d'abord vous avez posé une question pour savoir si la circulation, le trafic va se déplacer ailleurs ?



## **Jean-Jacques Terrin**

En continuité avec ce que vous avez dit, est-ce que vous ne nous avez pas parlé d'une stratégie à l'échelle de Londres et de l'agglomération londonienne, ou à quelles échelles puisque Londres à un centre, à des quartiers, il y a des villes, etc. donc vous nous avez parlé d'un thème qui sont les personnes handicapées notamment, et des *shared space* et vous nous avez montré 5 sites sur lesquels vous appliquez ce principe, ce qui est très intéressant sur les lieux même. Mais j'ai la même question que Marco, est-ce que vous avez une stratégie globale, qu'est-ce que vous recherchez ? Diminution des voitures, quel est le contexte ? Augmentation des piétons, quelle est la place que vous donnez aux transports publics, aux vélos, quelle est votre politique en général, et aussi quand vous faites un espace, comme ça, comment vous vous reliez à la réflexion aux alentours ? Donc les grandes échelles, les moyennes échelles et le lieu lui-même ?

## **Jean-Marc Valentin**

Toujours dans la continuité des deux précédentes questions, pour faire le lien entre la réflexion stratégique et puis la méthode. On a souligné effectivement tout l'intérêt de ces démarches expérimentales. Je voulais simplement savoir comment avaient été sélectionnés les sites et les typologies urbaines supports de ces expérimentations et quels avaient été les critères pour arbitrer la compétition, le conflit entre les piétons et la circulation automobile. Est-ce que ce sont des situations particulièrement favorables ou est-ce que vous avez aussi testé sur des situations plus complexes, plus favorables à la voiture ?

## **Faith Martin**

Je vais tout d'abord répondre à la première question concernant la circulation qui éventuellement quitterait cette rue pour aller ailleurs. L'idée à Londres était principalement de faire en sorte que les personnes descendent de leur voiture et se mettent à marcher. Donc notre stratégie globale est celle-là. On ne veut pas faire des espaces partagés partout parce que nous savons parfaitement bien que cela ne pourrait pas marcher. Nous avons tout d'abord décidé quels étaient les endroits où cela pourrait fonctionner mais principalement nous avons voulu limiter l'utilisation des voitures et nous avons voulu mettre sur pied un certain nombre de projet. Nous avons voulu améliorer l'itinéraire par exemple de les rendre plus attractifs pour faire en sorte que les personnes puissent se déplacer à pied. Également une sorte de système de se retrouver. Ça s'appelle ... London, c'est pour que toutes les personnes puissent se retrouver beaucoup plus facilement dans les rues et on leur dit entre 5 et 15 minutes de leur point de départ quels sont les différents endroits qu'ils pourraient visiter, qu'ils pourraient découvrir et les gens se rendent compte que finalement ce n'est pas la peine de prendre le bus pour y aller parce que le temps d'attendre le bus, ils peuvent très bien y arriver à pied au lieu d'attendre 10 minutes que le bus arrive, en 10 minutes de marche ils peuvent se rendre à leur destination. Donc principalement nous voulons que les personnes se mettent à marcher et améliorer leur état de santé. Et entre les différents quartiers nous voulons aussi organiser une compétition, combien de personnes marchent, et quelle distance ces gens vont couvrir. On ne peut pas éliminer les voitures tout à fait, c'est évident, mais naturellement on pense que si on essaye de le faire, si on augmente la circulation des voitures à Londres, il y aura une paralysie totale de la circulation donc on veut fluidifier le trafic tout en permettant aux habitants de marcher en même temps.

Et voilà comment nous voulons y parvenir, en encourageant les personnes à marcher, qu'ils laissent leur voiture à la maison et on essaie d'améliorer la situation parce qu'auparavant on pensait qu'il y aurait encore plus de voitures dans le centre de Londres mais en fin de compte, les taxes de cogestion ainsi appelées pour limiter le nombre de voitures dans le centre a assez bien marché et maintenant nous avons commencé nous aussi à avoir notre Vélib' mais finalement après la France, et cela fonctionne assez bien et on essaie finalement par ce biais d'éliminer les voitures dans certaines rues au moins. Mais naturellement il va falloir repenser tout cela parce que si nous chassons les voitures de ces rues-là, elles vont continuer dans les autres rues, cela veut dire que nous aurions échoué mais nous voulons éviter cela à tout prix. Est-ce que j'ai répondu à vos questions ?

Effectivement nous avons essayé de modéliser cela et il y a une certaine recherche pour définir l'orientation, la direction de cette circulation. Et une fois que nous avons détourné, nous avons réussi à contourner ces rues. Peut-être que la circulation va ralentir mais néanmoins elle va avancer, il n'y aura pas de congestion supplémentaire.

## **Un participant**

Je voudrais dire que je suis très impressionné par le nombre de projet dont vous avez parlé. À Copenhague, nous avons des stratégies, nous avons des projets, nous faisons aussi des excursions, c'est-à-dire que nous allons à Londres pour voir, pour apprendre, mais pour l'instant nous sommes un peu hésitant parce que la police n'est pas tout à fait d'accord pour accepter ces modifications à Copenhague donc nous continuons notre recherche mais j'aime beaucoup votre approche humble. Vous allez sur place, vous essayez, vous testez, vous suivez, vous vérifiez et vous faites les modifications nécessaires en cours de route. C'est mon impression d'après ce que nous avons vu à Londres qu'on peut finalement gérer autant de circulation dans les espaces partagés qu'ailleurs mais simplement il faut que cette circulation soit plus réglementée en quelque sorte.

## **Faith Martin**

Effectivement nous avons fait des recherches et voilà ce que nous avons trouvé. En fait il y a la vitesse chaque fois qu'il y a un blocage quelque part parce que dès que le conducteur remarque que la circulation est bloquée, qu'il y a un embouteillage, dès qu'il y a une petite ouverture il va rouler encore plus vite. Et voilà ce qu'il faudrait avoir des conducteurs un peu plus patient, un peu plus compréhensif et lorsqu'ils avancent de toute façon, ils avanceraient plus lentement.

## **Jean-Pierre Charbonneau**

Cet exemple est intéressant et très différent de celui de Paris ou d'autres dont on va parler. Au fond, en parlant de Paris on a parlé de politique. Or il semble que vous n'ayez pas une décision qui, pour des raisons par exemple liées à Kyoto ou Copenhague, serait de diminuer la pollution de manière très franche. Au contraire il s'agirait plus de peu à peu en calmer la circulation, de donner plus de place aux piétons, d'apporter une réponse pour les personnes handicapées... C'est-à-dire non pas une stratégie globale mais une stratégie de multiplication d'actions concrètes locales ? Est-ce que je me trompe ? Et du coup la

question qui vient est la suivante : à l'échelle de Londres, cela représente combien de projets, quelle proportion de lieux sont ainsi traités ? Est-ce 5 projets, 50 ou 500? En d'autres termes, cette attention au lieu que vous montrez concerne t'elle tous les projets de Londres ou est-ce seulement des expérimentations locales?

## **Faith Martin**

Quand vous parlez des projets, vous parlez des projets de marche ou de problème de... Vous parlez des projets d'espace partagés parce qu'on a d'autres, ce n'est pas simplement l'espace partagé.

Nous avons d'autres projets, mais tous les projets ne sont pas sur l'espace partagé. On a des projets sur les accidents de la route visant à les réduire mais les espaces partagés, vous savez que ça coûte assez cher. Et donc il faut évaluer quels sont les sites les plus propices pour ce type d'expérience. On n'a pas vraiment introduit ce projet dans l'extérieur de Londres pour l'instant car là il y a davantage d'automobiliste. C'est un projet qui correspond mieux à une zone où il y a davantage de piétons et on trouve ça dans le centre de la ville de Londres et on voudrait aussi augmenter le nombre de personnes qui marchent à l'extérieur dans la proche périphérie de Londres, la petite couronne. On a quand même des projets un peu partout.

## **Jean-jacques Terrin**

Vous parlez de la circulation mais que faites-vous pour les piétons. Vous voulez faire croître le nombre de piéton mais comment faites-vous cela, à partir de l'espace partagé ?

## **Faith Martin**

Les espaces partagés existent principalement afin d'améliorer les zones piétonnes, d'augmenter le nombre de zone piétonne. L'objectif c'est vraiment cela, de rendre la vie plus agréable pour les piétons en mettant en œuvre des mesures pour les piétons un peu partout dans Londres, on a des passages protégés pour les piétons, on a un projet pilote qu'on est en train de lancer qui s'appelle « Count down », « compte à rebours ». ça vient des Etats Unis et quand le feu vert commence à s'éteindre, il y a un petit moment qui permet de dire aux piétons le temps qu'il leur reste pour traverser la route donc qui compte à rebours et qui dit aux piétons vous avez 10, 9, 8, etc. secondes avant que la circulation ne redémarre. Les projets qui ont été introduits ce sont des projets qui visent à travailler sur plusieurs choses. On essaie d'améliorer la situation pour les non voyants, pour les piétons également. On veut améliorer le domaine public, les espaces publics, on essaie de mieux juguler la circulation routière, mais la grande approche globale à Londres actuellement est d'augmenter le nombre de piétons pour qu'ils marchent plus, pour que les gens prennent davantage le vélo également. On n'en est qu'au début, on est en train d'introduire les espaces partagés, mais on a besoin du retour, du *feed-back*, là-dessus pour savoir dans quelle direction il faut aller à partir de maintenant. Ce que je n'ai pas dit c'est que si on a apporté des espaces partagés dans quelques quartiers, les conducteurs vont se dire écoutez, je partage cette zone avec les piétons donc je ralentis. Là vous avez des zones où il y a des délimitations, où chacun à sa petite partie de la route ou du trottoir, est-ce que cela veut dire que les conducteurs vont accélérer parce qu'ils vont dire la route c'est uniquement pour moi. Et donc est-ce qu'on est en train d'introduire une autre approche

pour les conducteurs automobiles, est-ce qu'on est en train de les habituer à quelque chose qui ne s'appliquerait pas partout ?

## Jean-Jacques Terrin

Vous avez dit que la circulation automobile avait légèrement augmentée dans le centre de Londres et ma question était, comment analysez vous cette augmentation par rapport à la décision que vous avez prise il y a quelques années d'introduire le péage pour les voitures dans le centre ? Est-ce dire que ça a été efficace, pas assez efficace ou est-ce que ça a été insuffisant ?

## Faith Martin

En fait je pense que j'ai dit qu'il y a davantage d'utilisation des voitures dans la petite couronne que dans le centre ville. Il y a davantage de gens qui travaillent en centre ville mais c'est aussi à cause de ou grâce au péage urbain qui a été introduit.

## Marco Ribeiro

Comme vous disiez en suisse on a beaucoup de norme : des zones 30km/h, zones 20km/h qui sont les zones de rencontre, et les zones piétonnes. On a entendu parler de *shared space* et on a de la peine à comprendre la différence entre une zone de rencontre et une zone de partage sachant qu'en zone 30 le piéton n'est pas prioritaire mais il peut passer n'importe où sans passages piétons. Dans les zones 20, les zones de rencontre, le piéton est prioritaire par rapport à la voiture. Dans les zones piétonnes, il n'y a pas de voiture. Donc quelle est la différence, ou dans quel cadre on pourrait classer la zone de partage ? Qui est prioritaire finalement ?

## Faith Martin

Là aussi c'est une question importante. Quand vous décidez de monter un espace partagé, il faut savoir qui est prioritaire sur qui mais ça tient en grande partie à l'équilibre que vous voulez trouver entre les différents modes de transport au sein de l'espace. Plus vous avez de voitures, plus les véhicules vont considérer que c'est eux qui sont prioritaires et que le piéton devra attendre. Plus vous avez de piéton et moins vous avez de voitures. Là vous avez plus de chance que le véhicule cède le passage au piéton. Et le piéton va s'imposer davantage. Le truc, c'est d'avoir un maximum de piéton qui eux vont maîtriser l'espace en quelque sorte. L'équilibre fonctionne sur cette base-là.

À Londres, la vitesse est une question importante pour nous on essaie de s'y attaquer à travers la technologie, à travers l'application de la loi. Nous avons des caméras, des radars, nous avons des systèmes pour juguler la vitesse de la voiture au sein de la voiture, des systèmes embarqués. Dans les espaces partagés, on veut que les piétons prennent le contrôle de l'espace pour limiter par la suite le nombre de voitures qui vont partager l'espace, ce qui *de facto* maîtrise, limite la vitesse des voitures qui sont de passage.

## Hervé Judéaux

Je voulais juste préciser, pour suivre la question de Monsieur Ribeiro, on n'a pas compris qu'elle pouvait être la vitesse, soit maximale, soit entendue comme étant celle des *shared space* dans vos cas et du coup nous, très réglementaires, on est perdu. On ne sait pas où on est en fait dans vos espaces. Est-ce que vous pouvez préciser ça en *speed limit* soit des km ou des miles mais quelque chose de plus précis.

## Faith Martin

Dans les quartiers locaux nous avons introduit des projets qui s'appellent des « zones à 20 miles à l'heure », 35km/h à peu près. L'idée dans ces zones c'est que les conducteurs roulent lentement. Et là s'introduit en quelque sorte un nouveau comportement. A Londres, ce que l'on veut faire est de modifier le comportement des automobilistes, d'accepter le fait qu'en roulant à 20 à l'heure on peut quand même atteindre sa destination. Car les conducteurs pensent qu'ils doivent rouler vite pour arriver à bon port et ça provoque je pense des encombrements sur les routes. J'ai malheureusement oublié le nom des zones où la vitesse est réduite à 12 et à 18 miles à l'heure, donc c'est possible. Mais au fond, ça dépend de la façon dont l'espace est utilisé, le nombre de piétons qui circulent dans la zone en question.

## Véronique Michaud

Je voulais vous demander, vous avez dit que vous aviez mesuré le bénéfice évident de ces expériences d'aménagement d'espaces plus ou moins partagés en terme bien évidemment de sécurité routière, en termes de fréquentation des commerces, de vie économique, etc. vous l'avez très bien expliqué. Je voulais savoir si vous aviez, et vous avez répondu en partie à la question, essayé d'évaluer combien ces aménagements qui sont encore assez isolés, avaient une capacité à changer le comportement des usagers, à être apprenant. Est-ce qu'il y a un *learning* sur ces espaces que vous avez pu mesurer, c'est peut-être très délicat, dans le changement de comportement et dans la façon dont l'aménagement façonne le comportement de tous les usagers et ces usagers qui ne sont pas amenés à se déplacer que sur ces rues que vous nous avez présentées, aujourd'hui évoluent dans leur comportement ailleurs, sur d'autres espaces ? voire vous demande, éventuellement c'est un peu une autre question, mais sur la base de ces exemples, vous disent, pour les riverains, je veux la même chose chez moi, par exemple.

## Faith Martin

Oui effectivement, c'est là que le suivi devient absolument essentiel. On choisit des sites avec beaucoup d'attention. On étudie le nombre de piétons, le nombre de véhicules dans les quartiers. On a parlé de la fonctionnalité des quartiers, des attentes des usagers, à Londres on insiste beaucoup sur les fonctions, sur la fonctionnalité et quel était l'usage premier de ce quartier. Donc j'étudie les flux avant et après j'essaie de rééquilibrer les choses. On fait des études par la suite pour voir si ça a bien fonctionné ou non, ce qui nous permet de savoir comment l'espace est utilisé, quels sont les différents types d'activité, est-ce que les personnes utilisent l'espace, est-ce qu'ils se détendent, est-ce que des tables

ont été dressées, est-ce que les gens prennent un café sur les terrasses ? Par rapport à auparavant, est-ce que les gens étaient simplement de transit, de passage ? Et donc ces études nous expliquent, nous montrent beaucoup de chose. Puisque c'est un espace partagé, on trouve des tables des chaises, les gens profitent de l'espace et utilisent l'espace comme un endroit où ils peuvent se réunir pour discuter avec les gens, pour avoir rendez-vous avec les gens, ce qui attire davantage d'entreprises et de commerces car puisqu'il y a plus de personnes dans le quartier, les commerçants pensent qu'ils vont avoir davantage de chalands et cela attire encore plus de personnes. Donc il y a un espèce de cycle vertueux qui s'installe. Mais il faut surtout évaluer l'avant et l'après.

## **Un participant**

Je voulais vous poser une question dans le complément de ce que vous avez dit tout à l'heure au sujet de l'équilibre qu'il y a entre les usages des piétons et les usages de l'automobile, et comment vous gérez cela ? Puisqu'on voit bien que plus il y a de piétons plus cela régule un petit peu le fonctionnement de la circulation automobile, comment vous le réglez aux différents moments de la journée ? C'est-à-dire la nuit quand il y a moins de piétons, moins d'usage que vous avez décrit autour des aspects commerciaux, etc. comment tout ça s'équilibre dans la journée et est-ce que la nuit, les gens n'ont pas intérêt quand ils sont en automobile à utiliser ces circuits beaucoup plus déserts, je dirais et à ce moment-là reprendre une circulation plus rapide qui devient plus accidentogène ?

## **Faith Martin**

C'est tout à fait vrai, la nuit la situation ne sera pas la même mais c'est là que le suivi devient encore très important. On est en train d'évaluer les projets pour voir quelles sont leurs faiblesses. Tout est en train d'évoluer. On est en train d'apprendre beaucoup de chose. On est en train d'améliorer s'il y a des conséquences négatives de nos projets, il faut les prendre en compte. Si c'est le cas, et bien on revient voir le site pour voir ce qu'on peut faire pour modifier ces points qui sont moins positifs mais les choses évoluent, les choses changent et quand il y a, je le répète, quand il y a suffisamment de piétons dans la zone, ça fait ralentir la circulation et c'est quand même le premier objectif de ces projets. Quand il n'y a pas de piétons du tout, il est probable que les chauffeurs se disent, il n'y a pas de piétons donc je pourrais accélérer parce qu'il n'y a aucun risque et il est possible qu'avec ces espaces partagés, la nuit, vous aurez peut-être des terrasses de café qui sont ouvertes avec des piétons et donc quand même une certaine influence sur la circulation.

## **Jean-Jacques Terrin**

En écoutant votre présentation on est dans le passage, mais on a commencé depuis plus ou moins longtemps suivant les villes, dans le passage de ville qui fonctionnait avec les automobiles pour simplifier, à des villes qui deviennent des lieux urbains, des lieux humains avec de multiples usages très complexes donc on a bien entendu la manière dans chacune des villes on parlait de la complexité des usages de toutes natures et donc chaque ville a sa stratégie et ça pour moi ça me paraît très important. Et Paris a une stratégie, Londres en a une autre, Copenhague, Vienne, Amsterdam, Lausanne ont leur propre stratégie et c'est important qu'on arrive à comprendre quelle stratégie chacune de ces villes portent. Et elles

sont différentes parce que les lieux sont différents et je voulais dire que ce qui est aussi étonnant en même temps pour nous, quand je vois les *shared space* à Londres, il n'y a pas une seule borne et quand on est à Copenhague, il n'y a pas une seule borne et si vous êtes à Lyon et si vous êtes à Paris, vous allez avoir le long de tous les trottoirs, mais on sait pourquoi, vous avez des bornes ou des potelets, c'est-à-dire que la vie de l'espace public n'est pas du tout la même dans les pays du nord de l'Europe ou en France à Paris ou à Lyon et je pensais que Londres était plutôt du côté de la France et vos exemples me montrent que vous êtes plutôt du côté des pays du nord, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de stationnement sur les trottoirs, il n'y a pas besoin de protéger les passages cloutés, enfin selon ce que vous avez montré. Je trouve très intéressantes ces deux entrées : comment on fait pour travailler à l'échelle d'une ville, pour la rendre plus humaine, plus vivable, favoriser les piétons, favoriser la mobilité ou la vie locale ? et puis d'un autre côté on est dans des contextes, dans des modes de vie qui ne sont pas les mêmes. Avec des solutions du coup, qui ne seront pas les mêmes.

## **Un participant**

C'est différent mais finalement je me demande si on n'est pas dans la vraie complémentarité de l'approche que nous devons peut-être avoir globalement, c'est-à-dire qu'il faut certainement à la fois retravailler sur les grandes politiques publiques qui vont faire que nos villes vont évoluer dans le sens et les grandes échelles vers lesquelles on souhaite aller mais en même temps ce que je trouve intéressant dans l'expérience de Londres c'est que on commence là plus particulièrement on parlait de travail sur l'analyse des comportements, finalement de réflexion sur la psychologie du mode des usagers sur un mode d'utilisation de l'espace public et je crois que c'est les deux à la fois qui vont nous permettre de progresser. La question que je me posais sur Londres : comment travaillez vous sur cette analyse des comportements, sur la façon dont la psychologie des usagers s'exerce ? Est-ce que vous avez des spécialistes particuliers de l'observation, est ce que vous faites appel à des psychologues, à des sociologues, et selon quelle méthodologie ?

## **Faith Martin**

Nous sommes une équipe dédiée qui est une équipe de « changement comportemental » c'est leur titre. Et ils étudient les façons dont on peut changer les comportements des gens. D'habitude on travaille à travers l'éducation et la publicité. On a des stratégies d'intervention dans les écoles par exemple parce qu'il faut intervenir quand les gens sont jeunes. Quels que soient les changements que l'on fait actuellement à Londres, ce sont des changements pour l'avenir. On veut inculquer à la jeune génération les valeurs de la prochaine génération et donc on travaille sur l'éducation, la publicité, nous avons des campagnes publicitaires qui avertissent des dangers des véhicules qui roulent trop vite. Le fait que l'on ne voit pas les motocyclistes, ils sont peu visibles sur la route donc tout ça vise à modifier le comportement des usagers des routes et d'améliorer la ville dans laquelle on vit.

## **Un participant**

Juste un complément. C'est une équipe, en terme du nombre de personne, importante et quel profil ?

## Faith Martin

Ce sont des gens qui travaillent pour *Transport for London*. Ce ne sont pas des sociologues mais ce sont des gens qui ont une certaine expérience dans l'éducation et dans la publicité. Ils ont l'habitude de communiquer avec les écoles pour voir comment les écoliers interprètent nos politiques de gestion d'écoute par exemple.

## Un participant

Je voulais revenir sur les questions d'incivilité qui sont quand même très importantes et très prégnantes dans l'espace public et par rapport à la question de mon voisin qui faisait un peu une comparaison, une dichotomie entre villes latines, françaises, et villes germaniques ou nordiques, effectivement le cas de Londres est très intéressant. Je voulais savoir s'il n'y avait pas aussi d'autres mesures qui comme par exemple pour les couloirs de bus à Londres qui sont essentiellement gérés pas des contrôles de caméras assez proliférants dans ces pays, qui font qu'à Londres il n'y a pas eu besoin de mettre des séparateurs par exemple pour faire respecter l'accès de ces couloirs de bus et par exemple aussi en Italie, pays oh combien latin, à Turin il n'y a pas un seul potelet sur les trottoirs et dans le centre ville de Turin mais par contre il y a une zone d'accès limité avec un control caméra pour accéder à la zone. Donc est-ce que c'est la qualité intrinsèque des aménagements londoniens qui fait qu'il y a un respect mutuel, un control social ? On l'a vu sur le boulevard des Maréchaux avec l'aménagement du tramway, on n'a quasiment pas de potelet et finalement le pari est assez réussi. Ou est-ce qu'il y a aussi quelques caméras dont on sait que la Grande-Bretagne détient aussi le record quasiment mondial ?

## Faith Martin

Il n'y a pas de séparation physique entre les couloirs de bus et les parties dédiées aux voitures. La raison pour laquelle à Londres on ne va pas sur le couloir de bus c'est parce que l'amende est tellement lourde. Il y a des caméras partout à Londres et tout le monde est surveillé, notamment pour des infractions routières. C'est pour cela tout simplement que les couloirs de bus restent libres et dégagés.

## Caroline Tissier

Pour revenir sur cette question de respect de la fluidité ou des espaces libres sur l'espace public, des questions de potelets ou de stationnement. Je pense que c'est un mixte de questions comportementales mais il y a aussi quelque chose qui rentre en ligne de compte et qui est fondamentalement différent sur la condition des villes elles-mêmes et des parcelles et de l'occupation des parcelles entre la typologie anglo-saxonne et la typologie latine. Traditionnellement on rentrait son cheval et puis on rentre sa voiture dans son garage, sur son terrain dans les villes comme Londres ou dans les villes américaines qui sont de tradition anglo-saxonne et quand on voit dans les villes américaines qui étaient précédemment françaises, on voit tout de suite la différence où toutes les voitures ou tous les chevaux étaient dehors, devant. Alors c'est parce qu'on veut montrer sa richesse, sa voiture comme le font les Italiens, les Français et quelques autres. Est-ce que c'est aussi parce que les typologies de résidences, de maison, d'habitat ne sont pas du tout les mêmes, les typologies de rues, il y a aussi la *backstreet* dans la typologie anglo-saxonne qui



est faite pour ça, par rapport à la *frontstreet* où on accueille les gens à pied sur le perron. Je pense que c'est tout un mixe de choses, mais tout ça n'est pas inéluctable aujourd'hui. On est très empêtré dans les villes françaises et en effet, que ce soit Lyon, Paris, Marseille, Lille et beaucoup d'autres même au-delà de la frontière française avec ces potelets dont on ne se sort pas alors on trouve en Asie du sud-est des modèles de potelets qui sont souples donc on se dit on va s'en sortir comme ça. Je pense qu'à un moment les comportements ne sont pas inéluctables et j'aimerais bien qu'on ose un jour se séparer de ce réflexe immédiat de mettre des potelets sur nos aménagements et essayer de tester de nouvelles prises comportementales, de nouvelles civilités qui finalement vont beaucoup plus vite dans l'évolution des modes de vie et des comportements que ce que l'on pourrait croire.

## **Jean-Jacques Terrin**

Sur cette question de séparation piéton, etc, les potelets pour vous c'est un, je parle à Vienne, Amsterdam, les potelets c'est une référence pour vous ? Vous comprenez de quoi on parle ? Comme on parle des potelets depuis 10 minutes je me dis que c'est important que quelqu'un vous explique ce qu'est un potelet.

## **Ville d'Amsterdam**

Oui, nous avons des potelets en acier à Amsterdam donc et finalement on a laissé les services de maintenance qui allaient infliger des amendes, on a supprimé les potelets et on les a remplacés. Car les vélos étaient en train de heurter les piétons. Derrière les vélos, il y avait les voitures, les vélos allaient sur les trottoirs et eux ils heurtaient les piétons, il y a eu des accidents, donc on connaît bien le problème.

## **Ville de Vienne**

Oui je pense que c'est un problème tout à fait européen. À Vienne également on connaît ce problème et c'est toujours très difficile. C'est moche. Quand on les voit, certains potelets ne sont pas beaux du tout. À Paris, ils sont petits, à Vienne on n'accepterait pas des potelets aussi petits. Je pense que cela reflète qu'il y a un rapport de force dans la circulation. Cela permet de protéger les piétons, cela dit cela réduit également l'espace disponible pour les piétons car il faut accorder un espace de sécurité dans la construction de la rue. Grand débat donc.

## **Benjamin Panchout**

Je voulais poser une question à Londres sur l'approche en matière de finance publique. On voit bien que dans les projets que vous nous présentez dans un moment où vous testez des projets très « localisés » de partage de l'espace public. On sait que ce sont des projets qui en termes d'aménagement et notamment quand on veut faire des projets qualitatifs et attractifs coûtent souvent cher à la collectivité. Est-ce que vous intégrez cette contrainte financière dans une optique de mise en œuvre à plus grande échelle de ce type de projets (sans aller jusqu'à une généralisation) ? En effet, les coûts de ces projets peuvent être plus ou moins importants. On observe d'ailleurs qu'une stratégie globale qui n'implique pas nécessairement un réaménagement de l'ensemble de l'espace public mais au contraire

s'intéresse à l'espace public existant, pour le rendre plus modulable et partagé, permet d'avoir des résultats en terme d'évolution des modes de transport rapides et efficaces.

## **Faith Martin**

Effectivement nous évaluons ce que nous avons déjà mis en œuvre. Il faut tout d'abord que nous puissions nous rendre compte que ces projets marchent et vous avez raison, ces projets sont coûteux et voilà pourquoi nous devons choisir les meilleurs endroits où nous devrions mettre en œuvre l'espace partagé et chaque endroit est unique en son genre donc nous devons faire de la recherche, suivre, regarder les modèles et organiser des consultations avant de décider quel serait le meilleur endroit pour mettre en œuvre tel ou tel projet. Donc il faut retrouver les meilleurs endroits où nous pouvons être sûr que les projets pourraient effectivement marcher. Et pour cela nous avons besoin de modéliser la circulation pour pouvoir ensuite prendre les décisions qui s'imposent.

