

**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

VIENNE, 24 & 25 NOVEMBRE 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 25 & 26 Novembre 2010 à Vienne.

Danièle Valabrègue, Responsable du Programme.

Jean-Jacques Terrin, Responsable Scientifique du Programme.

Jean-Baptiste Marie, Chargé d'études

SOMMAIRE

Introduction

1^e Partie : Projets de villes

Présentation de de la ville de Vienne

Présentation de la ville d'Amsterdam

Présentation de la ville de Lyon

2^e Partie : La parole aux experts

Annexes

Liste des participants

PROGRAMME

Thursday, 25th November 2010

08:45 Arrival of the participants

09:00 - 09:20 Welcome and introduction

Address of welcome: Chief Executive Director, Dr. Erich Hechtner
Introduction: Jean-Jacques Terrin, PUCA
Workshop design: Eva Kail, Executive Group for Construction and Technology

09:20 - 10:30 Case study Vienna

09:20 - 09:25 « Overview of Vienna »

Angelika Winkler, Municipal Department 18, Urban Development and Planning

09:25 - 09:50 « The strategic level of planning public space in Vienna »

Sibylla Zech, University of Technology Vienna

09:50 - 10:30 « Aspern Vienna's lakeside town »

Peter Hinterkörner (*to be confirmed*), Wien 3420 Aspern Development AG

« Gender Mainstreaming Pilot District Mariahilf », Eva Kail, Executive Group for Construction and Technology and Elisabeth Irschik, Municipal Department 19, Architecture and Urban Design

« Social Analysis for Meidling's Main Street », Astrid Konrad, Municipal Department 19, Architecture and Urban Design

10:30 - 10:45 Coffee break

10:45 - 11:45 Marketplace – Case Study Vienna

Stand 1: « Transport Master Plan 2003/2008 », Dieter Häusler and Angelika Winkler, Municipal Department 18, Urban Development and Planning

Stand 2: « Fair Shared City – Gender Mainstreaming Planning Strategy » and **« Gender Mainstreaming Pilot District Mariahilf »**, Elisabeth Irschik, Municipal Department 19, Architecture and Urban Design

Stand 3: « Mission Statement for Public Space » and **« Social Analysis for Meidling's Main Street »** and **« Mariahilfer Platzl – Redesign and evaluation of an urban square »**, Richard Kronberger and Astrid Konrad, Municipal Department 19, Architecture and Urban Design

Stand 4: « Augustinplatz – Redesign of an urban square », Erich Petuelli, Municipal Department 19, Architecture and Urban Design

Stand 5: « Impacts on mobility behaviour through housing projects », Eva Kail, Executive Group for Construction and Technology

Stand 6: « aspern Vienna's lakeside town », Peter Hinterkörner, Wien 3420 Aspern Development AG (*to be confirmed*)

Stand 7: « sALTo », Udo Häberlin, Municipal Department 18, Urban Development and Planning (*to be confirmed*)

Stand 8: « Westgürtel », Elvira Pracherstorfer, Municipal Department 21A, Urban District Planning and Land Use (to be confirmed)

11:45 - 12:30 Case Study Vienna – Debate (plenum)

12:30 - 13:30 Lunch

13:30 - 15:00 Case Study Lyon and debate

Case Study Lyon: « Les espaces publics dans les villes denses: Concilier la diversité des usages et des mobilités » (Public places in the dense cities: to reconcile the variety of the uses and the mobilities), Jean-Marc Valentin and François Bregnac

15:00 - 17/17:30 Excursion: Walking tour

Time to recover or to visit a Christmas market

19:00 Dinner

Restaurant Steman: 1060 Vienna, Otto Bauer-Gasse 7

Friday, 26th November 2010

09:00 - 10:30 Case Study Amsterdam and debate

Case Study Amsterdam: « The quest for the Weespersquare – University cross-over or city corridor? », Geert van Ham, Germa Bakker and Simon Sprietsma

10:30 - 11:00 Coffee Break

11:00 - 12:00 Market place – International

Stand 1: « **Pedi-bus** », Lausanne (confirmed)

Stand 2: « **Agora model** », Paris (confirmed)

Stand 3: « **Red Carpet** » and « **Shared space** », Amsterdam (confirmed)

Stand 4: « **To be confirmed** », Copenhagen

Stand 5: « **To be confirmed** », Lyon

12:00 - 13:30 Lunch

13:30 - 14:45 Plenum and Résumé

14:45 - 15:00 Coffee Break

15:00 - 16:00 Plenum and Résumé

PARIS

Angelika Winkler

Permettez moi de vous souhaiter la bienvenue.

Vienne se présente de manière... comme ça à l'époque. A gauche vous voyez Schönbrunn. C'est un vrai aimant touristique, mais nous de l'administration de la ville nous essayons aussi de montrer aussi d'autres choses qui ne sont pas si connues. Donc à droite vous avez le Museums Quartier et vous voyez les différents marchés à gauche en bas, qui ne cessent de devenir de plus en plus importants et à droite vous voyez un nœud de circulation qui a été réaménagé il y a quelques années.

Vous voyez ici la surface de Vienne. La capitale d'un pays de 8 millions d'habitants et divisée en 23 arrondissements. Une ville plutôt vieille, la plupart des maisons a plus de 100 ans. Vous voyez donc la grandeur. C'est une surface de plus de 40.000 hectares. La densité de la population est de plus de 4.000 habitants par kilomètres carré. C'est une région qui croît le plus en Autriche, par rapport à l'Allemagne aussi, où les villes sont en train de devenir plus petites, nous avons le privilège de croître. Donc nous croissons de 10% les dernières années et le pronostic pour les 20 années à venir s'attend à une augmentation, un élargissement de 12%.

Les espaces verts sont 46%. Ça date encore de l'époque impériale. Un autre chiffre, peut-être intéressant pour les aménageurs trafic, les voitures pour 1.000 habitants sont de 390. Les Viennois utilisent la voiture toujours moins et utilisent plus les transports en commun ou bien ils marchent à pied.

Encore un chiffre, pour les transports en commun, en 2009, nous avons eu 812 passagers et nous nous attendons à 830 pour les années à venir. Donc vous voyez ici un partage modal. Nous avons commencé notre concept de trafic actuel qui a été décidé en 2003. Nous avons ici les valeurs de 2001, où nous avons une part de transport en commun de 34%, aujourd'hui nous avons 35% et jusqu'en 2020 cette part doit encore croître. Et la part de vélos ne cesse de croître aussi, et nous avons un nouveau gouvernement depuis récemment qui est très ambitieux, donc jusqu'en 2015 nous voulons augmenter la part du vélo à 15%.

Il faut plus de place. Ceci a été décidé par le conseil municipal donc des mesures qui sont dans le concept de la circulation c'est tout d'abord l'élargissement des espaces du trottoir, surtout dans les coins, pour qu'on puisse mieux traverser ou mieux tourner. Nous avons un système tactile pour les personnes aveugles, non seulement sur les trottoirs mais aussi lorsqu'il s'agit de traverser les rues, donc les chaussées, où le croisement, les carrefour passent par les voies également. Alors l'espace de trottoir minimum va être de 2m pour traverser. Il faut bien sûr alors aussi la signalisation donc les signaux lumineux. Nous essayons de faire en sorte qu'il y ai toujours assez de signaux verts pour les piétons.

Voici quelques exemples. Vous allez en voir encore plus tout à l'heure. Avec le soutien de l'union européenne nous avons créé une zone piétonne avec des bars et des petits cafés, des restaurants. Sur l'autre image vous voyez donc un pavé sans voiture où avant il y avait des voitures.

C'était ma brève introduction pour la ville de Vienne. Merci.

Eva Kail

Merci. Pour correspondre au souhait de Jean-Jacques Terrin nous avons une experte de l'université technologique de Vienne, vous la connaissez déjà de Paris, et nous l'avons prié de nous présenter nos projets de manière externe donc de travailler en détail.

Sybilla Zech

Mesdames, Messieurs, bienvenue. Je me réjouis beaucoup que vous soyez venus à Vienne et que nous puissions nous revoir ici à Vienne et que nous puissions échanger sur l'espace public. Je vais vous donner un aperçu des stratégies que nous connaissons ici à Vienne. Nous faisons même des expériences et nous avons déjà fait des expériences également. Au cours de la journée vous allez apprendre ces stratégies en détail aussi, vous allez le voir.

Quand vous êtes venus vous êtes venus par Vienne. Je ne sais pas si vous avez pu voir la ville de Vienne en arrivant en avion. Très caractéristique pour l'espace public, Vienne a une structure radioconcentrique. Donc voici un plan historique de 1850. On voit le vieux Vienne, le centre ville entouré par les bastions, par les glacis, là où il y a la **Ringstrasse** aujourd'hui donc cet anneau qui va autour du centre ville. Ensuite il y a eu un grand aménagement urbain très important.

Ensuite vous voyez le **Gurtel**. Là nous allons commencer notre excursion aujourd'hui. C'est le 2^e anneau, plus loin, autour de Vienne, une voie avec beaucoup de trafic. Et maintenant nous allons voir un plan la ville de Vienne telle qu'elle se présente maintenant et selon le plan d'aménagement de la ville dans l'avenir, qui date de 2005. Nous sommes en train de discuter un réaménagement, un renouvellement de ce plan.

Et ici vous voyez clairement cette structure radiale qui domine l'espace public avec des zones très denses donc proches du centre et vers le **WienerWald**, donc vers les alentours, c'est moins dense. Ce sont des quartiers où la densité n'est pas si importante que ça.

Regardons maintenant le plan d'aménagement de la ville, car Vienne s'est mis des objectifs. Deux zones cibles sont présentées aujourd'hui. Tout d'abord un où il s'agit du renouvellement de la ville, donc le **Gürtel** de l'ouest et une autre zone où il s'agit d'un élargissement de la ville à un ancien aérodrome, à l'extérieur de la ville dans la zone nord, mais il s'agit toujours de l'espace partagé qui joue un rôle important.

Vous voyez maintenant la structure des logements et des habitations. Tout d'abord à gauche, en haut, vous voyez le centre ville, le **Stefensdom** donc la cathédrale Saint Etienne de Vienne. Vous voyez très bien la structure de l'espace public qui date du Moyen Age et même d'avant, des romains on pourrait dire, ce sont des petites ruelles, des petites places. A droite vous voyez un quartier typique de la fin du 19^e siècle, avec des rues très régulières qui forment un tissu régulier de rues.

Au début du 20^e siècle on a construit des logements sociaux, des grands ensembles super blocs disons, construits par la municipalité de Vienne. La lumière, le soleil joue un rôle où on construit de grandes places pour avoir des espaces verts aussi au sein de ces constructions.

Jusqu'en dans les années 1990 Vienne était une ville avec un nombre d'habitants décroissant car nous étions très proches du rideau de fer, mais aujourd'hui Vienne est en train de croître, comme ma collègue, Madame **Winkler** dit, en 2030 on s'attend à 2 millions d'habitants donc bien sûr cela a eu des répercussions sur le développement de la ville, déjà à partir des années 90. Là à droite, au fond vous voyez un exemple, le plus important actuellement, c'est le développement à **Aspern**, donc ville sur l'eau, où l'espace public jouera un rôle très important.

Ce partage modal nous en avons déjà parlé donc vous voyez ici les parties. Nous avons bien sur les trains rapides, le tram, le bus et le métro. Bien sûr dans les zones périphériques, des taxis de collecte et d'autres transports en commun. Nous voulons augmenter la partie des transports en commun du vélo à 10%, donc c'est un objectif.

Alors le niveau de motorisation est très faible à Vienne par rapport à d'autres régions de l'Autriche, ce qui est typique parce qu'on est dans la ville où il y a des transports en commun. Vous voyez que la motorisation ne cesse de baisser ces dernières années. Donc il y a de plus en plus de gens qui décident de ne plus utiliser de voitures.

Voilà les accidents où il y a des dommages corporels depuis les années 80, il y a moins d'accidents où les gens sont blessés heureusement, mais nous voulons bien sûr réduire ce chiffre encore plus donc il faudra faire des efforts dans ce sens là.

Quelles sont les étapes stratégiques les plus importantes. Tout d'abord c'est le schéma directeur transport pour Vienne. Ensuite le programme **Stadtviertel**, partager la ville de manière équitable. C'est un peu un jeu de mot en allemand, « ver » c'est le fait d'être équitable mais « verteilen » ça veut dire aussi partager donc partager de manière équitable.

Ensuite nous avons une déclaration de mission pour l'espace public à Vienne et aussi bien sûr nous voulons travailler étroitement avec la science.

Ensuite le schéma directeur transport de Vienne met l'accent sur les piétons. Nous avons vu le schéma directeur d'autres grandes villes, il s'agissait des gares mais aussi d'autres routes, mais les piétons n'y jouent pas un rôle important. Tandis qu'à Vienne, ils sont très bien représentés car déjà dans celui de 2003 qui se continue en 2008 où le rôle des piétons est encore plus important.

En ce qui concerne le fait de veiller aux participants les plus faibles comme les personnes les plus âgées ou les enfants. La stratégie de l'intégration de la dimension du genre c'est un point très important dans le développement urbain, dans la stratégie pour l'espace public de Vienne, donc on essaie de rendre l'accès plus facile et plus équitable pour toutes les personnes sans égard si ce sont des hommes, des femmes, plus âgés, ou de quelle couche sociale ils viennent. La déclaration de mission sera encore présentée.

La collaboration avec la science. La ville de Vienne travaille étroitement avec l'université technologique de Vienne. Un chercheur travaillera ensemble avec l'université pour échanger les expériences dans ce domaine. Un aperçu du projet que vous allez voir aujourd'hui, ce sont dans différentes parties de la ville, dans différents contextes également. Nous allons regarder de plus près un arrondissement où il s'agit surtout de l'intégration de la dimension de genre, ce qui est intégré dans les petites places et dans les rues.

Très important en ce qui concerne l'espace public, la politique du logement car à Vienne, nous avons 85% des logements qui sont construits actuellement sont subventionnés, donc un très grand nombre de Viennois vivent dans des logements sociaux donc là il y a du potentiel bien sûr pour créer des mesures dans l'espace public.

Qu'est ce qu'on peut apprendre de ces approches stratégiques ? Car c'est un peu bizarre de dire dès le début ces *lessonslearn*, donc ces leçons apprises mais nous allons voir les différentes approches et je pense qu'il est très intéressant de voir qu'à Vienne il y a un processus de participation des citoyens donc qui joue un rôle très important entre les différentes directions de la ville mais aussi les citoyens, les acteurs intéressés peuvent participer dans la planification donc ils sont sur les lieux et on travaille dans les ateliers de travail en collaboration, présente les résultats, comme par exemple ici lorsqu'il s'agissait

d'aménager une petite place. Et c'est là où nous allons commencer notre excursion de cet après-midi.

Ce qui est intéressant aussi c'est que la discussion concernant l'espace public est étroitement lié au thème de la prise en compte de l'intégration de la dimension de genre. Depuis le milieu des années 90, la discussion entamée à partir d'une position féministe a également porté sur l'espace urbain et mené dans une certaine direction la discussion concernant la prise en compte du genre, discussion sur l'accessibilité aux femmes au début des années 90. Ceci a commencé avec une exposition.

Certains services de l'hôtel de ville ont été instaurés pour tenir compte de la situation des femmes des genres disant aussi que l'espace public n'était pas seulement un espace de communication mais aussi un espace dont avait besoin la famille, les ménages, dont on avait besoin pour subvenir à ses besoins quotidiens. Je pense que ceci a été une conclusion très intéressante que nous avons tiré à partir de notre approche à Vienne.

Un autre point, il ne s'agit pas seulement de se déplacer, de mobilité, de mouvement dans l'espace public ou de *marchabilité* entre guillemets si nous prenons les piétons, il s'agit aussi de la qualité du séjour dans l'espace public. Parce que séjourner dans l'espace public fait partie du mouvement, du déplacement. On a besoin d'endroit où on peut prendre quelques instants de repos, on peut échanger des idées, ou on peut se mettre à l'ombre, sous un arbre, s'installer sur un petit banc par exemple, pour pouvoir nous déplacer et ceci vaut avant tout pour les personnes âgées, ceci vaut aussi pour des personnes accompagnées d'enfants, des personnes qui ont un handicap physique, des besoins spécifiques, des personnes qui transportent des charges, ont besoin d'air de repos en quelques sortes pour pouvoir évoluer. Et cette prise en compte est également nécessaire.

Nous avons fait un concours entre étudiants et nous avons demandé ce qu'on peut faire, les espaces sont étroits, et une idée a été de concevoir une espèce de tabouret, de siège pliant, qu'on peut installer sur les parois des murs dans les rues.

Quand on parle espace public, ce n'est pas seulement des considérations techniques qu'il faut prendre en compte, mais il s'agit aussi de faire une transposition, je crois que ceci est une inscription en coréen. Il s'agit en tout cas de transposer les compétences techniques en compétences sociales. Pour y arriver on a besoin d'énormément de communication et pour se faire nous avons besoin d'outils. La ville de Vienne avec le concours de certains des arrondissements, avec le concours des décideurs, des élus locaux, a mis en place des instruments qui prennent en compte les aspects sociaux du séjour dans les espaces publics. Des analyses de la dimension sociale des espaces publics vous seront encore présentés dans le détail.

Comment se présente ce genre de détail ? Analyse par exemple concernant la largeur des trottoirs, analyse d'itinéraire de marche sur certaines places nouvellement aménagées, évaluation des possibilités de séjourner, de se reposer en certain endroits.

Angelika Winkler a déjà dit que Vienne avait 23 arrondissements. La majorité des mesures dans l'espace public est transposée par l'administration des arrondissements, c'est-à-dire que le niveau stratégique du développement urbain est transposé à partir des directions vers les mairies d'arrondissement, parce que c'est bien au niveau des arrondissements que certaines décisions sont mises en œuvre.

Voilà les directions qui se penchent essentiellement sur l'espace public. Beaucoup de collègues de cette direction s'attachent à l'espace public et y est étroitement liée la gestion de la qualité. C'est dans ces directions qu'évoluent les connaissances, le savoir-faire et la transposition dans la vie quotidienne et dans la décision du quotidien.

Les différents acteurs administratifs lorsqu'il s'agit de décider de la largeur d'une terrasse de café ou de restaurant, largeur d'excavation, dans ce contexte on se demande

immédiatement si on ne pourrait pas en même temps élargir le trottoir et ces petits éléments donnent lieu à des décisions qui peuvent avoir comme conséquence l'amélioration de l'espace public en général.

Ensuite présentation graphique de la possibilité de générer de nouvelles idées et d'aboutir à de nouvelles idées, de conception de nouveaux thèmes par la mise en réseau. On peut voir ici sur ce schéma que Vienne est en quelques sortes l'administration capable d'apprendre, de tirer des leçons, en ce sens que les niveaux différents sont en interaction et que cette interaction ouvre de nouvelles possibilités d'aménagement au niveau individuel isolé et au niveau stratégique. Il y a donc toujours une interaction entre stratégie et transposition dans le détail.

Je vous remercie de votre attention.

Eva Kail

Pour continuer je voudrai demander à **Philipp Fleischman** de nous présenter le quartier **Seestadt Aspern**, ville sur l'eau. Aspern c'est un projet très particulier de la ville de Vienne parce que cela constitue un niveau d'extension de la ville absolument singulier, extraordinaire, posant des défis particuliers à la ville. Il faut savoir qu'en même temps, en termes d'organisation, de nouveaux chemins sont adoptés et il ne faut pas taire que les services financiers de la mairie se sont également trouvés devant des défis inconnus auparavant. C'est vraiment un gros morceau à réaliser dans le contexte de ce projet, et ce sera donc un énorme déficit des années à venir que nous nous sommes proposés de relever. Il faut effectivement au fil des années à venir, réaliser ces objectifs. Il faut essayer de ne pas se perdre dans des détours. De nouveaux itinéraires ont été conçus pour en venir à une réalisation pertinente et ciblée.

Philipp Fleischman

Bonjour, je m'appelle **Philipp Fleischman**.

Je travaille à l'administration dans le service conception des quartiers et utilisation des surfaces. J'ai l'occasion de participer à ce projet très intéressant et je me réjouis de pouvoir vous présenter dans une certaine mesure les efforts que nous avons entrepris dans le domaine de l'aménagement de l'espace public.

Quelques mots d'introduction.

Vienne est en croissance au fil des 10 années écoulées nous avons pu accueillir plus de 140.000 citoyens habitants additionnels et cette croissance se déploie pour l'essentiel sur la partie Est de la ville.

Fondamentalement, Vienne se situe sur la rive Ouest du Danube et la croissance a essentiellement eu lieu dans la partie Ouest et actuellement cette croissance s'oriente plutôt vers la rive Est du Danube, la rive gauche. Donc vous voyez ces points en violet, il y a encore peu d'espaces centraux, qui ont pu devenir de nouveaux quartiers. Actuellement nous avons une unique possibilité, à savoir que l'ancien aérodrome d'Aspern, d'une superficie de près de 240 hectares, est à disposition pour une extension. C'est là que nous nous sommes proposés de créer de nouveaux quartiers qui aura aussi fonction de nouveau centre additionnel de la ville.

Un concours concernant un schéma directeur a été engagé. Le schéma directeur a été élaboré par **Thomas Architects Planners** de Stockholm, et a été achevé en 2007.

Dès cette époque nous avons mis au premier plan la nécessité de créer un centre pour rehausser le caractère d'urbanité et pour en venir à une mise en réseau approfondie. Ceci se reflète sur ce schéma je pense.

Pour en venir à cet objectif, il faut donc créer un espace public de qualité extraordinaire, exceptionnel. Les opérations de conception ont été modifiées par rapport à ce qui se fait normalement. Dans un premier temps on a discuté des concepts d'utilisation, suivi par la conception des espaces publics et sur la base de ces concepts, concernant l'espace public, on s'est mis à concevoir l'architecture pour en venir à un ensemble homogène.

Nous nous étions proposé de créer un quartier vivant et pour ce faire il faut que la vie se déroule en partie dans la rue. Au 19^e siècle, siècle que nous analysons souvent, la vie devait se dérouler essentiellement dans la rue. Aujourd'hui, nous avons des choix à faire. Les citoyens, les habitants peuvent mener leur vie là où ils le souhaitent et ainsi il faut trouver une qualité particulière à l'espace public pour que les habitants se sentent attirés par cet espace public.

La conséquence de ces considérations étaient, qu'après ce processus ayant trait à un schéma directeur, il fallait établir un manuel concernant l'espace public, les espaces publics. En quelques sortes des lignes directrices pour le développement des espaces publics dans la ville sur le lac Aspern SeeStadt. C'était une partition en quelques sortes concernant l'espace public.

Un concours a également été engagé. J'ai apporté deux affiches que vous pourriez voir tout à l'heure. Les vainqueurs à ce concours étaient le groupe Gehl Architects de Copenhague au Danemark. La stratégie appliquée a également été décorée par le **World Space Award** de cette année parce que dans une phase initiale déjà et à ce niveau stratégique on s'était fortement penché sur l'espace public et les cheminements, les déplacements des piétons. Un élément essentiel de cette partition, comme nous l'appelons, sont ce qu'on appelle les quatre cordes. Les architectes, le groupe Gehl Architects de Copenhague pense que pour animer l'espace public il faut prévoir la concentration d'utilisations essentielles et principales. C'est la raison pour laquelle quatre cordes ont été définies qui assument des fonctions spécifiques partant d'une voie circulaire qui n'est pas consacrée aux voitures mais une voie circulaire à titre de loisir, de placement récréatifs. Je citerai quelques exemples y afférant tout à l'heure.

Passant par la corde rouge, plutôt rues commerçantes, selon notre conception, ensuite les espaces de récréation sur la pièce d'eau, et la corde verte dans la partie nord.

Un élément essentiel de l'animation de l'espace public est également décollé du schéma directeur et de la partition espace public, est qu'il faut prévoir un mixe, un mélange d'utilisation surtout dans la zone des rez-de-chaussée. Les terre plein, des projets spécifiques ont été établis et nous allons désormais lancer la conception, les appels d'offres de certains bâtiments, nous les additionneront de dispositions spécifiques concernant l'utilisation pour en venir à une gestion centrale des rues commerçantes où il est assuré que ces zones de rez-de-chaussée sont spécifiquement utilisées.

Un autre élément essentiel pour l'animation de l'espace public est bien sur la mobilité. Nous avons veillé au respect de standards très spécifiques, à savoir que les espaces réservés aux piétons tout comme au cyclistes, soient particulièrement étendus. En parallèle il est prévu de réduire les emplacements de stationnement de voiture.

Voilà comment les concepts ont été établis par Gehl Architects pour la voie circulaire. Vous voyez l'espace récréatif sur cette rue circulaire, vous voyez la mise en rapport avec les angles des bâtiments et vous voyez qu'on a reconnu la nécessité d'une organisation spécifique des différentes utilisations, ce qui justifie l'élaboration par une seule main du schéma directeur et des lignes directrices.

Le premier pas de transposition de la conception de l'espace public ont été prises se fondant sur la partition. Des propositions de conception ont été soumises pour les deux premiers espaces de voirie.

Voilà encore une fois la voie circulaire. Plusieurs architectes paysagistes ont fait ce concept, ce projet et ces plans constituent la base des appels d'offres pour des concours d'architectes et d'organisme de construction. On pourrait en dire beaucoup plus mais je voudrai être bref.

Pour conclure je voudrai vous présenter deux photos de la situation actuelle. Il faut savoir où nous en sommes aujourd'hui. Actuellement la pièce d'eau est en voie d'excavation. La ligne de métro est en voie de construction. En parallèle, les appels d'offres sont préparés pour les premières constructions de bâtiments locatifs, un quartier d'innovation, et la dernière station de métro. Le métro sera terminé en 2013 et jusqu'en 2015, la première tranche de construction sera terminée.

Je vous remercie et je me réjouis d'écouter les contributions suivantes.

Eva Kail

Merci. Permettez-moi de souligner une chose encore. C'est la première fois qu'un manuel retenant des critères de qualité a été élaboré à titre d'étape intermédiaire entre le schéma directeur et l'élaboration des projets concrets. Nous sommes très curieux nous-même de voir comment cela fonctionnera, parce que nous pensons que cela constitue une excellente méthode, de prendre en compte des aspects de qualité qui sont souvent atteints ou menacés en cours de route. Donc ici le schéma directeur tient compte de toutes ces caractéristiques. Nous avons tenu à ce qu'on prenne en compte les critères d'urbanisme et que les principes relatifs à l'espace public étaient moins pris en compte. La société de développement, à juste titre, dit cela ne suffit pas, avant de passer à la conception concrète il faut que nous nous mettions d'accord sur les principes de base.

Le concours était anonyme. Nous avons un côté scandinave à Vienne pour ce qui est des vainqueurs au concours, ce qui est certain. Mais je crois que ce site compte aussi de l'attitude holistique et la prise en compte très marquée des aspects sociaux et de l'impact social tel que ceci est également retenu dans les pays scandinaves. Il faut savoir aussi que dans les pays scandinaves ce genre de concours est souvent couronné de grand succès.

Je me trouve dans une situation bizarre maintenant. Je dois annoncer moi-même mon intervention. Elisabeth Irschik et moi-même présenterons la stratégie à l'intégration de la dimension du genre pour Vienne et nous allons présenter un certain nombre de projets.

Nous avons déjà dit que depuis un bon moment, depuis près de 20 ans déjà, nous nous sommes penchés sur les différents aspects de la vie quotidienne. Ceci a débuté avec une exposition « à qui l'espace public appartient-il, la vie quotidienne des femmes dans la ville ». Tu y as fait allusion. Il s'agit réellement de la question de savoir, ou de la prise en compte des aspects de la femme. Les féministes nous critiquaient souvent parce que l'urbanisme avait essentiellement mis l'accent sur le travail et la vie familiale mais qu'il fallait aussi tenir compte des aspects ayant trait aux déplacements nécessités par la vie de femme au foyer, de mère de famille, donc tout ce qui est vie familiale et tous les travaux y afférents qui ne sont pas rémunérés.

En 1992 a été créé le bureau de la femme de la ville de Vienne. J'ai été la première à diriger ce bureau. Je suis urbaniste donc il n'est pas surprenant que là aussi on ait mis l'accent sur

les aspect d'urbanisme. Pendant un bon moment il y a eu un service directeur pour l'urbanisme, le développement. Un accent là aussi a été mis sur tout ce qui a trait à l'intégration de la dimension du genre. Entre temps près de 60 projets ont été réalisés qui tiennent compte de ces principes.

Dans le cadre de cette exposition nous avons une première fois pris en compte la répartition des genres et la répartition des activités entre genre. Nous avons constaté que la circulation automobile était surtout masculine, les transports en commun et les déplacements à pied étaient surtout féminin. Ceci est sans doute lié au fait que les besoins des piétons étaient souvent des tâches blanches dans les considérations des urbanistes, à l'époque je dis bien. Nous avons ensuite essayé, étant donné que nous constatons à maintes reprises qu'il est difficile d'identifier les flux des piétons, les comptages et les sondages sont très difficiles, très coûteux et ne sont pas vraiment explicites et pertinents pour des artères entières. Nous avons tenté le développement d'un instrument à mettre à disposition des différentes directions... de la ville pour mieux analyser les déplacements dans les différents arrondissements, donc les déplacements entre pharmacie et médecin, etc.

Je voudrai maintenant passer la parole à Elisabeth parce que c'était elle qui s'était essentiellement chargée de cette étude pilote de l'arrondissement de **Mariahilf**.

Elisabeth Irschik

Bonjour. En 2002 cet arrondissement avait été choisi comme arrondissement consacré à l'intégration de la dimension de genre à titre analytique et titre d'essai, des mesures spécifiques ont été engagées. Il nous était très important de travailler au niveau de l'arrondissement.

Quelques mots concernant l'arrondissement de **Mariahilf**. C'est un arrondissement assez petit, proche du centre de la ville, forte densité d'habitants, des rues souvent très étroites, la plupart des routes ont une largeur inférieure à 12 mètres.

Le service directeur consacré aux femmes a assuré la coordination. Nous avons coopéré avec 7 directions de l'administration de la ville de Vienne et c'était la conception des rues, organisation de la circulation, aménagement urbain, aménagement du territoire, éclairage public, etc. L'objectif était de sensibiliser les collaboratrices et les collaborateurs pour ce qui est de l'intégration de la dimension du genre dans leur travail concernant l'espace public et donc de renforcer la prise de conscience. Nous souhaitons souligner vis à vis de ces collaborateurs et de ces collaboratrices, qu'il n'y avait pas seulement les aspects techniques à prendre en compte, mais que toute mesure de nature technique avait aussi une incidence sociale.

Différentes rencontres, des mises en réseau, des stages de formation, de consultation ont eu lieu. Nous avons aussi commandité des études, des analyses. Un bureau de conception des transports a analysé les besoins des piétons à l'intérieur de l'arrondissement et dans le contexte de la circulation nous avons essayé d'élaborer une hiérarchie des placements piétonniers, ce qui jusqu'à présent n'avait été fait que pour les déplacements des voitures automobiles et des cyclistes.

Nous avons travaillé dans deux directions. D'une part mise en œuvre de nouveaux instruments de planification avec le concours de nos collaboratrices et collaborateurs dans les différents services concernés. Il s'agissait là d'analyser ou de sauvegarder la transposabilité. Un plan directeur d'intégration de la dimension du genre était en première

ligne. Il s'agissait de sauvegarder la transposition des mesures envisagées sur les différents acteurs de la circulation.

Nous avons ensuite mis en manœuvre certaines mesures visant à la protection des piétons. Vous voyez là encore une fois une vue d'ensemble de l'arrondissement. Nous sommes parvenus à rendre plus attrayant le réseau d'artères piétonnes sur l'ensemble de l'arrondissement.

Il est important pour nous aussi de publier les résultats obtenus, de les présenter de telle sorte qu'ils étaient compréhensibles pour tout un chacun, qu'ils pouvaient être transposés. Nous avons élaboré un prospectus qui était transmis à l'ensemble des ménages de l'arrondissement. Nous avons conçu une brochure distribuée aux conseillers d'arrondissement de toute la ville.

Nous avons ensuite établi des projets directeurs. Nous avons aussi mis en œuvre un concours visant à l'intégration de la dimension du genre au niveau des arrondissements. Il s'agit de faire état de toutes les mesures prises dans le contexte du **gender main streaming**. Nous avons fait une exposition publique installée dans un conteneur et qui a circulé dans différents arrondissements de la ville de Vienne.

Je voudrai maintenant vous présenter un projet qui a obtenu un prix. C'est une place dans le 12^e arrondissement de Vienne où beaucoup de surface avait auparavant été mise à disposition de la circulation automobile. Ce qui était important, et c'est ce que nous entendons par amélioration de la qualité et sensibilisation à la qualité des décideurs, il y a une maternelle, un jardin d'enfant que vous voyez de l'autre côté du passage piéton, et une maison de retraite. Nous avons mené des interviews avec les habitants de cette maison de retraite pour identifier leurs besoins et leurs exigences.

L'analyse a été très détaillée. La présentation graphique à droite vous montre que nous avons pu améliorer la situation sur cette place du 12^e arrondissement.

En amont de travaux de réaménagement des transports de circulation, nous avons fait des analyses approfondies. Les concepteurs des transports et de la circulation avaient du mal à identifier les besoins des piétons et se demandaient où les piétons souhaitaient réellement circuler, quelles étaient les artères de déplacement requises et demandées par les piétons. Souvent on avait du mal aussi à identifier les nouveaux chemins d'accès sachant par exemple qu'un grand ensemble de bureaux allait être construit, il était souvent difficile de mettre en place un schéma permettant des analyses approfondies en amont. C'est du travail assez dure parfois.

Annuellement nous mettons à l'essai cette procédure sur 10 projets spécifiques et il est difficile de mettre en œuvre cette démarche sur les 400 projets déployés annuellement.

Un autre exemple, pour revenir à la ville sur l'eau de Aspern, nous étions impliqués dans le schéma directeur. Nous avons vérifié si c'était vraiment une ville des déplacements courts qui est important pour les situations de la vie quotidienne, tellement complexes. Nous avons analysé ce principe des déplacements courts pour 4 points différents. Nous avons choisis 8 déplacements différents concernant 8 situations vitales différentes et nous pensons que ceci peut faire fonction de critère d'analyse dans le contexte de concours d'urbanisme, à savoir d'analyser les fonctionnalités par voies systématiques de différentes situations de la vie quotidienne des citoyens.

Une brève indication encore. Nous avons analysé la situation dans les jardins publics, dans les parcs. Là nous avons accès à un cas idéal. Une enquête scientifique portait ou s'attachait à la question de savoir pourquoi les jeunes filles au bout d'un certain moment séjournaient moins dans les parcs parce que l'aménagement des jardins publics était essentiellement conçu et concentré sur les besoins des garçons, des jeunes gens. Il y a

donc maintenant des études concernant l'aménagement des parcs tenant compte du genre de leurs utilisateurs. En bas à droite, vous voyez un excellent exemple d'un nouveau jardin public, d'un nouveau parc où ce principe est pris en compte.

Et pour terminer, en tant que résumé, nous pensons vraiment que ces sensibilités sociales qui est bien sûr la prédisposition pour pouvoir faire l'intégration de la dimension du genre, pour que ce ne soit pas seulement un mot mais pour que ce soit vraiment mis en pratique, donc c'est très important, la gestion de l'espace public joue un rôle très important. Merci beaucoup.

Maintenant je peux annoncer Madame **Astrid Konere** car comme cela a déjà été dit, cette analyse sociale de la **Mantlinger Hauptstrasse** donc la rue principale de **Meintling**. Je peux vous dire que c'est vraiment très important, c'est une étape importante qui s'est faite dans la culture de planification de la ville.

Astrid Konere

Je travaille dans la direction n°19, architecture et esthétique urbaine de la ville de Vienne et je me réjouis de pouvoir vous parler aujourd'hui d'un projet qui m'a occupé beaucoup l'année dernière. Le concours de réaménagement de la **Meinlinger Hauptstrasse**, la rue principale du quartier **Meintling**.

Ce concours n'a pas été réalisé comme d'autres concours, mais il y a eu des analyses préalables qui se sont faites, plusieurs analyses, qui devaient être impliquées dans la conception. Donc le fil rouge que j'aimerai bien présenter aujourd'hui concerne d'abord les informations de base qui ont été étudiées par une analyse de l'espace social. Ensuite nous avons fait une analyse des commerçants, et bien sûr la discussion telle qu'on l'a déjà dit tout à l'heure.

En outre, je parlerai brièvement du concours en tant que tel, et présenter le projet gagnant.

La rue principale de **Meintling** se trouve dans le 12^e arrondissement de Vienne donc à l'extérieur du **Gurtel**, donc c'est un quartier avec beaucoup d'ouvriers. Il s'agissait de planifier plus de 20.000 km². Ce que vous voyez ici en rouge, c'est l'espace projeté, et en bleu, il y a des rues de connexion qui ne sont pas des rues principales du quartier de **Meintling**, **Meintling Hauptstrasse** en tant que telles, mais qui font des connexion à des points très importants comme par exemple le marché de **Meintling** ou bien la piscine municipale, des parcs ou d'autres installations ou commerces importants.

Comme vous le voyez ici, la **Meintlinger Hauptstrasse** se présente de manière très différenciée, donc différents logements, différentes habitations et des niveaux sociaux différents également. Il y a plusieurs places sur la **Meintling Hauptstrasse** qui servent de lieux de récréation aussi, de lieux de séjour et ce sont deux caractéristiques principales de la **Meintling Hauptstrasse**, car elle n'est pas seulement une rue commerçante mais il s'agit aussi d'un espace public très important.

Vous voyez ici des esquisses de fonction. Comme l'a déjà expliqué **Eva Keil** tout à l'heure, cette esquisse montre les besoins qu'ont les piétons par rapport à l'espace public. Là vous voyez les lignes que les piétons préfèrent, les rues qu'ils préfèrent. Nous allons montrer où les piétons préfèrent marcher, ce sont les lignes en noir ou bien les lignes interrompues. On voit très bien que les piétons aiment des raccourcis si possibles, et donc il ne devrait pas y avoir de barrières ou le moins de barrières possible disons. Alors dans cette esquisse de fonction, on voit aussi les commerces les plus importants mais aussi des espaces ou des marchés ou d'autres endroits officiels, là où les piétons doivent aller, là où ils se doivent d'être placés.

Cette analyse a été mise à la disposition des acteurs et l'analyse de l'espace social Meintling Hauptstrasse a été aussi fait comme projet pilote. D'un coté une ligne directrice a été élaborée, pour savoir comment un tel projet doit être mis en place. Ensuite nous avons encore fait une analyse pour voir si cette ligne directrice peut être mise en place. Là il s'agissait également de voir cette fonction double de rue commerçante et d'espace public.