## **Ville de Vienne**

A Vienne, nous étudions également cette idée mais jusqu'à maintenant nous avons hésité parce qu'il faut tout d'abord savoir de combien de piétons nous parlons, parce que c'est selon le nombre de piétons que nous devons décider de mettre en œuvre tel ou tel projet parce que si nous n'avons pas suffisamment de piétons, le projet ne pourrait pas marcher et à l'extérieur de la ville ou autour de la ville, cela ne pourrait pas fonctionner à mon avis. Ensuite il faudrait faire un réseau parce que nous devons attirer l'attention des conducteurs et d'un autre côté il y a un aspect psychologique : quelle est la distance, quel est le parcours pendant lequel le chauffeur pourrait faire attention à l'espace partagé, à condition de connaître le projet ? Nous avons discuté avec des Hollandais, avec des Allemands et tout le monde est d'accord pour dire qu'il faut tout d'abord négocier, c'est important de discuter de ces projets avec tout le monde, mais à grande échelle je ne pense pas que cela puisse réellement fonctionner.

## **Faith Martin**

A Londres, nous avons une idée par exemple si nous retirons le mobilier et si nous retirons les barrières par exemple, alors nous éduquons les conducteurs, nous attirons l'attention des conducteurs en leur signalant que maintenant il faudra faire davantage attention. Il y a 30% de ces séparations qui ont été retirées. Il y a des endroits où il n'y en a pas du tout, auparavant il y en avait. Et nous avons vu qu'il y a un avantage à cela parce que les conducteurs vont se concentrer davantage sur la façon dont ils conduisent, dont ils contrôlent leur véhicule et nous allons après étude, décider quels sont les endroits où nous devons retirer ces barrières de séparation et quels sont les endroits où au contraire il faudrait les réinstaller.

## **Un participant**

J'avais une question un peu plus pragmatique, je dirai. Dans les mesures que vous avez mises en œuvre dans ces zones-là ou ailleurs, sur l'accompagnement des piétons en

matière de guidage en ville, plans, indications, systèmes d'accompagnement des piétons pour leur permettre de circuler aisément, trouver des itinéraires, etc. Est-ce que vous avez mis en oeuvre des dispositifs et si oui de quelle nature ?

## **Faith Martin**

Est-ce que vous parlez de l'évaluation en fin de compte, vous voulez dire comment nous avons évalué ces itinéraires par la suite ?

## **Un participant**

Je parlais simplement de la manière dont les piétons trouvaient leur chemin en ville et comment ils étaient guidés, accompagnés dans leur promenade pour trouver les itinéraires, chercher des endroits, etc. toute cette politique de jalonnement qui à Paris mobilise pas mal de panneaux, de plans...

## **Faith Martin**

J'ai parlé d'un système que nous avons utilisé à Londres. Par exemple à Exhibition Road parce que nous avons voulu aider les piétons à trouver leur chemin, parce qu'il y a des bâtiments spéciaux, connus de tous qui sont indiqués et dans ce cas-là il ne s'agit pas d'une sorte de compas que nous leur donnons, mais par exemple nous essayons de voir comment ils feraient pour trouver tel ou tel bâtiment public. En fait ils vont marcher pendant 5 minutes, pendant 15 minutes, la limite est de 15 minutes, pour retrouver ces monuments ou ces bâtiments importants.

## **Un participant**

C'est un peu drôle lorsque nous parlons d'espace partagé comme étant une solution très chère parce qu'en fait il s'agit de rues nues dont vous avez retiré tous les équipements qui eux étaient chers. Donc maintenir des rues nues est beaucoup moins coûteux que de maintenir les rues avec les équipements, avec les mobiliers, et ainsi de suite. Donc on ne crée pas des rues ou des environnements de toutes pièces.

## **Jean-Jacques Terrin**

Dans la présentation de Paris qui a été faite tout à l'heure, très courageusement il a été dit que certaines opérations engendraient des accidents qui d'ailleurs étaient assez bien chiffrés. Est-ce que vous avez une analyse du même type dans vos expériences parisiennes ? Est-ce que vous pourrez nous en faire un peu état ? Et notamment dans l'expérience que vous nous avez présentée ce matin de circulation de vélo à contre-sens, est-ce qu'il y a un retour sur une éventuelle dangerosité de ce... ? J'aurais une deuxième question à Paris, dont vous n'avez pas parlé ce matin c'était l'accessibilité handicapé et la stratégie que vous avez par rapport à ce sujet ?

## **Ville de Paris**

Sur tous les aménagements qui sont sur Paris il y a bien évidemment un suivi. Pas simplement sur la sécurité. Je pense en particulier au tramway où il y a un suivi socio-économique, urbanistique sur la qualité des espaces, sur les évolutions d'usage dans l'espace. Plus particulièrement sur la question de la sécurité, il y a des aménagements qui peuvent être un raté sur ce plan, il y en a à Paris, c'est clair. Il y a des aménagements qui ont été réalisés sans doute de façon complexe, difficiles à lire, où les usagers ont du mal à se repérer dans l'espace et d'ailleurs je pense à la photo que je vous montrais tout à l'heure de ces contresens pour les bus typiquement, c'est ce genre de situations qui surprend les usagers et sur lesquels d'une certaine façon on trouve des accidents qu'on avait imaginé. Parfois c'est plus grave que ce qu'on avait imaginé. C'est toujours un compromis l'aménagement, c'est-à-dire qu'on sait qu'on résout un problème, mais on sait qu'à un moment il pourra y avoir des perdants et c'est tout l'équilibre entre les gagnants et les perdants qu'il faut construire. Alors il y a aussi des aménagements qui fonctionnent très bien. Sur le tramway parisien l'accidentologie a diminué de 50%, de moitié parce que les usages sont bien conformes à l'aménagement parce que les espaces sont bien perçus par les différents usagers et de fait finalement chacun est à sa place, il n'y a pas besoin de potelets pour que ça fonctionne, on n'a pas besoin de mettre des éléments correctifs pour que cela fonctionne. Tous ces suivis évidemment ont pour objectif d'anticiper sur les aménagements futurs, c'est-à-dire que la connaissance, l'expérimentation permettent effectivement en permanence de faire des progrès.

## **Didier Couval**

Il y a déjà eu tout un programme un peu générique depuis 2002 de mesures un peu systématiques pour traiter l'ensemble de l'espace public c'est-à-dire qu'on ne s'est pas concentré sur des lieux précis mais des mesures duplicables et répétées systématiquement avec le traitement des carrefours, des choses qui permettent l'accessibilité aux trottoirs, des abaissements de trottoir, des traitements d'équipement des feux en modules sonores même si on sait qu'il y a des limites technologiques sur ce domaine là très importantes, d'ailleurs ce serait très intéressant d'échanger avec les autres villes présentes ici sur ces aspects là. Après il y a aussi des aménagements qui, on va dire, ne sont pas spécifiquement identifiés pour l'accessibilité mais qui viennent contribuer à l'aménagement de zone de trafic limitée ou pacifiée par exemple comme les zones 30, je pense aux traversées à niveau, les plateaux ou les traversées sur un seul niveau entre trottoir et chaussée qui permettent de casser la vitesse des véhicules mais aussi d'apporter un élément d'accessibilité intéressant. Donc c'est effectivement plus coûteux peut être que de faire un simple aménagement de trottoir, mais ça vient remplir plusieurs rôles à la fois donc il y a un peu des démarches on va dire qui se sont convergées dans les démarches de développement des zones 30 à Paris par exemple et les traitements plus ponctuels et à la fois généralisés des traitements proprement dit des carrefours.

# PARIS, LES BERGES DE SEINE

---

## Francis Rol-Tanguy

L'APUR, l'atelier parisien d'urbanisme, est une agence d'urbanisme au sens français du terme qui a un statut associatif et un conseil d'administration composé essentiellement de l'Etat, de la Région et de la Ville de Paris, qui en est le premier financeur.

D'abord une situation un peu générale du projet pour rappeler que sur les berges de la Seine, en termes de linéaire, si plus de 10 km sont accessibles aux piétons, 4,3 km rive droite et rive gauche restent aujourd'hui, au cœur de Paris, inaccessibles de par leur dévolution à la circulation automobile. Et c'est là-dessus que le maire de Paris a souhaité que l'on travaille.

On voit les images de la rive droite où la voie express est sans feu de porte à porte sur l'ensemble de la traversée de Paris d'Ouest en Est. L'idée est de transformer cette autoroute urbaine en un boulevard parisien en y mettant des traversées piétonnes et en y incluant des pistes cyclables nécessaires là où elles n'existent pas encore. Ici sur ce visuel, vous voyez l'avenue de New York transformée. La deuxième traversée très symbolique lie le jardin des Tuileries rive droite au musée d'Orsay rive gauche qui sont reliés aujourd'hui par une passerelle piétonne sur la Seine puis par un passage souterrain sous le quai des Tuileries. L'idée est là aussi d'y mettre une traversée piétonne permettant de passer à niveau sur le quai, du jardin des Tuileries au musée d'Orsay ou inversement. Au-delà, on retrouve les voies sur berge sur la rive droite, du pont Neuf au bassin de l'Arsenal. L'idée est là aussi de créer des traversées piétonnes puisque vous voyez sur la photo qu'il existe, par rapport aux voies de circulation des surlargeurs, aujourd'hui inaccessibles. En traitant ces surlargeurs, on peut créer une promenade au bord de l'eau accessible par des traversées qui peut être agrémentée par l'accostage de « barges à thème ». Les images présentent ici par exemple une barge pour différents sports pour des jeunes enfants ou bien là près du pont Marie des lieux de détente. On peut également envisager des nouvelles escales pour des bateaux de transport de passagers. Un peu plus loin, toujours sur cette rive droite, le long de cette nouvelle promenade, on a cette ancienne maison des services de gestion de la Seine aujourd'hui inoccupée qu'on peut naturellement penser transformer en un café restaurant.

Ainsi, on aura recréé un linéaire de berge accessible aux piétons d'un peu plus d'un kilomètre au droit du fleuve face à l'île Saint Louis.

En termes de circulation, il est sûr que ceci a un effet mais il me semble que cet effet est tout à fait acceptable puisque les études de modélisation du trafic montrent que là où on met 31 minutes pour traverser Paris sur la rive droite, on en mettra 37 par ce système de feux et on aura en plus une meilleure capacité de régulation du flux automobile grâce aux feux.

Sur la rive gauche, la problématique à laquelle on était confronté était différente. En effet, la voie express n'a jamais été réalisée en totalité sur la rive gauche. Les projets ont été faits dans les années 60-70 mais ont reçu un coup d'arrêt en 1974 et donc il n'y a qu'une partie de ces voies sur berge longue de 2,3 km qui a été réalisée entre le musée d'Orsay et le musée du quai Branly (musée des Arts Premiers). Naturellement, la voie sur berge de la rive gauche ne supporte pas du tout le même trafic que la voie sur berge de la rive droite. En

conséquence, l'idée est d'aller purement et simplement à la fermeture de la voie sur berges et à la récupération de ces 4,5 hectares au bénéfice de l'espace public. Alors comment le traiter ?

L'esprit du projet qui nous a inspiré et pour lesquels vous voyez quelques images, est effectivement aussi issu d'une commande politique qui était celle du maire de se dire qu'il fallait que dans les jours qui suivaient la fermeture au trafic automobile, une semaine, deux semaines, on puisse immédiatement rendre cet espace aux parisiens en ayant aménagé des installations légères, réversibles, semi pérennes.

Nous avons travaillé autour de trois thèmes : la nature, le sport et la culture.

Sur cette image près du pont de l'Alma, vous voyez cette nouvelle promenade intégrant l'amarrage d'une barge consacrée à la nature.

Ici, sur le port du Gros Caillou les berges font 35m de large ce qui permet d'installer des activités sportives de plein air, par exemple, un skate parc, un terrain de tennis ou de volley, et puis peut-être des petits espaces consacrés à la détente voir au travail équipés en wi-fi.

Aussi, nous avons cherché à créer des espaces de destinations pas seulement dans la journée mais aussi nocturnes. Ici, au pont Alexandre III, nous proposons de récupérer un tunnel routier pour le transformer demain en un lieu de nuit. Ce sont des choses qui sont totalement possibles. Comme les berges deviennent accessibles aux piétons, on peut aussi envisager de nouvelles escales et l'amarrage de quelques barges et bateaux.

Un peu plus loin, entre le pont Alexandre III et le pont de la Concorde, on a beaucoup de recul et donc une capacité à installer là aussi une dimension sportive. Comme c'est l'endroit où le chenal navigable est le plus large, on s'est interrogé à retrouver un autre contact avec l'eau en créant un archipel, des petites îles flottantes. On est en train de travailler avec des architectes navals à la création de pontons de ce type permettant effectivement une déambulation avec des usages...

Dernière séquence au port de Solférino, au droit du musée d'Orsay. Là c'est vrai qu'on s'est dit qu'il fallait qu'on trouve une dimension culturelle. La première dimension culturelle, c'est le splendide paysage que vous pouvez avoir quand vous êtes sur cet emmarchement situé dans le prolongement du parvis de ce musée d'Orsay, à savoir que vous embrassez du Louvre jusqu'au Grand Palais. Et puis aussi l'idée que ces gradins qui peuvent permettre d'admirer le paysage peuvent quelques fois par an devenir finalement les lieux d'une scène un peu magique aussi bien pour du cinéma en plein air que pour des concerts, des spectacles de danse.... Et c'est ce qu'on a voulu montrer par cette image de conclusion en se servant de ce lieu très constitué comme une scène, non pas une Seine au sens du fleuve, mais une scène au sens scène de théâtre, de concert, de cinéma.

Voilà rapidement présenté au travers de ce diaporama ce qu'est le projet. Je sais qu'à priori vos invités étrangers se sont vus remettre le petit ouvrage que l'APUR vient de publier qui est naturellement plus explicite à la fois sur ce qu'on a prévu et puis sur ce qui est la démarche de projet qui est derrière. Naturellement, pour l'APUR, c'est effectivement ce qui nous intéresse, je dirai d'essayer là dans ce lieu fortement constitué, d'innover par rapport aux démarches habituelles d'élaboration de projet sur l'espace public avec concours d'architectes, de longs temps de travaux, et une livraison d'un aménagement « finalisé »... On s'est dit qu'il y avait moyen de rentrer dans ce dossier là autrement du fait de la puissance du site même. Toutes ces berges sont classées au patrimoine mondial de l'UNESCO. L'idée est d'y rentrer par un vrai dialogue sur les usages avec les parisiens ou les habitants de la métropole en mettant des choses qui puissent donner à réfléchir, donner naturellement à pratiquer ce lieu mais qui soit en même temps totalement réversible à ce stade et qu'on puisse avoir un dialogue en vrai grandeur sur comment faire place aux usages nouveaux sur ce lieu historique.

En termes d'échéances, il faut savoir que sur ce sujet-là, le pouvoir du maire de Paris n'est pas total. En matière de circulation automobile, en réalité il est partagé puisque c'est le préfet de police qui peut donner ou pas son accord à la fermeture à la circulation automobile des voies sur berge. Je pense que le dialogue qui est engagé se conclura d'ici la fin de l'année. Est-ce qu'il se conclura totalement positivement ? Je pense qu'il ne peut pas se conclure négativement. Je ne dis pas ça simplement par rapport aux questions de rapport de force politique mais tout simplement parce que les débats engagés avec la préfecture de police aujourd'hui montrent bien quelle est la zone des interrogations en termes de circulation et que cette zone est naturellement une zone qui n'invalide pas l'ensemble des projets. *Grosso modo* il y a accord sur ce que l'on peut faire sur la rive droite. Il y a un débat sur une partie de la rive gauche. Ceci sera éclairé à l'automne. Nous discutons également avec Ports de Paris et Voies Navigable de France, des partenaires incontournables du projet.

La ville de Paris déroule les procédures et une concertation institutionnelle importante s'engage durant cet automne. L'idée est que la voie sur berge rive gauche, aujourd'hui dédiée à la circulation automobile puisse être fermée à la circulation automobile disons le 15 juin 2012 et ouverte à tous ceux qui voudraient pratiquer ces berges dans les 8 ou 15 jours qui suivent. Les images que je vous ai montrées sont des études préalables. Pour qu'elles puissent se transformer en réalité à l'été 2012, il y aura certainement une marge d'écart, des adaptations à réaliser, et si je compte à partir du jour d'aujourd'hui, en moins de 2 ans.

# LAUSANNE

---

## Marco Ribeiro

Bonjour à tous, je m'appelle Marco Ribeiro, je suis responsable des espaces publics, au sein du service d'urbanisme de la ville de Lausanne et je vous présente cette ville tout d'abord avec cette image qui montre déjà la spécificité de Lausanne au niveau du relief. On peut voir que c'est une ville en pente. On passe du lac jusqu'au nord de la ville en quelques 800 mètres. Pourquoi la ville en intensité ? Parce que c'est une ville petite, moyenne à l'échelle de la Suisse, qui est suréquipée, il y a notamment un grand centre de recherche, l'EPFL, il y a aussi des infrastructures très importantes comme le métro, pour une ville de cette taille, et aussi le siège du comité olympique international, pour citer quelques exemples. Le relief aussi amène cette notion d'intensité et une autre que j'ai découvert plus récemment : L'Intensité... ça veut dire la tension, *intendere* en latin, ce qui amène un concept d'entendre. Il fait référence à la volonté de Lausanne de faire comprendre ses espaces, l'importance donnée au fait que l'utilisateur puisse comprendre où il se situe et où il habite, l'identité urbaine. Le fait d'être suréquipée, de disposer d'un relief complexe et de donner une dimension sensible à l'espace urbain, apporte les trois significations de cette intensité qui justifie le fait que la ville de Lausanne est une ville d'intensité. Une diapo juste pour vous montrer la taille de la ville, de son échelle, pour vous montrer sa situation au centre de l'Europe, c'est important de dire qu'on est au centre de l'Europe. Elle se situe entre Genève et Berne, la capitale de la Suisse et le lac Léman, c'est une région où il y a beaucoup de pression immobilière. L'attractivité de cette région est très importante. Ici on voit déjà quelques éléments du relief. C'est une ville où le relief est très complexe, ce n'est pas seulement en pente, il y a beaucoup de vallées, et on va voir cela plus en détail.

Ceci est la table des matières de la présentation. Je ferai une petite introduction. Après un petit état des lieux de cette ville, je parlerai des stratégies de la ville de Lausanne, de celles qui ont déjà été mises en place, et des stratégies prospectives. Et j'essaierai de conclure avec quelques pistes de réflexion qui ont été réveillées au sein des services grâce à ce séminaire.

Donc, l'état des lieux : « Les concepts d'accessibilité en ville, comme élément de partage de l'espace public ». On a vu hier que Londres part du principe que ce sont les zones de partage qui déterminent certains éléments de partage de l'espace public. Chez nous c'est plutôt la hiérarchie du réseau routier qui va déterminer le partage de cet espace public. Après je parlerai des stratégies territoriales mises en place. Donc premièrement tous les outils de planification, ensuite les axes forts qui ont déjà été mis en place, les axes forts des transports publics qui sont déterminants pour la qualité d'intermodalité donnée au piéton et enfin je parlerai des stratégies territoriales prospectives. Il s'agit de la deuxième génération des axes forts de transports publics.

État des lieux : « le cadre politique de l'agglomération lausannoise », j'ai pensé que c'était important de montrer comment fonctionne la Suisse. Il s'agit d'une confédération avec 26 cantons et très récemment, en 2001, une politique d'agglomération a été mise en place. Dans le cas de Lausanne, nous avons 70 communes qui forment l'agglomération lausannoise. C'est important de le dire parce que si on peut faire des axes de transport public et métamorphoser la ville, c'est grâce à cette politique d'agglomération. On le voit à peine ici, mais il y a tout un programme d'aide financière de la part de la confédération qui exige que les communes, pour recevoir de l'aide financière, se mettent dans une logique d'agglomération. Donc une partie du financement a déjà été libéré et nous sommes en train de faire des projets pour obtenir le reste de l'aide financière. Ce tableau montre le



classement de la ville de Lausanne, donc, la confédération, pour aider de manière conséquente les agglomérations, demande la formalisation des projets et les projets sont jugés par rapport au coût/bénéfice. Ici on voit que Lausanne a obtenu 40% d'aide financière de la part de la confédération.

Maintenant, un peu d'approche géographique. Les lignes continues en noire représentent les voies de communication de Lausanne. On voit les lignes pointillées qui marquent le relief et on voit le sommet de la moraine, là et après on a des petits talus qui complexifient le relief de cette ville. On voit aussi que le relief de cette ville joue un rôle plus important au niveau de l'échelle du piéton qu'au niveau macro topographique. Pour les voitures, ça ne signifie pas beaucoup, mais pour les piétons il y a des conséquences importantes d'avoir ce relief complexe. Les espaces publics de mobilité. C'est une ville assez bouleversante au niveau de la perspective. Les rues sont suspendues, les immeubles s'enterrent, les toitures sont au rez-de-chaussée. C'est assez différent d'une ville avec un relief simple. Il n'y a pas une centralité qui s'exprime de manière très forte, c'est plutôt un réseau d'espaces publics.

« La route de contournement, en passant par une zone 30, une zone de rencontre, la petite ceinture » qui va protéger le centre ville et la problématique d'extension du réseau piéton. La route de contournement, c'est la manière stratégique que l'on a trouvé pour contourner toute l'agglomération de Lausanne, ici en noir, on voit la ligne CFF, donc le réseau de rails et après en rouge c'est la route de contournement qui protège toute l'agglomération du trafic intense national et régional. « En passant par la zone 30 » ça veut dire que la hiérarchie du réseau routier est la toile de fond pour structurer le territoire lausannois. Là on ne voit que la ville, pas l'agglomération encore. C'est cette hiérarchie de réseau qui va libérer des zones 30, elles sont en orange, en rouge ce sont les zones de rencontre, les zones 20. Ici toute une zone piétonne au centre de Lausanne. La structure du réseau routier va déterminer la qualité et la tranquillisation des quartiers. Le centre ville est aussi protégé, c'est notre petit canard, c'est la petite ceinture qui va protéger le centre ville. Il va pouvoir dégager toute une zone piétonne, déjà assez conséquente actuellement, mais que l'on prétend augmenter. Juste pour reprendre, le petit canard qui est là, la zone piétonne en jaune et toute la partie avec une plage plus transparente c'est l'extension que l'on souhaite faire avec l'aide de l'arrivée des axes forts de transports publics et quelques mesures d'accompagnement.

La stratégie qui existe déjà et celle qui est en prospective.

Maintenant je parle des « stratégies territoriales mises en place ». Tout d'abord je parlerai des outils de planification, c'est-à-dire du plan directeur, etc. des espaces publics et ensuite des axes de transport publics qui vont donner aux piétons lausannois l'accès aux différentes ambiances urbaines et leur permettre de devenir vraiment un élément intermodal.

Une petite présentation des outils de planification. Le plan directeur, la charte des espaces publics, l'agenda 21 et les projets d'agglomération qui viennent un peu plus tard et qui sont déterminés de la manière suivante : le plan directeur est très important pour Lausanne parce qu'il structure le territoire avec comme toile de fond le réseau routier mais en même temps il met en avant les piétons par rapport aux autres modes. Il date de 1985. A cette époque on essayait de faire prendre conscience aux lausannois que la ville était praticable à pied, donc une carte qui montre les différents temps de parcours entre les différents points de la ville a été établie. C'est la première fois qu'on a mis en évidence pour les lausannois la possibilité de pratiquer la ville à pied. Après, quelques années plus tard, en 2000, on a établi une charte des espaces publics parce qu'il y avait un conflit d'usage entre l'usage régional, soit les flux et l'inquiétude des communes qui composaient l'agglomération et représentaient le traitement local. Ensuite, la charte, proposait de ne pas faire comme c'était avant « quoi faire », mais elle préconisait « comment faire ». C'est-à-dire qu'on ne va pas seulement appliquer les normes, mais on va impliquer les acteurs et les contextes. C'était donc un moment très important pour tranquilliser les discussions entre les communes et les

impératifs régionaux liés au flux. L'agenda 21 est tout récent. Beaucoup d'innovations en sont sorties parce que cet agenda 21 a une proximité avec les quartiers et, ce qui est très important et je pense qu'un des éléments le plus intéressant est le programme « pédibus ». C'est une manière de sécuriser les trajets des enfants jusqu'à l'école, en plus de sécuriser les enfants, il crée des liens sociaux entre les habitants du quartier et surtout il évite les déplacements automobiles, les stationnements en double file et les situations difficiles à l'heure de pointe. Aujourd'hui, Lausanne compte 15 lignes de pédibus. Une grande partie des écoles disposent de ces lignes et on a presque 8km de lignes de pédibus. Cela est un des éléments qui a surgi de cet agenda 21. Après, les projets d'agglomération sont encore plus récents. Ces projets obtiennent l'aide de la confédération selon des critères de qualité et de durabilité du développement proposé. Ils sont importants aussi pour bien accueillir, en 2020, 70.000 nouveaux habitants et 50.000 nouveaux emplois. Donc, si je fais référence de nouveau à l'attractivité de l'arc Lémanique, les projets d'agglomération sont très importants pour l'accueil de cette nouvelle densité à Lausanne. Aujourd'hui cette région compte 310.000 habitants et 180.000 emplois et il va y avoir une augmentation assez conséquente. La structure du réseau et la hiérarchie du réseau routier qui structurait la ville de Lausanne va être élargie à toute l'agglomération, donc dans la même logique qui a permis de dégager des zones où on tranquillisait les quartiers, toute l'agglomération va passer à cette logique-là. Et là, la hiérarchie du réseau va permettre de classer certaines voies. Il y a un réseau principal d'agglomération où on va favoriser les flux, le réseau principal urbain avec des flux moins importants, jusqu'à des réseaux qu'on appelle réseaux de desserte, qui vont permettre la desserte fine des quartiers et la création ou l'augmentation des zones 30, des zones de rencontre et pourquoi pas sur l'exemple de Londres, des zones de partage. En parlant des outils de planification : Comment on utilise ces outils dans la pratique quotidienne ? C'est selon ce schéma-là. On a à l'origine la demande qui vient : soit de la part de la municipalité, soit du conseil, des habitants, soit de projets d'agglomération qui posent des questions au niveau des espaces publics. Ces éléments-là sont traités par le bureau des espaces publics duquel je fais partie en tant que représentant du service d'urbanisme, mais sont aussi présents le service des parcs et promenades et le service d'architecture, la police, le service des routes et mobilité. Nous nous réunissons chaque jeudi après-midi pour discuter des projets en cours, et après, selon l'importance de ces projets, on va créer des groupes d'espaces publics, avec l'implication des acteurs concernés. Soit on développe les projets avec les ressources internes, soit on mandate des bureaux externes, selon la taille et les conséquences du projet. Pour avoir une décision concernant l'applicabilité de ces projets, il y a une commission des espaces publics. Là, on va juger la pertinence du projet, les variantes qui ont été évaluées. Ensuite, la variante choisie passe à la municipalité qui valide le processus de projet et après, le projet passe par une procédure de mise en enquête, il est donc publié. Ensuite de quoi, le conseil communal vote le crédit et finalement on passe à la réalisation.

Un exemple de réalisation : c'est un peu la fierté des lausannois, le métro M2 qui lie le lac à la ville, mais auparavant il y avait déjà un métro, le M1, qui lie le centre ville à l'EPFL, l'école de Polytechnique fédérale de Lausanne, c'est un centre de recherche assez important qui donne aussi beaucoup d'attractivité à la ville. Et aussi le réseau de RER et là on a le réseau du rail, qui est aussi un système de transport très efficace en Suisse. Le grand atout du métro M2, c'est que si avant le métro M1 permettait les déplacements dans un relief plus facile, horizontal, le M2 permet de franchir un relief beaucoup plus complexe et l'accès à différentes ambiances urbaines. Lausanne est assez contrastée au niveau des ambiances. Juste pour donner un exemple, le bord du lac est un lieu de détente, les piétons peuvent s'y rendre en 15 minutes depuis le centre ville, dans des ambiances complètement différenciée. On voit ici encore l'exécution des travaux pour le métro M2. Il s'arrête là, le métro, et après il y a tout cet espace de détente offert aux piétons qui peuvent accéder de manière très facile.