Je me permets de vous montrer le transparent d'après. Là nous avons un plan qui montre qui sont les habitants des différents quartiers. Car nous savons s'ils sont de couches sociales moyenne, quel est leur niveau d'éducation, quel âge ont-ils, quelles sont les tendances qu'on remarque dans cette région ? Car il s'est avéré que dans l'avenir il y aura plus de personnes jeunes dans cette région. C'est ainsi qu'on a pu créer une image des habitants de ce quartier.

On parlait du fait que la Meintling Hauptstrasse joue un rôle très important de fonction d'espace libre, d'espace public. Ce transparent a été mis à la disposition des intéressés et des personnes qui ont fait partie du concours. A droite vous voyez les besoins. Quels sont les besoins ? C'est l'intégration des groupes parfois très hétérogènes. Cette double fonction rue commerçante et espace public a un rôle très important également, car ce sont des gens très différents qui y font leurs achats et qui s'y attardent. Les gens ont des besoins très différents car ce sont souvent des personnes très âgées par exemple qui utilisent cette rue Meintling Hauptstrasse. Par des élargissements de place ceci est bien possible et ces différents vitesses des personnes sont donc possibles par l'élargissement de ces places, avec l'objectif d'intégrer ces différents groupes très hétérogènes par ce réaménagement et de renforcer les différentes possibilités d'usage. Donc il ne fallait pas y avoir d'entrave et être apte aux personnes handicapées et pour les personnes âgées également donc par l'élargissement par exemple des trottoirs.

Le concours en tant que tel a été organisé de manière inter disciplinaire comme les études préalables. Nous avons pris des experts architectes et d'aménagement de terrain, aussi des experts de la question de l'intégration de la dimension du genre. Et bien sûr les différents niveaux municipaux aussi. 22 projets ont été présentés et le bureau WES Partners International de Hambourg, ensemble avec Monsieur Kurt Raksler, ont gagné. Le projet gagnant démontre plusieurs espaces de séjour qui varient. C'est une conception très claire, calme et sans entrave car ça c'était un point très essentiel.

Permettez moi de vous montrer la façon dont on conçoit les différentes possibilités de s'asseoir dans ce projet. Prévu dans ce projet justement, à droite en bas vous voyez un tracé sur lequel on peut soit courir, l'utiliser pour une présentation, pour un podium, mais aussi pour s'asseoir. On pourrait même s'allonger dessus, donc c'est un meuble multifonctionnel. En haut à droite vous voyez un espace qui sert de récréation. On peut se mettre à l'abris, il y a des bancs à coté de la rue Meintling Hauptstrasse, donc la réalisation de projet commencera en 2012 et je m'en réjouis.

Si ça vous intéresse, je suis à votre disposition pour votre espace de marché car nous avons encore des documentation supplémentaires, si vous voulez vous pouvez poser des questions si ça vous intéresse, mais ça me plairait beaucoup. Merci.

Eva Keil

Merci beaucoup. J'aimerais bien dire encore un mot là-dessus. Pour nous ça a été très intéressant car j'étais membre du jury Meintling Hauptstrasse et je pense que vous connaissez tous un peu le système de concours, car on peut écrire tout sur du papier bien sûr mais nous avons vraiment fait un effort pour ces documentations, car la question qui se posait c'était : est-ce que les personnes qui ont participé au concours, est-ce qu'ils utilisent

tout ça ? Et est-ce que ça jouera un rôle pour le jury ? Mais ce qui a été décevant c'est la plupart des participants n'ont pas réagi à ceci. Ils ont seulement élaborés leurs projets de manière statique comme ils ont toujours l'habitude de la faire. Mais il y avait aussi des offres très intéressantes et à la fin la discussion du jury s'est concentrée sur deux projets et on en avait longuement parlé. Un de ces deux projets qui était de manière architecturale et du point de vue de critères esthétiques, nous a vraiment plu énormément. Mais finalement le projet gagnant était beaucoup plus flexible et plus sensible à ce défi, donc aux dispositions que nous avons définies. Donc on avait vu ces différentes approches de planification que l'on voyait très clairement par ces différents projets et nous étions donc très contents que le jury finalement, se soit mis d'accord sur ce projet qui prenait en compte l'aspect social beaucoup plus.

Wolfgang Gerlich

Je sais que pour certains d'entre vous, cette visite de marché a été un peu brève. Trop brève peut-être ? Cela n'est pas grave parce que ce n'est pas la seule occasion de discuter. Aujourd'hui et demain, il vous reste encore beaucoup de temps, de possibilité de parler aux personnes que vous n'avez pas encore pu voir dans la mesure souhaitée. Il vous reste encore suffisamment de temps pour connaître les projets que vous n'avez pas encore pu vraiment connaître jusqu'à présent.

Ce qui va suivre maintenant, jusqu'au débout de la pause de déjeuner, ça sera une tentative de dépouiller, de dégager de ces projets, de ces stratégies, de ces programmes, des idées d'ordre plutôt général. En ce qui me concerne, j'aimerais tout d'abord poser une question à nos visiteurs qui sont venus à Viennes, qui ont regardé tout cela, qui ont écouté tout cela, depuis le debout de la matinée, de savoir de la part de vous autres qui êtes venus de l'extérieur, ce qui vous a surpris, ce que vous ne connaissiez pas au bien ce qui pourrait confirmer ce que vous faites vous mêmes chez vous. Quelque chose qui vous paraît familier.

Donc la première question s'adresse à nos invités. Quelles sont les choses qui vous ont surpris, des choses que vous ne connaissiez pas encore, qui vous paraissaient intéressantes pour votre propre travail à vous aussi ? J'attends vos premiers commentaires. Si commentaires, il y a... Je ne peux pas imaginer que vous connaissiez tout ce que vous avez vu ce matin, enfin... J'espère qu'il y a des choses qui ont pu vous surprendre. S'il vous plaît.

François Bregnac

François Bregnac, directeur adjoint de l'Agence d'Urbanisme de Lyon. Ce qui me frappe c'est que vous parlez des besoins des gens, de l'analyse sociologique et que c'est à partir de ce matériau-là, tout naturel, que vous imaginez l'amélioration des espaces publics. Et non pas l'inverse. Ce qui est peut être plus courant est de partir d'une approche plus technique, plus d'aménagement. Donc cette inversion profonde, mais vraiment profonde, qui touche à l'intergénérationnel, qui touche aux besoins des gens, aux besoins premiers, c'est-à-dire c'est ce matériau-là qui a l'aire de fonder votre réflexion. Et ça c'est un étonnement... C'est naturel finalement...

Wolfgang Gerlich

Merci. Est-ce que quelqu'un d'autre a une impression comparable, a appris quelque chose de comparable lorsqu'il est venu chez nous ? Donc si j'ai bien compris, c'est l'approche qui vous a surpris, qui ne se font pas tellement sur des aspects techniques mais plutôt sur le côté gestion, ménagement... dans le contact avec l'espace public... Et les utilisateurs, les habitants, les aspects sociaux, est-ce bien ça ?

Jean Pierre Charbonneau

Jean Pierre Charbonneau, consultant, urbaniste et conseil de Lyon et d'autres villes. Ce qui est frappant, c'est que depuis le long temps que je travaille sur l'espace public, on est toujours obligé de commencer par savoir où vont passer les voitures. On doit négocier avec la voiture pour essayer de dégager de l'espace pour les piétons, pour les vélos. Et puis là, ce matin, Eva a montré une entrée qui pour nous est complètement étrangère, mais s'avère complètement efficace et juste : l'entrée par le genre. C'est à dire que l'entrée par le genre met tout à coup en avant, dans l'espace urbain, la vie des gens. Comment on vit tous les jours, comment on va d'un endroit à un autre, où est ce qu'on s'assoit... Et c'est par celle-là que vous semblez construire vos projets et pas d'abord par l'entrée automobile ou déplacements. Cela m'intéresse énormément et peut-être faut-il qu'on aille, à Lyon, dans cette direction pour être plus convaincant, pour franchir le pas dont François Brégnac a parlé qui est de faire des espaces urbains pour les gens et pas d'abord pour écouler du trafic (bien qu'on s'en défende).

Wolfgang Gerlich

Merci. Je pense que bon nombre d'entre vous diront, diront donc que dans les voitures il y a aussi des humains, des habitants, des usagers. Donc, il faut bien sûr argumenter que ça aussi, c'est une conception pour l'homme, si on prend la circulation automobile. Mais tous ce qui est la distinction des genres, le respect de la situation des genres tient compte de la multiplicité de la vie et la voiture est un seul facteur de mobilité. Mais un seul parmi tant d'autres. Merci donc d'avoir confirmé notre approche par le **gender main streaming**. Il y a quelque chose de remarquable à Vienne, aussi dans le contexte de la mobilité de l'espace public.

Y a-t-il d'autres éléments qui ont vous paru intéressants, spécifiques ?

Véronique Michaud

Bonjour. Je travaille à la prospective de la RATP et également sur les questions sur le vélo au Club des villes et territoires cyclables qui est une association qui regroupe les collectivités territoriales pour le développement du vélo en France ainsi que quelques collectivités à l'étranger.

J'étais tout à fait frappée et très intéressée par le grand souci que vous avez, et sur lequel vous avez été plusieurs à insister, de traduire les exigences de vos documents d'urbanisme et de vos démarches de planification dans la rédaction d'un certain nombre d'outils. Vous avez en effet parlé de partition, vous avez cité des manuels, et j'ai le sentiment que cette exigence de cohérence des guides de recommandations est au cœur du travail des professionnels que vous êtes et qui sont intervenus ce matin. Il y a souvent beaucoup de pertes en ligne entre les exigences de départ et l'aménagement final des projets quand on

ne dispose pas de ces outils, aussi ces guides i semblent-ils être bien conçus à Vienne et répondre à cet objectif de cohérence.

Wolfgang Gerlich

Merci. Oui peu à peu, il y a tellement d'éloges à notre adresse et il sera intéressant de voir maintenant si certains d'entre vous ont quand même reconnu des points faibles dans tout ce que vous avez entendu dans les présentations des projets de Vienne. Est-ce que vous avez pris connaissance des nouvelles considérations? Souvent c'est une question qui permet d'avancer plus que le ne peut être une réponse. C'est ainsi que je serai fort intéressé à apprendre l'opinion de ceux qui ont visité les différents marchés, les stands des marchés, quelles étaient les questions les plus intéressantes, les plus sollicitantes. Peut-être les questions auxquelles on n'a pas tout de suite trouvé une réponse. On ne pouvait pas tout de suite dire qu'il y a telle ou telle ligne directrice, qu'il y a une telle ou telle expérience acquise depuis un bon moment, et cela chez nous, c'est très claire. Quels étaient les questions intéressantes qui vous ont été posées ?

Pour nous une question intéressante est pourquoi les cyclistes n'ont pas le droit d'utiliser les couloirs de bus à Vienne, sur Augustinplatz.

Un participant

C'est une question un peu difficile. Le bus monte **Neuilstiftgasse** lentement, il doit s'écarter à chaque fois qu'il y a un vélo qu'il faut déposer. À Paris, cela ne poserait pas de problème. Bien sûr les couloirs cyclables et les couloirs d'autobus sont à disposition des cyclistes. On ne comprend pas pourquoi à Vienne c'est tellement compliqué alors qu'à Paris c'est tellement simple. Cette question nous a paru très intéressante.

Erich Petuele

Oui pour mettre tout cela sur un plan plus général et pour nous mettre dans la filière de projet de notre réunion, il faut se demander dans quelle mesure la réglementation, la régulation doit être favorisée vis-à-vis de la tendance à l'autorégulation dans la circulation, dans le trafic. À Vienne, il est certain que nous avons un degré de réglementation très élevé. Cela représente beaucoup d'avantage. Mais ceci pose aussi des questions. Ceci donne lieu à discussion sur la question de savoir si on ne devrait pas rendre plus autonomes les usagers différents. Je fais l'allusion là à la notion d'espaces partagés, par exemple. On pourrait se demander si on ne devrait pas peut être à Vienne modifier l'approche.

Wolfgang Gerlich

Ce thème des espaces partagés, du shared spaces, a été beaucoup discuté à Paris déjà. C'est bien sûr à nous aussi une tâche qu'il faut assumer à l'avenir dans nos considérations. Je pense plutôt que les espaces partagés peuvent être conçus dans de petits espaces. La place du premier arrondissement **Judenplatz** est un bon exemple, parce que c'est une place du quartier où tout peut fonctionner. Le matin les gens déposent leurs enfants à l'école, à la

maternelle en pleine zone piétonne. Les cyclistes passent aussi, parce qu'ils ont droit de traverser cette zone piétonne. Si dimanche vous rentrez des sports d'hiver vous avez droit d'entrer en voiture sur la place. L'agent de police ne vous regardera jamais, vous aurez la possibilité de déposer les bagages devant votre porte. Donc cela fonctionne, ce partage des espaces, le laisser faire, comme on dit en français.

Donc parfois cela fonctionne aussi. Mais malgré tout, il faut un certain niveau de réglementation. On ne peut pas faire de la **MariaHillferStrasse**, une grande rue commerçante, un espace partagé, un shared space, parce que c'est trop grande, c'est trop important. **Augustinplatz** est également un bon exemple. Il y avait six ou sept aires de stationnement, on a pu les fermer et cela fonctionne quand même parce que les habitants des différentes maisons qui entourent cette place peuvent bien stationner pendant quelques instants et déposer leurs bagages quand ils rentrent d'un voyage.

Mais quand même, quelles étaient des autres questions intéressantes et sollicitantes, les remarques qui ont vous intéressées en particulier?

Eva Kail

Étant donné que moi, je me suis penchée sur les projets de construction de logement sachant aussi que nous ne présentons qu'un certain nombre des projets, que nous ne sommes qu'à nos début concernant par exemple l'obligation de créer un nombre spécifique de stationnement et renonciation à certains stationnements où il y a une correspondance excellente avec les transports en commun, sachant aussi qu'à Lausanne par exemple, cela fonctionne très bien. Et c'est intéressant de pouvoir se fonder sur des exemples qui sont implantés dans d'autres pays ou dans d'autres endroits.

Angelica Winkler

Moi, je me suis penché sur le projet **Salto** « Mieux vieillir dans son quartier ». J'ai appris qu'à Lyon aussi il y avait ce genre d'impulsion intéressante de la part de l'administration municipale permettant aux citoyens d'un quartier de mieux se connaître et de ne plus avoir besoin d'une aide, d'une assistance. À ce que je sache, ceci a été déployé à l'ensemble de la ville. Cela m'encourage à en faire plus à Vienne et à m'attendre que cela soit approfondi à Vienne aussi. Une question intéressante a été à partir de quand nous appelons à participation les citoyens. Je n'y ai pas réfléchi, il n'y a pas d'une ligne directrice, il n'y a pas d'unité de valeur limite. Ça dépendra des projets spécifiques, des thèmes auxquels nous avons à faire. Mais il faut veiller à ce que les groupes restent opérationnels. Et on ne peut pas les étendre à l'infini. Ceci est certain.

Ensuite, une question a été posée. Il s'agit de savoir comment l'esprit de concept soit transposé, transmis jusqu'au plus petit ouvrier qui travaille sur son chantier et défendre ces objectifs. C'est un thème que nous discutons avec les services du bâtiment, de la construction. Il s'agit de voir que cette prise en compte des besoins, des nécessités soit effectivement transposée jusqu'au dernier pavé qui doit être mis en place dans une cours ou dans un couloir.

Wolfgang Gerlich

Merci. Je pense que ceci est une question qui concerne tous et qui est loin d'être négligeable. Comment donc aux différents niveaux concernés, l'élaboration des stratégies, le suivi des stratégies, la transposition des stratégies jusqu'au lancement des travaux de construction et jusqu'à la gestion de l'exploitation, un principe spécifique de qualité soit maintenu et poursuivi. Ceci est une question loin d'être négligeable pour les grandes administrations. De part de ma propre expérience, je peux dire qu'il faut beaucoup de courage, beaucoup de mobilité à l'intérieur des grandes administrations, des grands organismes pour motiver les plus petits ouvriers. Et là, il faut vraiment convaincre chacun dans le chantier, il faut faire de tous ces ouvriers les ambassadeurs de la conception de base et de l'objectif de base.

J'attends toujours des questions. Surtout des questions auxquelles vous n'avez peut-être pas tout de suite une réponse. Il faut être honnête pour disposer à s'exprimer franchement et en toute clarté. Mais ce sont les questions auxquelles on ne trouve pas tout de suite une réponse mais qui nous permettront, sans doute, d'avancer. Quelles étaient donc les questions qui ont quand même déclenchées une réflexion. La question par exemple concernant le niveau à partir duquel une participation des citoyens est prévue ?

Un participant

Permettez-moi de vous faire part d'une question qui m'a été posée. Comment la population est-elle intégrée dans notre projet pilote d'arrondissement et comment avons nous pu transposer les résultats à l'intérieur de notre arrondissement à tous les citoyens, ou à un maximum d'habitants ?

Dans notre arrondissement, objet du projet pilote, nous avons coopéré avec les services administratifs. Je me suis dit qu'il y avait beaucoup de projets dans Vienne, beaucoup de procédures en cours d'ailleurs, mais j'avais l'impression qu'il n'y avait pas d'instruments systématiques indiquant à partir de quel niveau, à partir de quelle volume, quelle envergure on faisait appel à participation auprès des citoyens, des habitants. C'est une question que je me pose moi-même aussi.

Angelika Winkler ?

Angelica Winkler

Nous avons un nouveau gouvernement de la ville, une conseillère municipale du mouvement, du partie vert est entrée en fonction. Donc je pense que les considérations écologiques ont été fortement rehaussées et en tant que service stratégique nous avons été chargés d'établir un plan directeur, des lignes directrices pour la participation des citoyens dans Vienne où on traite des questions concernées et à mettre à disposition à ceux qui sont chargés d'élaborer des nouveaux projets et de les suivre, d'assurer leurs suivi.

Wolfgang Gerlich

Je voudrais vous remercier.

En ce qui concerne la nouvelle convention gouvernementale de la municipalité de Vienne qui porte sur 80 pages, on constate que la participation des citoyens est considérée maintenant comme un principe directeur, et est aussi un nouveau principe transversal qui se retrouve dans tous les activités de la municipalité. La nécessité d'intégrer, d'impliquer le citoyen est donc fortement retenue et implantée. Et ceci aura bien sur une incidence sur le

développement de la ville et sur les considérations d'urbanisme et l'évolution de la ville. Il faut dire aussi, on peut dire aussi que Vienne peut beaucoup apprendre et les villes peuvent beaucoup apprendre les unes des autres. Même s'il y a des certaines différences culturelles, des principes fondamentaux, des principes de base, des méthodes de base peuvent bien sûr être adoptés en fonction des expériences faites par des autres villes, par d'autres agglomérations. En tout état de cause, on s'efforce, on doit s'efforcer, on continue à trouver des nouvelles voies, de nouveaux chemins.

Sur certains parcours de la participation est aussi marquée par un échec. L'échec qui a ensuite une incidence positive, étant donné qu'il permet de gagner encore de nouvelles expériences. Toujours une nouvelle approche vis-à-vis de question sur la manière dont le dialogue mène à la prise des décisions, la manière dont les considérations de tout un chacun peuvent être prises en compte, comme les connaissances du quotidien peuvent être prises en compte.

Il faut bien sûr que le suivi soit le plus efficace possible au sens économique, mais aussi au sens social, en terme de durabilité, de soutenabilité.