Après, on a une ambiance plutôt urbaine, c'est le centre ville avec ces aspects médiévaux qui composent cette ville, qui est aussi accessible par le métro M2 et que l'on voit ici encore en construction. Au nord de la ville, on a une ambiance plutôt de forêt et où il y a des *park and ride*, ce sont des parkings relais qui permettent aux habitants de l'agglomération de venir en voiture et de laisser leur voiture pour utiliser le métro M2, donc des transports publics très performants pour accéder au centre ville. Cela nous permet, en plus de l'existence de la route de contournement, d'éviter l'accès des voitures en ville avec un système de *park and ride*, afin d'accéder aux différentes ambiances qu'on trouve à Lausanne.

Un autre effet du métro M2 sur la ville, c'est la requalification des espaces à une échelle très importante. On voit ici le quartier du Flon. Là, on a la petite ceinture en forme de petit canard. Ici c'était un quartier un peu marginal on va dire, avec des occupations alternatives, beaucoup d'usage au niveau de l'expression artistique. En même temps que c'était un quartier marginal, il y avait une vraie ambiance culturelle, mais avec des aspects, des espaces publics, on verra plus tard, qui n'étaient pas idéaux. Et voici un projet qui avait été conçu pour rénover ce quartier. Le quartier du Flon est donc une vallée. On voit ici le Flon, c'est la rivière qui a été couverte, et l'idée était de lier les deux bords avec des ponts. Les Lausannois n'ont pas accepté ce projet parce que ça n'allait pas dans l'esprit du quartier. Ils pensaient que ça mettrait le quartier en bas et qu'il perdrait un peu de son ambiance culturelle. Finalement, bien des années plus tard, en 2008, on a réalisé un des ponts qui étaient prévus. Donc là, c'est la station du M2 qui travaille en synergie avec la rénovation du Flon qui n'est pas venue avec un concours d'architecture comme ça se fait normalement, mais plutôt avec une concertation avec les habitants autour d'un projet dans le cadre d'un PPA, c'est un Plan Partiel d'Affectation, qui a maintenu le caractère culturel du quartier. Voilà ce qu'était le Flon avant, presque un dépôt de voitures. Là les années 70-80. On voit ici quelques affectations un peu alternatives et des manifestations un peu marginales. Et après, avec l'arrivée du métro M2 et avec le plan partiel d'affectation, on a pu faire du Flon un lieu plus agréable tout en maintenant un caractère de quartier « artistique ». Les manifestations artistiques se font aujourd'hui dans des vitrines qui se trouvent sur l'espace public. Je travaille dans ce bâtiment qui est là derrière. J'ai 5 minutes de parcours, dans ce quartier, pour aller au travail et je ne compte pas mon parcours parce que c'est tellement agréable, tellement diversifié, qu'à chaque fois, il y a de nouvelles manifestations. C'est une promenade plutôt qu'un déplacement. Voilà un autre exemple de l'arrivée de transport public qui va permettre la rénovation de l'espace public, c'est la place de la Sallaz. On voit sur cette photo que c'était une voie routière. D'une place, elle n'a que le nom, c'était une voie avec beaucoup de trafic. Et avec des mesures d'accompagnement, soit le métro M2 et la route de contournement, un espace pour les piétons pourra être créé. Ce n'est pas si simple, parce qu'il faut accéder à cette zone excentrée où on doit maintenir les transports publics en surface. Et la question est : Est-ce qu'on arrive à faire cohabiter habitants et transports publics ? À Lausanne pour prendre ce type de décision, il faut que l'on regarde si ça marche ailleurs... et on a pu voir que dans le canton de Neuchâtel, il y avait déjà une place où les transports publics et les piétons cohabitaient de manière plutôt pacifique avec un conflit mesurable, et c'est cela que l'on prétend faire. Le processus a été bloqué pendant 5 ans et actuellement le projet est en train de se réaliser.

Maintenant je voulais vous parler de l'influence de l'événement sur les espaces publics. On voit ici le tracé du métro M2, qui lie le lac au nord de la ville. La municipalité a décidé du tracé pour mettre en valeur les déplacements en transports publics et à pied. On avait un souci : est-ce que le métro va bien répondre aux besoins ? Ou est-ce que les gens vont comprendre ce message ? Et en même temps qu'on faisait les travaux pour le M2, on a lancé un concours d'aménagement pour mettre en valeur, non seulement l'infrastructure, les déplacements et les flux, mais aussi l'usage intermodal autour de ces stations. Donc là, vous voyez la manifestation « Lausanne jardin ». C'est une manifestation cyclique, tous les 4 ans. Et on a couvert une partie de la tranchée du métro pour réaliser cette manifestation. La

question était : est-ce qu'on la laisse à ciel ouvert ou est-ce qu'on la couvre ? Le lauréat du concours a gagné avec la proposition de couverture de la tranchée, ce qui permet d'accéder du lac à la gare, soit en métro, soit à pied dans des espaces aux caractéristiques paysagères importantes, c'est-à-dire qu'on avait l'espace public et à côté les voisins avec les espaces privés et le lauréat du concours a proposé que visuellement ces espaces soient intégrés. Le public profite donc de l'espace privé au niveau visuel, mais les voisins du tracé profitent des espaces publics parce que c'est un espace plus dégagé et plus agréable. Une intervention qui a permis de rendre le regard sur le métro comme un élément de liaison à la place d'un élément de rupture de l'espace en surface. Les stations du métro M2 sont de vrais lieux d'intermodalité. On peut venir avec son vélo, prendre le métro et les transports en surface de l'autre côté. Et, chaque fois qu'il y a des manifestations, on utilise cette station pour passer des messages, introduire un peu d'art en ville.

Ce sont les stratégies qui ont été mises en place. Maintenant, je vais vous parler des stratégies territoriales prospectives. Tout d'abord, je vous présente le programme de législature qui s'appelle « Métamorphose » issu de cette prévision d'augmentation du nombre d'habitants et d'employés dans l'agglomération. Je vous rappelle qu'on doit recevoir environ 70.000 nouveaux habitants et 50.000 emplois. Ici la suite des axes forts qui sont aussi des composantes liées à ce programme Métamorphose. Le programme est divisé en 4 volets. Comme je vous ai dit, Lausanne accueille le siège du comité olympique international. Le volet 1 concerne les infrastructures sportives qui sont vieillissantes et c'est un peu contradictoire avec l'image d'une ville d'une telle importance au niveau du sport. Effectivement, les gens ne peuvent pas profiter d'infrastructures performantes. L'idée, c'est d'améliorer ces infrastructures sportives avec la création d'un nouveau stade, le deuxième volet est la création d'un éco-quartier pour aider à absorber cette augmentation de densité prévue à Lausanne et dans toute l'agglomération. Le troisième volet est l'amélioration de la mobilité qui est traduite par cette logique des axes forts qui vont structurer le territoire lausannois. C'est intéressant parce que jusqu'à présent Lausanne était structurée par un réseau routier de transport individuel et on passe à une logique de structure du territoire avec une logique de réseau de transports publics et on va voir que ça change de manière considérable la qualité des espaces publics. Et tout cela avec cette notion d'intensité dans le sens de faire comprendre la ville car tous les projets disposent d'une approche de démarche participative qui est la thématique du quatrième volet. Tout d'abord, qu'est-ce que veut dire améliorer les infrastructures routières et sportives ? Il s'agit de refaire un stade avec des caractéristiques plus sympathiques, d'améliorer tous ces secteurs qui ont des possibilités d'accueillir des activités sportives. le lancement d'un concours d'urbanisme est prévu à cette fin. Un éco-quartier est prévu au nord de la ville. Le métro M2 a ce tracé qui vient du sud vers le nord, le M1 fait le sens est-ouest. Et le futur M3 va établir une liaison entre la ville et le futur éco-quartier Plaines-du-Loup. Donc, on pense qu'on peut accueillir 2.000 nouveaux logements dans cet éco-quartier. L'amélioration de la mobilité est envisagée ainsi dans cette stratégie structurant le territoire avec des axes forts de transports publics. Ici, une image de synthèse du métro M3, qui va lier la gare de Lausanne à ce nouvel éco-quartier prévu. Et on voit ici des images des séances d'une démarche participative dans le cadre de la préparation du concours pour l'éco-quartier Plaines-du-Loup. La démarche participative était un élément important pour le lancement de ce concours. Les récits des habitants autour de cet éco-quartier étaient pris comme élément structurant pour les propositions des projets d'éco-quartier.

On passe ensuite aux stratégies des axes forts des transports publics. Juste pour vous rappeler un peu, voici l'image avec les liaisons qui structurent le territoire : le réseau ferroviaire, le réseau du métro M1. Celui qui monte depuis le lac jusqu'au nord de la ville c'est le métro M2 réalisé plus récemment. On a aussi le RER qui passe là.

L'année prochaine, on réalise un tramway qui vient depuis Renens, commune voisine, et qui va parcourir tout ce tracé-là. Il vient jusqu'au centre ville de Lausanne. A partir de la Place de l'Europe, on se pose la question : Comment accéder, en transports publics, au futur éco-

quartier qui se trouvera au nord de Lausanne ? Est-ce qu'on fait un tramway ? Cette possibilité est exprimée par le tracé en orange. Il s'agirait de parcourir le centre ville qui dispose d'un gabarit de ville médiévale. Comment insérer un tramway dans ce gabarit ? Si techniquement il est possible, est-ce qu'au niveau de la qualité des espaces publics on arrive à le requalifier de manière à répondre correctement aux besoins des piétons ? Ou une autre possibilité, la réalisation d'un autre métro, le M3, en souterrain. On pense que cela pourrait libérer de la place pour les piétons en surface. C'est la solution privilégiée par la municipalité. Je fais un petit zoom sur l'insertion de ces infrastructures. J'ai un tramway qui vient jusqu'au centre ville, qui va s'arrêter à la place de l'Europe qui se trouve ici. Et après c'est à partir de là qu'on ne sait pas encore si on va poursuivre avec un tramway ou avec un métro. Donc je reviens un peu au quartier du Flon dont on a déjà parlé. Le tramway va arriver ici. Cet image montre la composition du tissu urbain. Une autre question que l'on se pose concerne la possibilité de fermeture complète de cet axe pour les voitures qui transitent en ville (place St François). Est-ce qu'on peut aussi imaginer que cet axe fermé aux voitures pourrait disposer d'une cohabitation entre transports publics et piétons ? Voici quelques images d'un des axes de transports publics : De Renens jusqu'à la Place de l'Europe, on a déjà défini qu'on vient avec un tramway et après on se pose des questions au niveau de la technologie pour monter au nord. Cette variante prévoit que le tramway continue. Celle-ci est la station M2 existante. Une autre image avec l'espace dont on pourrait disposer avec l'arrivée du tramway. Ici, une autre variante qui propose le tracé du tramway autour de la place de l'Europe et après il part en souterrain pour desservir le nord, soit le futur éco-quartier. Cette image montre qu'il fait le tour de la place de l'Europe, il rentre dans un tunnel qui va accéder jusqu'au nord de la ville. Ici l'image qui montre la variante privilégié par la municipalité, le M3. Nous estimons qu'à la place de faire un tramway en surface occupant des espaces qui pourraient être destinés aux piétons, il faudrait enterrer complètement l'infrastructure et faire un troisième métro qui serait lié au métro M2 existant. Ce schéma donne un ordre de grandeur de la demande piétonne autour de la place de l'Europe. On voit ici le Grand-Pont. C'est le point de référence. Actuellement, on a une demande de 2 à 3.000 personnes par heure. Avec tous les changements et les nouveaux axes des transports publics, on va augmenter considérablement l'accessibilité piétonne et pour cela on devrait augmenter les trottoirs sur les ponts, mais surtout mettre plus d'ascenseurs, de 6 à 8 nouveaux ascenseurs pour permettre l'accessibilité entre les deux niveaux de cette place. Un autre exemple, c'est la place St François qui se situe à côté de la place de l'Europe qui se trouve ici, pour accéder à la place St François, on doit monter par là. La place St François va aussi être métamorphosée par l'implantation des axes forts. L'idée est de supprimer tout le trafic dans ce tronçon. Cela fait référence à la question d'hier : où on met le trafic reporté ? Parce qu'à chaque fois qu'on ferme une rue, on doit reporter le trafic... donc, ça ne sert à rien de résoudre le problème d'un lieu en le déplaçant ailleurs, c'est pour ça qu'on a imaginé un tunnel au-dessous de la place St François, entre l'avenue du Théâtre et l'avenue Jules Gonin, pour mettre toutes les voitures en souterrain et libérer toute cette place pour les piétons. Pas uniquement pour les piétons, mais pour les piétons et les transports publics en surface. On aura une image de mixité de l'espace qui sera un peu comme cela. C'est juste une image, le projet définitif demande encore qu'on se penche sur tous les aspects liés au trafic qui vont être très « normatifs » et nous, on va essayer de « régler » un peu les choses en considérant le contexte urbain. Voilà, cela est une question intéressante : Est-ce que cette qualité d'espace public est souhaitable, c'est-à-dire est-ce que la cohabitation des piétons et des transports publics, c'est vraiment une qualité admise dans l'espace public ? Ou est-ce qu'on devrait tout supprimer et ne laisser la place que pour les piétons ? Et après est-ce qu'on arrive à accéder aux commerces et aux différentes activités avec un accès piéton uniquement ? C'est toute la problématique du devenir de cette place observée dans ces images.

Un tout dernier exemple, c'est la place du Tunnel. Plus au nord de la ville. On voit qu'aujourd'hui encore, les voitures sont omniprésentes, ce n'est pas vraiment une place.

Hier on parlait des proportions de l'espace entre piétons et voiture, dans le cas de cette place on a 20% de l'espace consacré aux piétons, et 80% à la circulation et au stationnement. Les piétons ne peuvent pas disposer de leur place. On va lancer un concours de réaménagement de cette place avec l'objectif de la rendre plus conviviale pour le piéton. On pense que le métro M3, l'option de la municipalité, pourrait donner une plus grande possibilité de réaménager la place en maintenant juste deux axes d'accès, tandis que les tramways demandent aussi cet espace-là, consacré au site propre. Une possibilité est de faire un « trou » dans cet ensemble bâti pour pouvoir accéder avec un tramway. Et une autre possibilité encore pire du point de vue de l'impact urbanistique, serait d'accéder avec un tramway avec une trémie qui l'amènerait en surface. Pour nous, c'est exclu qu'on arrive à des conclusions d'aménager la place selon de tels contraintes spatiales. On pense que la qualité des espaces publics prime sur la « vitesse commerciale » qu'on va vendre aux usagers des transports publics. Le concours de la place du Tunnel va être organisé sur la base d'un mandat d'études parallèles où la maîtrise d'ouvrage va être représentée par un collège d'expert et où de bureaux d'études concurrents vont être invités. L'idée est de mandater deux spécialistes conseils externes. Un pour la mobilité, pour traiter tous les aspects liés à la circulation et un autre spécialiste en sociologie urbaine pour les aspects de gestion et usages de l'espace. Celui-là va jouer un rôle intéressant dans l'identification des besoins et usages avec l'ensemble des acteurs concernés, c'est-à-dire des commerçants, des associations, des habitants de la place du Tunnel... Malheureusement cette place est fréquentée par des marginaux et des SDF. On peut avoir une image que la Suisse n'a pas de SDF, mais sur cette place, on en trouve. C'est une situation difficile et on pense qu'avec ce système de concours, qui prévoit une approche socio-urbanistique, on va pouvoir intégrer les différents besoins et trouver une solution pas seulement au niveau de la forme et de l'aménagement, mais aussi au niveau de l'usage de l'espace de la place. Je pense que si on propose un aménagement, on peut aussi aider à résoudre des problèmes sociaux. Cette approche a bien été considérée au sein du service. On attend juste le choix de la variante des axes forts de transports publics soit le métro, soit le tramway pour lancer ce concours.

L'un des grands soucis aujourd'hui à Lausanne, c'est le rythme de la transformation urbaine qui est très intense. Nous devons être attentifs à la manière « normative » de concevoir l'espace public, c'est-à-dire l'application directe des normes au détriment de la « réglementation », cela veut dire que, à la place d'appliquer une norme sans se poser de questions, on pense qu'on doit régler les problèmes avec l'implication des acteurs concernés et la prise en considération du contexte urbain. C'est grâce à ce séminaire que j'ai pu découvrir des recherches élaborées sur la question de l'application de la norme et l'utilisation de la règle. Ces recherches ont eu une influence notamment sur le projet « Traits d'union » dans le cadre de l'événement « Lausanne jardin », projet qui a utilisé les infrastructures du métro M2 pour leur donner une autre utilité que celle du flux. On a vu que c'était le projet trait d'union qui a mis en valeur le métro, pas seulement pour les usagers des transports publics mais pour les piétons qui peuvent profiter des espaces créés en surface. L'approche qui a permis la création de ces espaces perméables pour le piéton est basée sur la thématique de la densité qui est définie par trois concepts : Les polarités, la mixité et l'intensité. A la place de raisonner en termes de centralité, nous avons raisonné en termes de polarité, c'est-à-dire ne pas investir tellement sur une centralité au détriment d'une périphérie, mais travailler de manière à ce que les deux pôles s'auto-équilibrent. C'est une vision qui privilégie plutôt la dimension spatiale. L'autre concept privilégie la dimension sociale de la notion de densité qui est une réalité de la ville de Lausanne, il s'agit donc de régler l'usage avec des interactions entre les habitants et les milieux construits, dans une optique de mixité. Un troisième concept pour traiter les espaces publics à Lausanne c'est l'intensité qui privilégie plutôt la dimension sensorielle, sensible... et qui permet d'intensifier les rapports entre les usagers et la ville et donner un sentiment d'urbanité pour les lausannois.

Merci pour votre attention.

## **Jean-Jacques Terrin**

Je pense qu'on va prendre un petit moment pour vous poser des tas de question. Puisque j'ai la parole, je vais vous en poser une. Vous avez parlé de conflit mesurable tout à l'heure qui est un terme intéressant à analyser. Est-ce que vous pouvez nous en dire plus sur ce que vous pouvez nous en dire plus sur ce que vous entendez par conflit mesurable ?

## **Marco Ribeiro**

C'était dans le cadre de la mixité de la place de la Sallaz? Oui. Alors, quand on a pensé qu'on pourrait faire de cette place un lieu de cohabitation entre transports publics et piétons, on a tout de suite imaginé qu'un piéton à côté d'un gros bahut comme les transports publics poserait problème, qu'on aurait des difficultés au niveau du partage de l'espace. On a alors cherché des exemples et on a trouvé dans le canton de Neuchâtel un exemple qui marche. Donc c'est mesurable pourquoi ? Il est mesurable parce qu'on peut quantifier la relation entre les piétons et l'espace partagé, soit combien de piétons on peut avoir dans un certain lieu et combien de piétons peuvent cohabiter avec une intensité déterminée de transports publics. Ça nous amène un peu à la logique des ingénieurs en transport. C'est un « conflit mesurable » parce qu'ils ont pu mesurer le nombre de piétons dans ce lieu, il serait donc compatible avec la fréquence de la desserte des transports publics. C'est une manière normative, en quelque sorte, de vouloir régler la cohabitation. Donc quelque chose qui est plutôt dans la dimension du sensible dont on a essayé de mesurer, de donner des chiffres, pour voir ce qu'on considère comme admissible. A Neuchâtel, l'exemple a été mesuré en prenant en compte la fréquentation de transports publics, le nombre d'usagers et on a adapté ces données à la réalité lausannoise et on a vu que c'était possible au niveau quantitatif.

## **Catherine Foret**

Je suis intéressée par ce que vous avez dit sur la conception d'une partie de cette politique à l'échelle de l'agglomération lausannoise. Est-ce que c'est le cas pour la définition de la charte des espaces publics ? Avez-vous effectivement conçu celle-ci en partenariat avec les communes alentour ? Est-ce que cela c'est traduit par des aménagements sur les territoires périphériques ? Et est-ce que vous avez une idée de l'impact sociologique de toute cette politique sur les territoires urbains non centraux et sur la vie sociale dans l'agglomération en général, au-delà de la ville centre ?

## **Marco Ribeiro**

Deux éléments d'abord, la charte des espaces publics et le projet d'agglomération. La charte des espaces public est un outil de planification qui a été développé en 1989 pour régler les problèmes entre la logique régional et les communes de l'agglomération, il n'y avait pas encore de projet d'agglomération à ce moment. Il y avait un conflit important entre usage des flux, usage régional de la voie, des espaces publics et la volonté de tranquilliser la circulation dans les communes, dans les quartiers des communes. Ça c'est un premier

élément. Le projet d'agglomération est beaucoup plus récent, il date de 2007, donc 10 ans après. Lui il va reprendre en quelque sorte les éléments conceptuels de cette charte pour dire désormais qu'on utilise bien sûr la structure et la hiérarchie du réseau routier, mais on fait très attention avec l'impact du trafic de manière à pouvoir tranquilliser les poches de lieux de vie.

## **Catherine Foret**

Cela veut dire que cette charte portait essentiellement sur la voirie et les questions de trafic ? Plus que sur l'aménagement d'espaces publics ?

## **Marco Ribeiro**

De manière structurelle sur la voirie, de manière plus concrète, sur la transformation de la rue en un lieu plus convivial. Il y a aussi une implication sur l'espace public parce que si on règle, si on donne de la place aux flux, on arrive à requalifier les espaces de détente, ... Voilà c'est cette image-là, prise de la charte des espaces publics. C'est un collage illustratif sur une œuvre d'art de De Chirico, ces collages montrent comment a évolué l'usage de la rue. On avait un espace qui était plutôt propre, avec l'arrivée de la voiture, on commence à mettre des signalétiques un peu partout pour régler l'usage jusqu'au moment où on crée tellement d'éléments qu'ils encombrant l'espace public. On pense que si on ne fait pas d'application systématique des normes routières qui génèrent toute cette signalétique, mais si on privilégie plutôt une réglementation, c'est-à-dire en considérant les contextes des localités et en impliquant les acteurs qui utilisent ces espaces publics, on pourrait revenir à des espaces qui sont plus semblables à des espaces de partage et de qualité qu'on avait avant l'omniprésence de la voiture.

## **Catherine Foret**

Donc, cela s'est traduit par des changements dans les espaces publics ...

## **Marco Ribeiro**

Sur l'espace public, mais là où le rôle de la charte a été le plus important, c'était sur la manière de traiter le processus de projet parce qu'avant c'était l'application de la norme directe. Les normes routières ont une importance qui peut s'imposer à l'idée réglementaire concernant la prise en considération du contexte et des acteurs concernés. Pourquoi c'est important de parler de normes ? Ce sont les normes qui assurent les planificateurs, c'est que dans le cas d'accidents ou en cas de litige, on va se référer à une norme pour donner tort ou raison à la prise de décision du technicien, donc c'est pour ça qu'ils sont très restrictifs. Suivre les normes c'est une sécurité au niveau de la décision. Et si on agit uniquement sur la base des normes, on va produire des espaces publics qui ne prennent pas en considération l'usager. Et c'est pour cela qu'on a fait une charte qui a été adoptée par le Conseil d'état. On met donc la norme au niveau de la règle. Cette manière de travailler et de régler est plus importante que la manière de normaliser la chose et c'est de cette manière qu'on a pu donner un peu plus de qualité aux espaces mais ce n'est pas encore acquis, on fait ça chaque jour, on doit chaque fois rappeler l'existence de la charte.



## **Syvia Zech**

C'est aussi une question sur l'agglomération. Vous avez dit que c'est l'idée d'avoir une même logique dans la ville et dans l'agglomération. C'est l'idée de la ville ou c'est déjà un peu l'idée de l'agglomération ? Comment va se procéder de transformer l'idée dans toute la région ? Les petites communes, comment ça va ?

## **Marco Ribeiro**

Ok, merci pour cette question, ça me permet de montrer une diapo que je ne pensais pas utiliser mais voilà l'opportunité. Là vous parlez de l'identité du territoire, donc comment passer la logique utilisée à Lausanne, soit les aménagements qui existent à Lausanne, comment les répandre au niveau de l'agglomération ?

## **Syvia Zech**

En général cette logique mais aussi la logique des espaces publics et les méthodes pour tranquilliser les quartiers par exemple.

## **Marco Ribeiro**

La méthode pour tranquilliser les quartiers est dépendante de la hiérarchie du réseau, celle qu'on a vue. Il y a des lieux où on peut faire des espaces publics pour l'utilisateur et des lieux où on décide de les faire pour les flux. Si c'est la commune ou c'est l'agglomération, déjà ? Je peux dire que c'est l'agglomération. Le canton pilote les études. La question de la norme est très présente. Le service d'urbanisme de la ville de Lausanne met toujours en évidence que ce ne sont pas les normes qui vont pouvoir donner une identité à toute l'agglomération et la qualité des espaces publics qu'on souhaite. Il faut toujours revenir sur la charte des espaces publics, c'est pour ça que je dis que ce n'est pas acquis. A la place d'utiliser la logique de la norme, on préconise l'utilisation de la logique de la règle. Donc, il y a toujours cette volonté de normaliser des choses et on dit que si on veut une identité pour toute l'agglomération, il faut plutôt impliquer les communes de manière plus spécifique.

## **Bruno Marzloff**

Vous avez évoqué à au moins trois reprises des arbitrages entre la surface et le sous-sol, d'une part sur le parcours du M2, puis sur le parcours du M3 (là, est-ce que le transport public est enterré ou est-ce qu'il est en surface ?). Vous l'avez évoqué également à propos de la place Saint-François, cette fois-ci à propos de la voiture : est-ce qu'on va enterrer la voiture ou est-ce qu'on va la mettre en surface ? Comment est-ce que vous instruisez ça et à partir de quoi imaginez-vous que puissent se faire les arbitrages ? Est-ce que ce que vous avez appelé "l'indicateur de conflit mesurable" est mis à contribution systématiquement ? Y a-t-il d'autres éléments qui permettent d'instruire cet arbitrage pour ceux qui l'auront décidé *in fine* ?

## **Marco Ribeiro**

Il y a deux éléments, encore, le premier est technique, qui se limite au moment où on passe, si je reviens à ma diapo, ça ce sont les processus de projet, donc il y a le niveau technique et le niveau politique. Cela nous montre qu'on peut influencer la décision, c'est jusqu'ici au niveau de la municipalité. Après, comme c'est un projet d'agglomération, il se complexifie un peu parce que les financements ne viennent pas seulement de la municipalité, donc la confédération contribue à 40%, les cantons ont une partie aussi et la municipalité l'autre. C'est-à-dire qu'il faut une concertation entre canton et communes, notamment pour les choix entre M3 et tramway. On a mandaté un bureau spécialisé dans l'aide à la décision qui a utilisé un système qui s'appelle Electre 3, un système qui permet l'entrée des données avec différents critères et, à la fin, il sort la variante la plus adaptée. Aujourd'hui on peut dire que techniquement le choix pour libérer l'espace en surface pour les piétons a été fait d'une manière technique. Après il y a les aspects politiques qui jouent un rôle important au niveau du choix.

## **Elisabeth Irschik**

J'ai une question qui ressemble à celle qui vient d'être posée. Vous avez parlé de l'analyse coût / bénéfice, et comment est-ce que vous évaluez les avantages ? Quels sont les critères de qualité ? comment est-ce que vous prenez en compte, vous avez parlé des normes de qualité à plusieurs reprises et donc je voulais savoir comment vous évaluez les choses après la mise en œuvre du projet ? Comment vous évaluez les choses, quelles sont les mesures qui sont prises ? Quels sont les systèmes d'évaluation ?

## **Marco Ribeiro**

C'est intéressant. Ça me permet de montrer une autre diapo que je n'avais pas montrée encore. Au niveau de l'évaluation, c'est la confédération qui évalue la pertinence coût/bénéfice du projet d'agglomération. Juste pour faire une petite précision, toutes les villes suisses souffriraient d'un problème de financement pour réaliser les réaménagements des espaces publics. Il y a une institution qui s'appelle l'union des villes suisses, à laquelle Lausanne participe de manière très active et qui, en quelque sorte, a sollicité de la confédération une préoccupation plus importante avec les villes. La réponse de la confédération a été « oui, mais on veut que vous vous organisiez en termes de logique d'agglomération ». Donc pourquoi logique d'agglomération ? Pour essayer de compacter l'espace urbanisé et ne pas faire de la métropolisation (éclatement de la ville), soit d'urbaniser là où ce n'est pas viable, pas souhaitable. Ça c'est un des critères d'évaluation, de faire la ville compacte, et ça me permet de vous montrer selon quels critères la confédération juge les projets : c'est l'amélioration de la qualité des systèmes de transport. Ça explique pourquoi on met tellement l'accent sur les axes forts de transport public, sur l'encouragement du développement urbain vers l'intérieur, c'est-à-dire vers l'urbanisation compacte, sur la réduction des atteintes à l'environnement et la consommation des ressources et sur l'augmentation de la sécurité du trafic. Dès qu'on touche ces quatre critères, une note, de -1 à 3 va être accordée selon la qualité du projet. Donc Lausanne par rapport à tous ces projets des axes forts de transports publics et tout ce qui suit pour le projet d'agglomération, a reçu la note 2, et là on a 0 parce que ce critère fait référence à l'évaluation des projets précédents. Comme on n'avait jamais fait auparavant des projets d'agglomération, le fonds n'existait pas encore, par contre pour la nouvelle génération

comme on a des projets qui ont déjà été réalisés, ces points vont venir dans cette colonne et on pense, on espère qu'on va augmenter notre note pour obtenir plus de financement. Actuellement, selon ces notes, basées sur ces critères, on se trouve dans ce point noir, cet axe concerne l'impact du projet, et celui-ci indique si les projets sont bien dimensionnés. S'ils sont surdimensionnés ils vont être moins bien notés, s'ils ne sont pas bien dimensionnés, ils vont recevoir une note moins importante. Dans ces deux axes qui composent les graphiques et selon les critères que la confédération a jugés, nous avons un cofinancement de l'ordre de 40%.

Il y avait un autre élément dans votre intervention...

## **Elisabeth Irschik**

Je voulais savoir si vous faites une évaluation des projets après la mise en œuvre, est-ce qu'il y a un suivi des projets ?

## **Marco Ribeiro**

Comme dans tous les produits de qualité, on espère pouvoir faire suivre un bilan. Pour des petites opérations, on le fait toujours. Par exemple pour l'aménagement d'une zone 30, on fait les aménagements et après une année, on fait un bilan. On récolte des indices d'accidentologie avant et, après une année, on va de nouveau mesurer, on va évaluer. S'il y a une réduction on juge qu'il était pertinent, que c'était bon. Si ce n'est pas le cas, on va arriver avec de nouveaux aménagements. Ça c'est le bilan pour une petite opération. Pour les grandes opérations, comme pour l'opération du métro M2, c'est tellement récent, c'était fin 2008, on n'a pas encore le recul nécessaire pour avoir un bilan, mais je pense que la confédération va pouvoir le faire. Dans la 2<sup>e</sup> colonne, je vous l'avais dit, si c'est un projet qui a bien répondu aux besoins, il va être bien classé. Par contre, un bilan qu'on peut avoir déjà, c'est l'aspect sensible du métro M2, il n'a pas besoin d'être jugé parce qu'il est complet et il répond vraiment aux besoins, ça se sent, les lausannois sont contents, vu le taux de fréquentation et les aspects d'intermodalité pris en considération. Ça c'est l'aspect plutôt sensible que l'aspect technique.

## **Jean-Pierre Charbonneau**

Bravo pour la présentation et bravo pour le travail. Ce sera encore plus un plaisir d'aller à Lausanne à voir ce qui y est fait. La présentation de la stratégie est très claire puis comment l'on passe de la stratégie aux actes. Mais on a toujours l'impression que l'on construit une stratégie puis qu'ensuite on passe à l'acte. En fait et l'analyse du tableau que vous exposez le montre, les choses se font ensemble : on réfléchit globalement et on continue à agir avec des projets en même temps. Pouvez-vous préciser ce point ? D'autre part, il faut rappeler qu'il y a 10 ans, quand on arrivait en Suisse ou en Belgique, il était courant d'entendre de la part des professionnels « là-bas on ne peut rien faire ! ». Or, quand on voit ce qui est produit en Suisse et en Belgique à présent, les capacités de réflexion et d'action sur les villes s'y sont transformées en 10 ans. Pouvez-vous également donner des précisions ? On voit aussi qu'à travers du projet du Flon, l'espace public n'est plus seulement l'espace devant la mairie ou devant l'église mais concerne des espaces très complexes dans lesquels il y a du piéton, de l'automobile, du transport, du symbolique, des gens. L'espace public prend une place de matériau essentiel de la ville. On peut en mesurer les flux quand auparavant nos

techniciens étaient très organisés pour les voitures mais pas pour les piétons (à part la RATP en France). On peut vérifier si cela va fonctionner ou non, on prend en compte les temporalités dans la journée, dans la semaine... On est sur le chemin d'une professionnalisation de ce travail.

Une dernière question sur un point très précis : vous avez opposé les normes aux règles. Or la différence entre elles n'est pas évidente. Derrière l'idée de règle, il y aurait une sorte d'accord tacite, commun sur l'usage d'un territoire ? Pouvez-vous préciser en indiquant également quelle place vous faites justement au projet qui n'obéit ni à des règles ni à des normes mais à l'analyse d'un contexte et la production d'une proposition liée à la situation dans laquelle il s'inscrit. Et induit forcément négociations, partages et non l'application de règles ou de normes généralisables.

## **Marco Ribeiro**

Concernant d'abord la stratégie, c'est vrai qu'on ne peut pas tout prévoir, c'est pour ça qu'on parle des limites de programmabilité, c'est que pendant des années, soit 40 ans, on essayait de modifier le caractère, de donner une nouvelle forme à ce quartier qui était un quartier très « cult » de Lausanne, mais occupé de manière très importante par des voitures.. On a pensé qu'on pourrait faire de ce quartier quelque chose de plus intéressant au niveau de l'espace public. Pendant 40 ans on a fait différents projets, on a lancé des concours... Celui qui était le plus proche de notre réalité c'est le projet de l'architecte Tschumi qui prévoyait la liaison de la vallée et on n'a pas pu le réaliser, l'objectif qui était de requalifier cet espace, il n'avait pas été attendu... Une première raison c'est que les lausannois ne voulaient pas que le caractère culturel, alternatif et artistique de ce quartier soit touché par une sorte de *gentrification*, et que le caractère local soit perdu. L'arrivée du métro va donner une impulsion aux nouvelles stratégies, c'est-à-dire qu'on arrête avec les projets, les concours, on fait un plan partiel d'affectation. Qu'est-ce que ça veut dire la différence entre les deux ? C'est qu'on part d'une logique, d'une stratégie figée sur la base d'un concours à une stratégie liée à un outil de planification qui est le plan partiel d'affectation qui, par le biais d'une mise à l'enquête, a pu recevoir le consentement des lausannois. C'est une stratégie qui a été possible grâce à la planification du métro M2 qui dessert et qui donne de l'intensité à ce quartier. Ça c'est pour les questions de stratégie, les limites de l'idée de stratégie. Vous pouvez me rappeler le deuxième point ?

## **Jean-Pierre Charbonneau**

La deuxième question concernait les délicates nuances entre normes et règles et leur position par rapport aux différents contextes et à la nécessité de faire projet.

## **Marco Ribeiro**

C'est intéressant... quand j'ai commencé au service d'urbanisme, ça fait juste 6 mois, je me suis tout de suite trouvé dans une culture transversale de projets, mais où la logique d'ingénierie de transport est fortement marquée et cela a une influence sur la forme de concevoir les aménagements tellement normée. Je me demandais où était l'espace pour une appréciation plus sensible de l'espace public. En plus cette logique est très bien soutenue, entre guillemets, par des normes. Cela demande une négociation c'est-à-dire, qu'on se donne un moment pour essayer de faire autre chose en considérant plutôt la règle

qu'uniquement la norme. La charte des espaces publics nous permet d'avoir un peu plus de poids même si elle est ancienne, elle nous donne de la force pour proposer des aménagements plus réglementaires que normatifs. Un autre document important est un rapport sur la densité urbaine élaboré au moment où il y a eu la révision du plan général d'affectation. Lausanne avait un souci : Comment mesurer la densité de cette ville ? Un des éléments de réflexion faisait référence à l'utilisation des normes comme indice (COS, CUS, forme urbaine...) et de l'importance de l'utilisation de la règle au niveau de la stratégie urbaine aussi. Donc à la place d'appliquer une norme, il faut plutôt impliquer les acteurs de manière à régler les usages des espaces publics. Bien sûr cela va influencer, je pense que vous avez tout à fait raison, ça va influencer les projets. Ce n'est pas que nous voulions supprimer les normes, elles sont très importantes pour cadrer nos études, c'est juste qu'on veut que ce soit mesurable aussi avec des règles, donc ce sont les deux qui vont composer le projet. C'est sur cette base que nous avons pu établir un dialogue plus équitable avec nos collègues ingénieurs.

## **Jean-Louis Azema**

Lausanne n'échappe pas à la réalité urbaine de la complexité du jeu d'acteur et dans ce contexte effectivement la question de la concertation avec la population doit se poser de manière relative par rapport justement à la complexité de ce jeu d'acteur. J'ai cru comprendre dans votre présentation qu'à Lausanne l'approche de la concertation en est presque à la notion de co-construction. Et en même temps j'ai relevé le fait que vous aviez quand même presque des non maîtrises décisionnelles parfois, vous avez évoqué le passage au canton, etc. et puis quand vous évoquiez également la question de l'évaluation, vous évoquez l'évaluation sous des angles assez techniques et pas sous les angles de satisfaction de l'utilisateur, mais peut-être que ce n'est pas ça. J'aimerais que vous nous disiez comment vous arrivez à concilier ces choses-là, c'est-à-dire apparemment cette ambition de concertation par rapport à la complexité et à la réalité du jeu d'acteurs. Jusqu'où pouvez-vous aller ?

## **Marco Ribeiro**

Il y a un projet qui se fait dans un quartier qui s'appelle le Vallon. C'est un quartier moins favorisé de Lausanne. Je ne l'ai pas présenté, mais c'est un projet de requalification de ce quartier. Avant de commencer le projet, il y a eu une démarche participative pour recueillir les récits des habitants pour trouver une image et bien comprendre la demande sociale des habitants de ce quartier et nous sommes encore dans le processus et toutes ces demandes ont déjà été analysées pour être traitées. C'est de cette manière que l'on implique les habitants. Pour le projet « Métamorphose », c'est le même genre de démarche. Pour évaluer, on n'a pas beaucoup d'exemple où on peut tirer un bilan, sinon pour le quartier du Flon. Dans le cadre du PPA, il y a une mise à l'enquête et après il y a une réponse pour chaque remarque que font les habitants et l'unique manière de voir si les gens sont satisfaits c'est de voir s'il n'y a pas de recours. S'il y a des blocages, on les traite et si ça perdure ça veut dire qu'il y a un problème au niveau de l'acceptation populaire, sinon on considère que les gens sont d'accord. Il n'y a effectivement pas un bilan plus sensible que celui-là. Pour la place de la Sallaz, l'autre exemple que j'ai donné, le projet a été bloqué pendant 5 ans et pour débloquer, on a mis en avant des mesures d'accompagnement. C'est-à-dire qu'on a libéré la place pour la cohabitation entre piétons et transports publics en surface. Et on fait une route de contournement pour éviter les conflits d'usage avec les

flux de voitures. Je ne vois pas, pour le moment, une procédure claire, autre que les séances publiques, pour évaluer la satisfaction des usagers. Peut-être que c'est une réflexion à suivre.

# COPENHAGUE

---

## Jesper Dahl

Je vous remercie de nous avoir invité ici. C'est très intéressant d'avoir écouté les interventions des autres villes. On peut apprendre énormément de chose. J'ai entendu beaucoup de compliments concernant Copenhague, mais naturellement nous aussi nous sommes plein d'admiration pour beaucoup de villes, par exemple le système de métro à Paris nous allons construire un métro, mais nous n'aurons jamais un métro aussi extraordinaire que le métro parisien. Et aussi nous aimerions avoir le système routier comme à Londres et par exemple *congestion charge*, je pense que ça serait excellent mais notre législation ne le permet pas. Mais nous avons essayé de faire beaucoup de choses à Copenhague. Nous essayons d'organiser une mobilité légère, même par bateau, par vélo, à pied et nous voulons diminuer la pollution, l'air, nous avons de grandes ambitions nous voulons améliorer le cadre de vie, nous voulons sauvegarder le caractère actuel de notre capital. Et nous avons une stratégie que je vais vous présenter ici.

Voilà ce que je vais vous présenter, tout d'abord quelques mots d'histoire concernant la ville de Copenhague, les stratégies concernant l'environnement, la vie en ville, notre politique d'architecture et ensuite je voudrais vous parler de nos projets et de ce que nous voulons faire dans nos rues. Ici vous voyez notre mairie et nous avons des rues avant qui constituent un espace partagé avec la circulation, les piétons, les vélos et les loisirs. Ici c'est un quartier résidentiel mais lorsque nous avons essayé de faire des modifications dans ce sens, dans les rues dans lesquelles il y a énormément de circulation et des bouchons, nous avons eu des difficultés avec la police quand nous avons voulu faire un espace partagé. Nous avons des projets. Il y a quartier qui s'appelle Carlsberg, Jean-Pierre connaît très bien et il était dans le jury lorsque nous avons organisé un concours international. Le projet gagnant était un projet excellent qui a pris son inspiration des qualités de ce centre ville. Ici vous voyez en vert les espaces partagés et vous avez des points bleus et là vous voyez les voitures qui arrivent ici dans ce quartier et vous voyez aussi les parkings au sous-sol et finalement dans ce projet nous avons éliminé les voitures en fin de compte. Mais rien n'a été construit jusqu'à maintenant en raison de la crise financière et économique, tout a été arrêté, mais nous avons les projets, nous avons un fond. Ici c'était un quartier industriel qui a été reconverti pour une utilisation mixte. Carlsberg, la bière, a finalement quitté ce quartier et vous voyez la superficie que l'on veut transformer. Dans les années 50 il y avait encore énormément de voitures et tous les espaces urbains dans le centre ville étaient à l'époque occupés par des parkings et par des voitures et nous avons essayé de les reconvertir pour les utiliser autrement et à partir des années 60 nous avons commencé l'introduction des rues piétonnes. Une rue piétonne qui faisait 1km. Alors les commerçants étaient inquiets et se disaient que comme il n'y avait pas de voiture, ils ne pourraient pas faire de commerce mais en fin de compte, c'est exactement le contraire qui s'est passé. Les magasins, les commerçants s'en tirent très bien de cette affaire. À droite, vous voyez ce qui est en noir ce sont des rues piétonnes. Ce que vous voyez en clair ce sont des squares sans voitures et nous avons aussi des espaces partagés dont j'ai parlé auparavant. En même temps nous avons étudié la vie en ville. Il y a un spécialiste d'urbanisme depuis les années 60 qui a compilé les données concernant le développement en ville. Combien de piétons nous avons, combien de personnes habitent réellement dans le centre ville, quels sont les mouvements, et ainsi de suite. La plus grande partie de ces données provient du centre de la ville, mais nous avons fait aussi des études concernant les quartiers résidentiels autour

de la ville. Et là vous voyez les quartiers résidentiels, Estabrook par exemple. Vous voyez aussi la couverture du livre *la ville nouvelle dans la ville*, je parle toujours de ce docteur qui a effectué des études. Là ça ressemble un peu à la place de la République, nous avons réussi à organiser différemment cet espace, il y a des cafés, on peut s'asseoir, on peut profiter du soleil, etc. un peu comme le projet de la place de la République à Paris. Donc nous avons étudié le centre de la ville et ensuite les quartiers résidentiels et avec l'aide de Jean-Pierre nous avons introduit une troisième génération dans ce plan d'action. Jean-Pierre je pense pendant 5 ans a été notre conseiller et nous avons utilisé cette approche et nous avons regardé la typologie des espaces urbains pour voir ce qu'on pourrait faire avec des rues commerçantes, avec des promenades, avec des squares et nous avons essayé de trouver des solutions rapides et simples. Nous avons cartographié la ville, nous avons regardé quels étaient les espaces qui devraient être choisis pour ce genre de coexistence et il y a aussi une petite municipalité autonome à l'intérieur de Copenhague et nous n'avons pas de juridiction sur cette partie de la ville et, à droite vous avez le port, vous avez des forteresses, vous avez des lacs, et vous avez les quartiers résidentiels tout autour.

Depuis cette reconquête de la ville par la mobilité douce, nous avons transformé la ville et maintenant au lieu d'utiliser la voiture, la plupart des personnes utilise leur vélo et donc 37% des habitants de la ville vont travailler ou étudier à vélo. Le piéton gagne du terrain et naturellement lorsqu'on sort de son lieu de travail, on va marcher à pied pour aller déjeuner ou aller faire des courses. Nous avons beaucoup fait pour faciliter cela. Nous avons toujours travaillé sur une stratégie favorisant les piétons.

Mais je voulais dire quelques mots sur l'architecture aussi. Nous avons une approche nouvelle. Nous avons beaucoup de constructions nouvelles et nous avons aussi des architectes très connus étrangers qui sont venus, Jean Nouvel par exemple a construit une salle de concert, nous avons notre opéra qui est absolument magnifique. Nous avons une politique tout à fait moderne, nous nous concentrons sur la qualité de ces constructions, la beauté de l'architecture et il y a un point de vue qui est très important c'est d'harmoniser ces nouvelles constructions. Nous voulons développer la ville mais tout en gardant notre héritage, notre patrimoine culturel. Tout cela doit être durable et avec les espaces ouverts, nous avons procédé de cette façon dans le projet Carlsberg également. Nous avons voulu voir cette ville ouverte et quels sont les espaces qui pourraient donner lieu à ce type de vie et aussi comment peut-on construire en vue de ce projet pour favoriser ce genre de vie dans la ville et nous avons construit des pâtés de maison mais pas plus haut que 5 étages par exemple. Nous avons également des bâtiments qui sont plus haut mais pour créer un espace urbain agréable à vivre, il faut construire des immeubles qui ne sont pas aussi haut. Donc voilà des pâtés de maison qui sont à échelle humaine. Nous avons considéré que cela était très important et faisait partie de notre politique d'architecture et c'est un processus de création pour améliorer la beauté de la ville, la qualité de la vie et voilà pourquoi nous avons organisé des concours qui nous ont permis justement de parvenir à nos objectifs et tous les politiques du conseil de la ville ont été d'accord pour que nous ayons une éco-métropole avec des objectifs vraiment ambitieux d'ici 2025. Nous voulons diminuer la pollution de l'air, les émissions de CO<sub>2</sub>, nous voulons être connu comme étant la meilleure ville et nous le sommes déjà, la meilleure ville pour les cyclistes, en concurrence avec Amsterdam. Et nous voulons utiliser tout ce qui est bleu et tout ce qui est vert chez nous, c'est-à-dire tirer profit des parcs et aussi de l'eau et nous voulons avoir une ville qui est à la fois grande et propre et dans laquelle on peut vivre en bonne santé. Il y a deux ans nous avons mis sur pied ce projet et finalement nous avons voulu tenir compte de tout ce que nous avons appris par les recherches dont je vous ai parlé tout à l'heure. Il faut savoir quels sont les outils qui nous permettent de construire un cadre de vie tel que je viens de vous le décrire et nous avons formalisé ces objectifs et nous avons voulu faire des objectifs tout à fait mesurables. Nous voulions une diversité, nous voulions davantage de marche et que les personnes vivent, restent plus longtemps dans cette ville. D'ici 2015 nous voulons absolument que 80% de nos habitants soient satisfaits de l'espace urbain. Nous voulons augmenter de 20% la



circulation piétonne en comparaison avec 2008 et nous voulons que les personnes restent plus longtemps dans les espaces urbains et nous voulons augmenter ces séjours, cette présente de 20%. Je vais faire une sorte de comptabilité pour mesurer cela, voir jusqu'à quel point nous avons pu atteindre nos objectifs. Nous voulions évaluer les projets nouveaux, nous souhaitons mesurer les projets avant et après pour voir jusqu'à quel point ces projets fonctionnent effectivement. Ces évaluations seront communiquées aux hommes politiques, aux décisionnaires pour voir si la municipalité est d'accord pour investir l'argent nécessaire. Nous avons aussi notre propre *benchmarking*, comparaison avec Londres, Barcelone et New York par le biais de la Marche 21 et d'un certain nombre d'indicateurs qui nous permettent d'effectuer ces comparaisons. Nous mesurons la qualité des espaces urbains, nous mesurons également la quantité. Par exemple nous avons compté les piétons et nous avons compté le nombre de personnes qui ont tiré profit de ces espaces urbains et nous leur avons posé la question de savoir jusqu'à quel point ils étaient satisfaits. Et j'espère pouvoir vous montrer les résultats de cette étude. Naturellement on peut compter le nombre de bancs dans un parc, on peut compter le nombre de concert organisé dans la ville, mais cela ne suffit pas. Il est nécessaire aussi de faire en sorte que les personnes profitent de ces promenades, de ces espaces que nous avons mis à leur disposition. Vous voyez le port, vous avez l'accessibilité et l'absence d'accessibilité donc il était important de pouvoir accéder facilement à ces espaces. Nous avons aussi des données concernant l'utilisation des vélos depuis 1995. Nous mesurons aussi la satisfaction des utilisateurs par le biais des questionnaires et des entretiens. Cet automne, on est en train de mettre en place une nouvelle stratégie concernant les piétons. Le but étant d'appuyer davantage nos objectifs d'augmenter la circulation des piétons et on travaille dans les 10 arrondissements que vous voyez ici. On crée donc une nouvelle culture piétonne. On apporte notre soutien, on développe les routes et on prend des initiatives dans les rues commerçantes que vous voyez surlignées sur le plan. Je reviendrai là-dessus quand je décrirai les deux projets que nous sommes en train de mettre en œuvre. Les croisements sont très importants. On est en train de construire une nouvelle ligne de métro et vous voyez la ligne du métro qui est en noir. C'est donc la nouvelle ligne de métro qui est en train d'être construite et qui devrait être ouverte de 2018 si tout va bien. Les croisements offrant une intermodalité, où on peut passer aux bus, etc. tout ça c'est très important, c'est au cœur de notre stratégie. On est également connu pour les initiatives que l'on prend en matière de cyclisme dans la ville et on investit beaucoup dans les infrastructures pour ce mode de transport. Nous avons des ponts qui sont dédiés aux vélos, nous avons des routes vertes dédiées aux vélos, nous avons beaucoup de petites initiatives pour que Copenhague soit connue comme une ville dédiée aux vélos. Ça ne coûte pas cher d'investir dans ce type d'infrastructure par rapport à d'autres modes de transport et vous voyez ici les niveaux d'investissement dans les infrastructures entre 2006 et 2010. On a dépensé à peut près 2.000.000 de couronnes et si on construit le métro chaque kilomètre nous coûte 1 milliard de couronnes et nous avons de nouveaux projets routiers qui sont encore plus coûteux. Les bus sont fortement subventionnés également, 400 millions de couronnes chaque année. Donc le vélo, ça ne coûte pas cher et les investissements ont bien fonctionné. Vous voyez par exemple des endroits où on investit, vous voyez les chiffres qui reflètent l'augmentation de trafic de vélo dans ces quartiers. Pourquoi est-ce qu'on fait du vélo ? Il y a beaucoup d'avantage pour la société lorsqu'on fait du vélo. C'est bon pour la santé bien sûr. C'est meilleur pour la santé de la ville, moins de pollution. Moins d'encombrement sur les routes et les chercheurs ont même découvert qu'on tire des avantages de l'exercice et les adultes qui prennent le vélo tous les jours pour aller au travail ont un taux de mortalité qui est 30% en dessous de leurs pairs qui ne prennent pas le vélo. D'autres chercheurs ont fait des analyses coût/bénéfice et dans l'ensemble les économies qui sont apportées à la société quand les gens font davantage de vélos, il y a un gain net par kilomètre qui est fait par vélo et vous avez un coût net pour 1km qui est fait en voiture. Alors on a fait des études pour savoir pourquoi les habitants de Copenhague prennent le vélo et ils disent surtout que c'est la façon la plus

raide et la plus facile de se déplacer. C'est rapide, sympathique. L'exercice est en 2<sup>e</sup> place. Et puis le prix est une raison importante également. N'oubliez pas qu'à Copenhague quand vous achetez une voiture, à cause des impôts, vous en payez trois en fait. Donc le niveau d'imposition est très important, mais on voit de plus en plus de propriétaire de voiture dans la ville et si on ne fait rien les prévisions laissent penser qu'il y aura une augmentation de 30% de la circulation automobile au cours des années à venir, c'est pour ça qu'on se concentre autant sur les vélos, on veut que les gens restent sur leur vélo. On a plein de petites initiatives que nous sommes en train de lancer. Des poubelles pour les vélos, nous avons des garages, là en haut vous avez des espèces de voitures qui servent de garage pour les vélos, nous avons des bornes compteur dans la ville, d'autres installations également, on a des majordomes qui travaillent dans les stations de métro et eux ils font le nettoyage quand les vélos se trouvent par terre, ils les stationnent correctement, ils peuvent même mettre un peu de graisse sur les roues et faire un petit peu d'entretien.

Quelques exemples concrets de ce que l'on est en train de faire. Norbrook, c'est une initiative qui vise à soutenir les piétons et les cyclistes. Ça se trouve au nord-ouest de la ville et Norbrook est une des rues qui souffrent le plus de la congestion donc ce sont des gens qui arrivent de la banlieue et qui veulent aller en centre ville par cette route. Vous avez entre 3.500 et 2.500 piétons qui passent tous les jours. Les trottoirs sont extrêmement étroits et, sur les trottoirs vous avez les étales des commerçants, donc il y a un problème d'accès. Les activités urbaines sont en fait très limitées. La rue fait 2km. Nous avons beaucoup d'habitations, beaucoup de petits commerçants et il existe un grand parc, en fait c'est un cimetière qui jouxte la route. Les piétons doivent surmonter d'autres obstacles, les vélos qui sont entassés, vous avez des gens qui font la queue pour les bus qui arrivent, donc les trottoirs sont vraiment encombrés. C'est la rue qui accueille le plus de bus dans tout le pays. Vous avez 350 bus qui passent tous les jours avec des intervalles de 3 à 6 minutes, nous avons 65.000 passagers, la plupart des personnes sont en transit simplement. Une des grandes préoccupations était de faciliter les déplacements en bus. Faire en sorte que les bus arrivent à l'heure car ce n'est pas le cas actuellement. On avait des arrêts de bus qui étaient très mauvais, beaucoup de conflit entre les passagers des bus et les cyclistes, vous voyez cela à droite, le problème de gens qui descendent du bus et qui doivent se frayer un chemin entre les cyclistes. Beaucoup de congestion de vélo également. 30.000 cyclistes par jour. C'est la route cycliste la plus congestionnée de la ville. On a quelques frayeurs des fois avec tout cela. La circulation automobile était très lourde également. 17.000 voitures qui passaient tous les jours. 40% de ces voitures étaient simplement de transit, donc une route véritablement de transit entre la banlieue et le centre ville. Voilà le calendrier qui était prévu pour le processus, pour le projet. Je ne m'attarderai pas là-dessus, mais la phase de planification a été extrêmement longue et d'un seul coup, la volonté politique s'est exprimée en tant qu'expérience et il y a deux ans après avoir travaillé sur ce projet pendant plus d'un an, d'un seul coup, très rapidement, en l'espace de 3 mois en 2008 on s'est trouvé à mettre cela en œuvre. Et début 2009 on a commencé à faire l'évaluation de ce projet. Tout cela a été mis en route très rapidement. Sans beaucoup de dialogue avec les voisins et les riverains, ce qui a posé des problèmes. En 2009 on a commencé à discuter avec les commerces, avec les riverains et puis on a réaménagé le projet dans la phase où le projet n°2, on est dans la phase d'évaluation de cette phase 2 et c'est en train de se transformer en projet définitif en 2010. Vous voyez ici que Norbrook n'était vraiment pas construit non plus pour accueillir autant de voitures, ou de vélos, ou de piétons. Il faut donc décider quelles sont vos priorités et ici on a décidé de donner la priorité aux bus, aux cyclistes et aux piétons. Le projet qui figure en haut est le projet qui a été retenu pour cette expérience. La circulation automobile a été tout simplement retirée de la route. On a installé deux couloirs de bus au milieu avec des couloirs dédiés pour les vélos et puis des trottoirs plus larges. On aurait préféré le projet en bas avec un mélange de bus et de vélos. Les vélos qui partageraient un des couloirs de bus et l'autre couloir aurait eu des priorités le matin et le soir. Le matin dans le sens du centre ville et le soir pour sortir de ville mais la police n'a pas

été d'accord, ce qui nous a empêché de construire les trottoirs plus larges comme on le voulait, donc il a fallu trouver un compromis avec le projet qui est en haut. L'idée, la vision était d'améliorer la vie urbaine, d'améliorer les conditions de circulation pour les cyclistes et les bus et de réduire la circulation automobile. On voulait que les gens puissent toujours rentrer dans la ville mais c'était la circulation de transit qu'on voulait limiter. Grâce à des panneaux avec des règlements qui sont clairement indiqués les voitures ne peuvent plus pénétrer dans la rue à chaque extrémité. Seuls les bus pouvaient y pénétrer. Les voitures qui arrivaient au milieu de la rue devaient aussitôt quitter cette rue donc on avait quand même un peu de circulation automobile mais ce n'était pas de la circulation qui allait de bout en bout dans la rue. Cette première expérience était une solution rapide, simple, avec des trottoirs élargis, un nouveau couloir dédié aux vélos et des couloirs de bus aménagés. On voulait ici réduire la circulation automobile de 50%, réduire le niveau de bruit également réduire le niveau de conflit entre les piétons, les cyclistes, et les passagers des bus. On avait réduit le temps passé par les passagers dans les bus. Et on a également observé que les riverains étaient en faveur de l'expérience, pourtant les commerçants ne l'aimaient pas. Pour la phase n°2 il fallait lancer un dialogue plus approfondit avec les commerçants et les entreprises mais la décision politique était de continuer à réduire la circulation automobile et ensuite de dialoguer avec les parties prenantes. Au début de 2009 dans la phase n°2 on a lancé une concertation élargie et on avait envoyé des enquêteurs qui ont fait du porte à porte pour mettre en exergue les points positifs de ce projet, dire que les commerçants pouvaient mieux afficher leur produit, agrandir leur espace en allant un petit peu plus sur le trottoir. On a trouvé que les gens étaient très intéressés par les possibilités de vivre davantage la ville, ils auraient souhaité davantage de bancs pour s'asseoir, de pouvoir discuter dehors, des arbres, de meilleurs éclairages, des pistes cyclables plus larges aussi et donc après cette concertation on a décidé d'ajouter davantage de bancs, d'améliorer la couverture végétale, des arbres, etc. et de mieux éclairer la rue.