J'aimerais bien maintenant, même s'il ne faut pas que cela soit un ping-pong, poser la question à nos invités. Quelles sont les choses que vous avez remarquées, les points que vous avez remarqués, peut-être vous êtes vous souvenus des certains détails après avoir entendu la discussion que nous venons de mener. Donc des points, des éléments qui vous incitent à dire que cela vous paraît intéressant, que vous aimeriez prendre Vienne en exemple pour tel ou tel phénomène ou fait. Ou je vous demande des commentaires, des choses qui vous sont venues à l'esprit en fonction des entretiens, de nous communiquer s'il y avait des choses que vous ne connaissiez pas, qui vous paraissaient étrangères, qui vous permettent de progresser chez vous peut-être ?

Il y a encore des nouvelles idées, des choses qui viennent de vous venir à l'esprit ?

Bruno Marzloff

Bruno Marzloff, sociologue, j'anime le *groupe Chronos* à Paris.

Je suis arrivé en retard, je n'ai pas tout vu, mais ce que j'ai vu m'a beaucoup intéressé. Notamment la ville sur le lac avec 200.000 habitants qui est créée à partir de rien, ex nihilo. J'ai vu qu'il y avait tout une série des projets qui s'inscrivent à l'intérieur de la métropole. Finalement la question que je me pose c'est quelle est la programmation générale au sein de la métropole, de ces différents projets ? Entre ce projet de 200.000 habitants et puis d'autres projets, d'une ville sans voiture ou de la *bike city* etc. où est la cohérence générale, par qui elle est construite, comment est-elle envisagée ?

Wolfgang Gerlich

C'est une question qui s'adresse, qui va directement en direction du plan d'aménagement de la ville de Vienne, plan directeur transport pour Vienne. Il y a ces instruments stratégiques qui conçoivent par le développement urbain et aussi par le développement régional. Pour le développement régional, c'est un peu plus difficile, étant donné qu'il y a une limitation très rigoureuse, sachant qu'il y a les différences administratives entre la ville et la région qui entoure la ville. Mais je voudrais transmettre cette question à nos collègues Viennois. D'où vient donc cette vue d'ensemble ? Par quel processus établissez-vous des liens ? Comment tous cela s'est-il créé, où peut-on entrevoir cette cohérence ?

Angelika Winkler

En ce qui concerne les zones de développement urbain, il y a ce plan de développement urbain. 13 régions-objectifs qui sont établies selon des critères très spécifiques. Cela veut dire que là aussi, il y a un niveau de qualité minimum pour ce qui est des processus des contenus et des résultats. Et la question de savoir dans quelle direction tel ou tel objectif est orienté et préconçu depuis des longues années par des acteurs politiques.

Eva Kail

Je serai polémique maintenant en disant que ces plans directeurs, ces schémas directeurs existent. Mon approche consiste à dire que le niveau schéma au plan directeur est relativement facile à faire. Faire implanter des contenus clairement compréhensibles c'est assez facile. Cela nécessite bien sûr un effort intellectuel, mais c'est quand même l'exercice le plus facile de l'ensemble des opérations. Ce qui est plus difficile c'est de faire le suivi, la transposition. Parce que là, il y aura les oppositions, les contradictions, la manifestation d'intérêts. Les schémas directeurs, s'ils sont bien conçus, ne posent pas de problème, ne font pas conflits. Les vrais conflits naissent plus loin, lorsqu'on va en profondeur. Et c'est ainsi que nous essayons toujours de nous servir de l'instrument de l'évaluation. Le plan d'urbanisme a été évalué au bout de 5 ans et le schéma directeur transport a également été évalué et donc la stratégie portant sur l'intégration de la dimension du genre a également été soumise à évaluation. Sur la base de ces 60 projets nous avons une chance très passionnante de voir comment les différents quartiers répondaient aux critères, de voir quelles nouvelles questions se posaient, plus on allait en profondeur. Donc d'aboutir régulièrement à des synthèses et de voir que c'étaient vraiment des processus soit du haut vers le bas soit du bas vers le haut. Ceci est vraiment passionnant.

Vous avez dans vos documents la traduction, la version anglaise d'un schéma directeur. Nous essayons de jeter un pont particulier pour la conception de l'espace public en mettant en place des lignes directrices spécifiques faisant appel en même temps aux acteurs de la vie pratique, aux praticiens, programme assisté par **Wolfgang Gerlich**. Parce que là, il s'agissait d'établir le lien entre la pratique du quotidien et les schémas directeurs, les plans directeurs. Ceci veut dire que nous investissons énormément d'effort dans la communication mais il serait malhonnête de dire que nous avons adopté une attitude absolument homogène pour tous les projets et uniforme pour chacun des projets. Nous nous fondons souvent sur des projets pilotes qui font preuve de beaucoup de créativité. Mais ensuite il s'agit vraiment d'aller dans le fond et c'est là où naissent les difficultés, c'est là, où on a besoin d'énormément d'endurance et nous n'y parvenons pas toujours.

Wolfgang Gerlich

Peut-être pourrions-nous rester un peu de ce sujet. Donc l'articulation entre les schémas directeurs. Pour Vienne, il y a ce plan de développement urbain, le schéma directeur pour l'espace public. À moment donné, il y a les négociations avec les décideurs, avec les élus locaux, les responsables techniques sur le plan local, où sont prises les décisions sur, par exemple, la largeur d'un trottoir, la solution d'une voie cyclable. Donc cette interaction, ce rapport, ou bien, il y a des schémas directeurs, il y a des plans de développement urbain et ensuite il faut en venir à un plan d'aménagement du territoire, de faire des concours pour en

venir à un concept de construction de nouveaux logements. Et toutes ces articulations, toutes ces interactions constituent un thème pertinent dans toutes les villes. Comment bien faire fonctionner cette interaction, cette articulation ? D'une part, c'est la communication avec des niveaux inférieurs. Mais il y a quand même un autre aspect, à savoir, le fondement, les bases des concours.

François Bregnac

Je veux bien intervenir sur cette question de la planification. Est-ce qu'il y aurait une cohérence comme ça, mécanique, entre un schéma directeur qui lierait des visions à long termes et puis qui se délièrerait en action ? Je pense quand même que depuis 10 à 15 ans la planification trouve ses limites. On ne va pas entrer dans le débat, mais je pense que ce vrai des villes françaises et d'un peu partout... Donc on est dans une cohérence qui est tout autre, qui n'est pas à mon avis : on dit le niveau supérieur et puis ensuite cela se décline en niveau inférieur. Je pense qu'on est dans une interactivité très différente, des actions... fin bref... donc je... je suis bien placé pour parler de planification mais là, je pense qu'il faut avouer qu'elle trouve ses limites et que par conséquent, prendre les questions par le bas. Enfin, par le bas... par l'aval ou par l'opérationnel c'est tout autant premier et important que de partir sur des grands principes même s'il l'en faut. Mais bref... La planification n'est plus mécanique et cohérente comme elle pouvait l'être.

Angelica Winkler

Oui, justement. C'est le sujet dont on a parlé. Nous avons parlé des lignes directrices du plan développement urbain au niveau d'arrondissement, nous avons le management de l'arrondissement cible et c'est vrai c'est l'administration qui nous manque. Donc c'est ça. Il y a un problème de cohérence et nous voulons y faire plus pour avoir plus de coopération entre les différentes étapes de planification car, comme je vois en France c'est pareil, car les différents organismes prennent leurs propres décisions et parfois il n'y a pas de cohérence.

Bruno Marzloff

Oui, derrière la question il y a une préoccupation et que j'ai beaucoup entendu la semaine dernière où à Strasbourg, il y avait l'organisation du forum des éco-quartiers et où la question est revenue à une échelle qui est celle de la métropole. Finalement, est-ce qu'il n'y a pas, vous avez beaucoup parlé donc de transport, est-ce qu'il n'y a pas une considération sur la génération de transport, l'inflation de transport. Est-ce que quand on l'envisage des villes nouvelles, comme celles que vous envisagez là, au nord-est de la métropole, est-ce qu'il y a derrière un souci de réduire une mobilité générale ? Où est-ce que cela n'est pas une préoccupation ?

Wolfgang Gerlich

Pour enchaîner avec ce qui vient d'être dit, réduire la mobilité et éventuellement approcher des règles qui sont en lien avec des contraintes environnementales. On observe bien sur ici, à Vienne, qu'on construit la ville dans la ville, on densifie à l'intérieur d'un territoire compact, extrêmement bien desservi. Est-ce qu'ils existent des contraintes au niveau des nuisances acoustiques, au niveau de la qualité de l'air ? Evidemment après il y a d'autres aspects sur les parcs, sur la verdure sur des maillages écologiques etc. Cela, c'est plus conceptuel et lié

à l'espace public, mais en amont, est-ce que vous avez ce type des contraintes globales sur l'ensemble du territoire de la ville de Vienne ?

Peter Hinterkörner

Merci. Alors je propose d'aller voir la situation à Aspern, donc dans cette ville nouvelle. La mobilité et le trafic... Peut-être il n'y a pas toujours la même terminologie dans les autres langues, donc la même connotation sémantique, mais à Aspern, donc dans cette ville sur l'eau dont on a parlé tout à l'heure, la mobilité est un sujet très important. Bien sûr pour la ville sur l'eau qui est Aspern, bien sûr de restreindre à la mobilité, ce n'est pas quelque chose qui est notre objectif. Il s'agit de guider la mobilité, donc la pratique de mobilité vers un sens très précis. Car cet arrondissement de Vienne ne supporte pas plus de trafic, de voitures particulières, car il y a des transports en communs qui sont en train d'être construits, il y aura prochainement le métro qui ira jusqu'à là-bas, il y a deux élargissements de tram qui sont prévus pour arriver à ce terrain et plusieurs lignes de bus qui vont y aller.

Pour assurer au niveau de transport en commun, déjà le schéma directeur prévoit qu'il s'agit d'une ville de distances courtes donc de chemins courts, et avec un mélange d'utilisations. Grâce à cela qu'on peut donc raccourcir les chemins. Et en outre, en utilisant les lois concernant l'environnement et l'étude de la compatibilité écologique qui a été faite sur cette domaine, nous voulons réduire le nombre de parkings, offrir donc moins des places de parking que dans d'autres villes nouvelles qui ont été construites.

Dans la première phase, il y aura une réduction des places de parking jusqu'à 0,7 par ménage pour donner moins de possibilité au trafic individuel. Donc sur la surface, il n'y aurait que des parkings à court termes. Ce sont donc les différentes stratégies que nous menons dans ce contexte pour assurer une mobilité intelligente et pour promouvoir une mobilité intelligente. En outre il y a des projets pilotes également qui vont dans le sens de l'offre de partage des voitures dans la ville sur l'eau, ou d'autres modèles de transport. Une bonne offre des installations pour vélos, des parkings pour vélos, pour garantir, pour générer l'intermodalité. Et comme ceci se fait sur l'élargissement du métro, donc de la ligne 2, on y trouve à peu près 300 parkings de vélos sur ce chemin là.

Wolfgang Gerlich

Merci beaucoup. La question que vous avez posé vous, donc dans une ville qui existe déjà. Car c'est vrai, on est dans une situation privilégiée quand on construit une ville tout à fait nouvelle. Mais le bruit et la santé de l'air dans une ville dense, bien sûr cela pose un défi, surtout quand le trafic est très dense. Alors, comment la situation se présente-t-elle en Autriche ? Est-ce qu'il y a le monitoring, des observations ?

Angelica Winkler

A Vienne, le trafic et l'environnement ce sont deux différentes personnes qui en sont responsables. Alors, il s'agit toujours de savoir si c'est un sujet écologique ou un sujet de transport.

Eva Kail

Bien sûr ce sujet de pollution et d'émission des gaz polluants relève de ressorts environnementaux. Donc il y a des subventions pour les fenêtres qui laissent passer moins de bruits. Il y a une sorte d'un plan et d'objectif. Dans le plan de développement urbain, il n'y a pas de chiffres imposant un niveau d'espaces verts, mais on essaie de faire autant que possible. Pendant certain temps, on a fait des parcs autour des anciennes maisons. Mais on n'osait pas démolir les anciennes maisons, justement. Donc maintenant nous essayons de faire un réseau entre les différents espaces verts, nous sommes en train d'établir un réseau pour piétons et pour cyclistes à Vienne. Ce ne sont pas seulement des parcs, mais il y a d'autres espaces, d'autres zones de récréation au sein de la ville également.

Alors, en ce qui concerne le bruit, je ne suis pas spécialiste. Mais je pense c'est un problème mineur, car il y a des instruments pour y faire face car le problème est à peu près comme dans toutes les autres grandes villes. Mais il y a eu des projets où il y a eu des programmes de médiation. **Silvie** par exemple, où on mettait l'accent sur la communication car il y avait des problèmes avec des restaurants ou les voisins se sont gênés pour trouver des solutions. Là, c'est dans ce domaine où on a beaucoup investi donc ces projets ont été couronnés de succès. Et en ce qui concerne le problème des particules c'est vraiment un sujet très grave où les valeurs limites sont dépassées régulièrement et c'est un sujet vraiment préoccupant et grave. C'est vrai qu'il y a des synergies dans le bon sens et dans le mauvais sens... Plus nous faisons d'effort pour les modes doux, et l'équité des transports joue un rôle très important. Mais bien sûr la pollution joue un rôle très important également.

Wolfgang Gerlich

Merci de ces annotations autocritiques et très ouvertes, très franches. Je regarde s'il y a encore des questions...

Catherine Foret

Je suis sociologue, j'ai mené des analyses du type de celle que vous évoquez sur des espaces publics, notamment à Lyon. Je suis frappée, comme mes collègues, par cette volonté de placer l'espace public au cœur de la conception urbaine, de faire travailler les différents services ensemble, de transposer à tous les niveaux hiérarchiques les intentions qu'on veut se donner.

Je voudrais souligner aussi un autre point intéressant, dans cette manière de mener les analyses en amont d'un projet. Il m'a semblé en effet que ces analyses ne apportaient pas seulement sur les usages des espaces publics eux-mêmes, mais que vous analysiez aussi la composition des quartiers alentours. En termes d'âge, de classes sociales, ainsi que d'évolution (comment ces quartiers vont évoluer dans un proche avenir). Pouvez-vous nous en dire plus sur la manière dont vous menez ces analyses ? J'aimerais aussi des précisions sur les freins qu'a évoqués Madame **Keil**, concernant la difficulté de transposer ces méthodes, au delà des projets pilotes, aux 400 projets en cours. Quels sont ces freins ? Vous avez parlé des freins financiers, mais il y a peut-être aussi des questions d'ordre culturel ou méthodologique ? S'il y avait des réponses pendant ces deux jours, je serais vraiment preneuse.

Astrid Konrad

Permettez-moi de dire quelque chose sur ceci. Vous parlez de l'analyse de l'espace social qui a été fait sur **Madelenhofstrasse**. Il y a eu des interviews sur place, donc avec des

personnes qui ont fait leurs achats sur cette rue. Mais aussi des interviews avec des experts qui ont avoir avec **Madelenhofstrasse** donc avec cette rue piétonne à **Maidlin**, au niveau municipal. Nous avons essayé de mener des entretiens de coordination bien sûr. Par exemple aussi avec un coordinateur des pistes cyclables de Vienne entière. Mais la question intéressante est comment nous allons vous rendre les résultats ? et c'est très intéressant.

Elisabeth Irschik

Pour ajouter encore quelque chose sur la base de l'analyse de l'espace social à **Madelenhofstrasse**, on a élaboré une ligne, un schéma directeur. Pour voir ce que c'est exactement une analyse de l'espace social et à quoi cela sert, nous nous sommes proposés pour dans l'avenir d'en tenir compte dans l'autre projet de planification, mais bien sûr c'est toujours une question des contraintes financières qui joue un rôle dans ce contexte. Il faut le temps aussi pour prévoir tout cela, pour vraiment établir ce processus idéal. Donc c'est difficile car il y a justement ces contraintes financières et de temps. Et si on a fait un processus idéal qui se sera mieux réalisé, alors la prochaine fois on se pose la question ce qu'on peut faire encore mieux ou ce qu'on peut faire pour raccourcir un peu tout ce processus.

Eva Kail

Oui, c'est vrai, c'est ça le défi auquel nous sommes confrontés. Car à **Madelenhofstrasse** on essaie plusieurs méthodes. Une analyse de données classique d'un côté, ensuite la demande des personnes clefs, des personnes sur le terrain, mais aussi on regarde sur le site. On regarde quels sont les tracés exacts d'utilisation, donc les observations qui ne sont pas verbalisées justement. Alors cette discussion de savoir qu'est-ce qui peut se faire, à quel niveau et combien de travail faut-il pour ceci. Car on ne peut pas avoir trop de données non plus. Des données qui seront peut-être récoltées mais qui ne seront pas utilisées par la suite. Plusieurs entrevues peuvent donner plus d'informations qu'une grande analyse. Donc il ne faut pas trop mélanger des choses. Et je pense que nous ne l'utilisons pas encore assez car la ville de Vienne se permet, dans une forme très large, des observations très régulières. Donc 8.000 personnes sont questionnées régulièrement lors d'une étude qu'on appelle *Vivre à Vienne*, où on appelle au téléphone des personnes pour leur poser des questions par rapport à leur vie dans la ville et les différentes facettes de vivre la ville. Et c'est très intéressant de voir les résultats de ceci par l'aspect de la question du genre. On peut utiliser cet instrument de manière encore plus ciblée pour poser des questions dont nous avons besoin. Aussi pour la typologie de différents terrains, des indicateurs de satisfaction etc.

Jean-Pierre Charbonneau

J'avais deux remarques à Eva. Je trouve très intéressant le fait que vous dites que régulièrement vous interrogez des gens à une assez grande échelle dans la ville pour en savoir un peu plus sur leur point de vue, sur leurs attentes. Ce qui me frappe c'est qu'on est en général plutôt en retrait par rapport à la demande sociale et que ce genre d'approche permet peut-être aux collectivités d'être un peu plus au fait de ce que les gens demandent vraiment. Donc on essaiera de l'utiliser ailleurs.

Deuxième point. Dans ce chemin entre la planification et l'action concrète. Je souscris complètement aux propos de François Bregnac. La planification est assez facile. Il faut avoir

de l'intelligence et du temps, mais c'est assez facile. Le plus difficile est de passer à l'acte et c'est ce que dit Eva aussi. Et dans ce chemin, entre le général et l'action concrète, sur le terrain, j'avais une question très précise. Chaque étape est assez complexe, il y a beaucoup d'acteurs, des élus, les habitants... Il y a des contradictions, des négociations. Ma question précise. Est la suivante et fait référence à l'**Augustinplatz**. Si je ne me trompe pas, à un moment donné, vous avez montré une image dans laquelle on ne voit aucune voiture. Cela signifie-t-il qu'il n'y aura aucune voiture ? La décision de mettre l'usage des piétons en avant est-elle venue par une décision politique générale ? Ou par une décision au moment du programme ? Ou par une proposition du concepteur ? A quel moment et qui a pris cette décision ? C'est très important car c'est le moment où l'occupation de l'espace se décide.

Eva Kail

Alors avons montré deux places. Une image dans l'autre présentation c'était la **Kleiseplatz** et la **Augustinplatz** a été présentée sur le stand du marché. Pour les deux places, les voitures passent juste à côté. Donc une partie de la place a été reprise par le trafic de voitures. Mais à la **Kleiseplatz** c'était une décision de la politique d'arrondissement, au niveau donc de l'arrondissement. En tant que modèle démocratie représentatif classique, qui avait pris la décision... Quand j'y pense bien... C'était la situation du trafic, on voulait garantir plus de sécurité. Quand j'y pense, c'était plutôt projet pilote de l'intégration du genre. Quand ces entrevues avec les différents groupes des personnes du quartier, donc c'est grâce à cela qu'on a eu ce courage d'éliminer des places de stationnement. Pour l'**Augustinplatz**, je dois dire, au début c'était un projet culturel, donc c'était l'agenda local où les habitants ont regardé l'histoire de cette place et par des promenades historiques, on a eu l'idée d'aménager cette place. C'était une approche vraiment intéressante qu'on n'a pas dans d'autres places. Alors ce principe de *bottom up*, du bas vers le haut et par la suite la politique de l'arrondissement qui a transmis ceci donc qui a mis en œuvre ces idées. Je propose maintenant qu'on s'arrête.

Wolfgang Gerlich

Alors petit à petit nous sommes prêt pour le prochain point de programme. Nous allons avoir une présentation de Lyon, tenu par François **Bregnac** et Jean-Marc Valentin qui nous donneront des informations sur l'espace public à Lyon et par la suite vous aurez la possibilité d'avoir une discussion. Alors je leur passe la parole. Merci.

Jean-Marc Valentin

Je m'appelle Jean-Marc Valentin, je suis chargé de mission au sein du service stratégie d'agglomération du Grand Lyon. Le Grand Lyon c'est un groupement de communes, un établissement de coopération intercommunal qui regroupe 57 communes dont bien sûr le territoire de la ville centre, composé de 2 communes principales, Lyon la plus importante et Villeurbanne qui se situe effectivement à l'intérieur du périphérique de l'agglomération lyonnaise.

Je vais vous présenter tout de suite le rapide sommaire, la rapide présentation de la situation de l'agglomération lyonnaise, l'état des lieux de la mobilité et son évolution sur les dernières décennies, et enfin, vous montrer comment l'ensemble des documents de planification et l'ensemble des politiques d'agglomération ont mis la mobilité au cœur de ces documents et surtout insister sur la question de la mise en œuvre de ces objectifs affichés pour tendre vers une mobilité urbaine durable. François **Bregnac** de l'agence d'urbanisme conclura cet exposé

pour ouvrir de nouvelles perspectives et introduire de nouvelles thématiques qui intéressent les enjeux de mobilité urbaine durable et de qualité de l'environnement urbain.

Donc la position de Lyon en Europe c'est une position de carrefour, lieu de confluence du Rhône et de la Saône. Cette position de carrefour au sein du territoire nationale mais aussi au sein du territoire européen fait de Lyon un lieu de passage obligé, un axe de transit qui fait que la situation lyonnaise a à gérer une multitude de flux qu'ils soient routier, autoroutiers ou ferrés.

Un aperçu de la géographie physique du territoire et de la ville de Lyon, un site collinaire à l'ouest, les deux fleuves qui irriguent la centralité historique de la ville de Lyon, berceau du développement de l'agglomération lyonnaise, et vous voyez au deuxième plan, l'étendue de la plaine de l'est qui a été le territoire d'expansion de la ville centre au cours des deux derniers siècles et qui continue à supporter l'essentiel du développement et de la croissance urbaine de l'agglomération lyonnaise qui je le rappelle, les 57 communes, représentent 1.300.000 habitants.

Une diversité des territoires, une centralité historique, au cœur de la ville, des territoires périphériques qui se sont constitués au-delà du périphérique et qui ont concentrés les plus grands ensembles d'habitat social dans les années 70-80, et enfin, plus à l'est, plus loin en périphérie, des territoires péri urbains qui concentrent l'essentiel des espaces naturels et agricoles de l'agglomération lyonnaise, donc une grande diversité de paysages et de territoires.

Un contexte institutionnel qui est relativement complexe puisque vous voyez sur cette carte les différents périmètres. Le plus étroit qui apparaît en tracé sombre est le périmètre de la communauté urbaine de Lyon. En bleu ciel vous avez le périmètre de l'air urbaine qui est une définition INSEE, une définition statistique du fonctionnement du bassin de vie de l'agglomération lyonnaise, un territoire qui génère l'essentiel des flux de déplacement domicile-travail. C'est la réalité du bassin de vie de l'agglomération lyonnaise, et vous voyez sur le périmètre plus élargi, le territoire du département du Rhône qui est aux confins de 4 autres départements.

Une autre vue présentant le périmètre de la communauté urbaine de Lyon et vous voyez l'étendue des espaces naturels et agricoles qui se répandent au delà du périmètre central de la communauté urbaine de Lyon jusqu'en limite des départements limitrophes. Les bassins de vie aujourd'hui dépassent largement les périmètres institutionnels, donc vous voyez ici la progression de l'intensité urbaine qui a pu se développer largement au delà du périmètre communautaire et l'émergence de nouvelles agglomérations notamment sur le territoire du nord Isère et sur la ville de Saint Etienne, distante d'une quarantaine de kilomètres. Ces 3 agglomérations constituent les entités les plus fortes de l'air métropolitaine lyonnaise. Et vous voyez cette intensité urbaine qui s'intensifie depuis de nombreuses années jusqu'à la situation actuelle. Densité de population 2006, telle que c'est affiché.

Evolution des navettes domicile travail donc des flux de déplacement de plus en plus importants et qui arrivent de plus en plus loin des territoires périphériques, notamment des agglomérations qu'on vient de citer. Ça c'est la situation de 1982 et voici la situation de 1999, qui montre l'importance des flux et des navettes domicile travail et son amplification depuis une décennie. Donc les questions d'organisation des transports collectifs aujourd'hui se posent bien à cette échelle là. L'état des lieux de la mobilité, un rapide historique pour dire que dans la décennie 1950-60, les 30 glorieuses, l'urbanisme pensé en adaptation à la voiture, donc Lyon n'a pas échappé à ce mouvement national et européen, un développement des infrastructures et une fermeture progressive des tramways historiques de la ville de Lyon. Dans les années 1960, installation des familles en périphérie et premières manifestations de l'étalement urbain, générateur de forts trafics routiers, l'automobile prend de plus en plus d'ampleur.

Décennie suivante, 70-80, toujours le développement de la périphérie, première création des plans de circulation, poursuite du développement des infrastructures routières, autoroutes,

rocares, et première émergence des lignes de métro en 1978 à Lyon, et première approche d'une démarche de piétonisation sur les artères commerciales principales de la ville centre, comme dans beaucoup de grandes villes de province française.

Les années 80, une loi nationale priorise le recours aux transports collectifs pour organiser la croissance urbaine. Première renaissance du tramway en France, poursuite du mouvement de piétonisation, notamment à Lyon, mais dans le même temps, retour de la croissance et reprise des investissements routiers.

Années 90-2000, prise de conscience environnementale qui commence à s'installer. On constate une hausse globale de la mobilité et à Lyon cette hausse globale de la mobilité s'accompagne d'un premier plan de déplacements urbains en 1997. Lancement dans le cadre de ce plan de déplacement urbain des premiers investissements de transports collectifs massifs avec l'arrivée de deux lignes de tramway complétant le réseau métro et enfin une politique d'aménagement d'espace public, non pas de mobilité mais plutôt de représentation, les grandes places majeurs de la ville de Lyon font l'objet d'un réaménagement extrêmement qualitatif. C'est à cette période qu'est née une politique aujourd'hui reconnue sur le plan national voire international, de mise en oeuvre de la requalification des espaces publics avec une technicité et une culture d'aménagement qui s'est développée au fil des ans. Jean-Pierre Charbonneau, ici présent, peut en témoigner puisqu'il a participé activement à la mise en oeuvre de cette démarche qualitative, tant sur le plan technique qu'organisationnel.

Enfin la situation de la dernière décennie, vieillissement de la population, prise de conscience encore plus accrue des problèmes environnementaux, augmentation du prix du carburant, constat d'une baisse de la mobilité de la voiture particulière à Lille comme à Lyon, c'est l'enquête *ménage déplacement* de 2006 qui fait ce premier constat. Cette baisse de la mobilité de la voiture particulière est essentiellement due à l'impact des politiques de transports urbains en place, avec une offre de développement transports collectifs en urbain comme au niveau régional à l'échelle de l'aire métropolitaine comme on l'a vu tout à l'heure, développement de l'intermodalité, création de parc relais, création nouvelles gares, et développement des modes doux, plan modes doux première version 2003 et plan modes doux deuxième version en 2009. Mise en service bien sur de l'offre vélo en libre service en 2005 et développement des aménagements cyclables.

Il faut noter que si les premiers PDU avaient doré et déjà affichés l'importance des modes doux, l'importance de la marche à pied et du vélo comme un mode de déplacement à part entière, si ces orientations-là étaient affichées dans les documents, ils n'avaient pas été complètement mis en oeuvre dans le cadre de la déclinaison opérationnelle de ces plans de déplacements urbains. La priorité était plutôt de concentrer les investissements sur le développement de l'offre de transport collectif pour répondre notamment aux enjeux des flux routiers à l'échelle de l'aire métropolitaine.

Aujourd'hui nous sommes sur un déploiement du mode doux, volet cyclable et volet piéton, prolongement des transports collectifs avec une nouvelle ligne de métro qui se prolonge en direction de l'ouest, et enfin un projet de coordination de l'ensemble des autorités organisatrices de transport avec la mise en service et le déploiement du réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise puisque sur le territoire métropolitain que j'ai affiché tout à l'heure, vous avez 13 autorités organisatrices de transport. Donc si le Grand Lyon est compétent en matière de voirie, d'aménagement urbain, il n'a pas la compétence transport urbain. Cette compétence a été déléguée, il s'en est dessaisi et l'a confié à un syndicat mixte qui est composé du Grand Lyon et du département du Rhône, 2 entités qui se sont réunies pour constituer un syndicat mixte qui gère l'organisation et le développement des transports urbains.

Pour répondre à la volonté d'organiser le report modal vers les transports collectifs, il a été décidé de mettre en place un système en capacité de gérer l'inter modalité et de fédérer l'ensemble des autorités organisatrices de transport. C'est l'image que vous avez sur votre

gauche, qui vise à assurer l'interconnexion entre le réseau des transports urbains et le réseau ferroviaire qui permet d'aller chercher plus loin les usagers et les actifs qui se déplacent dans le centre de l'agglomération.

Au cœur de la diapositive vous avez une image qui représente le plan modes doux et sur votre droite, le réseau des transports urbains à l'échelle du territoire du Grand Lyon.

L'évolution des pratiques de déplacement des habitants de l'agglomération lyonnaise. En 2006, une nouvelle enquête *ménage déplacement* a été réalisée. Ces enquêtes ménage sont des enquêtes sur un échantillonnage d'usagers et qui identifient le nombre de déplacements journaliers et les motifs de ces déplacements journaliers. C'est une *enquête ménage* extrêmement lourde mais qui permet de mesurer tous les 10 ans l'évolution des pratiques de déplacement des habitants du territoire du Grand Lyon. La dernière enquête date de 2006 et vous avez ici la géographie du territoire couverts par cette *enquête ménage*. C'est un outil extrêmement important pour mesure l'évolution des pratiques.

Que nous dit cette *enquête ménage 2006* ? Les flux de déplacements voiture particulière sont extrêmement conséquents. Près de 600.000 voitures et camions entrent et sortent chaque jour sur le territoire de l'agglomération lyonnaise et vous voyez l'importance des flux suivant l'épaisseur des flèches qui convergent vers le centre de l'agglomération lyonnaise.

L'évolution des pratiques en chiffre. Les habitants du Grand Lyon réalisent chaque jour 3,9 déplacements, 1,3 à pied, 1,8 en voiture, 630.000 en TC et 65.000 déplacements en vélo. Il est à noter que ces déplacements sont réalisés à 95% à l'intérieur même de l'agglomération. Un déplacement sur deux est réalisé sur les communes de Lyon et Villeurbanne. Pour la première fois, l'*enquête ménage déplacement 2006* montre une baisse de la mobilité tous modes de 7 points, depuis 1995. Une baisse globale de la mobilité sur le territoire de l'agglomération pour la première fois on constate cette baisse de la mobilité. Augmentation par contre des distances de déplacement de +7%, cela est dû au phénomène de métropolisation qu'on a pu apercevoir tout à l'heure sur les différentes cartographies. La répartition modale des déplacements a elle aussi bougé. Vous avez sur la figure de gauche, la répartition modale des déplacements sur le territoire centre des communes de Lyon et Villeurbanne. En rouge vous avez les chiffres de la situation de 1995, pour comparaison.

Vous voyez que la part modal de la voiture a baissé de 6 point entre 95 et 2006, une progression des transports collectifs de 4 points, une progression du vélo d'1 point et une progression d'un point également de la marche à pied. Donc progression des modes doux, progression continu du mode de transports collectifs en raison des investissements réalisés et une baisse de la part modale voiture particulière. Vous avez sur la figure de droite la situation sur l'ensemble du territoire du Grand Lyon. Un phénomène plus central que sur l'ensemble du territoire de l'agglomération. Une inversion des tendances sur cette période 95-2006. La voiture recule, le vélo explose mais effectivement on partait de très peu.

Compte tenu de ces résultats, une plus grande place aux modes doux et au TC. Diminution du nombre de déplacement en voitures particulières et hausse du nombre de déplacements en TC. La hausse des déplacements en modes doux s'explique par la politique engagée par le Grand Lyon avec un développement des itinéraires cyclables et surtout l'apparition de l'offre de service Vélov' dès 2005, notamment pour des trajets relativement courts en territoire central. La part modale du vélo reste cependant relativement faible comparativement à d'autres agglomérations européennes. Concernant la part modale kilométrique, la voiture reste elle encore très largement majoritaire. 63% des kilomètres parcourus contre 68% en 1995. Donc s'il y a une baisse de la mobilité et une baisse de la part modale, les distances parcourues en voiture restent majoritaires et conséquentes. A noter que l'enquête ménage déplacement nous informe aussi que des gisements importants pour organiser le report modal sur les courtes distances, entre 0 et 3km, 70% des déplacements des habitants du Grand Lyon font moins de 3km, donc sur ces distances là, sur le rayon de 3km il y a un enjeu à organiser la ville des courtes distances. La part de

marché de la voiture oscille entre 25 et 55% mais ce qu'il faut retenir c'est cette part importante des déplacements de moins de 3km.

En conclusion de cette *enquête ménage* 2006, un usage de la voiture en déclin constaté pour la première fois, comme d'autres agglomérations françaises, Bordeaux, Rennes ou Toulon. Plusieurs facteurs explicatifs : des facteurs financiers, le coût du carburant, les obligations légales faites aux employeurs de participer au financement du transport et notamment par une participation sur le coût de l'abonnement de transport collectif, le développement des démarches plan de déplacement entreprise et inter entreprises qui ont été engagées par le Grand Lyon, la prise de conscience des enjeux environnementaux, l'acceptation sociale de mettre en œuvre pour tout un chacun le report modal, et enfin les investissements réalisés par la communauté urbaine de Lyon et par l'autorité organisatrice de transport pour développer l'offre TC lourde, la mise en place de Vélov', et bien sur la qualité des espaces publics qui ont été engagé depuis 1990, avec le développement de la piétonisation et le développement des zones 30, et nous aurons l'occasion d'y revenir.

Donc la mobilité urbaine est placée au cœur des documents de planification et des politiques publiques du Grand Lyon et on va voir comment ces différentes politiques, des différents documents directeurs, ces documents de planification, s'emboîtent pour mettre en œuvre une politique de mobilité urbaine durable.

Premièrement, les plans de déplacement urbain de 1997 et 2005, développement des transports collectifs, 4 nouvelles lignes de tramway et l'encouragement des modes doux comme alternative à la voiture. Une opération emblématique réalisée dans les années 2000 qui est la requalification des berges du Rhône qui était comme vous pouvez le constater sur l'image de gauche, un vaste parking de voitures, donc l'ensemble des quais était occupé par du stationnement automobile. Il y a eu une volonté politique très forte dans les années 2000 pour réaménager cet espace et redonner les berges du fleuve aux habitants de la ville de Lyon et du Grand Lyon. Par l'aménagement d'une promenade de 5km de long qui permet des usages de loisir modes doux sur l'ensemble de la promenade, et qui offrent ponctuellement aux habitants riverains des quartiers traversés, des espaces publics pour des pratiques de proximité. Donc une double échelle, des usages de loisirs, de niveau d'agglomération voire métropolitains, et des usages de proximité pour l'ensemble des habitants et des riverains des quartiers traversés.

Au moment de la décision de réaliser cette opération, il y avait plusieurs options : soit on réduisait de manière partielle la place de l'automobile et on aménageait sur l'espace en partie libéré, des cheminements doux et on requalifiait l'espace, soit on était beaucoup plus volontariste et on supprimait l'ensemble des capacités de stationnement pour réaliser l'opération et l'image que vous avez sur votre droite. Dans les années 2000 il a été décidé de supprimer l'ensemble du stationnement sur les berges du Rhône. Ça a été une décision extrêmement difficile, les riverains, les usagers de ces parkings ont beaucoup réagis par rapport à cette hypothèse mais les élus ont tenu bon et ont pris l'option de libérer l'ensemble de l'espace. Pour la première fois, les élus prenaient une décision visant à, non pas réguler la place de la voiture en ville, mais bien à réduire de manière substantielle la place de la voiture.

A noter que dans le cadre de cette conjoncture plus favorable pour réduire la place de la voiture, les investissements en transports collectifs se sont poursuivis, insertion de nouvelles lignes de tramway, ici sur l'avenue Berteleau qui a conduit à supprimer des voies de circulation, à introduire une certaine forme de congestion sur cette grande pénétrante de l'agglomération lyonnaise, mais là aussi politique très favorable pour encourager les transports collectifs et les modes doux et la réduction de la place de la voiture. Mise en service de Vélov' avec ici l'aménagement de la rue de la Part Dieu, donc deux opérations concomitantes, l'aménagement des berges du Rhône et l'offre de service Vélov' qui a modifié la perception des modes doux et qui a amorcé la reconnaissance des modes doux comme

un mode de déplacement à part entière. Donc c'est vraiment un élément déclencheur de la vision portée par le Grand Lyon.

Ces démarches de plans de déplacements urbains, d'encouragement et de développement de l'offre de transport collectif a été complètement introduit dans l'élaboration du schéma de cohérence territoriale, ou *masterplan*, puisque ce schéma de cohérence territoriale qui a été élaboré entre 2005 et 2010 propose d'organiser la croissance urbaine des 20 ans à venir, selon plusieurs principes, mais le premier c'est d'abord une organisation de la croissance urbaine selon un modèle multipolaire du territoire et le modèle multipolaire structuré d'abord par les transports collectifs et non plus par les investissements routiers. Donc une inversion du regard qui mise la structuration du territoire d'abord par le réseau des transports collectifs et le réseau de transports collectifs le plus puissant, le réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise. La multipolarité est architecturée à partir de quatre réseaux : le réseau des fleuves, le Rhône et la Saône, le réseau des espaces naturels agricoles, la mise en service et le développement du réseau express de l'agglomération lyonnaise, notamment les 10 branches de l'étoile ferroviaire lyonnaise, et le réseau des pôles, des bassins de vie, qui organisent la multipolarité et qui ne concentre plus la croissance urbaine sur le territoire centre et tend ainsi à protéger les espaces naturels et à éviter une croissance urbaine en tache d'huile. Ce réseau des pôles s'appuie sur le réseau de l'étoile ferroviaire lyonnaise et sur le réseau des transports collectifs urbains. Là on a une vision de l'aménagement du territoire de l'agglomération lyonnaise à 20 ans et qui mise essentiellement sur l'architecture du réseau ferré.

Une autre expression de ce réseau express intermodal irriguant l'ensemble du territoire métropolitain.