La deuxième étape était encore au stade d'une expérience. Là vous voyez les trottoirs qui sont plus larges. Les commerçants peuvent continuer à utiliser l'espace qui existe entre le couloir de vélo et les magasins eux-mêmes, davantage d'opportunité pour vivre dans la ville. Il y a des espaces qui sont dédiés davantage aux loisirs, moins le problème entre les passagers des bus et les cyclistes. On a multiplié par deux les couloirs cyclistes comme vous le voyez en haut à droite. Encore au niveau de l'expérience, ce n'est pas définitif avec les couloirs élargis pour les cyclistes, mais tout de même c'est beaucoup plus facile de se déplacer en vélo qu'auparavant. L'évaluation de la deuxième étape a donné les résultats suivants : une réduction de 41% de la circulation automobile entre 2004 et 2008, là on voit une baisse de 11.000 à 6.600 véhicules. Pour les cyclistes, on a trouvé une augmentation du nombre de cyclistes de 26%. Le chiffre entre 2004 et 2006 était e baisse car justement il y avait trop de circulation sur cette route et maintenant on a réussi à inverser la vapeur et il y a de plus en plus de cyclistes. Il est plus difficile d'évaluer les conséquences pour les piétons. On avait misé sur quatre points spécifiques, quatre jonctions. Et les résultats sont un peu mitigés. Dans certains endroits, on a réduit le nombre de piétons et c'est difficile de le voir ici parce que les couleurs ne sont pas très claires mais vous voyez le total qui est dans le coin à droite. À gauche vous avez les mesures qui sont prises en 2008, du lundi au vendredi. Et ensuite vous avez les résultats pour les samedis et ensuite pour les dimanches. Et les trois suivants c'est de 2009, du lundi au vendredi, les samedis et les dimanches. Au total on a un peu moins pendant la semaine, un peu plus le samedi et beaucoup moins le dimanche, et on ne sait pas pourquoi. Peut-être qu'il pleuvait ce jour-là. En tout cas, les politiques ont décidé que le projet deviendra permanent et on est en train de modifier les solutions temporaires avec la signalisation temporaire, etc. d'installer une signalétique permanente.

À Norbrook, un autre projet ici. C'est un projet qui a suscité beaucoup d'intérêts politiques. Jusque-là on avait fait un projet pilote pour les rues commerçantes. On avait pris une autre rue commerçante dans un autre quartier à Norbrook comme exemple. Et ici avec cette rue,

on avait un vrai projet de circulation routière. On savait ou on pensait savoir comment gérer la circulation de transit, etc. C'est un projet qui fut mis en œuvre grâce à l'aide de chercheurs, d'experts, on a beaucoup dialogué avec les riverains, les commerçants et avec toutes les parties prenantes de ce projet. On a fait une vraie analyse des magasins et on a mené des interviews. On voulait vraiment comprendre le caractère, la dynamique de cette rue, toutes les petites histoires et anecdotes qui concernaient cette rue, sa vie. On voulait que le projet soit exemplaire et que ça serve d'exemple pour d'autres. L'objectif n'était pas forcément de réaliser le projet, mais de savoir comment bien préparer le projet. A ce niveau-là, ce devait être exemplaire pour nous, et servir de base pour d'autres projets par la suite. Donc on voulait encore une fois améliorer la vie dans la ville, améliorer la vie pour les piétons, faire en sorte que les commerçants puissent en profiter également et établir des priorités et supprimer toute la circulation de transit. Mais on s'était toujours dit que les voitures devaient encore être les bienvenues si les véhicules avaient un objectif, une destination très claire, les commerçants avaient moins peur que pour Norbrook car on a dit depuis le départ que les automobilistes pouvaient pénétrer dans la rue et venir pour faire leurs courses, etc. ce projet de recherche a suscité de nombreuses idées concernant la façon de partager la rue. Différentes solutions ont été proposées. Dans la colonne de droite en bas vous avez deux propositions qui insistent sur l'espace partagé. Juste, l'avant dernière image c'est l'espace totalement partagé et tout à fait en bas c'est espace partagé sécurisé mais ça ce n'est pas possible dans le type de ville que nous avons à Copenhague, donc on a gardé les différents couloirs pour les différents modes de transport, voitures vélos, etc, mais après on a eu des endroits partagés que vous voyez ici. On a identifié trois sites qui offraient des possibilités de shopping, de l'intermodalité avec les différents modes de transport il y avait un grand centre commercial qui pouvait apporter suffisamment de piétons avec ces espaces partagés réussis. C'est justement une façon de ralentir la circulation. Comme on l'a dit pour Londres hier, il faut un certain volume de piétons pour qu'ils aient ensemble un impact sur la vitesse des voitures et donc ici on a proposé ces espaces de vie partagée comme moyen de ralentir la circulation. Des trottoirs plus larges, des trottoirs qui traversaient la rue. On a créé des petits endroits de discussion à certains coins de rue, on a proposé également de supprimer quelques feux de circulation. C'est un projet qui n'a pas encore été réalisé mais à Norbrook ou même dans d'autres rues commerçantes, je pense que ce projet est tout à fait faisable et puisque les recherches ont été faites en même temps qu'on travaillait sur Norbrook bien sûr les conclusions de ce projet ont été intégrées dans le projet de Norbrook. Une des conclusions ici était de préserver le caractère de la rue. C'est une opportunité en fait, vous n'avez pas besoin d'introduire de nouveaux type de bancs, de trottoirs, ce n'est pas le problème. Ce qui est important c'est où vous introduisez ces idées.

Voilà donc pour ma présentation et j'espère que je pourrais répondre à vos questions.

## **Jean-Jacques Terrin**

Merci beaucoup. C'était une présentation très intéressante. Nous avons reçu beaucoup d'information et je suis sûr que nous en voudrions encore davantage. Qui a des questions, des réflexions et qui souhaiterait se jeter à l'eau ? C'est Amsterdam. Nous avons été défié en quelque sorte et nous avons très bien compris qu'il y a une concurrence entre les deux villes.

## **Ville d'Amsterdam**

Je voudrais en savoir davantage sur la question des vélos, parce qu'à Amsterdam nous en avons probablement trop. Il y a une pollution par les vélos, ils ont eu trop de succès et en fin de compte il y a un problème pour les garer, pour les ranger. Est-ce que vous avez trouvé des solutions pour ce problème ?

## **Jesper Dahl**

Oui, effectivement c'est un grand déficit pour nous aussi. Lorsque nous regardons les espaces urbains, il ne s'agit pas simplement de garer des vélos, mais il y a aussi le problème des vélos abandonnés. Tous les 3 ou 4 mois nous organisons des campagnes, nous mettons des étiquettes sur ces vélos, nous demandons aux propriétaires de les retirer sinon c'est nous qui allons les enlever et nous avons aussi des projets à certaines stations de métro où il existe des facilités pour garer correctement les vélos et en fin de compte c'est une question d'éducation du public aussi pour apprendre à tout le monde comment garer, ranger ces vélos. Il ne suffit pas simplement de l'abandonner sur les escaliers qui mènent au métro. Nous avons compté les vélos et nous avons aussi essayé de quantifier les espaces disponibles pour le parking et il y a 2.000 places que nous avons trouvées mais il y avait 1.500 vélos qui étaient mal garés, c'est-à-dire abandonnés dans des endroits où ils n'avaient pas lieu d'être. Nous avons toutes les raisons d'introduire des plateformes pour garer et ranger les voitures. On peut louer ces espaces, il y a des îlots de parking pour les vélos. Il s'agit là d'une approche qui signifie que si nous avons ce problème avec les vélos, on ne peut pas les éliminer purement et simplement donc nous allons les traiter comme quelque chose qui mérite d'être bien traité et bien présenté dans les espaces ouverts et finalement à chaque fois qu'il y a une voiture garée dans une rue à cet endroit, on pourrait garer 10 vélos. Donc de ce point de vue, le problème des vélos est tout à fait gérable.

## **Ville d'Amsterdam**

Oui mais est-ce que vous avez trouvé des solutions ou est-ce que vous envisagez de les garer dans des endroits souterrains ?

## **Jesper Dahl**

Nous avons essayé de faire cela pendant la première phase de la construction du métro en 2002, nous avons à cette époque-là constitué des parkings souterrains pour les vélos, mais ils n'ont jamais été utilisés. Personne n'en a voulu et maintenant si quelqu'un décide d'y aller c'est un endroit assez terrifiant parce qu'il n'y a personne d'autre. Nous utilisons les stations de métro ou des espaces autour et finalement les propriétaires de vélo ont l'impression qu'ils ont le droit de garer leur voiture où bon leur semble.

## **Un participant**

Lorsque vous avez voulu faire un mélange du bus et des vélos, vous avez voulu élargir les trottoirs, vous avez mis des bancs pour s'asseoir et en fin de compte pourquoi vous avez fait cela ? Est-ce qu'il y a eu une décision politique ou est-ce que ces idées venaient de vous-même ?

## **Jesper Dahl**

Non, nous avons fait une expérimentation et nous avons vu que lorsqu'on trouve une solution un peu *ad hoc* tout simplement on fait des signes, on donne des directions, cela ne va pas nécessairement marcher, mais les collègues ont pensé que peut-être nous devrions simplement arranger des lieux qui seraient agréables à fréquenter. Et donc nous avons effectivement installé des bancs et nous avons aussi essayé de faire en sorte que les propriétaires de magasins soient un peu plus soigneux et qu'ils n'utilisent pas la rue par exemple comme entrepôt et petit à petit nous avons réussi mais il n'était pas facile de convaincre les habitants que cela pouvait se faire et pouvait rendre leur vie un peu plus agréable.

## **François Prochasson**

Est-ce qu'en dehors des espaces totalement partagés, les piétons et les vélos sont toujours sur des espaces dédiés ou est-ce qu'il y a aussi des espaces où ils sont ensemble ?

## **Jesper Dahl**

Est-ce que vous faites allusion à notre expérimentation ou est-ce que vous parlez d'une façon générale ?

D'habitude à Copenhague nous avons des parkings pour les voitures et nous avons aussi un accès pour les vélos. Donc d'un côté ... et ensuite vous avez un parking pour les voitures parce que finalement lorsqu'on roule à vélo, on a l'impression qu'on sera protégé par les voitures qui sont effectivement garées. Parce que le problème c'est souvent que si on passe entre les voitures et le conducteur ouvre sa portière alors dans ce cas-là il peut y avoir des accidents mais en général nous mettons les vélos à gauche des voitures, précisément pour cette raison mais d'une façon générale nous n'avons pas trouvé une solution qui pourrait être utilisée dans tous les cas. Nous essayons de prévoir un espace au centre d'un square pour montrer que nous soignons bien les vélos mais quelques fois, il y a une partie du trottoir qui est simplement réservée aux vélos. Mais d'une façon générale les utilisateurs de vélos mettent leur vélo où ils veulent.

## **Un participant**

La question réellement était est-ce que les voitures et les vélos sont garés ensemble ?

## **Jesper Dahl**

Non, en général non. Dans les rues piétonnes ou dans les rues réservées pour les loisirs, il peut y avoir un mélange et, dans certains parkings, il existe également une proximité, un mélange de vélos et de voiture mais d'une façon générale ils sont bien séparés et si on fait du vélo sur le trottoir, on paie une amende.

## **Un participant**

J'ai en charge le service aménagement et grands projets à la direction de la voirie.

Je voulais savoir dans le deuxième cas que vous avez présenté, vous avez indiqué que la circulation des voitures avait été réduite de 50% en décourageant le trafic de transit. Mais la circulation résiduelle se fait dans la même voie que les bus ou non ?

## **Jesper Dahl**

Oui, effectivement ils utilisent les mêmes surfaces que les bus. Il y a simplement une limitation. On ne peut pas entrer dans les rues mais on peut rentrer par des rues avoisinantes mais pas par une des extrémités de cette rue et une fois de plus là nous avons un déficit parce qu'il y a un certain nombre de voitures qui vont rouler assez vite étant donné qu'il n'y a pas d'embouteillage donc on peut rouler plus vite qu'auparavant et c'est un problème mais j'imagine que tôt ou tard les conducteurs vont se rendre compte qu'étant donné qu'on ne peut pas sortir de cette rue par les deux extrémités, il y a d'autres solutions que de conduire dans cette rue.

## **Bruno Gouyette**

À propos des conditions, politiques peut-être, qui vous permettent de réaliser ce projet en phase provisoire, avec des aménagements minimalistes puis d'attendre la deuxième phase pour ajouter des aménités, les bancs, l'éclairage, comment cela se gère par rapport à une demande sociale ? Politiquement, les élus acceptent visiblement la méthode les usagers eux-mêmes ?,.

## **Jesper Dahl**

Je vais essayer de répondre à votre question, mais tout d'abord je dois dire que je pense qu'en fait c'est le deuxième projet qui vous intéresse et le deuxième projet n'a pas encore été fait, il s'agit là d'un projet de recherche, mais il y a deux phases dans le premier projet. Est-ce que c'est clair ? Et vous voulez connaître le processus. Lorsque nous avons fait l'étude, le projet de recherche, nous avons voulu faire un process, comme vous dites, déjà parfaitement, mais dans le deuxième, nous avons simplement mis l'expérience en pratique et c'est ensuite que nous avons eu le processus entre guillemet donc on ne peut jamais faire une première impression la deuxième fois. Donc ce n'est qu'ensuite que nous avons pu y revenir pour voir. Par exemple les propriétaires des magasins, les commerçants tout autour avaient un certain nombre d'idées puis ils ont dit que nous allions tuer les affaires en retirant les voitures et en éliminant la circulation et étant donné qu'ils souffraient déjà de la crise financière économique, il y a eu 25% de baisse à cet égard. Ils ont perdu beaucoup d'affaires donc c'était difficile pour eux. En France, vous dites allez-y et faites le. Mais nous n'avons pas pu le faire, nous avons fait l'expérience et ensuite nous avons fait l'évaluation. Si je n'ai pas répondu à votre question, posez- moi une question supplémentaire.

## **Bruno Gouyette**

Aujourd'hui nous avons le petit terre plein Saint Paul à 5 minutes de l'hôtel de ville, on ne vous l'a pas montré, mais vous l'avez peut-être déjà parcouru. On s'en félicite comme un espace partagé entre les piétons, les bus, les cyclistes, mais au tout début la maire de

l'arrondissement avait dit aux services, il faut une opération réversible. C'est-à-dire que si ça ne marche pas, on doit être en capacité de retrouver deux voies, l'une pour les bus, l'autre pour le reste, les cyclistes, les autres usages limités, sachant que la circulation de transit restait interdite. On a bâti un projet où les services de la direction de la voirie et des déplacements étaient capables de démonter l'aménagement pour le remettre dans une situation qui aurait été celle de la variante si l'expérimentation n'avait pas marché. On était dans cette logique où on faisait un aménagement définitif partagé mais on se gardait la possibilité de revenir à quelque chose de plus classique.

## **Jesper Dahl**

Je pense que c'est absolument atypique pour les hommes politiques, ils veulent absolument avoir un plan B si le projet échoue, une solution de rechange. Les politiques aiment bien dire si cela ne marche pas, on peut toujours revenir à l'état antérieur. Mais comme vous l'avez expliqué tout à l'heure, quelques fois pour obtenir des changements de comportement, il faut déjà faire mettre sur pied le projet et il est très difficile simplement de prendre une boîte de peinture et avancer. Je n'ai pas vu le projet dont vous venez de parler, j'étais sur le bateau mais on ne pouvait pas le voir du bateau donc je ne le connais pas. Mais votre exemple de la place de la République était tout à fait parlant et je pense que c'était beaucoup plus sûr en tant que projet parce que tout ce que vous faites est très bien. Et vous ne dérangez pas les riverains par votre projet tandis que chez nous où nous n'avons pas eu un plan au départ pour savoir comment détourner le trafic nous avons pris beaucoup plus de risque. En fin de compte nous avons eu notre priorité, mais cela signifiait d'éliminer un certain nombre de participants à l'espace urbain.

## **Un participant**

Je voulais creuser un petit peu ça. Vous avez évoqué à de nombreuses reprises que vous aviez recours à de la recherche. Je voulais savoir quels types de compétences vous mobilisez, quelles spécialités et surtout quel statut ont ces chercheurs, est-ce qu'ils sont intégrés à votre équipe, est-ce qu'ils sont de l'université, est-ce que ce sont des personnes que vous mobilisez ponctuellement ? J'ai une seconde question, vous avez évoqué les problèmes que vous avez avec la police, qui semble contester ou ne pas être d'accord sur le mélange des modes sur un même espace si j'ai bien compris, et donc, est-ce que vous pouvez décrire un peu le type de désaccord que vous avez avec la police et les dispositifs de dialogue ou de réflexion commune que vous mettez en place pour parler de ça.

## **Jesper Dahl**

Je voudrais répondre à la dernière question tout d'abord. En ce qui concerne la police nous avons des expériences, des expérimentations concernant la circulation et dans ce cas-là lorsque la police sait qu'il s'agit de 3 mois par exemple, c'est beaucoup plus facilement acceptable que lorsqu'il s'agit d'une solution permanente. À un moment donné, nous avons coupé toute la circulation pendant une semaine et cette idée a été facilement acceptée par la police mais elle ne l'aurait pas été si nous avions annoncé qu'il s'agissait d'un état permanent. Maintenant en ce qui concerne l'autre projet qui sera effectué sur une très grande échelle, c'est une autre histoire mais en fin de compte nous allons mettre sur pied ce projet étape par étape et cela va prendre finalement à peu près 20 ans donc naturellement la police comporte aussi un certain nombre de normes qui ont été



développées au cours des années donc finalement je pense que c'est une question d'essayer de les convaincre petit à petit et nous y parviendrons.

En ce qui concerne les chercheurs, j'ai parlé d'une personne par exemple qui travaille à l'académie royale depuis 40 ans. Il étudie la vie urbaine la plupart du temps, il travaille à Copenhague, mais il a vécu et il a travaillé dans plusieurs villes. Maintenant il n'est plus à l'académie royale, il est devenu *free lance*, il a sa propre société de conseil et il travaille avec les plus grandes villes partout dans le monde, par exemple le problème des piétons et des cyclistes à New York. Nous avons également une équipe de conseillers justement basés sur le type de recherche qu'ils effectuent, les géographes, les sociologues et nous avons plusieurs types de chercheurs dans nos équipes et lorsque nous effectuons des entretiens nous établissons des questionnaires. Nous posons des questions sur la ville urbaine, nous utilisons aussi des experts extérieurs, nous nous adressons à des sociétés privées et plus souvent nous nous adressons à des sociétés privées qu'au monde universitaire. Malheureusement nous n'avons pas beaucoup de collaboration avec les universitaires.

## Jean-Pierre Charbonneau

Trois remarques. J'ai été frappé d'abord, quand je suis arrivé à Copenhague, du fait que l'on parlait vélo, que l'on calculait vélo. En France et depuis que j'ai commencé à travailler, on a toujours parlé d'abord voiture, circulation, stationnement, capacité, calcul de carrefours... Or à Copenhague c'est à partir de la base de calcul d'une mobilité exercée à 50% en vélo que la base des calculs est faite, que l'accessibilité aux nouveaux quartiers est calculée, que les projets d'espace public sont conçus, que les budgets sont alloués. Or en France et jusqu'à il y a peu tout passait par des investissements touchant à l'automobile, par des réflexions sur l'automobile. Qu'est ce qu'on peut accepter comme diminution du trafic pour donner un peu de place aux vélos ou aux piétons ? A Copenhague, la base est : comment fait-on pour augmenter le nombre des vélos et maintenant le nombre des piétons ? Il ne s'agit pas du même paradigme et c'est bien le sujet de cette rencontre que de voir de plus près qu'est ce qui fonde les politiques et comment cela se traduit sur le terrain ! Un exemple sur un nouveau quartier au nord de Copenhague, Nordhaven, un des grands chantiers du développement de la ville. La base des calculs de l'accessibilité à ce territoire qui fera 2 millions de mètres carrés à terme est de 40 à 50% d'utilisation du vélo. Il n'y a aucun équivalent en France. Il nous faut réinterroger, réviser nos modes et nos bases de calculs et d'autres choses aussi : il y a à Copenhague des ingénieurs très compétents sur l'utilisation du vélo, sur la manière dont les flux sont traités, les carrefours, sur les pratiques...un grand professionnalisme qui chez nous est encore trop orienté sur le trafic automobile.

Concernant encore ce professionnalisme, une des expériences présentées, Norrebrogade, montre que l'expérimentation des usages avant aménagement n'est pas qu'une anecdote. C'est un des modes, un des outils aujourd'hui pour aménager les villes. Il sert par exemple à mieux comprendre comment un lieu vit, comment il pourrait vivre à l'avenir. C'est un moyen d'avoir des réponses plus pertinentes, en partageant mieux et en écoutant mieux. Car il ne s'agit pas seulement de dire « venez voir comme c'est bien » mais de vérifier comment les lieux sont appropriés. C'est un outil. D'ailleurs on voit bien comment la Ville de Paris s'en est emparée pour concevoir son projet concernant les berges de Seine. Il s'agit à la fois d'une réflexion large qui ouvre des perspectives pour l'avenir (vous avez parlé d'une phase de transition) et qui donne lieu à des actes très concrets, à un projet évolutif, à la fois ambitieux et prudent, intelligent et créatif. Ce n'est pas qu'un évènement, c'est un projet en tant que tel, non pas définitif comme on l'a fait à Lyon sur les rives du Rhône mais avec une autre qualité et qui donne envie.

La troisième remarque. Depuis 40 ans, Jan Gehl défend les vélos et les piétons, propos relayés depuis une dizaine d'années maintenant par la ville de Copenhague, habitants et municipalité. On possédait un savoir sur l'automobile, s'en est construit peu à peu un qui aborde la complexité de thèmes comme la mobilité en vélos ou à pied. A pied ou en vélo, on passe à niveau. Dans les gares, le stationnement des vélos est un sujet compliqué car le nombre est tel qu'il est nécessaire de construire des parkings qui doivent être imaginés pour que les cyclistes les utilisent réellement et donc avec une attention à leurs pratiques. On aborde alors le sujet des comportements, des modes de vie, de la vie. On est en train d'en savoir plus sur les comportements, sur les manières dont tout cela fonctionne, sur la complexité des usages urbains... Et dans le même temps tout cela demande un partenariat, des négociations, de la concertation, en fait une ingénierie très importante car cette approche est un de nos instruments de travail. Et cela nécessite du temps, de l'argent, des gens pour simplement que l'on exerce mieux notre métier.

## **Ville d'Amsterdam**

Vous avez tout à fait raison et le fait de penser surtout aux vélos fait partie de la politique d'Amsterdam. Vous quand vous réfléchissez un projet également quand on met en œuvre une nouvelle ligne de métro on réfléchit en tout premier lieu aux questions de comment garer des vélos. C'est très intéressant de voir les différentes attitudes et les différents comportements. Juste une anecdote, au printemps on a organisé la conférence « vélo-cité » à Copenhague, donc sur les vélos et une délégation chinoise était en visite et j'étais en train de faire une présentation de tout ce que l'on a réalisé et subitement le chef de la délégation, un politique d'une des grandes villes chinoise s'est emporté un petit peu et il a dit « tout ce que vous faites est discriminatoire contre les voitures ». J'étais en train de répondre en disant que nous avons plus de cyclistes que d'automobilistes à Amsterdam, pourquoi les voitures occuperaient-elles 80% de l'espace mais je me suis rendu compte la Chine passe par la phase inverse, les chinois pensent qu'ils progressent en développant tout ce qui concerne les automobiles. Ils passent de villes qui étaient quasiment concentrées à 100% sur les vélos en passant à 100% automobile. Ils pensent que c'est un vrai progrès de construire des autoroutes, des routes qui traversent les villes, etc. 1/5 de la population mondiale pense qu'ils font des progrès en faisant exactement le contraire de ce qu'on fait nous donc à quoi ça sert d'avoir une petite ville comme Amsterdam si au niveau mondial l'attitude est complètement inverse ?

## **Un participant**

Vous avez dit que les politiques veulent avoir un plan B mais je pense que tous ceux qui travaillent dans l'espace public les commerçants, les riverains, tout le monde veut avoir une alternative donc on travaille sur deux projets sur la même rue et je pense qu'il faut faire des expériences. J'ai énormément apprécié l'idée d'avoir une signalétique temporaire. Il y a beaucoup de craintes dans les populations locales et les propositions que vous faites, qu'est-ce que ça veut dire ou voudrait dire dans la réalité. Donc faire des expériences, pouvoir changer les choses par la suite, avec un plan B, oui, je pense que c'est une très bonne chose.

## **Jean-Marc Valentin**

Je me réjouis effectivement de la présentation de Copenhague et de l'intérêt de ce séminaire parce qu'en partant je me dis que nous aurons certainement à gérer des problèmes d'encombrement du vélo dans le futur, du moins on peut l'espérer !

Ce que j'aimerais mieux comprendre c'est comment s'est installé le paradigme de Copenhague, ce changement de logiciel. Vous nous avez parlé d'une part modale vélo de l'ordre de 35% avec l'ambition de la porter à 50%. Comment est née cette acceptation culturelle, sociale et politique du mode déplacement vélo comme un mode de déplacement à part entière, structurant pour l'ensemble de l'organisation de la mobilité et structurant pour vos politiques d'aménagement des espaces publics. Comment s'est installé ce paradigme et ce changement de logiciel que nous espérons un peu tous, dans un futur très proche dans nos agglomérations ?

## **Jesper Dahl**

Les statistiques que je vous ai montrées, 37% des déplacements étaient en vélo et là c'est quand vous tenez compte de toutes les circulations dans la ville, y compris les banlieusards qui arrivent en ville. Si vous regardez les déplacements des habitants de Copenhague, les déplacements en vélo représentent 55% de tous les déplacements donc à ce moment-là plus de la moitié des citoyens de Copenhague prennent leur vélo tous les jours et à ce moment-là c'est vraiment très facile de convaincre les gens que ce sont les cyclistes qui sont prioritaires. Quand vous demandez aux gens pourquoi est-ce que vous préférez prendre le vélo ? Plus de la moitié répondent que c'est tout simplement le moyen le plus facile et le plus simple. Bien évidemment au Danemark il ne fait pas toujours beau, même quand il y a de la neige ou quand il pleut, on se débrouille et donc aujourd'hui on a plus de vélos en ville que de citoyens. Nous avons même de la pollution qui provient des vélos qui sont abandonnés. On essaie de gérer ce problème. L'an dernier on a mené une expérience, chaque citoyen pouvait venir chercher une puce gratuitement qui était collée sur le vélo et comme on a des gardiens de parking, eux se déplacent avec un boîtier qui vous dit à qui appartient chaque vélo, car si votre vélo est volé, vous pouvez envoyer un *sms* aux gardiens des parkings qui iront chercher les vélos volés. C'était une idée, mais il faut quand même trouver une solution à ce problème de vélos abandonnés.

## **Jean-Jacques Terrin**

Dans les années 70 à Copenhague il y avait des gens qui étaient des défenseurs très ardents du vélo, autant que je sache et vous pourrez peut-être compléter ce que je dis, dans les années 70 c'était l'époque où les voitures commençaient à pénétrer davantage dans la ville, je pense qu'il y avait des habitants à Copenhague qui se sont battus pour préserver leurs espaces pour les vélos, pour que les vélos continuent d'être une priorité pour la ville, vous pouvez peut-être dire un mot là-dessus.

## **Jesper Dahl**

Oui vous avez raison. Dans les années 70 il y a eu des manifestations et on avait même des syndicats de cyclistes qui défendaient les droits des cyclistes. Je ne pourrais pas en dire beaucoup plus que vous, mais vous avez tout à fait raison.

Et en fait un nouveau défi pour la ville de Copenhague, c'est que nous avons des vélos qui transportent une petite charge, il y a un petit chariot attaché et là aussi ça prend plus de place et là aussi c'est un nouveau défi.

## **Véronique Michaud**

A propos des années 70 et par rapport à ces références du Danemark et des Pays Bas, je voudrais rappeler qu'en France les transports publics ont fait énormément de progrès dans cette période avec la création d'une taxe pour les financer collectifs : le versement transport. Il me paraît intéressant de le rappeler en soulignant que les transports publics n'ont pas été les alliés du développement du vélo dans un premier temps, parce que dans ces pays emblématiques du vélo que sont les Pays-Bas et le Danemark, le vélo apparaissait réellement comme un transport de masse et donc comme un concurrent. Aussi, si on souhaite aujourd'hui qu'il reconquière une part modale importante et qu'on en fait un objectif, c'est bien parce qu'on pense enfin un système de mobilité où le vélo et les transports collectifs sont vraiment cousins et où chacun sera gagnant du développement de l'autre. C'est tout de même assez nouveau en France et je pense que les transporteurs publics, et je ne parle pas seulement de la RATP, sont désormais acquis à l'idée que leur développement, pour une bonne part, est tout à fait liée à l'encouragement du vélo. C'est pourquoi le stationnement des vélos est enfin pris en compte comme quelque chose de sérieux. Mais on a un grand décalage entre le discours et la réalité. Il suffit pour s'en convaincre de regarder nos gares où il n'y a pas - ou très peu - de stationnement vélo. Il y a donc un effort à faire avec ces nouveaux alliés qu'on se place du côté du transport public ou du côté du vélo. Je caricature certes un peu en disant que pendant longtemps, on n'a pas pu utiliser les exemples néerlandais et danois en France parce qu'ils agissaient presque comme une menace pour un certain nombre d'acteurs de la mobilité dans le développement du mode vélo. Ils nous étaient très utiles, en revanche, pour démontrer que le vélo n'a pas besoin de conditions météo particulièrement douces pour se développer. Mais au-delà, c'était presque difficile. Aussi l'exercice que proposait Jean-Pierre Charbonneau - réviser nos projections et se fixer un objectif très ambitieux de parts modales marche et vélo est-il effectivement intéressant aujourd'hui. On peut le faire avec nos systèmes de référence français, mais c'est assez récent.

## **Bruno Marzloff**

Vous nous avez donné une information sur les incidences économiques de la pratique du vélo et de la pratique de l'automobile. Vous dites que la collectivité bénéficie de ces déplacements à vélo. Vous avez calculé un indicateur coût/kilomètre positif pour le vélo et un autre indicateur coût/kilomètre négatif pour la voiture. Évidemment c'est extrêmement édifiant, c'est extrêmement intéressant. Est-ce que ce que vous avez construit est un indicateur reproductible ? Comment peut-on y avoir accès ?

## **Jesper Dahl**

La question est très difficile pour moi parce que je ne sais pas comment cela a été calculé. Je pense que ce sont nos consultants, le groupe Codé qui a fait ces calculs. Je pense qu'on pourrait certainement se tourner vers eux et leur demander comment ils ont fait, je ne peux pas vous répondre tout de suite malheureusement. Vous savez que bien sûr la mobilité a une certaine valeur pour la société, c'est créateur de valeur, mais il y a toujours un coût

également et donc je pense que tout cela sous-tend ces chiffres. Comment ils ont vraiment fait le calcul, je ne saurais pas vous le dire, mais je peux me renseigner si vous voulez.

## **Un participant**

Je ne parlerai pas des vélos ici. Quand vous avez parlé des espaces partagés ça m'intéresse. Est-ce que pour le dire un peu plus ? Vous avez la route qui va du nord vers le sud avec des vouloirs séparés pour les vélos et les voitures et le lieu partagé, tout le monde se mélange en quelque sorte et il n'y a pas de séparation par les différents couloirs c'est ça ?

## **Jesper Dahl**

Oui c'est la partie du plan qui n'a pas encore été mise en œuvre, c'est au niveau de la planification, mais c'est exactement ce que vous dites. On va supprimer les lignes séparatrices. En fait le trottoir va s'étendre d'un bout de la place à l'autre et donc les voitures vont monter sur une petite butée et se trouver au niveau du trottoir et les piétons vont pouvoir se déplacer et ce sont les piétons qui vont en effet réduire la vitesse de la circulation. C'est ce qui fait peur d'ailleurs. Il faudrait faire un essai pilote pour convaincre la police que tout cela est une bonne idée. On ne va peut-être pas provoquer d'emblé un changement de comportement. En tant que piéton est-ce que vous êtes en sécurité si vous avancez sur une zone où roulent des voitures, des bus, etc. ? Si au début c'est juste une solution temporaire et c'est la peinture au sol qui indique ce qui pourrait être fait, est-ce que vous en tant que piéton vous allez avoir le courage de vous lancer alors que si on met vraiment en œuvre une construction, une butée, tout est à la même hauteur que le trottoir, est-ce que les comportements vont être différents ?

Ce sont les voitures qui vont être les visiteurs en quelque sorte.

## **Un participant**

Et vous pensez qu'il y a beaucoup de voitures ?

## **Jesper Dahl**

Ce devrait être un moyen de réduire la circulation de transit donc seules les voitures qui ont une destination précise dans la rue arriveraient jusque-là. Nous avons des panneaux qui interdisent aux gens de pénétrer dans la rue, c'est un changement de comportement qui a été provoqué par un changement de réglementation mise en œuvre.

## **Ville d'Amsterdam**

On a étudié ce phénomène aux Pays-Bas et il semblerait qu'avec ce type de projet les résultats sont plus positifs, plutôt que d'avoir simplement un panneau qui dit interdiction d'entrer.

## **Bruno Marzloff**

Il existe aujourd'hui des moyens de gestion des flux efficaces et complémentaires de questions d'aménagement qui s'appuient sur des systèmes intelligents et une prise en compte des aspects temporels. En mettant en place certains systèmes de signalisation par exemple, on n'est plus contraint de juxtaposer des espaces dédiés à chaque mode de transport (marche, vélos, bus, automobiles,...). Du coup on a des systèmes qui permettent sur une même ligne d'avoir et les automobiles, et les bus, à des moments différents mais chacun ayant sa propre priorité. Ce qui fait qu'au lieu d'avoir un espace utilisé très large, on peut diminuer la largeur de l'espace utilisé parce qu'à des moments différents les bus sont sur l'endroit des voitures. Je ne raconte pas ça de manière très simple mais c'est un moyen très efficace.

## **Marco Ribeiro**

J'ai une question concernant la mixité d'usage. En Suisse, on appelle ça des zones particulières. Et la manière de déterminer si une zone peut être particulière ou pas c'est en relation avec l'affectation autour de cette zone, c'est-à-dire si c'est une école ou hôpital ou une affectation de ce genre, on pourrait éventuellement utiliser une zone avec ces caractéristiques-là. Dans ce cas, est-ce que l'affectation autour de cette zone est considérée pour déterminer des lieux qui peuvent recevoir ce genre de mixité ou pas ?

## **Jesper Dahl**

Oui absolument. Ici sur cette route qui est extrêmement longue on a identifié trois points où on a étudié notamment les flux des piétons les flux potentiels, on a regardé les différentes activités qui pourraient avoir lieu dans cet espace mélangé. Si vous pensez qu'il y aura beaucoup de piétons à tel endroit et bien ça peut être un endroit où il y a des entrées pour de multiples magasins, on pourrait peut-être y installer des cafés et des terrasses, etc. On prévoit un espace partagé juste à côté de l'entrée de métro avec une entrée de centre commercial juste derrière. On a identifié trois points qui pourraient être des espaces partagés et on a notamment examiné les possibilités d'avoir beaucoup de piétons sur ces lieux.

## **Un participant**

J'ai une question très courte sur les espaces partagés. Vous avez parlé des espaces sécurisés avec par exemple un espace partagé au milieu. Est-ce que c'est une vision, est-ce que vous imaginez cela, est-ce que cela a été fait ? Est-ce que vous avez un exemple existant de ce type d'espace partagé sécurisé ?

## **Jesper Dahl**

Je pense que ça n'a pas encore été essayé, c'est un modèle dont nous avons parlé quand on a écouté les représentants des personnes handicapées qui étaient très préoccupés par le modèle d'espace totalement partagé, et en y réfléchissant on a trouvé cette idée d'espace partagé sécurisé. Mais nous pensons que les différences entre les deux seraient

vraiment minimales et on n'aurait pas l'impact ou les effets qui sont recherchés donc je ne pense pas que ce modèle existe.

## **Ville de Vienne**

Juste un petit commentaire car nous avons un vrai débat sur l'espace partagé avec la police mais en Autriche ce n'est pas tellement la police qui décide mais c'est une question de la loi, s'il y a un accident, qui est responsable ? Et chacun a son point de vue sur la question... De réglementer la circulation. Et donc la question de la propriété de la terre, des terres, des surfaces, c'est extrêmement important.

# LA PAROLE AUX EXPERTS

---

## Jean-Pierre Charbonneau

Je vais donner un point de vue qui reprend ce que j'ai pu dire à plusieurs reprises durant les deux jours et en même temps essayer de mettre de l'ordre dans ma réflexion. Ensuite je poserai un certain nombre de questions.

Déjà, depuis que j'ai commencé dans ce métier, les évolutions qui ont eu lieu sont extraordinaires. Aujourd'hui, dans les villes européennes et souvent au-delà, les qualités des professionnels et des projets sont souvent très stimulantes (je travaille en Amérique Latine et y fait le même constat). Il existe une demande publique de vivre bien dans les villes et l'urbanité est assumée, revendiquée. On n'est pas simplement là pour travailler ou pour se déplacer. C'est assez nouveau, dix ans ou quinze ans tout au plus, et très présent aujourd'hui, au contraire d'il y a 25 ans. Cette demande vient du public et est faite aux praticiens, aux élus, aux techniciens... Mais en même temps c'est une pratique, en le sens que les citoyens n'ont souvent pas attendu les aménagements pour investir les lieux. En témoignent des exemples pris partout, à Paris, Lyon, Lausanne ou par exemple Copenhague, les usages dans l'espace urbain sont devenus fondamentaux : la mobilité pour aller travailler ou à l'école, le loisir, aller faire des courses... Ces usages se sont développés et complexifiés. Alors peut-être que l'on court après les évolutions des usages plutôt qu'on ne les précède. Les vingt dernières années des politiques d'espaces publics ou urbaines en France, n'ont peut-être fait que tenter de rattraper l'évolution des modes de vie plutôt qu'elles ne l'ont devancée.

Donc, plutôt que de parler de 21<sup>e</sup> siècle, je serais plus modestement enclin à dire : parlons déjà d'aujourd'hui. Essayons de rattraper les usages du présent. La ville de Paris en a cité plusieurs dans sa présentation. A Copenhague une réflexion est conduite depuis plusieurs années sur les modes de vie. On l'appelle *Urban life* comme un terme très générique et y est souvent associée une vision très positive de la vie urbaine. Mais elle touche en fait à sa complexité même y compris avec sa diversité et ses contradictions. En fait on commence à embrasser une réalité plus fine et de ce fait, on montre les limites de notre propre savoir. On peut avoir un point de vue, mais on a besoin de sociologues, d'anthropologues, des habitants, des politiques, même si cela ne nous dédouane pas d'exercer notre propre professionnalisme. Comment aborde t'on le réel aujourd'hui ?

Chacune des villes qui a fait une présentation, a présenté un paradigme décrivant la manière d'aller de l'avant par rapport à ses usages, son territoire, son contexte urbain, politique, institutionnel ou historique. Il est clair que quand on démarre avec 35% de vélos, c'est plus facile de passer à 50% que pour une ville qui démarre avec 85% d'automobiles. Chaque fois il existe un contexte, une situation. Il serait illusoire de penser que Lyon va faire aussi bien que Copenhague, que Lausanne va devoir faire comme telle autre ville, et que Copenhague doit copier telle autre. Chaque contexte mérite une stratégie propre, une manière d'embrasser le sujet pour transformer ce qui doit l'être. On a vu plusieurs exemples. Lausanne s'appuie sur une réflexion forte sur l'accessibilité pour agir et l'organiser en voiture, en transports publics et à pied. Elle traduit ensuite dans les quartiers, dans le centre, dans les projets urbains la stratégie qui a été imaginée. Il y a une logique, un projet politique. A Copenhague aussi il y a un projet. A Paris également, même si vous dites qu'il est en train de se construire, dans une période de transition. Paris a une histoire de l'espace urbain, lequel a singulièrement déjà évolué depuis 10 ans, et cela va se poursuivre. De ce fait l'ouverture offerte par le projet des quais de Seine est juste et enthousiasmante,



parce qu'à côté des projets définitifs, des organisations définitives de l'espace, de quartiers, de la ville (on pourrait ajouter dans la métropole tant le lien avec les communes s'est développé et est porteur de multiples évolutions encore), s'ouvrent des perspectives à courts termes, rapides, à peu de frais et très créatives. Ce faisant, on n'est pas forcément loin de combler ponctuellement le fossé qu'il y a entre la rapidité d'évolution des modes de vie et la lenteur que nous mettons, nous, collectivités, à y répondre. On a toujours un train de retard. Si l'on décide de transformer tel lieu, il faudra un an ou deux pour convaincre tout le monde, et puis ensuite il faudra trois ou quatre ans pour le faire, c'est-à-dire cinq ou six ans au total. Dans ce temps là, les modes de vie auront évolué. Donc la prise en compte du temps est fondamentale et renvoie à la nécessité de stratégie. Comment, à partir de l'analyse d'un contexte puis d'objectifs que l'on veut atteindre, agir pour transformer. Il est important que chaque ville qui construit une stratégie, exprime « ce qu'elle veut vraiment atteindre ». Dans bien des villes le discours est proche : l'on veut faire du développement durable, améliorer la qualité de vie... simplement les résultats ne sont pas les mêmes, Les paradigmes en questions n'ont pas tous les mêmes résultats par rapport aux objectifs qui sont affichés. Il est donc important qu'aux cotés des paradigmes qui sont conçus et portés par les collectivités, soient mis des objectifs, avec des chiffres, des moyens, pour qu'entre le moment où l'on commence et celui où l'on évalue, l'on puisse voir si l'on a vraiment atteint ce que l'on voulait. On s'aperçoit souvent qu'entre les chiffres annoncés et le résultat il y a une marge. On les atteint parfois, les dépasse même ou l'on peut être très en deçà. Au-delà du discours généraliste, il est important de savoir quels sont les faits et les résultats, permettant de nourrir une réorientation. Il faut donc un paradigme mais en même temps des données pour savoir ce que l'on atteint vraiment et toutes les stratégies ne sont pas égales, il en est de plus efficaces que d'autres.

Cette rencontre est passionnante, où chacun présente de manière directe ses projets et ses questionnements, ou l'on part de visions globales pour aboutir à des choses concrètes « sur le terrain ». Ainsi les principes généraux de vie collective, de partage de l'espace, d'acceptation ou non des autres se traduisent par des questions sur la hauteur des bordures de trottoirs, la présence ou non de potelets... En fait comment le paradigme se traduit dans les projets concrètement ? Or c'est bien la difficulté qu'ont les villes en général car dans cette chaîne il y a des élus, une administration, des gens, des groupes d'intérêt, une histoire, des techniques... Je pense qu'il n'y a pas de méthode générale mais à chaque fois des contextes et des réponses spécifiques. L'on doit impliquer la gouvernance, les modes de travail des techniciens entre eux comme on l'a vu à Lausanne, les systèmes de décision pour arbitrer entre les contradictions, le choix des prestataires, la manière dont les projets sont conçus, dont la concertation est conduite... On a parlé d'éducation et de communication à Londres et je me souviens des séances de concertation à l'hôtel de ville de Copenhague, fascinantes tellement elles apparaissaient comme un élément de la démocratie.

Les techniques ont fortement évolué elles aussi. La signalisation, les sols, les protections, comment au contraire on favorise le partage, comment on peut faire intervenir le numérique à Paris, Copenhague? Peu à peu, ce métier qui assez frustré à l'origine se complexifie et est en mesure d'aborder la multiplicité des usages, la cohabitation, de donner sa place à la vie sociale, la vie politique... Ce n'est plus une sorte d'engagement personnel que de faire aller des piétons ou des vélos dans l'espace public mais devient une obligation avec des techniques, des savoirs et on sait beaucoup mieux en Europe aborder de tels sujets complexes.

Pour en terminer, le thème du temps. Il est important que dans ces stratégies, dans cette course qu'on a derrière l'évolution des modes de vies, l'on arrive à les rattraper. On ne peut pas se dire je vais passer 10 ans à faire un paradigme, à construire et puis ensuite je mettrai en place des projets qui apporteront alors des réponses à une situation déjà caduque, dépassée. Il faut appréhender le temps et mener des processus qui en continu évoluent, même si on a l'habitude de montrer des processus linéaires et c'est normal pour une

meilleure compréhension. Ce n'est pas comme ça que cela se fait ou que cela marche. Et c'est bien ainsi car la vie bouge. On ne peut tout à coup l'arrêter et dire « maintenant on va réfléchir ». J'ai travaillé longtemps sur les grands ensembles, les quartiers sensibles de l'agglomération lyonnaise ou d'ailleurs. On ne peut pas se dire on va réfléchir cinq ans et puis on travaillera après. Les problèmes, les questions sont là tout de suite. Cette batterie de moyens à notre disposition pour construire ces stratégies et les appliquer et donc précieuse.

Quelques exemples d'une manière moins grave, plus gaie, plus légère d'aborder le temps plus événementielle, plus populaire aussi. Rappelons « Paris Plage » et avec des temporalités différentes mais des principes semblables « Paris Seine » ou comment on transforme un lieu, pour en faire un lieu d'activité, d'expérimentation, d'usage tout de suite sans attendre des années d'études et des sommes d'argent considérables et que l'on n'a peut-être pas. Norrebrogade ou comment on expérimente sur une voirie, puis peu à peu on observe ce que cela donne, puis peu à peu on convainc ou les élus décident, et puis ensuite on passe à l'acte. Et puis l'exemple de Lausanne avec le Festival des Jardins qui a lui aussi été l'un des outils pour éclairer et égayer, verdir la ville et s'appuyer sur sa facette créative avant que des projets plus lourds n'arrivent. Je pourrais parler de Saint Denis où on est en train de prendre de manière assez systématique cette approche, comme une approche intermédiaire des grands projets urbains. La batterie d'outils à notre disposition aujourd'hui -l'anticipation, la préfiguration, l'événementiel, le rapport avec les politiques culturelles- forme des éléments à notre service pour qu'on vive mieux, de manière plus vive, plus active, plus contemporaine. C'est aussi un moyen pour que les collectivités touchent mieux à cette contemporanéité de la vie, qu'elles ne le font d'ordinaire avec des projets lourds. Ce qui ne veut pas dire qu'il faut abandonner les projets lourds mais qu'il faut ouvrir la palette des niveaux de transformation à notre disposition.

## **Sybille Zech**

En ce qui concerne le temps, je pense que ce n'est pas simplement une question de comment le mesurer parce que de toute façon il y a différentes façons de mesurer le temps parce qu'il existe des rythmes qui sont peut-être différents et en regardant Paris par exemple, je regarde la manière dont on prend des décisions et en comparaison avec l'Autriche ça va beaucoup plus vite, il y a une autre sorte de rythme. Par exemple, quand vous regardez à Copenhague, vous voyez qu'ils sont capables de faire une expérience qui sera très rapide et puis tout d'un coup, ils décident de mettre en pratique. Donc là aussi nous voyons une certaine forme de rythme, la manière dont on peut produire et mettre en application tel ou tel projet pour la gestion de l'espace public et pour mieux comprendre l'espace public, il faudrait aussi comprendre les aspects sociaux mais aussi voir tout cela du point de vue du temps. Et un espace public a aussi un rythme public ou une manière de voir du temps aussi.

## **Jean-Pierre Charbonneau**

Le temps est aussi l'un des matériaux de l'espace urbain et de l'urbain. Il faut aussi le prendre en compte, ce que Thierry Paquot appelle la chronotopie, les rythmes de la ville et de la vie. Ce sera certainement développé plus tard. Mais il faut insister sur la stratégie et le temps parce qu'il faut être capable de changer rapidement un contexte quand c'est nécessaire. Si on passe cinq ans à faire cinq expérimentations sur un endroit et que dans le même temps 150 projets se transforment de manière complètement indépendante par ailleurs, cela signifie qu'on est en dehors des clous, que l'on n'est pas pertinent. La stratégie, c'est s'attaquer à un sujet et avec des résultats dont on peut escompter qu'ils

sont à la hauteur de ce qu'on doit atteindre. Sinon et c'est courant, la ville change mais en dehors de ce qu'on affiche faire dans le discours.

## **Jesper Dahl**

Ce matin, je vous parlais de nos projets concernant l'espace urbain et Jean-Pierre était chez nous il y a 5 ans, il a travaillé avec nous. Nous avons un projet, nous avons une feuille de route pour ainsi dire et nous avons utilisé une certaine stratégie vis-à-vis des décideurs, vis-à-vis du grand public et cela signifie que nous étions vus par toutes les parties prenantes comme ayant un plan. Et d'un autre côté il peut y avoir un conflit entre notre stratégie et le mandat de 4 ans pour les politiques donc quelques fois nous commençons un projet avec une personne qui ne sera plus là au moment où nous terminons le projet donc voilà pourquoi il est difficile de synchroniser le projet avec les politiques mais la chose la plus importante est d'avoir une stratégie à suivre, faire des expériences et mettre en application. Je voulais ajouter que le temps est aussi étroitement lié avec la manière de suivre les projets et également la manière dont nous allons évaluer le résultat. Donc nous voulons par exemple faire des mesures, des analyses de l'espace public d'une manière régulière, exactement comme on le fait à Copenhague et donc c'est intéressant de faire un projet, de l'appliquer, de vérifier et on ne peut jamais dire que c'est terminé parce qu'il faut toujours retravailler, revisiter nos projets.

## **Catherine Foret**

Je vais changer un peu de niveau de discours..., mais je crois que c'est lot de ce genre de réunion, chacun intervient depuis sa spécialité et sa sensibilité.

Je vais faire en premier lieu un retour sur ce qui s'est dit ; évoquer quelques éléments de frustration sur ce qui ne s'est pas dit et qui m'aurait intéressée ; et puis déboucher sur quelques questions si j'ai le temps. Je voudrais d'abord partager avec vous le grand plaisir que j'ai eu à découvrir toutes ces expériences : c'est vraiment une bonne nouvelle que cet intérêt pour l'espace public de la part des villes et ce basculement culturel dont nous avons parlé ; ce passage de villes conçues pour la voiture à des villes qui donnent une place centrale aux piétons — même si l'on a bien vu que ce basculement se fait en France aujourd'hui alors qu'il s'est produit bien plus tôt ailleurs. Bonne nouvelle aussi que l'attention à ces démarches pragmatiques, expérimentales, accompagnées d'analyses, d'évaluation, en lieu et place de l'imposition de schémas massifs comme on a pu les voir à d'autres périodes ; l'expérimentation comme mode de co-production avec tous les acteurs et les usagers d'un espace. Jean-Pierre Charbonneau l'a souligné : l'expérimentation, c'est aussi cela : une autre manière de faire de la concertation.

Au-delà de ces points très positifs, et puisque le rôle que l'on attend de nous est de questionner ce que nous avons entendu pour stimuler la réflexion collective, j'avais envie d'interroger ce qui semble s'imposer aujourd'hui comme une évidence pour nous tous : cette idée de développer la marche dans l'espace public. Voilà en effet un objectif qui semble unanimement partagé, que l'on ne peut que soutenir — tout comme à une autre période il semblait évident de faire les villes pour la voiture-; avec toutes les décisions, actions techniques, innovations et blocages qui en ont découlé. Il me semble qu'en tant qu'urbaniste, aménageur, sociologue, nous avons le devoir d'interroger toujours ces évidences, pour ne pas être dépassé par les évolutions sociétales, comme Jean-Pierre Charbonneau vient de le dire, mais également pour ne pas tomber dans la répétition de

recettes éprouvées, qui nous feraient perdre de vue le sens de ce que l'on fait ou qui pourrait nous conduire dans des impasses.

Je voudrais donc, juste pour un moment, déplacer les questions que nous nous sommes posées, du « comment ? » vers le « pourquoi ? ». Pourquoi faudrait-il accroître la marche en ville ? Pourquoi faudrait-il simplifier, épurer, l'espace public, comme on l'a beaucoup entendu ? Pourquoi faudrait-il concevoir des espaces polyvalents, flexibles ? Pourquoi faudrait-il inciter les usagers à la lenteur ? Qu'est-ce qui fonde ces nouvelles évidences, ces nouveaux postulats ? Certains de ces fondements philosophiques ont été évoqués autour de nos deux jours. On a dit : « pour diminuer la pollution », « pour rendre nos villes plus respirables », « moins bruyantes », « pour améliorer la santé publique », « diminuer l'accidentologie » ; pour « développer le business », la marche étant favorable à l'activité économique, donc à l'attractivité des villes, Mais il me semble, et c'est là ma frustration, qu'un aspect essentiel a été peu évoqué, ou n'est apparu que de manière implicite, ou en filigrane, dans les interventions de cette journée. C'est un sujet qui a été beaucoup travaillé en France, notamment autour du PUCA, avec des chercheurs, des élus locaux et différents professionnels de l'urbain dans les années 1980 et 90. S'il faut soigner les espaces publics dans la ville, et s'il importe d'y faire une place primordiale au piéton, c'est également (en sus de toutes les raisons qui ont été évoquées) pour favoriser la *culture publique*, la *vie publique*. Voilà des termes qui ne sont guère apparus dans nos échanges. Jesper Dahl a parlé de « vie urbaine » — peut-être est-ce que l'on entend par là au Danemark. Mais je voudrais revenir plus précisément sur cette notion de vie publique et rappeler un certain nombre d'avancées qui ont été faites en France autour de cette question ; montrer pourquoi elle est importante pour nos villes, pour nos sociétés urbaines ; en quoi la vie publique est productrice de liens, en quoi elle diffère d'autres types de sociabilité ; et pourquoi elle est nécessaire, plus généralement, au fonctionnement de nos démocraties.