Enfin après les PDU, le schéma de cohérence territoriale, le Grand Lyon, pour répondre aux exigences des normes nationales et internationales, notamment pour lutter contre le changement climatique, est en train d'élaborer le plan climat territoriale du Grand Lyon. Ce plan climat territorial affiche des objectifs chiffrés extrêmement précis, qu'on résume par l'expression les trois fois vingt, avec l'objectif à l'horizon 2020 de réduire de 20% les émissions de CO₂, de -20% les consommations d'énergie, et de porter à 20% la part des énergies renouvelables dans la consommation énergétique.

Sur la figure de droite vous voyez la part du transport routier dans les émissions de gaz à effet de serre, de près de 30%.

Un enjeu majeur pour les déplacements c'est la part des véhicules particuliers avec l'objectif de réduire de 20 à 25% les véhicules kilomètres parcourus par les VP en agissant sur les déplacements de courte distance, par leur augmentation, donc c'est l'idée d'être plus favorable sur les déplacements de courte distance en organisant la ville des courtes distances et en s'appuyant sur les bassins de vie du schéma multipolaire proposé, d'augmenter la part du report modal VP vers les modes doux et la marche à pied pour gérer les courtes distances, et bien sûr sur les déplacements de longues distances. La part du report modal est extrêmement compétitif en budgétant, comme le montre le RER ou le tram-train.

Voyez sur cette image la répartition des émissions de gaz à effet de serre et la part des véhicules particuliers dans ces émissions totales.

Quelle est la mise en œuvre des objectifs affichés par ces documents directeurs, plans de planification, plan de déplacements urbains, SCOT, et objectifs du plan climat ? Tout d'abord, le vélo dans la ville a suscité pendant une dizaine d'année beaucoup de tâtonnements et d'hésitations dans la recherche des solutions d'aménagement et l'insertion du vélo sur l'espace public. Des pistes cyclables structurées comme la rue de la Part Dieu, une mixité vélo piétons sur le trottoir, comme sur la rue Jean Jaurès à gauche, le séparateur vélo voiture, et la bande cyclable toute simple, avec un simple marquage au sol. Jusqu'à il y a très peu de temps, les services de la voirie du Grand Lyon n'avaient pas décliné de

concept clair sur l'insertion des modes doux sur l'espace public. Il y a eu beaucoup de tâtonnements avant d'arriver à une clarification du partage de l'espace. L'opération des berges du Rhône comme on l'a dit tout à l'heure a été une première forme de réappropriation substantielle de l'espace public par les habitants et par l'appropriation des modes doux sur des espaces précédemment dédiés à la voiture. même chose pour la rue de la Part Dieu qui a affirmé le souhait de développer la pratique des modes doux lors de la mise en service de Vélov'.

Autre image illustrant les actions en court, visant à réduire la place de la voiture, la requalification des voies rapides en ville, de nombreux axes font l'objet actuellement de retraitement. Ici la rue Garibaldi qui est une axe nord sud parallèle aux berges du Rhône, qui traverse la rive gauche de la ville de Lyon, avec des caractéristiques routières, pour ne pas dire autoroutières, et donc une décision de requalifier cet axe majeur de la rive gauche de Lyon, qui tangente le quartier d'affaire de la Part Dieu avec une suppression des ouvrages type trémie, et volonté de remettre à niveau l'ensemble du tracé de cette voirie nord sud. La suppression des trémies permettant de regagner l'espace des contre allées et de redonner cet espace des contre allées aux flux piétons et au flux modes doux sur une largeur et une emprise d'une vingtaine de mètres de part et d'autre des trois voies de circulation qui seront maintenues dans le projet. Ces trois voies de circulation aujourd'hui font débat dans les instances de concertation sur le projet de requalification de la rue Garibaldi. Les associations de riverains ou d'usagers, les associations de défense des modes doux souhaiteraient qu'on puisse encore réduire la place de la voiture et se contenter de deux voies de circulation. Aujourd'hui le projet est sur trois voies et je pense qu'il restera sur trois voies, il y a une volonté de valoriser plutôt les espaces de contre allées, car il convient de maintenir quand même un certain flux de circulation voitures particulières sur cet axe qui dessert l'ensemble du quartier de la rive gauche de Lyon.

Là c'est une première séquence de réalisation de la requalification de la rue Garibaldi qui devrait voir le jour en fin de mandat municipal ou début du mandat prochain. Mais c'est une opération qui marque les esprits, comme a pu le faire l'opération des berges du Rhône. Autre illustration de cette volonté de réduire la place de la voiture en ville, c'est la démolition de l'autopont, de l'arrivée de l'autoroute qui arrive des Alpes, de Grenoble et qui rentre dans le centre de l'agglomération lyonnaise, donc démolition d'un ouvrage qui permettait d'assurer le croisement des flux routiers, et là aussi remise à niveau de cette voirie routière avec des caractéristiques autoroutières et qui permet de retisser du lien urbain entre les deux quartiers qui sont sur les rives de cette pénétrante routière.

Parallèlement à ces opérations de requalification urbaine des voiries routières, le développement de l'offre de transport collectif dans le secteur central avec l'objectif de conforter le réseau de transport collectif et de développer, dans les prochaines années, des lignes de rocade permettant d'assurer des liaisons de périphérie à périphérie, tant à l'intérieur de la première ceinture qu'à l'extérieur de la première ceinture de l'agglomération lyonnaise. L'éco-quartier Lyon Confluence qui est un quartier de renouvellement urbain qui permet d'étendre l'hyper centre de la ville de Lyon, de doubler le territoire de la presqu'île, donc opération de renouvellement urbain et de mixité fonctionnelle, et qui s'appuie sur des prescriptions environnementales extrêmement fortes et qui accordent une place très importante aux espaces publics et aux modes doux.

A noter que dans le cadre des négociations en court pour la réalisation de la deuxième phase de cette opération, l'aménageur, la société publique locale d'aménagement a demandé à la communauté urbaine de Lyon, qui gère le droit des sols, qui instruit les documents de planification local du droit de l'urbanisme, du droit du sol, a préconisé de réduire encore les places de stationnement résidentiel et pour les activités. La norme au plan local d'urbanisme aujourd'hui c'est une place pour un logement. La société publique locale d'aménagement a souhaité que dans une révision partielle du PLU, pour mettre en œuvre la deuxième phase, que cette norme soit abaissée à une place de stationnement pour deux

logements. C'est-à-dire qu'on divise pas deux l'offre de stationnement. Pour quelles raisons ? Premièrement agir sur le taux de motorisation des habitants de ce futur quartier, et surtout réduire les places de stationnement et l'usage de la voiture en favorisant le recours aux transports collectifs et aux modes doux. La marche est relativement haute, diviser par deux l'exigence en termes de stationnement. Cette exigence pourrait faire jurisprudence d'autant que le Grand Lyon va engager une révision générale de son PLU et ça peut faire débat que de réduire de manière aussi substantielle les exigences en matière d'offre de stationnement résidentiel. En tout cas la question est posée, elle est en court d'instruction et elle appellera certainement des discussions beaucoup plus structurées dans les mois qui viennent au court de la révision générale du PLU.

Le plan climat, comme je l'ai indiqué tout à l'heure affiche une ambition extrêmement forte et des objectifs chiffrés pour une mobilité urbaine durable. Ce plan climat qui fixe des objectifs, qui acte une volonté politique, va orienter considérablement les plans directeurs concernant les modes doux et l'organisation des services du Grand Lyon pour mettre en œuvre cette mobilité urbaine durable.

Premièrement le nouveau plan modes doux 2009-2020. C'est un plan qui constitue un cadre de référence pour la programmation et le suivi des réalisations d'itinéraires cyclables. Il affiche la volonté d'une part de porter la part du vélo à 2,5 dans l'agglomération lyonnaise donc c'est le constat 2009, ce qui représente un réseau cyclable de 320km. Les objectifs à 2014 de ce nouveau plan modes doux c'est de porter la part du vélo à 520km d'itinéraires cyclables en 2014, et à 920km en 2020 avec une part portée à 7,5%. Pour le territoire du Grand Lyon c'est un objectif extrêmement ambitieux que de multiplier la part du vélo de trois fois. Il faut savoir que ces 920km représentent 30% du réseau de l'ensemble des voiries communautaires du Grand Lyon. Pour mettre en œuvre cet objectif, 7,5% en 2020, plusieurs leviers d'action : renforcement de 30km de linéaires cyclables par an et développement des nouveaux services pour le vélo.

Ce plan mode doux est élaboré avec les associations d'usagers, avec des réunions tous les deux mois pour acter la programmation des investissements et la déclinaison du plan mode doux avec un bilan annuel qui est présenté aux associations d'usagers. Un plan qui est partagé avec les habitants.

Développer des itinéraires cyclables ne suffit pas. Il faut développer en parallèle les besoins en service vélo, notamment pour le stationnement de vélo de surfaces de courtes durées, développement de la pose des arceaux, plus 1.000 par an. Développer une offre de stationnement vélo à proximité des équipements et des lieux de résidence et de travail. La mise en service d'une location courte durée, une évolution de Vélov' sur un territoire qui dépasse Lyon et Villeurbanne et une offre de service vélo en location longue durée en complément du libre service, adapté aux trajets pendulaires domicile travail, donc une déclinaison, un développement de l'offre de service Vélov'. Et enfin le développement de l'information, de l'animation et de l'évolution des comportements des usagers du vélo en ville.

Le schéma directeur d'accessibilité qui vient d'être adopté, qui constitue une déclinaison du volet piéton du plan modes doux. Pour la première fois le plan modes doux affiche une ambition forte et reconnaît la marche à pied comme un mode de déplacement à part entière. Le piéton était quand même oublié des politiques d'aménagement au sein de la collectivité. Le schéma directeur d'accessibilité remet le piéton au cœur du plan modes doux, donc l'élaboration de ce schéma directeur d'accessibilité consiste à identifier des itinéraires depuis les arrêts et les stations de transport collectif, en direction des principaux équipements et des pôles générateurs de flux. Donc il identifie des itinéraires et sur ces itinéraires, des aménagements avec des normes extrêmement précises qui permettront d'assurer la lisibilité, le confort et la sécurité de ces itinéraires piétons. En direction des personnes à mobilité réduite, qui représentent 30% des ménages du Grand Lyon, personnes en situation de

handicap mais aussi mères de familles, accompagnant les petits enfants, mais aussi personnes âgées, donc mobilité réduite avec une acception large.

Les priorités pour la mise en œuvre de ce schéma directeur d'accessibilité, le réseau des transports en commun, puisque c'est à partir de ce réseau de transport en commun que les itinéraires sont identifiés, prise en compte des lieux porteurs d'animation et identification des périmètres, et notamment sur les périmètres des contrats urbains de cohésion sociale, sur les quartiers qui concentrent le plus grand nombre de logements sociaux pour faciliter les déplacements de ces ménages plus en difficulté. Sur ces itinéraires d'accessibilité, le service en charge de la mise en œuvre de ces itinéraires d'accessibilité met beaucoup l'accent sur la notion de haute qualité d'usage, comme on a pu le voir sur l'exemple de Vienne ce matin, l'idée c'est bien effectivement d'apporter une réelle valeur d'usage aux cheminements piétons et pas seulement dans une logique de déplacement. Vous voyez sur l'image de droite un exemple de déclinaison de ces itinéraires sur une des 57 communes du Grand Lyon et qui permet de distinguer le réseau primaire et le réseau secondaire de ce schéma directeur d'accessibilité qui se développe sur les 57 communes du Grand Lyon. Ce n'est pas seulement sur le territoire central mais il a vocation à se déployer sur les 57 communes du Grand Lyon. Pour la première fois, un plan directeur pour les piétons et la marche à pied est porté par les politiques du Grand Lyon.

Des démarches complémentaires notamment affichées par les objectifs du plan climat, parallèlement au développement des transports collectifs et des modes doux, incitation au co-voiturage, développement de l'offre de service en autopartage et développement des démarches pédibus, comme dans beaucoup d'agglomérations françaises et étrangères.

Pour la mise en œuvre de ces objectifs, notamment développement modes doux, de nouveaux outils sont à notre service, des outils imposés par l'évolution de la législation nationale, avec le code de la route et la démarche code de la rue, qui pose d'abord le principe de priorité à l'usager le plus vulnérable, avec des conséquences significatives, donc la création des zones de rencontres ou la génération des doubles sens cyclables dans les zones 30 existantes ou en projet. Vous voyez sur ce tableau les orientations de ce code de la rue, qui permet de clarifier la façon de penser et concevoir le partage de l'espace public en fonction des situations traversées et des vitesses autorisées. L'abaissement des vitesses généralisé, à 50km/h, mais zones 30 et zones 20, permet de renforcer la pratique et les usages des modes doux et de clarifier la position du vélo sur l'espace public, puisque aujourd'hui le code de la rue ne permet plus de positionner le vélo sur les trottoir comme ça a pu être fait précédemment. On sépare bien piétons et vélos.

Un développement du code de la rue version 2011 qui est à venir avec des premiers décrets qui viennent d'être publiés, notamment une évolution pour le cycliste puisque celui-ci désormais pourra tourner à droite lorsque le feu sera rouge, donc une facilité et une souplesse d'utilisation pour assurer la fluidité du cheminement cycliste et puis une inscription d'une définition réglementaire du trottoir dans le code de la route, principe de sanctuarisation puisque le trottoir devient strictement réservé aux piétons. Les reculs de ligne d'effet des feux, sas à vélos dans les carrefours à feu, c'est un principe qui est déjà en partie appliqué sur la ville de Lyon et sur le territoire du Grand Lyon.

Enfin pour mettre en œuvre le développement des modes doux, le Grand Lyon s'est engagé dans une politique de management de la mobilité pour développer une approche plus systémique des enjeux de la mobilité puisque ces enjeux étaient aujourd'hui assez cloisonnés au sein des différents services de la communauté urbaine de Lyon. Donc management de la mobilité avec plusieurs objectifs : le partage de l'espace, comme on vient de le voir, le partage du temps, c'est-à-dire que des espaces publics peuvent changer de fonctionnalité suivant la plage horaire d'utilisation. En dehors des heures de pointes, un espace public peut plus facilement supporter le développement des modes doux et la voiture peut s'effacer au profit du vélo par exemple. La prise en compte des enjeux de pollution, on

en a parlé tout à l'heure, le bruit, la qualité de l'air, la qualité du sol bien entendu. Et enfin, un dispositif d'information auprès des usagers et des procédures incitatives pour l'utilisation de la pratique des modes doux et du report modal.

Pour mettre en œuvre ce management de la mobilité, a été créé dernièrement, il y a moins d'un an, un service de mobilité urbaine qui est rattaché à la direction de la voirie. Au Grand Lyon il y a deux grandes directions opérationnelles en matière d'aménagement d'espace public, la direction de la voirie, qui gère l'ensemble des espaces publics de voirie, et une direction de l'aménagement urbain, qui gère l'ensemble des opérations d'urbanisme, mais aussi les espaces publics non circulés, les espaces publics de représentation. Donc ce service de mobilité urbaine a pour objectif de mettre en œuvre le plan de déplacements urbains, d'assurer une gestion globale des déplacements, la gestion multimodale, le développement de l'information, et affirmer ses compétences et sa position au sein de l'institution Grand Lyon. Donc il a un rôle de fédérateur de l'ensemble des services agissant en faveur de la mobilité urbaine durable. Il participe à la mise en œuvre des politiques d'agglomération en matière de déplacement, il établit des stratégies opérationnelles relatives à la circulation, il établit la programmation et réalise les études.

Ce service est à l'interface de l'ensemble des acteurs de la mobilité au sein de la communauté urbaine de Lyon. Il décline de manière opérationnelle les prescriptions des documents directeurs. Il maintient, développe et modernise le patrimoine d'équipement dynamique de gestion des circulations, il suscite de nouvelles pratiques et il fait évoluer les comportements des usagers.

En projet une centrale de mobilité qui vise à assurer la meilleure interface entre l'action sur l'offre, qui est de compétence des services communautaires et des autorités organisatrices de transport, mais aussi de mieux anticiper les besoins exprimés par la demande, prise en compte des nouvelles pratiques, information, incitation, donc c'est bien cette interface entre offre et demande que cette centrale de mobilité se positionnera. Pour mettre en place cette centrale de mobilité, le service mobilité urbaine s'appuiera sur différents outils, qu'on peut apercevoir ici, notamment en matière d'information multimodale, de calcul d'itinéraires en temps réel avec l'utilisation et le recours à plusieurs supports média (mobiles, internet, intranet, radio surfacique et autres dispositifs), le développement des outils type covoiturage, Autolib' et bien sûr l'action sur la réduction et la régulation du stationnement.

De nouveaux outils à venir et qui sont aujourd'hui en phase expérimentale, notamment le projet **mobivil**, le projet de **radio surfacique** ou le projet européen **smac urban mobility, smart move** qui vient d'être engagé et sur lesquels aujourd'hui nous n'avons pas de retour pour le moment.

Ce service mobilité urbaine est au cœur des politiques de déplacement et de l'ensemble des outils de la direction de la voirie. Il assure un rôle de coordination de l'ensemble des intervenants en faveur des politiques des déplacements et il sera amené à travailler avec les autres directions, notamment la direction de l'aménagement du Grand Lyon.

Pour conclure sur la mise en œuvre des objectifs affichés, plusieurs défis pour traduire les orientations et les objectifs, des documents de référence. Aujourd'hui l'enjeu, le défi c'est la capacité à actionner l'ensemble des leviers d'action sur la chaîne de déplacement. Des enjeux financiers, certainement, mais aussi des enjeux d'organisation opérationnelle. Quelle capacité à organiser en interne et en association les partenaires extérieurs, la cohérence de la programmation et de la mise en œuvre des projets d'aménagement ? Assurer la constance de l'action publique au regard des objectifs affichés, et surtout développer en interne une véritable culture d'aménagement des espaces publics de mobilité et assurer une fonction de veille sur les pratiques et les usages émergents. Aujourd'hui la communauté urbaine de Lyon s'organise autour des enjeux de mobilité urbaine, les objectifs affichés ne sont pas encore déployés sur l'ensemble du territoire communautaire, c'est vraiment le déficit qui est à relever pour nous dans les mois et dans les années qui viennent. La politique en matière de modes doux a été réalisée souvent par à-coups mais très peu organisée pour être

déployée plus largement et de manière coordonnée avec l'ensemble des politiques publiques mené par la communauté urbaine de Lyon.

Je vais laisser la parole à **François Bregnac** qui va nous faire quelques développements sur d'autres enjeux intégrés pour accompagner les enjeux de mobilité urbaine.

François Bregnac

Merci. Je ne vais pas conclure parce que c'est impossible mais en 3 ou 4 minutes réouvrir. Alors on a beaucoup progressé à Lyon, on a une planification, on a des schémas directeurs, c'est dans notre tradition. On a des tas de schémas, vous avez vu, du ferroviaire, des transports en commun, des modes doux, des personnes à mobilité réduite, du vélo, bref tout cet attirail mais néanmoins, ne restons pas enfermés dans ce raisonnement purement déplacement. Alors qu'est-ce qui se profile ? Quelles sont les questions qui se profilent ? La première et Bruno Marzloff sera très sensible à cela, c'est la question du temps, et du numérique. En quoi le numérique, et Dieu sait si cette question là n'a pas pénétré les cerveaux des urbanistes, les impacts du numérique sur la ville et en particulier des déplacements peut être assez considérable donc cette question là, du temps est encore assez absente.

Deuxième question, la question de la nature, parce qu'il y a un grand débat sur les mobilités, et puis il y a un autre débat à côté sur la nature, comment réintroduire la nature dans la ville, ne plus la mettre à distance ? Et on sait que la nature fait partie de l'homme et on redécouvre cette question clé, de faire rentrer la nature au cœur de la ville et en soi-même, donc c'est le vivant, c'est la biologie, c'est cette question là. Et il y a des grands débats sur cette question et les gens se disent, quelle place il faut faire à la nature dans la ville, dans la rue ? Et il lui en faut de la place, parce qu'il faut des continuum écologiques, etc. Donc je pense que cette question là il faut l'associer franchement à celle qu'on a sur les mobilités parce qu'on parle de la même chose. On parle de dans l'espace public, quelle place faut-il réserver à ça ?