Qu'est-ce qu'ont montré les chercheurs qui étaient mobilisés dans le cadre de programmes initiés par le Ministère de l'Équipement, au cours de ces années 1980/90 ? Ils ont montré que l'espace public urbain n'était pas seulement un espace de mobilité et de flux, mais qu'il était aussi l'espace d'une sociabilité bien particulière : un espace où les citoyens apprennent à « faire société » d'une manière différente de celle qui est expérimentée dans le quartier ou dans les villages. Qu'il était le lieu d'apprentissage de *l'urbanité*, ce savoir vivre ensemble propre à la grande ville. Ils ont également expliqué que c'était aussi un espace de *citoyenneté*, dans le sens où c'est sur l'espace public, dans le type de vie sociale qui se déploie là, que s'éprouve le sentiment d'appartenance à une même Cité — par-delà les différences considérables qui séparent les citoyens d'un quartier à l'autre, ou d'un groupe social à un autre. Ils ont montré que la vie publique relevait d'une *culture impersonnelle*, au sens où elle reposait sur des « liens faibles », des relations superficielles, éphémères, entre inconnus ; des relations, des interactions qui reposent pourtant sur le face à face physique entre les personnes. Ce qui se joue dans l'espace public urbain, c'est ce problème spécifique à la grande ville qui consiste à vivre entre inconnus, à se supporter, se rencontrer, voire parfois se rejoindre en tant qu'individus différents, de cultures et d'opinion diverses. Et le genre de liens, le genre de sociabilité qui s'élabore dans l'espace public est indispensable pour faire « tenir ensemble » les différents milieux qui composent les mondes urbains. La vie publique apparaît ainsi comme une condition pour contrer les effets de la ségrégation et les effets d'immobilisation qui minent nos grandes métropoles — encore plus dans le contexte d'étalement urbain, de « villes dilatées », de *gated communities* qui tend à s'imposer aujourd'hui partout dans le monde. La participation de tous les citoyens à la vie publique est une condition de la souplesse de la vie sociale, d'élasticité du tissu social qui se forme dans les grandes métropoles. D'où l'importance de penser cette vie publique, et donc les politiques d'aménagement de l'espace public, à l'échelle des agglomérations, voire

à l'échelle des métropoles, autrement dit beaucoup plus largement qu'à l'échelle des centres-villes traditionnels.

J'essaie de rappeler tout cela parce que de cette conception de la vie publique découle à mon avis des conceptions d'aménagement particulières. Il faut penser l'espace public comme *l'envers du « territoire »*. L'espace public, ce n'est pas du tout l'espace de la fusion, de la familiarité, de l'identification ; c'est au contraire un espace où nous sommes tous inconnus, où tout le monde est appelé à « devenir minoritaire », comme dit Gilles Deleuze. C'est un espace où chacun doit pouvoir prendre de la distance avec son appartenance sociale, communautaire, territoriale... ; avec le contrôle social, toutes les impositions, les normes de comportement qui pèsent par ailleurs sur l'individu, dans son milieu familial, professionnel, de voisinage. C'est un espace de liberté dans le sens où chacun peut jouer là à être un autre, à porter un masque, à afficher un « look » différent de celui qui le caractérise au quotidien.

Autre point très important pour penser le fonctionnement de ce type d'espace dans la ville : la notion de public doit être distinguée de celle de foule. Je voudrais insister là-dessus : la sociabilité en public consiste à « faire avec » les différences, à surmonter dans l'interaction les distances entre individus — sans les abolir. Alors que la sociabilité de la foule est fusionnelle, elle nous conduit tous vers un point commun d'attention, vers des comportements similaires et simultanés. Je crois que dans beaucoup de situations qui ont été évoquées pendant ces deux jours, notamment dans les situations de forte circulation, on est peut-être plus dans des cas de sociabilité de foule que de vie publique.

Enfin, les espaces publics doivent aussi être pensés comme des espaces de découverte, d'aventure, où peut se développer la serendipity, cette capacité à faire des découvertes sans les avoir cherchées. On rejoint quelque chose qu'à dit Caroline Tissier : le voyage dans l'espace public peut être un « *destin* », qui peut basculer à un moment ou à un autre ; l'espace public comme espace de la surprise, du risque, de l'incertitude ; des qualités qui ne doivent pas être pensées comme forcément négatives. Nombre d'analyses sociologiques fines sur l'espace public montrent que les citoyens, en particulier les jeunes, recherchent l'inconnu, une certaine prise de risque, une certaine déstabilisation dans ces espaces — parce que c'est aussi ce qui nous fait progresser, ce qui nous fait sortir de notre milieu.

Pour toutes ces raisons l'espace public, et l'expérience qu'on y fait en tant qu'individu, peut être décrit comme un *univers pragmatique*, pour reprendre un terme d'Isaac Joseph. Un univers qui nous oblige à développer des « savoirs de circonstance », appris en situation. Ce sont donc bien des espaces « apprenants » — un point qu'a souligné hier Véronique Michaud ; des espaces où les individus prennent des initiatives, et où s'inventent perpétuellement des types inédits de manifestations collectives ou individuelles. On a peu parlé de cela. Bruno Marzloff le fera peut-être... : on voit aujourd'hui comment se réinventent, notamment grâce aux outils numériques, des modes de mobilisation et de manifestation dans l'espace public tout à fait novateurs. On peut penser aux *flashmobs*, aux performances artistiques, aux jeux de pistes urbains, aux *bookcrossing*, etc. Les gens inventent sans cesse des manières de *prendre place* dans l'espace public et d'y trouver du plaisir. C'est aussi « le goût de l'Autre » qui se joue dans ces pratiques, la recherche de l'Autre, tout comme la volonté individuelle de se distinguer, d'affirmer de l'excentricité, de la créativité : l'espace public est aussi une *scène*, une scène sur laquelle on joue, où l'on s'expose, où l'on regarde les Autres, et où l'on jouit du spectacle de la vie urbaine.

C'est pour toutes ces raisons que le marcheur, le piéton, le flâneur, le passant... constitue une figure centrale de l'espace public : c'est l'acteur par excellence de ce type particulier de

vivre ensemble. C'est ce qu'a montré notamment le géographe Jacques Lévy quand il a essayé de quantifier le nombre d'interactions que permettaient les différents modes de déplacement en ville : la marche est le mode qui autorise le plus grand nombre « d'IMAC », « interactions multi-sensorielles aléatoires au contact ». Plus elle est rapide, moins ces interactions sont nombreuses, bien évidemment. Voilà aussi l'une des raisons pour lesquelles il est intéressant de rechercher la lenteur des déplacements dans l'espace public.

J'essaie d'explicitier d'où viennent nos prises de position d'aujourd'hui, parce que je pense qu'avoir tout cela en tête aide certainement à éviter des contresens, des impasses, de fausses pistes dans les aménagements. Sans le piéton, sans le flâneur, le promeneur, point de vie urbaine, point de vie publique. Quand on l'a oublié, quand on a donné le primat à la voiture, c'est aussi tout cela qui s'est délité : tout ce savoir civil, ce savoir citoyen — et pas seulement la qualité de l'air.

À partir de telles réflexions, on peut questionner certaines notions, certains mots qui sont aujourd'hui utilisés dans le monde de l'aménagement et de l'urbanisme — et qui me semblent contreproductives. Par exemple, la notion d'*appropriation*. C'est un mot qui n'a pas été prononcé pendant ces deux jours, mais que j'ai vu dans les textes de préparation du colloque, et qui revient très souvent dans le discours des aménageurs, en France tout du moins. On cherche à ce que l'espace public soit « *approprié* » par les usagers. Or qu'est-ce qu'un espace approprié ? C'est un lieu qui n'est pas commun à tout le monde, un lieu où se développe un sentiment de « chez soi » ; un espace perceptible seulement aux initiés, où se jouent des « codes d'appropriation » et donc une forme de pouvoir sur l'espace d'un groupe par rapport à d'autres ; c'est un espace investi par une catégorie d'usagers et pas par d'autres. Jean-François Augoyard, qui a travaillé sur ce sujet, parle « d'appropriations prohibitives », qui suscitent des « contre-appropriations », « des appropriations concurrentes ». Je pense que c'est une notion tout à fait contradictoire avec la philosophie de l'espace public telle que je viens de l'exposer.

Le problème n'est pas de penser des espaces publics « appropriables », mais des espaces où chacun peut se sentir *légitime* sans avoir ce sentiment de « chez soi ». C'est très différent, et c'est compliqué. On l'a bien vu avec l'exposé de notre amie londonienne, qui est revenue plusieurs fois sur cette question en se demandant : « Comment faire pour que personne ne se sente dominant », ne se sente trop à l'aise finalement, dans tel ou tel espace public ? Les expérimentations conduites là-bas montrent que plus les piétons sont nombreux, moins les automobilistes se sentent « chez eux », dont plus leur comportement devient prudent. Le terme d'*appropriation*, à mon avis, est à bannir de notre vocabulaire, lorsqu'on travaille sur l'espace public. Il importe beaucoup plus de penser la pluri-fonctionnalité des espaces publics — c'est-à-dire comment ils articulent plusieurs fonctions — commerciale, de loisir, de circulation, de séjour... — parce que de la pluri-fonctionnalité découle le fait que beaucoup de gens peuvent se sentir légitimes à être là. Penser plutôt, également, ce qui a été dit, d'ailleurs, la capacité de l'espace à accueillir des situations inédites, des pratiques diversifiées ; penser l'articulation des espaces publics avec leur environnement, avec les rues adjacentes...

J'ai également un problème avec la notion de « partage de l'espace public », au moins en français. Je l'avais souligné lors de la préparation du séminaire, parce que le mot partager, en français, peut aussi vouloir dire « diviser ». Espace partagé peut signifier espace divisé, de manière purement fonctionnelle. De même, le mot « accessibilité » est souvent réduit aujourd'hui à une acception purement technique (rendre accessible physiquement un espace aux personnes handicapées). Or il faut bien comprendre qu'on n'est pas empêché d'accéder à un espace public que pour des raisons physiques ; on peut être empêché pour des raisons sociales, par des barrières mentales, des divisions sociales, des phénomènes

de stigmatisation... Comment ces problèmes sont-ils pris en compte dans les politiques d'aménagement ?

Il me semblerait fructueux de remplacer ces termes-là par un autre mot, que j'ai très peu entendu pendant ces deux jours : celui d'hospitalité de l'espace public. Nombre de chercheurs ont travaillé, en France et ailleurs, sur cette notion : l'hospitalité comme droit qu'à l'étranger, l'intrus, l'importun..., à l'arrivée dans un espace public, de ne pas être traité en ennemi. L'étranger à la ville, celui qui est différent, le SDF, mais aussi les femmes, les jeunes, les touristes..., ont-ils *droit de visite* sur cet espace ? Comment cet espace fait-il une place à « l'homme en trop » — pas seulement perçu du point de vue du handicap physique ? Il y a eu des réflexions là-dessus, qui ont montré que travailler sur l'hospitalité, c'était à la fois permettre à ceux qui arrivent en terrain étranger d'être autonomes, donner des ressources d'information, les clés de l'endroit pour pouvoir le comprendre ; mais c'était aussi laisser dans la ville des espaces libres, des espaces non entièrement aménagés, non saturés de signes, pas entièrement fléchés, rentabilisés. C'est dans de tels espaces que l'Autre, celui qui n'est pas d'ici, pas comme tout le monde, qui n'a pas envie de faire la même chose que tout le monde, va pouvoir trouver place. Anne Gotman notamment a montré, dans le cadre du programme « Villes et hospitalité » conduit par le PUCA, que l'hospitalité d'une ville dépendait autant des caractéristiques spatiales d'une politique de l'offre (politique informative, offre de services, offre de ressources...), que de la culture publique des citoyens. Autrement dit, on a affaire en la matière à un cercle vertueux : plus la culture publique se développe, plus une ville est riche en espaces publics, plus elle sera hospitalière. Je pense que ce terme d'hospitalité est très riche et devrait nous aider à réfléchir à des actions, à des pistes d'orientation très concrètes pour l'aménagement des villes.

Je vous remercie de votre attention.

## **Bruno Gouyette**

Je remercie Catherine Foret de son intervention. Nous avons été interpellé à la ville de Paris sur cette question des usages et de la manière de "faire société dans la cité". Je pense que là-dessus il y a aussi à travailler sur ce que veut dire "faire société" et la manière dont ça peut s'exprimer dans la ville doit peut-être nous aider à proposer des réponses qui de mon point de vue ne passent pas uniquement par l'espace public. Il y a des espaces intermédiaires, il y a l'habitat, comme autant d'éléments dans la chaîne où l'habitant se sent à l'aise dans la cité. C'est pour ça que dans la notion d'appropriation pour ne prendre que ce seul exemple, je réinterrogerais votre interrogation pour prendre l'exemple parisien. Il y a deux types d'utilisation du mot appropriation. D'espace à déshériter, sans aménités, vide, et donc le défaut de vie, on dit on veut les « ré-enchanter » et faire qu'on s'y sente de nouveau à l'aise. C'est la première acception du mot réappropriation. Il ne faut pas la prendre de manière possessive mais face à une vacuité de redonner envie. La deuxième acception d'appropriation, c'est que nous sommes dans une ville extrêmement dense. L'habitant à Paris comme je pense dans les très grandes villes comme Lyon et d'autres en Europe, a un appartement, éventuellement une cour derrière, et la rue. Il est en demande d'espaces libres dont il se sente un peu le maître, en tout cas sur lequel il a une responsabilité et pas simplement une consommation ou un usage. Les directeurs des espaces verts nous disent : « On sent une envie croissante de retrouver un bout de terrain pour faire quelque chose avec ». Et dans les jardins partagés, dans tous ces usages-là il y a quelque chose de très profond, alors qui renvoie sur un mode effectivement un peu d'appropriation, mais il faut l'entendre peut-être dans ce sens-là.

Je finirai en disant que sans doute il nous faut dans nos travaux davantage de sociologues, davantage de géographes, davantage d'historiens de telle sorte qu'on ait une vraie pluridisciplinarité.

## **Catherine Foret**

Une part de réponse, sur l'un des points que vous avez soulevés : ces travaux de recherche peuvent-ils permettre d'appréhender les usages d'aujourd'hui ? Les chercheurs français auxquels j'ai fait référence ont travaillé à partir de travaux bien plus anciens, notamment américains et allemands ; des travaux qui dataient pour partie des années 1920-1930 et qui sont très utiles pour comprendre ce qu'est la vie publique, comment elle s'est modifiée au cours du temps, quels acteurs, quelles conditions spatiales, sociales, politiques elle met en jeu. Or il me semble que bien réfléchir à cela, à ce qu'est la vie publique dans les grandes villes, est un préalable indispensable pour concevoir des modalités d'aménagement adaptées aux problèmes très concrets que nous rencontrons aujourd'hui.

## **Jesper Dahl**

Je souhaiterais rajouter que dans un séminaire comme celui-ci on a tendance à insister sur certains aspects et cette fois-ci le thème central ça a été la mobilité, donc un thème extrêmement concret mais je suis tout à fait d'accord avec Catherine sur les aspects sociaux qui sont tout à fait aussi importants que les autres.

Lorsque nous avons présenté notre stratégie de vie urbaine il y a deux ans, on a appelé cette stratégie « métropole pour les gens » autrement dit que la vie urbaine c'est la rencontre, surtout quand des gens d'une certaine sphère rencontre des gens qui viennent d'ailleurs, d'un autre monde et c'est ça qui est intéressant et qu'il faut encourager. On a travaillé sur la mobilité bien sûr mais ce que je ne vous ai pas raconté c'est qu'on a souffert également il y a quelques années d'émeutes dans ce quartier. Vous avez peut-être entendu parler d'une crise au Danemark car il y avait le dessinateur danois qui avait fait des dessins qui étaient considérés comme totalement inacceptable pas les musulmans et il y a eu des émeutes et c'était dans les rues de Nabrugue, dans le quartier que je vous ai montré et tout le quartier dont je vous ai parlé avait des gros problèmes de mobilité et je suis sûr et certain que les politiques souhaitaient faire quelque chose afin de créer des opportunités de rencontre, des points de rencontre entre les gens pour essayer de résoudre une partie des problèmes sociaux qu'on avait dans ce quartier donc je suis très heureux de vous entendre parler de ce problème madame.

## **Elisabeth Irschik**

Oui je voulais dire à peu près la même chose en fait concernant l'appropriation. Il existe différents types d'appropriation qui fonctionnent plus ou moins bien. Chez nous nous avons des projets tels que le jardinage parmi les voisins. Nous avons des jeunes qui prennent des chaises, une table, ils s'installent sur le trottoir et ils prennent leur petit déjeuner ensemble. Voilà ce sont des initiatives importantes et sympathiques. Les gens veulent démontrer qu'ils vivent dans un quartier et que ce quartier leur plaît, qu'ils en sont responsables et actuellement on est en train de parler de la façon dont l'administration publique puisse appuyer ces petites initiatives et ça c'est une autre forme d'appropriation qui est très importante. Car ça rend la situation plus conviviale.



## Catherine Foret

Je ne dis pas du tout que ce genre d'espaces et d'appropriations sont inutiles dans la ville ; ils sont très importants pour la qualité de la vie quotidienne. Mais simplement, distinguons les choses. Distinguons la vie *publique* de la vie *collective*. On a besoin des deux dans la ville, ce qui conduit à distinguer différentes catégories d'espaces. Dans les jardins que vous évoquez, tout le monde n'est pas le bienvenu. Il faut le comprendre. C'est très important, pour qualifier des espaces de manière différente : certains où tout le monde peut venir — et c'est essentiel, pour les raisons sociales et politiques que j'ai évoquées — et d'autres, qui sont effectivement plus réservés, où l'on peut favoriser des appropriations partielles, temporaires ou permanentes.

## Eva Kail

Je voulais simplement vous raconter une chose. La ville de Vienne pense que ce dialogue, ces concertations sont extrêmement importantes, la contribution des scientifiques et donc nous avons décidé de financer une chaire universitaire dans l'université technique pendant trois ans et ça va être un professorat sur l'espace public et la fonction de l'art. Ça a déjà fonctionné pendant un an. L'idée est d'inviter deux professeurs provenant de pays étrangers. Ils viennent à Vienne et travaillent ensemble et nous avons aussi des étudiants qui font partie du projet Erasmus et la première conférence internationale va se dérouler entre le 10 et le 11 novembre et il y aura à peu près 70 présentations concernant les différents sens de l'espace public, non seulement l'espace physique mais aussi les différents sens de l'espace public et les schémas et l'organisation. Donc si ça vous intéresse, venez nous voir et nous vous transmettrons le programme.

## Véronique Michaud

Moi aussi, j'ai été très intéressée par ces deux jours que nous sommes invités à commenter. L'exercice de les résumer, lui, ne serait pas raisonnable. Ces échanges, ces interventions m'ont confortée dans l'idée que la difficulté qui est celle des aménageurs aujourd'hui, mais aussi des porteurs de projets et des élus, est de faire simple. S'agissant de l'espace public, on vient de l'entendre, il faut en effet faire simple. Le piéton me paraît également une bonne entrée : c'est un bon angle pour parler de l'espace public. Il faut faire simple et faire simple c'est vraiment compliqué ! Je crois que chacun le sait déjà, avec des quotidiens et des approches professionnelles différents et ces deux jours l'ont vraiment montré. Notre chance, pour notre feuille de route, « feuille de rue » faudrait-il plutôt dire, c'est que ça devient moderne. Ce n'était pas si évident. C'est un petit peu ce qui s'est passé avec le vélo pour lequel, il y a encore peu de temps notamment en France, on s'entendait dire « vous allez avoir du mal parce qu'il va falloir faire du neuf avec du vieux ». C'est vrai que le vélo n'a pas tellement changé en apparence et pourtant le vélo est subitement devenu moderne, pas tellement parce qu'il a été revu techniquement dans des proportions importantes, mais parce que c'est bien le service qu'il apporte à la mobilité qui a été complètement modernisé. Il faut dire merci à Lyon, parce que c'est à Lyon qu'est intervenue en 2005 une forte innovation. Un nouveau service vélo – Vélo'v, premier grand système - a changé complètement le mode vélo et la représentation qu'on s'en fait Puis Paris a suivi en 2007 et d'autres villes. Un premier constat sur les mots aussi. J'ai été frappée par le fait que, et sur

ce point j'ai une petite différence d'appréciation avec Catherine Foret, dans les expressions 'partage de l'espace public', 'espace partagé', nous signifions tous un peu la même chose, mais qu'il y a en effet en France une certaine ambiguïté, comme le soulignait Catherine, entre partage et partition, parce que nous avons un problème sur le mot lui-même qu'on ne retrouve pas dans *shared space* qui sous-entend bien plus l'idée de mixité de l'espace public.

A partir de ces quelques constats, je voudrais revenir sur cette entrée par la marche. Jasper disait « on a beaucoup parlé mobilité » : oui et non parce que, justement, la marche, est le mode le plus adhérent de l'espace public. Il pose bien toutes les questions relatives à la mobilité et au séjour. Et pas seulement les problématiques de mobilité. C'est la raison pour laquelle le résultat doit être simple et léger. La démarche et les outils sont eux parfois complexes puisqu'il n'est pas seulement question de support physique de la marche mais aussi de bien d'autres choses. Je crois que cela a été très présent dans les interventions. Il y a un mot toutefois que je n'ai pas entendu lorsqu'on a évoqué les disciplines que mobilise l'espace public : c'est le mot ergonomie. J'ai le sentiment qu'aujourd'hui il nous faut des ergonomes de l'espace public. Peut-être d'ailleurs que ce métier existe chez nos voisins européens. La démarche à l'œuvre dans nos villes me paraît viser une haute qualité d'usage. En France, on parle beaucoup de haute qualité environnementale mais la haute qualité d'usage est bien plus complexe parce que les usages des uns gênent les usages des autres. Elle est affaire de beaucoup de nuances, de détails, et elle constitue un bénéfice pour tous. Mais cette démarche est plus facile en parole que dans la réalité et dans sa traduction concrète. Je crois qu'on parle dans les pays anglo-saxons de « design pour tous » parce qu'on met derrière le mot design beaucoup plus de choses que chez nous, où l'acception est très liée à l'esthétique. Le *design for all*, l'ergonomie de l'espace public me paraissent donc être des directions qui sont plus qu'esquissées aujourd'hui. Il y a un vrai savoir faire qui est peut-être d'ailleurs plus développé dans vos pays que chez nous. . Lorsque la représentante de Londres, Madame Faith Martin, parle de couleurs et textures, ce n'est pas que en termes esthétiques mais en tant que solutions qu'il faut trouver pour offrir des repères aux personnes à mobilité réduite. La prise en compte des mal voyants et des personnes aveugles dans des espaces ouverts est en effet une vraie difficulté. Il est presque plus commode d'avoir de bons vieux trottoirs, une chaussée avec des voitures et les repères qui vont avec en comparaison avec des zones apaisées et mixtes. Ces personnes s'étaient peu ou prou adaptées à la ville routière. Désormais, il faut chercher, avec des outils adaptés, des solutions pour tous. Couleurs, textures, sons, lumières, odeurs, saveurs..., un intervenant d'expérience sensorielle, voilà les outils à disposition. Car il ne s'agit pas que de mode de déplacement mais bien d'expérience comme Catherine Foret l'a très bien rappelé. Expérience comme l'illustre très bien le réaménagement des berges de la Seine. Comme l'ont montré la présentation et la visite hier, ce projet contient toutes les dimensions : il faut reconquérir l'espace, recréer des circulations douces, retrouver le lien avec le fleuve mais c'est aussi retrouver des correspondances avec le réseau de transport public, la ligne 7, le RER C. Pour cela, il suffit parfois, comme nous l'a montré François Rol'Tanguy, d'ouvrir des grilles, parce que les cheminements existent sauf qu'ils sont fermés. Faire de l'espace public, et notamment en partant du piéton, c'est aussi tout simplement rouvrir des portes.

L'enjeu me paraît aujourd'hui de mobiliser et valoriser les nouveaux savoir-faire car ils existent mais il se joue aussi beaucoup entre usage et réglementation. Il est beaucoup question d'usage et de service à l'utilisateur, de services à la mobilité et au séjour sur l'espace public mais, dans le même temps, en France, il est toujours beaucoup question de réglementation. Il faut donc savoir combiner ces approches. Pourtant, étrangement, à aucun moment pendant ces deux jours, y compris nous Français, nous n'avons parlé de la démarche que en cours dite d'élaboration d'un « code de la rue ». C'est souvent quand on ne parle pas d'une actualité qu'on en mesure l'importance ou non. Je m'interroge : est-ce une actualité ? Finalement, avec le temps, je me le demande. C'est pourtant un cadre

important, inspirée en France de ce qu'ont fait les Belges depuis janvier 2004, pour évoquer toutes ces questions d'espace public et de mobilité. Pour innover, pour faire bouger un peu les cases dans lesquelles on essaie d'ordonner tous les usages et toutes les situations. Chez nous, en France, ça se traduit par une démarche très réglementaire. On pourrait pourtant travailler aussi et davantage sur le sens qu'on veut donner à tout ça, la direction dans laquelle on veut aller. Les acteurs de ces démarches du Code de la rue, collectivités, associations d'usagers, transporteurs, Pouvoirs publics devraient se donner plus de liberté dans la conception de nouveaux outils et de référentiels pour organiser les mobilités et la rue. Les présentations m'amènent à poser la question suivante : faut-il centrer la vision sur les usages et l'ergonomie ou sur la réglementation ? Quel dialogue entre usages et réglementation est-il possible ? Dans ce domaine, j'ai apprécié tout le pragmatisme et l'intelligence de la démarche de Lausanne, combinés à une ingénierie très forte. Marco Ribeiro a montré qu'il faut aussi parler le même langage que les ingénieurs trafic et que les spécialistes de la voirie. Parfois, des arbitrages peuvent s'avérer plus favorables au piéton lorsque sont prises en compte des contraintes externes. Par exemple, Marco Ribeiro me disait qu'il y a deux façons d'élargir un trottoir : parce qu'il faut donner plus de place aux piétons via la réglementation relative, notamment, à l'accessibilité ou parce que l'évolution des engins de nettoyage des trottoirs, plus larges, qui nécessitent des trottoirs de deux mètres ? Qu'est-ce qui est le plus important, le code de la rue ou le fait de saisir une opportunité pour faire avancer les choses ?

Mais pragmatisme ne veut pas dire candeur. Il me semble qu'il y a un risque de candeur actuellement dans les discours sur le partage de l'espace public et le vivre ensemble. Car les besoins sont spécifiques et parfois en contradiction. Les personnes malvoyantes ont besoin de repères. Le vélo a besoin de fluidité. On ne choisit pas le vélo pour rouler à la vitesse du pas. Le vélo peut être une gêne pour le piéton. A cet égard, il est très intéressant d'observer qu'à Copenhague, on permet aux vélos d'aller vite, sur des autoroutes cyclables. Le vélo va être de plus en plus rapide avec les vélos à assistance électrique. Donc pourquoi s'interdire s'agissant du vélo et pourquoi pas du piéton, de raisonner aussi avec les bons vieux logiciels des ingénieurs trafic et des ingénieurs réseaux ? En prenant en compte spécificités de chaque mode. Pour le vélo, on doit prendre en compte la portée du mode, on peut raisonner en distance et en débit. À Copenhague, on raisonne en débit puisqu'on parle d'autoroute cyclable, on pense le vélo comme un bus en site propre. On pense efficacité du mode : quand on va travailler, on ne se promène pas.

Il ne faut pas faire d'angélisme. On est en train d'inventer des espaces publics d'un nouveau genre et on est en train de faire la ville qui va avec la marche, le piéton à l'arrêt, le piéton en mouvement, et tous les autres modes comme autant de relais de la marche.

Il est pourtant difficile de faire simple, de retisser des continuités. Il faut souvent réparer l'existant pour recréer ces continuités d'itinéraires qui sont indispensables pour le piéton. Par exemple, comme dans le projet d'aménagement des Berges, pour réparer une coupure, on imagine un tronçon de quai sur une barge. Refaire des continuités, rétablir des connexions, refaire des correspondances sont souvent des exercices délicats mais ils sont au cœur de la plupart des projets urbains.

Je voulais enfin évoquer la question des échelles, je l'ai un peu esquissée avec cette idée de portée. Je pense que l'échelle du piéton implique de penser la ville dans son ensemble comme cela a été très bien souligné par Catherine Foret.

S'agissant des questions d'innovation, on a pu voir dans les présentations que la difficulté est souvent nichée dans les détails. Aussi les solutions innovantes sont-elles souvent des améliorations assez simples, pas seulement l'introduction de nouveaux services comme les systèmes type Vélib' mais aussi des aménagements comme sur Keningston Road où les vélos sont stationnés sur toute la partie centrale de la voie avec une bonne utilisation de la voirie en dégagant l'espace des piétons.

Je terminerais enfin sur la vision des projets. Nous nous étions dit, en préparant ce séminaire, que les élus, acteurs clés des projets, en seraient absents et que ce parti pris offrait une forme de liberté, entre disciplines différentes, pour évoquer les enjeux, la vision partagée ou non d'un changement de ville, à la lumière des retours d'expériences. Il me semble qu'il y a encore un gros travail à faire pour expliciter ces évolutions urbaines à l'œuvre, parce qu'on ne parle pas toujours tous de la même chose, et qu'il serait intéressant d'approfondir la vision que les politiques ont des enjeux attachés à l'espace public. A la lumière des présentations de ces deux jours, il faut des grands projets mais il faut aussi valoriser les interventions plus modestes en apparence qui changent énormément la destination et l'ambiance des lieux. Les décideurs politiques sont ainsi amenés à réaliser combien, ne serait-ce que par le succès des systèmes, le monde est en train de changer autour d'eux. Le partage des expériences est à cet égard très fécond et montre qu'il existe un mouvement général de reconquête de l'espace public en Europe. J'observe cependant que nous avons encore une caractéristique française qui constitue un gros point de blocage ; c'est encore et toujours la question du stationnement. Nous avons l'habitude, en France, d'utiliser l'espace public pour y stationner sa ou ses voitures, et le droit à stationner reste extrêmement sensible chez les élus. Aux Pays-Bas, vous avez aussi des problèmes de stationnement comme vous l'avez souligné mais il s'agit des vélos. Place du vélo à l'arrêt, place de la voiture, autant de questions qui renvoient à la gestion d'un bien commun en quantité limitée ; l'espace public.

## **Hervé Judéaux**

Je m'excuse mais c'était une intervention par rapport à l'intervention précédente. J'adhère complètement à ce qu'a dit Catherine Foret mais en rappelant que le paradigme et que le postulat c'est favoriser l'appui et les cultures publiques, en tout cas pour Paris la vraie échelle c'est l'échelle métropolitaine. Et ça manque un peu à notre discussion alors ce qui serait intéressant c'est de voir comment cette question se pose pour le Grand Lyon, à Copenhague, parce que le vrai enjeu, dans le sens noble politique sociétale, c'est bien celui-ci. Je dirai à Paris cette question n'est pas marginale, mais elle est plus... quoique ma voisine me rappelait un petit fait divers, qui n'est pas qu'un fait divers, c'est qu'il vient d'y avoir, vous l'avez vu dans la presse, pour une histoire de « moi j'habite dans le 14<sup>e</sup> et toi tu habites dans le 13<sup>e</sup> » un enfant qui est sur le carreau, dans le coma. Donc l'appropriation au territoire... Il y a eu une rixe entre bandes de jeunes et un gosse du 13<sup>e</sup> s'est fait tabassé par des gosses du 14<sup>e</sup> parce qu'il portait un badge en disant, je suis fier d'habiter le 13<sup>e</sup>, appropriation au territoire. Donc du coup le débat sur l'appropriation, je pense qu'on avait une discussion à deux niveaux dans la discussion parce que l'appropriation dont on parle pour les dîners de voisins, ce n'est pas de ça dont vous parliez. Mais de rappeler, et je pense que ce n'est pas du tout neutre de le dire, en tout cas pour les villes européennes qui sont quand même dans une culture héritée de ce qu'est l'espace public dans le sens le plus noble du terme, que de rappeler que même dans notre discussion de ce séminaire autour de la question de « la ville à l'échelle du piéton », parce que c'est un peu ça le thème fédérateur, c'est-à-dire que alors que nos vitesses de déplacement se séparent entre les 5km à l'heure du piéton et les 19km à l'heure du taxis ou de la voiture... dans les villes denses c'est quand même sur des vitesses assez réduites. On a peu abordé ce sujet, mais on voit bien quand même que les temps dans la ville dense de déplacement, tout ceci est assez relatif, si on élargit la focale à la question métropolitaine, que ce soit la question d'ailleurs dans les transports en commun ou dans la ville en surface, Catherine Foret posait une question qui moi me semble absolument fondamentale qu'il faut toujours rappeler.

## **Catherine Foret**

Pourrions-nous convenir qu'il s'agit là de l'un des axes importants à travailler lors du prochain séminaire ?

## **Hervé Judéaux**

Les chiffres sur les vitesses de déplacement, vous les trouvez dans le livre de l'observatoire des déplacements qu'on nous a remis à Paris, c'est l'édition 2008. Mais la vitesse moyenne maxi de la voiture c'est 19km/h dans le meilleur des cas et 12 km/h au minimum. Et puis je vais juste vous lire le Parisien d'aujourd'hui, pas entièrement je vous rassure : « Ils vont squatter les parkings... .. une voisine qui gardera toute la journée votre ficus ou votre jasmin en bas de l'immeuble et cette opération commence aujourd'hui pour s'achever demain et le principe, c'est de s'approprier l'espace bétonné des villes occupées par les voitures pour d'autres usages ouverts à tous. Cela va totalement dans le sens de la politique, approuve la mairie de Paris ». Et si vous voulez en voir ce sera plutôt dans le 14<sup>e</sup> et le 12<sup>e</sup> arrondissement d'après ce que je vois et on revient bien à toutes les actions des *greens warriors* tels qu'on les a connus un peu plus en avance historiquement. Voilà, c'est Le Parisien d'aujourd'hui donc c'est l'actualité, c'était juste pour apporter un petit peu d'eau à notre réflexion.

## **François Brégnac**

J'adhère complètement à ce qui est dit mais je voulais ajouter la question de la nature, on n'en a jamais parlé. Alors ce qui est clair c'est que l'espace public aujourd'hui se transforme, qu'il y a un jeu autour de ces nouvelles mobilités, on les a regardées mais la nature, elle arrive dans la rue. Le rapport à la nature des jardins, des squares, la campagne à l'extérieur de la ville. On est en train de basculer vers autre chose vers l'idée de l'introduire jusqu'au cœur de la ville, jusqu'au cœur des quartiers, on parle bio diversité dans les villes, de vivant, etc. de rue jardin bien souvent dans les éco-quartiers, donc cette tendance qui est extrêmement forte amène un deuxième élément dans la recombinaison d'espace public donc comment à la fois recombinaison ces différentes mobilités, ces différents modes qu'on a vus mais également cet élément de nature ? La question climatique rajoute encore bien des éléments. Lausanne l'a très bien montré ce matin, je pense que c'est bien eu qui ont donné les premiers cette intension-là. En tout cas c'est de plus en plus puissant cette question de nature qui ne serait plus à l'extérieur de la ville mais qui vraiment viendrait jusqu'au cœur des quartiers donc habiter aussi les rues. Comment on compose également avec cet élément d'une autre nature si je puis dire ?

## **Jean-Pierre Charbonneau**

Pour compléter le propos. On travaille sur Lyon à combiner la végétalisation de la ville à toutes les échelles (depuis le lien à la campagne jusqu'au verdissement de la rue) et la stratégie de développement des piétons, de la marche et des modes doux. C'est-à-dire comment chaque projet est porteur à la fois de vertus qui touchent à la mobilité mais aussi au paysage et par exemple à la lutte contre les îlots de chaleurs et le réchauffement climatique.

## Jesper Dahl

J'écoutais Véronique qui a fini sur l'idée de parking et le déficit qui se présente à nous parce que les gens avaient l'habitude de garer leurs voitures devant leur maison et maintenant ça change. Et d'un autre côté dans beaucoup de villes, les parkings constituent une source de revenue et voilà pourquoi à Copenhague nous réglementons le parking. Il existe des possibilités de garer sa voiture, mais il faut payer et chaque fois qu'on veut fermer les parkings, qu'on veut éliminer les parkings, il faut aussi voir qu'il y a de l'argent qui est perdu pour la ville et donc ce problème devient économique et il faut en tenir compte évidemment.

## Bruno Marzloff

J'ai été convoqué sur deux sujets. Jean-Pierre m'a convoqué sur le temps, Catherine sur le numérique. Mes étiquettes doivent être très fortes sur ces sujets-là ! Je vais évidemment en parler.

Mais avant d'évoquer ces deux sujets, je voudrais revenir sur deux ou trois éléments en introduction. Le premier c'est le concept d'une *ville désirable*. Travaillant dans un *think-tank* d'un transporteur et essayant de les faire sortir des idées convenues, j'ai proposé le concept de "mobilité désirable". Étonnement de l'assemblée, mais réflexion extrêmement féconde parce que cette idée oblige à penser l'usager. Il se trouve que je vous ai abandonné hier après-midi pour me rendre à Angers pour une intervention. Le problème des voies sur berges posé à Angers est similaire à celui de Paris, mais se pose de façon plus caricaturale. L'autoroute, de Paris à Nantes, traversait le cœur d'Angers, passait à quelques dizaines de mètres du château d'un côté et du fleuve de l'autre. Il y a deux ou trois ans l'autoroute a contourné la ville par le Nord. Aujourd'hui, la question de cet espace se pose aux habitants d'Angers. Ce thème passionne les gens de la ville. Un débat public sur ce sujet a dû refuser du monde. Pourtant Angers n'a pas la pression automobile de Paris. On a dit hier qu'on est sur une baisse tendancielle de la pratique automobile de l'ordre de 2% par an. A Angers le chauffeur de taxis qui m'a déposé à la gare et qui est originaire de Paris m'a dit : "vous ne pouvez pas savoir le bonheur que c'est de conduire dans Angers". Les avenues sont larges et pourtant la ville est aujourd'hui complètement ouverte par les travaux du tramway. Donc, même en l'absence de congestion, il faut gérer la transition de la *ville automobile* vers une *ville piéton*.

Ça renvoie donc à un deuxième problème. On nous l'a dit et on nous l'a répété, la ville de Paris se situe sous le signe des intensifications. Intensifications des trafics, des modes de transport, intensifications même des usages et puis des temps. Ces intensifications peuvent prendre des aspects paroxystiques. Ainsi Tokyo est amené dans certaines occurrences à réguler la marche ; une foule qu'il faut régir, contrôler, canaliser. Les sens de circulation, évidents pour l'automobile et les vélos, s'imposent aussi aux piétons. Il y a une signalétique qui va jusqu'à l'audio pour adresser le piéton. Dans les transports publics aussi les signalétiques audio se surajoutent aux signalétiques vidéo. On est dans une intensification urbaine absolument étonnante.

Est-ce que c'est ça la ville qu'on désire ? D'où la question de la maîtrise des usages. Elle se situe à différents niveaux. C'est bien sûr l'autonomie conférée aux marcheurs, aux piétons, aux flâneurs, mais il faut évoquer aussi la maîtrise des déplacements. Des chiffres récents de l'INSEE, rappellent que 22% des Franciliens sont soumis à des déplacements d'au moins 2 heures par jour. On est là aux limites du supportable. Au moins quatre études ont été publiées depuis le début de l'année sur *la pathologie des déplacements*. Ils sont pour l'essentiel liés aux itérations domicile-travail.

La maîtrise des usages, ce sont aussi les limites économiques, tant pour le budget des ménages que pour les budgets des territoires. Pour les ménages, il est nécessaire de prendre en compte le couple résidence-déplacements. Enfin dernière élasticité, dont on a peu parlé, c'est celle des injonctions du développement durable dans sa dimension environnementale. Le transport est le seul secteur de l'économie qui n'ait pas réduit, voire qui a accru son empreinte écologique dans les 15 dernières années. Tous les autres secteurs de l'économie ont marqué quelques efforts. Le transport est emporté dans une spirale inflationniste phénoménale.

Au-delà de ces considérations négatives, il y a cependant des pistes.

D'abord, au travers de la question de l'architecture du temps de la ville. Je ne m'étendrai pas sur les *temps longs*, largement débattus notamment par Jean-Pierre. Parlons des temps du quotidien. D'abord on a beaucoup parlé de ce différentiel entre la vitesse et la lenteur mais aussi du différentiel de vitesse qui rendait possible ou non la possibilité de la coexistence entre de la marche et du vélo, entre du vélo et de la voiture, etc. C'est la régulation de ce différentiel qui va permettre ou non cette coexistence et c'est très important de le rappeler. J'ai été très intrigué par les propos de Bernard Landau sur la réduction du temps du déjeuner d'1h30 à 35 minutes. J'ai mesuré pour ma part une transformation mais plutôt du côté des pratiques que des durées. J'ai appelé ça l'heure du "je" par ce que c'est sans doute la seule heure de la journée où l'individu, le citoyen est quasiment libre de ses mouvements, il n'est pas dans l'emprise professionnelle, il n'est pas dans l'emprise familiale, il a une certaine autonomie et peut-être que d'ailleurs il va contracter son repas, parce que ça va lui permettre de faire d'autres choses et là au passage ça permet souligner une dimension qui est celle de l'autonomisation de nos comportements, de leur différenciation. On est dans quelque chose de l'ordre de l'*hyper choix*. À l'heure du déjeuner, je peux aller à la piscine, à un rendez-vous, draguer, flâner devant les vitrines. Ces temps-là, ces temps du possible, résument une transformation de la charpente du temps. Elle échappe progressivement aux injonctions de récurrence et de collectif qui façonnaient la société d'hier. On est de moins en moins dans l'horloge de l'usine ou de celle de la république. On entre dans des horloges plus personnelles activant de fortes différenciations de nos comportements.

Cela renvoie à une autre interrogation, celle de la différenciation des espaces temps; un même espace peut connaître des allocations différentes selon les moments. Donc bien évidemment c'est « Paris Plage », ce sont les Nuits Blanches, et ça a été aussi évoqué par Patricia Pelloux hier, sur ces promenades au bord de l'eau donc on voit bien que là il y a des possibles et là il y a des gisements de solvabilité qui s'ouvrent à la ville.

Enfin, et j'en termine là-dessus, une notion intéressante est apparue récemment, celle de *pop up urbain*. La notion de *pop up urbain* ça rejoint un petit peu la même chose. Ce sont des stations ou des événements furtifs – ça se passe et puis ça disparaît; un kiosque monté en l'espace de quelques minutes va servir le temps qu'on en a besoin et puis hop, on le repliera. On doit être attentif à un accaparement subtil de l'espace, sans vision d'une pérennité., l'espace urbain dans cette vision devient une friche en perpétuelle reformation, en fonction, des événements, des enjeux, des désirs.

Nous sommes donc sur des nouveaux rythmes de la ville. Les urbanistes doivent prendre en considération cette évolution très forte de la qualification du temps et des espaces temps.

Passons maintenant à l'autre question, très vaste et que je ne vais qu'effleurer, celle du numérique. Le numérique est largement occulté par les urbanistes qui abandonne cette matière aux grandes entreprises (IBM, Cisco, Accenture...). Dans les 10 réponses qui ont été faites sur le Grand Paris, on cherchait désespérément une réponse sur l'architecture numérique de la ville. Face à l'interrogation du Grand Paris sur un horizon de 2020, l'image

la plus médiatisée nous renvoie à Métropolis. L'image, extraite de la proposition de Christian de Portzamparc, est un photomontage du périphérique avec plein de bagnoles et un métro aérien. Alors si pour 2020 on nous vend ce que Fritz Lang nous racontait de manière assez dramatique il y a de cela un siècle, je ne pense pas qu'il y ait grand monde pour acheter cette proposition.

Je propose donc de revenir sur une notion qui a traversé un certain nombre d'interventions : quels indicateurs avons-nous pour traduire ces évolutions, pour comparer les situations respectives des villes ? C'est sans doute cela qui nous manque. Entre ces différentes équipes brillantes et compétentes est-on capable de partager un lexique commun, une vision commune au travers d'indicateurs communs ? J'ai interpellé Jesper notamment sur cet indicateur d'externalités des déplacements marche et auto extrêmement évocateur. Il permet en effet démontrer aux autorités au travers des chiffres que mettre en place des politiques vélo ou des politiques marche, peut s'avérer extrêmement économique pour la collectivité territoriale puisque c'est un plus qui est devant le chiffre de 1,22 couronnes au kilomètre parcouru en marche, tandis qu'on est sur un chiffre négatif de 0,66 Kr sur la pratique automobile. Partageons et construisons des indicateurs opposables à la puissance publique, aux différents opérateurs et aux usagers de la ville. C'est un exercice auquel on s'était attelé avec Véronique Michaud dans une réponse sur une étude Predim. On avait évoqué des pistes autour de la santé. Un médecin démontrait que si tout le monde faisait un exercice – par exemple la marche ou le vélo –, 45 minutes par jour, on réduirait à néant le déficit de la sécurité sociale. Donc, on a besoin d'indicateurs.

Entre les indicateurs et l'infrastructure internet et numérique, il y a une révolution, celle de la *donnée publique*. Expliquons un petit peu ce que nous entendons derrière la donnée. Pour être très pragmatique, la donnée c'est ce qui va alimenter les services, ce qui va alimenter les régulations. 15 jours après que Paris ait lancé Vélib', un *hacker* avait développé une application qui pompait dans la base de donnée de la mairie de Paris, des informations sur le nombre de vélo dans chacune des stations. Dès lors, chacun des usagers avaient là un instrument d'autorégulation. C'était le prémice d'une autre révolution, qui a pris naissance dans les pays anglo-saxons, singulièrement dans l'administration Obama qui a enjoint tous ses départements de libérer la donnée publique. Ça veut dire quoi ? Cette donnée que tous les citoyens payent avec leurs impôts, il est assez normal qu'on leur restitue et sous une forme qui soit accessible. Donc qu'elle soit d'une part gratuite, qu'elle soit d'autre part, partageable, transparente, interopérable, accessible et qu'elle en soit pas dommageable pour les fournisseurs de donnée (protection de la vie privée). Des villes comme Paris, Rennes, Bordeaux, Brest, Montpellier... se sont saisies de l'enjeu.

Dans cette production de données, on a une première couche qui procède de la collectivité territoriale ou des opérateurs de la ville. La deuxième couche procède des usagers – de manière active ou passive – avec tous les risques qu'il faut maîtriser, avec toutes les réflexions éthiques qu'il doit y avoir sur toutes les données qui sont issues de la traçabilité de nos terminaux. D'ores et déjà, cette donnée est largement mobilisée et exploitée ici et là. On sait le faire en France pour l'instant leur usage est fortement tempéré par la CNIL. Il n'empêche que là il y a des possibles intéressants, qui doivent être bordés mais qui sont d'une richesse étonnante. C'est une manière de décrypter comprenant les mouvements browniens de la foule, ses usages, leurs localisations, les trajectoires... On infère des informations utiles pour la gouvernance de la cité. D'autres couches de données sont en train de se proposer. Ce sont celles notamment qui procèdent là non plus du passif des pratiques des usagers mais des démarches volontaires, des réseaux sociaux, des *wiki* ou des blogs, etc. L'initiative du site *Walkscore*, née aux US mais désormais présente en France, vient combler une dent creuse de l'information : l'information de *marchabilité*, c'est-à-dire trois choses : 1/ les qualités des espaces de déploiement de la marche, 2) les



accessibilités de la ville en marchant depuis un point donné (quelles ressources sont accessibles dans un isochrone donné, 5', 10' depuis ma résidence par exemple, 3), enfin, comment la marche me permet-elle d'accéder à un système de mobilité élargi. Ce système se nourrit des informations des autorités ou des opérateurs, mais aussi par les gens eux-mêmes, parce que c'est un *wiki*. Et ce *wiki*, ce sont les gens qui projettent sur une carte les informations, qu'est ce qu'il y a autour de chez moi comme ressources du quotidien. C'est extrêmement banal, c'est la pizzeria, c'est la blanchisserie, c'est la boulangerie, le cinéma, l'école, ce sont les aménités urbaines, qui sont informées. Ca, c'est intéressant parce que c'est le quotidien tel que les gens le vivent et veulent le lire. Et c'est tellement intéressant que les professionnels sont en train de s'en réemparer. Les acteurs de l'immobilier disent voilà j'ai un score, regarde mon bien, il fait un super score sur *Walkscore*. Les ingénieurs sociaux – je ne sais pas quel est le modèle de ce système, c'est formidable, c'est gratuit – viennent de rajouter une couche, *Transit Score*. Le site apporte les fonctions traditionnelles de construction d'itinéraires, c'est-à-dire que vous allez pouvoir choisir votre mode de transport en fonction de vos itinéraires dans des variables qui sont celles de la durée, de la distance, de l'empreinte écologique, etc. ou par rapport à des correspondances, etc. A ces choses devenues classiques, le site va vous permettre, vous, habitant de la ville, de calculer votre *bilan mobilité*, combinant déplacement + résidence. La crise des *subprimes* est né de la relégation de plus en plus loin d'une population paupérisée par une double peine – une dépense de déplacement supplémentaire et un temps extrêmement important pour venir là + une résidence dont il fallait assurer les échéances de prêt. Que ces usagers aient mis le doigt sur ce problème et qu'ils plébiscitent un outil de diagnostic de ce type est révélateur de leur *empowerment*.

Enfin, une dernière couche, qui n'est pas encore véritablement à l'œuvre, mais qui va arriver sur toutes celle-là, qui est bien évidemment *l'internet des choses*, ces puces qui vont progressivement conquérir l'espace public. On les observe déjà au Japon où des puces, à des échelles d'expérimentation très importantes; le long des trottoirs, équipant les voitures, équipant éventuellement des personnes à mobilité réduite ... ces puces permettent des dialogues avertissant des piétons d'un danger, du risque, etc. En même temps, rappelons qu'on ouvre là un boîte de Pandore avec tous les risques que ça comporte et sur lesquels il faut bien évidemment réfléchir. Ce sont des choses ne nous sommes en train de faire sur un programme notamment ANR (Agence Nationale de la Recherche) auquel est associé le club des villes et territoires cyclables, mais il y a là tout un champ qui est extrêmement important et sur lequel il faut être attentif et c'est peut-être là que pourra se construire ce que Véronique Michaud appelait la haute qualité d'usage de la ville et que Thierry Pacquot appelle encore plus joliment « *la haute qualité existentielle* ».

Je vous remercie.

## **Bruno Marzloff**

On lui a donné le nom de *quotidien à distance*, pour désigner la délocalisation progressive d'un certain nombre de fonctions urbaines. Il est manifeste dans le domaine du commerce qui connaît depuis l'arrivée d'Internet un taux de croissance à deux chiffres. En 2010, nous sommes entre 25 et 30% du croissance du commerce à distance. Cela se résout *in fine* par une économie de déplacement, ou en tout cas le déport d'une partie du déplacement. Cela vaut aussi bien pour le travail à distance, nous sommes tous des travailleurs à distance dès lors qu'on est amené à mobiliser nos téléphones mobiles pour converser avec nos collègues, nos bases familiales, nos clients, etc. où que ce soit, pour travailler par email, le soir, le week-end, dans d'autres temps. Là s'engage quelque chose qui se conclura par une réduction des déplacements ; avec la télé santé, la téléformation, etc.

## **Jean-Pierre Charbonneau**

En fait dans notre métier ou dans notre approche, on est toujours entre le fait d'avoir une pratique, on pourrait dire pragmatique, comment on s'assoit sur un banc, comment on est à l'ombre, comment on monte dans un bus, comment on monte sur un trottoir. Et puis en même temps, on a peu à peu la nécessité d'intégrer des approches dont celles dont il vient d'être fait état. C'est-à-dire qu'on doit aborder des modes d'usage de la personne complètement basiques, et la complexité des modes de transport ou de la communication et des techniques. Et on ne peut pas faire l'abstraction de l'un ou des autres. Il y a plusieurs années, quelqu'un disait « de toute façon je ne vais jamais dans l'espace public parce que mon espace est celui, virtuel, de mon ordinateur ». En fait on est constamment obligé d'avoir des réponses basiques et d'intégrer des dimensions comme celles qui viennent d'être décrites et il ne faut surtout oublier ni l'une, ni l'autre.

## **Catherine Foret**

J'aimerais vraiment que, soit lors du prochain séminaire, soit lors d'autres phases de travail, on creuse toutes ces questions et leur rapport avec ce que j'appelais la *vie publique*. On voit bien en effet comment ces nouveaux outils de communication, d'un côté vont supprimer des possibilités de rencontre en face à face dans l'espace public, mais qu'ils vont d'un autre côté susciter des possibilités de rencontres d'un nouveau type. Il me semble qu'il faudrait absolument que l'on analyse cela... Parce que supprimer des déplacements — comme vous dites, peut-être qu'on se déplace trop aujourd'hui —, ce n'est pas forcément affaiblir la vie publique, si l'on considère que les situations de déplacement s'apparentent de plus en plus à des phénomènes de foule et non pas de vie publique, comme je l'ai souligné tout à l'heure.

## **Bruno Marzloff**

Oui, encore qu'on ne connaisse pas très bien les termes de l'équation. Je ne pense pas que ça se résolve uniquement en substitution. Je pense que ça va générer des transformations paradigmatiques phénoménales, si on accepte le retour vers une certaine forme de proximité qui n'exclurait pas le lointain. En résumé, ce sera moins de déplacement mais plus de communication à distance. L'analyse est un peu courte, elle appelle d'autres développements.

# ANNEXES

---

# PARTICIPANTS

---

## AMSTERDAM

---

**Germa Bakker**, senior policy advisor on Traffic and Transport, city of Amsterdam

**G. van der Ham**, general manager mainroad network, city of Amsterdam

**S. Spietsma**, designer of public space / urban design, city of Amsterdam

## COPENHAGEN

---

**Brian Hansen**, Head of Section, Center for Traffic

**Jesper Dahl**, Head of Section, Center for Urban Design

## LAUSANNE

---

**Patrice Bulliard**, chef du service d'urbanisme de la ville de Lausanne

**Daniel Litzistorf**, responsable OCRE, service d'urbanisme de la ville de Lausanne

**Marco F. A. Ribeiro**, responsable Espaces Publics, service d'urbanisme de la ville de Lausanne

## LYON

---

**François Bregnac**, agence d'Urbanisme

**Jean-Louis Azema**, responsable du service Stratégies d'Agglomération

**Jean-Marc Valentin**, chargé de mission - Stratégies d'Agglomération

## LONDON

---

**Faith Martin**, Senior Policy Officer - Walking Accessibility & Urban Realm, Better Routes & Places, Creating reliable, efficient, safer and healthier transport choices

## PARIS

---

**Antoine Fleury**, docteur en géographie, Chargé de recherches au CNRS

**Bernard Landau**, adjoint à la Directrice de l'Urbanisme

**Philippe Chouard**, ingénieur des services techniques, Chef de projet République, Direction de la Voirie et des Déplacements

**Pierre-Alain Trevelo**, architecte-urbaniste, concepteur du projet République (Agence TVK)

**François Prochasson**, agence de la Mobilité, Direction de la Voirie et des Déplacements

**Caroline Tissier**, sous-direction des études et du règlement, Direction de l'Urbanisme

**Patrick Lefebvre**, conseiller scientifique de la Directrice de la Voirie et des Déplacements

**Bruno Gouyette**, responsable de la mission Espace public, culture et pratiques partagées, Secrétariat général de la Ville de Paris

**Hervé Judeaux**, conseiller stratégie de la Directrice de la Voirie et des Déplacements

## WIEN

---

**Sibylla Zech**, Univ. Prof. DI, Department für Raumentwicklung, Infrastruktur - und Umweltplanung, Fachbereich Regionalplanung und Raumentwicklung, Technische Universität Wien

**Eva Kail**, DI, Magistratsdirektion - Stadtbaudirektion - Gruppe Planung Magistratsabteilung 18 (Stadtentwicklung und Stadtplanung) - Referat Verkehrsplanung und Mobilitätsstrategien

**Angelika Winkler**, Leiterin

**Petra Dworzak**, Magistratsabteilung 19 (Architektur und Stadtgestaltung)

**Erich Petuelli - stvtr**, DI, Leiter

**Elisabeth Irschik**, DI

## **PUCA (PLAN URBANISME CONSTRUCTION ARCHITECTURE)**

---

**Emmanuel Raoul**, secrétaire permanent du Plan Urbanisme Construction Architecture

**Danièle Valabrègue**, responsable du programme

**Jean-Jacques Terrin**, responsable scientifique du programme

**Jean-Baptiste Marie**, chargé d'études

## **EXPERTS**

---

**Jean-Pierre Charbonneau**, urbaniste consultant

**Catherine Foret**, sociologue consultante

**Bruno Marzloff**, sociologue, directeur du Groupe Chronos

**Véronique Michaud**, prospective RATP dans les villes et systèmes cyclable

## SEMINAIRE POPSU EUROPE PARIS, 16 & 17 SEPTEMBRE 2010

---



**PUCA**  
plan  
urbanisme  
construction  
architecture