Et puis troisièmement, cette sociabilité dont parlait Catherine Foret la dernière fois, cette réappropriation de la ville, cette demande extrême de revivre la rue, de se la réapproprier, de faire des événementiels, d'embellissement, cette grande tradition du réanchantement de la ville, de sa beauté, etc. c'est multiséculaire cette idée, et elle est de plus en plus présente et on voit bien les gens qui veulent s'accaparer un morceau de rue, pour des biennales ou des fêtes sporadiques de quartier, etc. reconquérir la rue. Ces deux notions à mon avis, assez fortes, de la nature et de l'usage de la rue, sont assez fondamentales. Donc on peut se dire que il faut rompre avec cette idée que la ville a été séparée en différentes fonctions et donc il faut la recoudre, il faut retrouver des espaces qui font lien dans cette ville qui a été assez martyrisée, assez disloquée. Donc comment réintroduire ces grands liens de nature, ces grands espaces symboliques de représentation au cœur de la ville ? Et au fond, est-ce qu'on n'est pas, peut-être plus fondamentalement, dans ce passage d'un urbanisme fondé sur le fonctionnalisme, sur la séparation des usages, des fonctions, et cette course à la maîtrise de l'étalement urbain qu'on vient de vivre pendant 30 ou 40 ans, est-ce qu'on n'est pas dans ce passage à une idée plus complexe de la ville, plus métissée, reliée, etc. ? Tous les philosophes évoquent ces questions de retrouver cette complexité de la ville.

Tout ça pour dire que dans nos réflexions sur les déplacements, sur la mobilité qu'on a à Lyon, on a énormément avancé et on le voit. Jean-Marc concluait sur les acquis et par contre les faiblesses qu'on peut avoir, mais néanmoins je pense, réintroduire ces notions là, parce qu'elles concernent l'espace public, que l'on veut partager, pas seulement pour des motifs de mobilité, mais aussi pour des motifs d'usage ou d'expression de la nature.

Wolfgang Gerlich

Merci beaucoup. Je pense qu'il est devenu très clair jusqu'à la fin qu'il y a une conception très précise de l'urbanité et de la ville, est-ce qu'il faut pour l'espace public, pour vraiment mettre en œuvre les idées, pour transmettre les idées sur l'urbanité justement ? Moi j'ai noté plusieurs questions sur cette partie qui traitait de la mobilité et ce qui m'a étonné c'est que vers la fin, on a répondu à la plupart de mes questions. Mais là je ne vais pas trop parler. C'est à vous maintenant de poser des questions, de donner des commentaires, d'ajouter quelque chose. De mon point de vue et du point de vue de Vienne, je dois vous dire que cette approche à la mobilité, vers une ville de plusieurs périmètres, cette approche je l'ai personnellement trouvé très intéressante et enrichissante également.

Marco Ribeiro

Ma question concerne l'adaptation de l'aménagement concernant la démolition de pont routier que vous avez montré. Ma question c'est l'impact socio psychologique que pourrait avoir pour les habitants et pour les contribuables, de voir qu'un ouvrage plus ou moins récent peut être démoli, parce que c'est une problématique qu'on va trouver aussi à Lausanne, des aménagements qui sont plus ou moins récents et qu'on doit réaménager pour l'introduction des axes forts de transports publics par exemple. Comment on communique ça avec les différents habitants, associations et les autres acteurs concernés ?

Jean-Marc Valentin

Premièrement cet ouvrage est très autoroutier. Ce pont autoroutier à l'intérieur de la ville n'est pas un ouvrage récent, c'est un ouvrage qui date des années 60. Donc les habitants ont pris l'habitude de vivre avec cette infrastructure et cet ouvrage qui, de par sa nature et sa conception, apportait beaucoup de nuisances sonores, pollution, trafic extrêmement important, donc caractéristiques très routières et autoroutières. Donc l'acceptation sociale de la transformation de cet autopont et de cette séquence de l'entrée dans la ville en traitement boulevard urbain a été reçu extrêmement favorablement. D'autant que au droit de cet ouvrage il y a une station de métro et un parc relais, donc une qualité de desserte en transport collectif qui permet d'assurer un report modal et de mieux vivre les flux routiers.

Là où il y a eu débat, discussion et échange, c'est sur comment profiter de la transformation de cette infrastructure routière pour, je n'aime pas trop l'expression, mais pour *recouturer* les quartiers d'habitat social qui sont traversés par ce boulevard routier, donc ça a été plutôt une opportunité pour faire la ville, pour faire du projet urbain sur un secteur un peu déshérité de la ville de Lyon, donc une opportunité pour améliorer le cadre de vie des habitants, donc un impact plutôt favorable auprès des riverains et des habitants de ce territoire.

Jean-Pierre Charbonneau

Je voudrais faire un complément puisqu'il se trouve que je travaille à Lyon depuis longtemps. La présentation est très intéressante, très complexe. La question qui se pose à Lyon aujourd'hui est comment passer à l'acte, c'est-à-dire comment on part de cette construction très intelligente, très brillante, très attractive, et comment on la traduit très concrètement dans des projets ? Et justement, la destruction de l'autopont en est un exemple positif. L'autopont était une blessure pour un quartier d'habitat social, Mermoz. Comme cela arrive

fréquemment dans les quartiers d'agglomération française, ou des quartiers habitat social se retrouvent derrière des autoroutes et coupés des centres par des infrastructures très lourdes des années 60. Donc la destruction de cet autopont est un acte de salubrité public pourrait-on dire en français. Et je pense que les gens qui depuis leur enfance ont vécu avec cet autopont ne peuvent être qu'enchantés. Ils le sont d'ailleurs, de voir détruit ce témoignage d'un autre temps, où on faisait les infrastructures parce qu'on savait les faire. Cette opération me paraît une excellente et elle relie ce quartier d'habitat social à la ville, avec des rues et des trottoirs, avec des arbres, des transports en commun calmes, des vélos, etc. La question qui se pose à nous à Lyon est « comment on va passer à l'acte plus largement que quelques opérations comme le cours Garibaldi qu'on a vu tout à l'heure ou l'avenue Mermoz dont on vient de parler tout de suite ? » Parce que tous les espaces du Grand Lyon devraient être concernés. Nos habitudes, notre technicité ne sont pas orientée dans ce sens là. C'est pour ça que je suis aussi intéressé par ce déclencheur dont on parle, le déclencheur de la politique de genre ou le déclencheur des vélos à Copenhague. C'est-à-dire comment, à un moment, pour tous ceux qui font la ville tous les jours, partout dans tous les quartiers, cela devient clair, évident ? Il se trouve qu'en tant que conseil, je vois la plupart des projets du Grand Lyon. On est très loin, dans chacun des projets, même en cours actuellement, d'intégrer les prescriptions qui sont données dans la démarche générale telle qu'elle est décrite dans REAL. C'est-à-dire qu'il y a un hiatus entre l'avancée générale, qui est intelligente, attractive et ne demande pas de choix tout de suite, sauf pour les gros investissements en transport, et puis les projets concrets qui demandent tous les jours de dire quelle place on garde pour les piétons, quelle place on garde pour les vélos, combien de places de stationnement on enlève ? C'est une démarche de tous les jours. Notre problème aujourd'hui, au Grand Lyon, c'est comment on passe du général, très compliqué mais très simple en même temps, au particulier de chaque projet, où là les choix sont autrement difficiles, comme Eva l'a dit ce matin.

Philipp Fleischman

J'ai une question concernant le sujet des parkings, des places de stationnement. Vous avez parlé de l'éco-cité, donc l'élargissement de la ville à Lyon où il s'agissait de la réduction de places de stationnement mais je n'ai pas tout à fait compris qui avait quel point de vue, car nous à Vienne nous avons exactement les mêmes discussions et les intérêts les plus diverses qui sont contradictoires parfois donc ça m'intéresserait beaucoup de savoir qui préconisait quelle idée, etc.

Jean-Marc Valentin

C'est une question extrêmement sensible comme vous venez de le préciser, à Lyon comme ailleurs. Mais c'est un enjeu majeur pour nous. Ce point là est aujourd'hui en débat, il n'est pas tranché. Il y a une demande exprimée par la société d'aménagement qui réalise l'opération Lyon Confluences, opération labellisée écoquartier et ce label écoquartier impose un certain nombre d'exigences, notamment concernant la place de la voiture sur l'ensemble des espaces publics de cette opération. Par ailleurs cette opération se situe dans un territoire extrêmement contraint, une situation particulière dans l'agglomération lyonnaise, coincée au pied de la colline, sous le site de la confluence et avec une qualité de desserte routière qui n'est pas très confortable. Donc aujourd'hui il y a une forte crainte d'avoir trop de voitures sur cet espace là, nuisent complètement à la qualité des aménagements réalisés. Donc il y a une volonté de ne pas laisser la voiture trop pénétrer dans ce quartier qui est un peu enclavé, en dépit de sa relative qualité en matière de desserte en transport collectif, une

ligne de tramway irrigue ce quartier. Mais il y a une crainte de voir trop de voitures pénétrer dans ce quartier, donc la société d'aménagement dans le cadre de l'extension de l'opération en phase 2, milite pour réduire les normes réglementaires de stationnement. Ces normes réglementaires de stationnement elles sont dans le plan local d'urbanisme qui permet de gérer les permis de construire et c'est la communauté urbaine de Lyon qui définit ces normes en matière de stationnement. Ces normes de stationnement ont fortement évolué ces dernières années puisque c'était une mesure d'accompagnement au développement des transports collectifs, notamment le plan des déplacements urbains, qui a réduit de manière substantielle les besoins en stationnement aux abords des arrêts de transport collectif. Donc dès lors qu'on était correctement desservi par les transports collectifs, la norme a été abaissée. Aujourd'hui la demande de la société d'aménagement c'est encore d'abaisser cette norme dans le cadre de la deuxième phase de l'opération Lyon Confluences. Mais ça veut dire que, je ne sais pas quel sera le résultat de l'échange entre la société d'aménagement, le Grand Lyon qui gère les documents d'urbanisme, en tout cas, ça ouvre le débat pour les années à venir, pour définir de nouvelles normes en matière d'offre de stationnement, favorables aux objectifs du plan climat, et favorable au report modal. Là il y a un saut quantitatif qui est exigé par la société d'aménagement qui est un saut important compte tenu de la situation particulière de ce quartier, compte tenu des exigences environnementales affichées dans cette opération d'urbanisme très qualitative. Donc le débat est ouvert, je ne sais pas dans quel délai il va être tranché mais en tout cas il ouvre des perspectives intéressantes en matière de régulation de l'offre de stationnement sur l'ensemble du territoire communautaire et particulièrement sur le territoire central parce que la pression sur le stationnement, la régulation sur le stationnement c'est un enjeu majeur pour mieux réguler, réduire la place de la voiture en ville, et agir sur l'automotorisation des ménages dans les territoires les plus denses.

Jesper Dahl

La nouvelle régulation sur les vélos dont vous avez parlé, est-ce que c'est la municipalité qui en décide ou est-ce que ce sont les législations nationales ?

Germa Baker

Pouvez vous nous en dire plus sur le débat qui a lieu avec la population, est-ce que cette discussion a lieu de manière structurée ou est-ce qu'elle a lieu seulement au niveau politique ? Quelles sont les options pour les personnes qui veulent participer à cette discussion ?

Bruno Marzloff

Vous avez affiché des objectifs en termes de vélo. Vous n'avez pas parlé d'objectifs en termes de marchabilité, est-ce qu'il y en a ?

Jean-Marc Valentin

L'insertion des vélos dans l'espace public. Pendant une dizaine d'années, les services communautaires ont beaucoup hésité, tâtonné pour définir une conception claire, homogène et partagée pour développer les itinéraires cyclables. On a vu plusieurs solutions d'aménagement et d'insertion du vélo. Aujourd'hui la législation nationale à travers l'édiction du code de la route, du code de la rue, les nouvelles dispositions réglementaires permettent de clarifier la place du vélo suivant les zones traversées et au regard des vitesses

autorisées. Aujourd'hui il n'est plus possible d'insérer sur des zones courantes, limitées à 50km/h, il n'est plus possible d'assurer la mixité piétons / vélos sur le trottoir, chose que le Grand Lyon a réalisé à maintes reprises les années passées. Donc aujourd'hui on dispose d'un outil, d'un cadre national qui permet aux services et aux élus de trancher et de clarifier les concepts d'aménagement des itinéraires cyclables comme on l'a vu sur la diapositive qui identifiait la place des différents modes sur l'espace public.

Ensuite sur les démarches d'association des habitants, ou des associations d'usagers, le Grand Lyon a mis en place notamment dans le cadre des opérations d'aménagement d'espace public, des dispositifs de participation et de concertation notamment en amont dans la phase programmation et dans la phase de définition et de réalisation des projets donc il y a une culture de l'association des habitants et des instances représentatives des habitants, que ce soit usagers ou instance conseil de développement représentant la société civile, donc les services communautaires, les élus communautaires se saisissent de ces dispositifs pour partager les options, concevoir et mettre en œuvre les projets aux différents stades de conception et de réalisation. Il y a une réelle volonté de mieux associer et notamment dans le cadre du plan modes doux, d'associer le plus en amont possible les usagers, en raison de ces pratiques plus émergentes sur le territoire de la ville de Lyon, le vélo a explosé de manière très récente, donc il y a lieu de mieux prendre en compte les attentes de ces usagers pour partager et optimiser les conditions de développement et d'aménagement des itinéraires modes doux. Concernant la marche à pied, c'est une prise en compte encore plus récente que le vélo. Premier schéma directeur d'accessibilité, volet piéton du plan modes doux et pas d'objectif chiffré en part modale. Par contre une démarche très volontariste de développement d'itinéraires cyclables sur l'ensemble du territoire communautaire avec une déclinaison commune par commune, secteur par secteur, mais il n'y a pas encore de superposition du plan vélo, du plan marche à pied et du développement du réseau des transports collectifs. Il serait intéressant de superposer l'ensemble de ces outils et d'aller vers des démarches type projet aux différentes échelles du territoire et à la bonne échelle pour mettre en œuvre et ne plus rester dans l'incantation mais pour réussir le passage à l'acte qui est aujourd'hui un peu notre faiblesse. Je pense que les responsabilités concernant cette faiblesse sont très partagées, que ce soit au niveau de l'organisation des services parce que je ne suis pas sûr qu'aujourd'hui l'organisation des services soit optimum pour mettre en œuvre l'ensemble de ces politiques et les traduire sur le plan opérationnel et puis des choix en matière de programmation et d'investissement. Ces choix-là sont portés par les élus. Beaucoup de priorités sont affichées et à un moment donné il faut faire des choix et aujourd'hui il est vrai que les investissements massifs vont plutôt vers le développement des transports collectifs parce que là aussi le réseau mérite d'être renforcé, mieux maillé pour réussir d'abord le report modal qui est l'enjeu majeur pour le territoire du Grand Lyon. Donc des politiques en faveur du mode doux qui commencent à s'afficher de manière très claire avec des objectifs, le passage à l'acte mérite des organisations opérationnelles et des managements de projet plus performants.

Jean-Pierre Charbonneau

J'ai envie de dire qu'en fait on a été très organisés au Grand Lyon pour faire ce qu'on a fait pendant pas mal de temps, c'est-à-dire des points, des lieux, des places, des squares... L'organisation aujourd'hui n'est pas faite pour faire des lignes, c'est-à-dire des liens entre les lieux. On est encore fait pour travailler localement, mais pas sur des tensions, sur des liens entre les territoires. Il faut qu'on le réussisse pour qu'à l'échelle de l'enjeu et de ce qu'on a affiché, on réussisse à avoir des projets, des réalisations qui le traduisent. Mais pour l'instant on n'est pas organisé comme on doit l'être. Ce n'est pas une critique, c'est un constat.

Jean-Marc Valentin

J'ai été très impressionné par les exposés de Vienne ce matin parce qu'en vous écoutant j'avais le sentiment de voir ou de réaliser ce qu'on attend un peu sur le territoire de l'agglomération lyonnaise et au sein des services communautaires, c'est-à-dire une organisation technique, tournée vers cet objectif et je suis très impressionné par les outils que vous développez et surtout les organisations que vous mettez en place pour traduire les objectifs que vous avez affichés.

Wolfgang Gerlich

Je vous remercie de cette discussion. Nous aimerions vous permettre de profiter de Vienne à la lumière du jour bien que la ville soit assez plaisante entre chien et loup et le soir, mais je pense que nous devrions en venir à la fin de notre discussion.

Mais permettez-moi de poser de ma part une question aux intervenants.

Ce que vous avez dit à la fin de votre intervention, la mise en place d'un organisme de promotion de la mobilité, j'ai cru comprendre que cela ne venait pas remplacer les instances de planifications mais que c'était bien une instance séparée qui avait la tâche, que après la reconquête d'espaces publics, lorsque beaucoup de choses ont été réalisées, de créer d'avantage d'incitation surtout pour les modes doux, donc pour le vélo et pour les piétons. Et j'aimerais savoir si vous avez déjà entrepris des considérations concernant ces incitations surtout pour ce qui est de la circulation piétonne. Vous avez dit que c'était un thème passionnant qui récemment seulement a été découvert dans bon nombre de villes, donc que faut-il entendre par là et quelles qualités, quelles incitations devez vous offrir ? S'agit-il d'avoir essentiellement d'informations, de services spécifiques, de l'implication, de certains groupes d'utilisateurs, de leur faire comprendre que ça vaut la peine de se déplacer à pied. Que faut-il entendre par là même si vous n'avez pas encore abouti, mais que peut-on entendre par incitation à proposer de la part des organismes concernés pour encourager la circulation piétonne ?

Jean-Marc Valentin

Premièrement c'est une projet qui est en cours donc le développement des outils d'incitation est en cour de définition donc on a très peu de recul sur ces actions là qui sont extrêmement importantes mais on peut déjà dire qu'elles se déclineront selon trois directions.

La première c'est un dispositif d'information multimodal avec des supports numériques, en utilisant l'ensemble des supports numériques à notre disposition pour développer des calculs d'itinéraires multimodaux à l'ensemble des usagers des espaces publics, donc une information en direction des usagers. Deuxièmement, développement de plans d'éducation à la pratique des modes doux, donc plans d'éducation développement durable qui se déclinent sur différents thèmes et notamment sur le thème de la mobilité. Donc ce sont des services compétents du Grand Lyon qui se déplacent en direction des usagers, des plus jeunes aux moins jeunes pour faire l'information des vertus des modes doux et présentation des supports de déplacement que le Grand Lyon souhaite mettre en place. Donc incitation, information et développement des outils pédagogiques en direction des usagers et des habitants.

Véronique Michaud

Une petite précision et une question, notamment à la ville de Vienne. Une précision, enfin un commentaire, la part modale de la marche à Lyon est de 41% dans la ville et de 33% dans l'agglomération. Je ne sais pas ce que vous en pensez mais moi je trouve que c'est considérable. En France, on a longtemps oublié à quel point dans nos grandes villes denses la marche était importante. A Paris c'est 54%, je parle sous le contrôle des parisiens. Nos outils statistiques minorent cette part de la marche, en tout cas en France. C'est-à-dire qu'on ne compte que les déplacements effectués à pied, d'origine à destination. Ça veut dire que tous les déplacements à pied vers les transports collectifs et entre deux modes de transports collectifs ne sont pas comptés. Je voulais rappeler ce constat parce que je pense que c'est sans doute une indication extrêmement encourageante. Jean-Marc Valentin ne nous a pas précisé s'il y a sur l'agglomération lyonnaise un objectif chiffré s'agissant de la marche mais l'objectif pourrait être de maintenir ces parts modales qui sont déjà considérable. Je crois que vous avez cette ambition. Ma question maintenant est la suivante : est-ce qu'à Vienne, et ailleurs, vous comptez de la même manière ? L'autre façon d'ailleurs de sous-estimer la marche dans nos outils statistiques en France c'est, Jean-Marc Valentin l'a rappelé, de ne prendre en compte que les déplacements des habitants de l'agglomération. Ça veut dire que tous les visiteurs occasionnels, les touristes, les personnes qui viennent pour un congrès ou une réunion, etc. ne sont pas pris en compte dans cette part modale de la marche. Comptez-vous comme nous ? Et si vous comptez mieux que nous, alors vous avez raison !

Sauer

Permettez-moi de répondre. Je m'appelle Sauer, je suis adjoint de Madame Angelica Winkler. Ces problèmes de statistiques auxquels vous avez fait allusion, chez nous le partage modal des résidents est calculé comme chez vous, à savoir qu'on ne tient compte que des trajets de A à B, mais sachant que pour accéder à sa voiture ou à un moyen de transport en commun, on a aussi besoin de marcher à pied et cela n'est pas retenu dans les statistiques, c'est la raison pour laquelle nous n'avons qu'un pourcentage de 27 de déplacements à pied, alors qu'en réalité c'est beaucoup plus. C'est un problème relatif à la statistique donc et chez nous aussi nous ne tenons compte que des résidents et ceci produit une distorsion parce que les *navetteurs* arrivant à la ville, affichent un partage modal bien moins positif parce qu'ils sont 60% à utiliser leur voiture pour accéder à leur emploi en ville. Je crois que ce sont là des pourcentages comparables. Donc le partage modal, tel qu'il est présenté par les habitants, les résidents.

Eva Kail

Un commentaire encore. Permettez-moi de vous faire part d'une petite anecdote ayant trait à ce que l'on vient de dire. Encore dans la perspective de la prise en compte des genres, il faut dire que les chaînes de déplacement sont caractéristiques. On part du bureau, on va prendre l'enfant à la maternelle, on se rend au supermarché, on va à la poste, à la teinturerie, ensuite on rentre chez soi, et les femmes ont tendance à considérer ceci lorsqu'elles sont interrogées, comme un seul déplacement. Alors que si l'on prend la définition au sens stricte, ce sont plusieurs déplacements et ceci modifierait les données statistiques du partage modal. Lors du dernier concept ayant trait au déplacement, à la circulation, nous avons déployé un projet pilote demandant aux citoyens de mener un journal pendant une quinzaine de jours. Il y avait des hommes qui au bout d'une semaine avaient rendu ce journal et nous disaient « que voulez-vous qu'on inscrive ? Le matin je vais au travail, le soir je rentre chez moi, ça m'ennuie ». Et les femmes avaient réellement inscrit les moindres déplacements et pour les femmes nous avons obtenu deux fois plus de déplacements que pour les hommes.

Germa Baker

Merci Wolfgang. Bonjour. Merci à la ville de Vienne de son hospitalité. Merci aussi aux organisateurs de nous avoir invités à présenter notre étude de cas dont nous souhaitons vous faire part. Je suis venue en compagnie de deux collègues, je m'appelle Germa Baker, je suis stratéguiste de la ville d'Amsterdam dans le contexte de l'urbanisme. Mes deux collègues, Geert Von Ham, qui est en charge de la gestion des grands réseaux et ensuite je suis en compagnie de Simon Spietma, notre architecte concepteur, et il va nous présenter sa contribution.

Tout d'abord quelques mots sur Amsterdam. Un petit film tout d'abord. Amsterdam n'est pas une très grande ville en soi, elle n'a que 750.000 habitants. Sur cette photo vous pouvez voir la route circulaire entourant Amsterdam. Comparée à d'autres grandes villes inscrites dans la même légende vous voyez à quel point nous sommes petits. La densité des constructions n'est pas très dense. Si vous prenez par exemple le périphérique de Paris, si vous comparez la densité des bâtiments, dans la partie basse du plan et sur le haut vous avez la presque île de Manhattan. Vous avez un peu une idée de l'échelle à laquelle se situe Amsterdam par rapport à ces autres villes. Amsterdam est une ville qui a bien sur une grande agglomération extra-muros aussi, il n'y a pas que les 750.00 habitants, mais dans la région du grand Amsterdam, il y a plus de deux millions d'habitants qui travaillent à grande proximité dans un périmètre de 30 ou 40km de la ville d'Amsterdam. Amsterdam intra-muros est une petite ville mais nous sommes en quelque sorte le centre d'un plus grand espace et nous sommes énormément préoccupés de la situation des citoyens, des environnements d'Amsterdam pour qu'ils puissent se rendre au travail dans la ville d'Amsterdam. Nous souhaitons aussi que les personnes résident à Amsterdam disposent de moyens de transport de bonne qualité et sûrs pour leurs déplacements.

Amsterdam a sept petits arrondissements régis par un conseil d'arrondissement. Nous avons la responsabilité de la partie centrale de la ville d'Amsterdam. Je pense qu'il serait approprié de vous parler du programme que nous avons préparé pour vous, parce que effectivement nous aimerions présenter la situation de notre ville mais aussi vous faire part de certains projets. Le phénomène le plus important c'est les déplacements en vélo. Dans le centre de la ville, il y a plus de déplacements en vélo qu'en voiture. Les vélos sont vraiment une histoire à succès. J'aimerais vous montrer à quel point on se sent à l'aise sur son vélo, à quel point les citoyens utilisent les vélos, tout comme d'ailleurs les visiteurs qui se rendent chez nous. Après le court métrage je passerai le micro à Geert qui lui vous parlera de la structure routière, du projet tapis rouge et de Wiebertsrade. Wesbersrate sont les deux roues qui font quatre figures dans la présentation. Nous pensons que vous aurez aussi des questions concernant Amsterdam, les déplacements en bicyclette et la structure routière, et nous reprendrons toutes vos questions après les quatre chapitres prévus. La présentation va durer environ 30 minutes. Veuillez bien nous faire part ensuite de vos questions. Ensuite nous pourrions discuter dans le détail avec Simon concernant la recherche d'une bonne qualité pour Wesbersplein, parce que dans un proche avenir un grand nombre d'étudiants afflueront dans ce quartier. Ensuite on aura encore une séance de feed-back si vous le souhaitez. Commençons avec le court métrage.

Les commentaires sont en hollandais, sous-titrés en anglais. Le titre c'est *Amsterdam, voilà mon vélo*.

Voilà en ce qui concerne les déplacements en vélo. Si vous voulez le revoir vous le trouverez sur *you tube* mais je peux aussi vous indiquer le lien si vous le souhaitez.
La parole est maintenant à mon collègue **Geert Von Ham**.

Geert Von Ham

Merci. Il s'agit aussi de se demander où on stationne son vélo et la ville a tenté de mettre à disposition des stationnements de vélo à disposition pour qu'on ne soit pas obligé de les appuyer sur les pylônes de l'éclairage public.

Comme bon nombre de villes, nous avons aussi à Amsterdam un conseil municipal central et sept administrations d'arrondissement. Il y a 30 ans, nous avions 17 conseils d'arrondissement. 15 ans plus tard, nous avons réduit le nombre à 13 et il y a 6 mois nous sommes passés à 7 administrations d'arrondissement. Pourquoi ? Bien, vous connaissez sans doute tous les problèmes des conseils d'arrondissement. Actuellement c'est l'argent qui compte, c'est l'argent qui dirige tout et il est beaucoup trop cher d'avoir un nombre excessif de conseils d'arrondissement, il y a en plus des conflits, des collisions d'intérêts de toutes sortes, des discussions et les procédures devenaient tellement longues, tout était bureaucratisé, on avait du mal à travailler ensemble. A un moment donné on s'est dit, moins de conseils d'arrondissement il y a, mieux c'est. Il y a quelques mois seulement, au niveau du gouvernement, un nouveau gouvernement a été mis en place et dans son programme de travail il a décidé qu'on ne souhaitait plus du tout de conseil d'arrondissement dans les villes, donc on va voir ce qui va se passer, toujours en rapport à ces conseils d'arrondissement d'Amsterdam. Dans les autres grandes villes de notre pays, on pourrait dire que dans tous les domaines de stratégie urbaine, entre l'administration centrale et les conseils d'arrondissement il y a une répartition, une division des responsabilités, mais en font partie bien sur les questions relatives à la circulation. C'est assez difficile dans ce contexte de gérer ce partage et ces divisions des activités. Il y a un plan d'infrastructure de la ville, je l'ai sur moi, vous pouvez le voir dans l'exposition au marché. Le plan est adopté par le gouvernement central de la ville d'Amsterdam. Il est clairement dit quelles sont les attributions de responsabilité et le partage des responsabilités entre le gouvernement de la ville et la direction des arrondissements. Ensuite il y a un plan général du réseau, un plan stratégique concernant le réseau, des normes de qualité sont établies concernant l'ensemble des réseaux qui existent dans cette ville. Je vous en parlerai avec plus de détail tout à l'heure.

Simon Spietma

Voilà le manuel concernant le plan d'infrastructure de la ville. Il y est fait état de toutes les infrastructures urbaines, les routes principales, l'infrastructure de bus et de tramway, les tunnels, l'éclairage public, les feux de circulation, les systèmes d'information concernant la circulation, tout ceci repose sur le partage des responsabilités. Il y a dans une certaines mesures, pour les rues par exemple, une division des responsabilités. Tout ceci est retenu dans ce manuel, rédigé en néerlandais. Ensuite, le plan stratégique pour les réseau, et dans cet ouvrage vous trouvez le plan des grandes artères de la ville, je vous le montrerai tout à l'heure. Il y a là aussi une liste des exigences en matière de qualité concernant le réseau routier.

Quelques exemples maintenant. Nous avons un réseau d'avenues principales consacré aux voitures, mis à disposition des voitures. Et sur ces grandes avenues il n'est pas permis de stationner. Il y a un ordre de qualité spécifique et les rues sont revêtues d'asphalte et les voies cyclables sont marquées en rouge. Là où le bitume est marqué en rouge, il est signalé que cette partie est réservée aux vélos. Il y a aussi des normes de qualité concernant la capacité routière et par exemple aussi pour les transports en commun comme par exemple

les tramways, la fluidité des déplacements du tramway doivent répondre à certains niveaux de norme de qualité. Le tram doit circuler avec une certaine vitesse dans la circulation, dans l'ensemble du trafic. En concevant les rues nous devons prévoir un certain seuil de vitesse mis à disposition des tramways.

Je reviens sur ce manuel. Prenez par exemple la question de la différence, le partage des responsabilités, si vous prenez les rues principales de la ville, l'administration centrale décide de la manière du mode de développement des rues et les administrations d'arrondissement doivent fournir leur accord, donc il faut toujours discuter ensemble, élaborer ensemble la conception des rues, de réseaux routiers de la ville. En ce qui concerne l'entretien des rues, les administrations des arrondissements ont la responsabilité des petits travaux d'entretien, nettoyage urbain. L'administration municipale centrale a la responsabilité des gros travaux de réadaptation, de réhabilitation des rues par exemple. Ce qui pose des difficultés c'est que les conseils d'arrondissement sont les propriétaires juridiques des rues, donc mesures prises au terme de la législation, prenons les autorisations, les exemptions, sont à la responsabilité des conseils d'arrondissement donc il faut toujours travailler ensemble entre administration municipale centrale et arrondissement et cela peut poser problème. Si vous prenez les voies réservées au tramway, lorsqu'elle est située sur une rue principale c'est la municipalité qui a 100% de responsabilité, si la voie de tramway n'est pas située dans une rue principale, la municipalité a la responsabilité du tram en soi et jusqu'à un périmètre de 50cm à côté de la voie, et le reste de la rue est à la responsabilité de l'administration de l'arrondissement. Alors pour faire des travaux dans ce genre de rues, il faut concerter l'administration municipale centrale et l'administration de l'arrondissement concerné.

Voilà le plan des artères principales, marquées en jaune, les rues principales de la ville. Ces rues sont souvent sous la responsabilité de plus d'une administration d'arrondissement. Vous voyez peut-être qu'il y a des lignes épaisses et d'autres moins épaisses, celles qui sont plus grosses sont les rues principales, les couloirs en quelques sortes, de transit, et les normes de qualité les plus élevées sont imposées pour ces rues qui ont fonction de couloir de transit. Ensuite marquées en bleu, ce sont les voies réservées aux transports en commun, les couloirs d'autobus, les lignes de tramway. Marquée en rouge c'est le réseau de voies cyclables. Nous avons beaucoup plus de voies cyclables à Amsterdam mais voyez qu'il y a des interconnexions entre la partie est et la partie ouest de la ville et aussi des voies de passage du nord vers le sud. Le réseau dans son ensemble. Mon service est entièrement responsable de ce réseau. Si vous prenez les voies à disposition des vélos, la construction d'une piste cyclable et la maintenance et l'entretien est à 100% de la responsabilité des conseils d'arrondissement. Moi j'ai la responsabilité de voir si le réseau dans son ensemble est bien conçu et opérationnel. Donc si jamais un conseil d'arrondissement décide d'abolir une partie d'une voie cyclable il faut surtout veiller à ce que la connectivité soit maintenue.

J'en viens maintenant aux deux projets que nous souhaitons vous présenter, la partie centrale d'Amsterdam. Voilà le projet appelé *Tapis Rouge*. Ce projet *Le Tapis Rouge* commence ici à la gare centrale d'Amsterdam, qui va vers le centre des congrès situé dans le sud de la ville. Son étendue est d'environ 5 ou 6 km et est sous la responsabilité de deux conseils d'arrondissements. Voilà un des deux champs de compétences. La responsabilité du Tapis Rouge dont nous parlons maintenant incombera au conseil d'arrondissement centre ville.

Pourquoi l'appelons-nous Tapis Rouge ? C'est la zone la plus touristique de la ville d'Amsterdam. La majorité des touristes commence leur visite d'Amsterdam de la gare parce qu'ils arrivent en chemin de fer et lorsqu'ils quittent la gare ils se trouvent au beau milieu de la ville. Nous aimons bien qu'ils aient une bonne impression de la ville dès qu'ils quittent la gare, qu'ils disent « oh mon dieu que c'est beau » donc c'est pour ça que nous l'appelons Tapis Rouge. Voilà le tapis rouge. Un des principes conçus pour ce Tapis Rouge, c'est que nous devons laisser plus de place aux piétons et aux vélos.

Si l'on prend ceci, on se rend compte qu'il y a beaucoup de problèmes. Actuellement les travaux de conception sont en cours. Je parlerai plus tard des problèmes. Je voudrai tout d'abord montrer comment nous avons commencé, où tout a commencé. Une nouvelle ligne de métro sera construite allant du nord vers l'ouest et ce métro passera en dessous de l'itinéraire du Tapis Rouge. Nous nous sommes dit nous faisons quelque chose sous terre alors autant faire quelque chose en surface aussi. Vous voyez ici la partie nord de la ville d'Amsterdam, la gare centrale, le centre ville et c'est là que commence la voie Tapis Rouge. Ce que nous faisons maintenant, c'est à la face arrière, nous construisons un nouveau réseau routier passant à côté de la gare centrale. Voilà la partie nord de la ville, la face arrière en quelque sorte de la gare centrale. Dans cette zone il y a des activités de développement, des hôtels seront construits, une bibliothèque et des bureaux. Un espace de déplacement à pied sans aucune circulation automobile est également prévu. Voilà la face avant, de l'autre côté la face arrière, le Tapis Rouge dans cette direction et ici il y a beaucoup de circulation. Dans cette zone, dans quelques années, nous allons faire de cette partie une zone sans circulation automobile. Donc il faudra que les voitures automobiles contournent cette zone, par ce nouveau pont, accéder là et revenir à la partie arrière de la gare centrale. Il y aura plus de circulation ici sur cette grande rue. Elle sera menée en tunnel. Cela permettra aux personnes arrivant vers la gare, de se déplacer à pied sans aucune circulation, d'accéder aux ferries boat qui peuvent les conduire dans la partie nord de la ville, au niveau 1, arrivent les trains et nous prévoyons au même niveau une gare d'autobus permettant aux gens de sortir des trains et d'immédiatement accéder aux autobus. Une photo où vous voyez aussi la plateforme autobus sur le niveau 1 et la station de chemin de fer. Là encore, une voie cyclable sur la gauche, et les ferrys.

Dans l'avenir ça se présentera d'une autre manière. Maintenant il y a encore des constructions qui se font en ce moment. Au gauche vous voyez les tramways. Là vous voyez les autres tramways qui vont vers l'est et le sud. Ce pont au milieu est le début du Tapis Rouge. Et voilà la zone qui sera sans circulation automobile, donc absolument accessible pour les piétons. Une autre image qui vous donne un aperçu sur ce projet du Tapis Rouge qui est formé par deux parties. La première partie est formée par le centre ville, la ville qui date du moyen age, la ville historique, et marquée en bleu vous voyez le fleuve Amstel, dont la ville porte le nom également. Avant le fleuve se situait ici, mais maintenant ce sont de grands axes routiers et c'est ici que nous voulons augmenter la qualité, donc il y a les critères de qualité les plus élevés qui vont être utilisés ici. La deuxième partie du Tapis Rouge, là les habitations, les logements sont plus nouveaux, ils sont du 17^e siècle. 1 c'est la partie du moyen age, 2 ce sont des habitations du 17^e siècle. Là il fallait vraiment une amélioration pour la circulation des piétons. Nous avons une circulation par bicyclette qui est énorme ici et il fallait construire une infrastructure pour ceci, la question se posait, quelle mesure prendre pour promouvoir la circulation à vélo ? Il était clair dès le début qu'on ne pouvait pas exclure les voitures totalement de cette zone donc il fallait trouver un moyen pour combiner ces différents modes de transport pour qu'il y ai la possibilité d'accéder au centre ville en voiture, en vélo et à pied. Donc bien sûr nous avons gardé cet axe qui est utilisé par le tramway. Nous l'avons gardé aussi pour le trafic automobile et nous nous sommes rendu compte trop tard que ça avait des répercussions mauvaises pour les transports en commun. Le tramway était plus lent, trop lent, apparemment c'était un compromis trop grand qu'on a fait là. Donc nous avons adapté ce projet, nous avons séparé de nouveau la circulation automobile et ainsi le tramway a gagné 5 secondes grâce à la signalisation, donc aux feux rouges aussi et grâce à la planification routière il y a moins de voitures qui entrent au centre ville, donc heureusement nous avons pu trouver une bonne solution pour cette partie 1. Maintenant les tramways peuvent rouler, peuvent avancer rapidement.

Dans cette partie qui est marquée 2, là il y avait une combinaison pour les voitures et pour les tramways, donc ils utilisent la même voie et ici ça fonctionne bien et c'est bien dans l'intérêt des personnes qui habitent dans cette zone parce qu'ainsi on garde plus de place

pour les piétons. Alors si on regarde les arrêts de tram et leur design, il correspond absolument aux besoins et aux souhaits des usagers.

Ici vous voyez l'Amsterdam d'avant. Cette photo a été prise il y a quelques années, une fois le canal fermé. On avait mis du béton, on avait fait une grande place de stationnement du canal, et voilà la situation actuelle, sur le canal. On ne le voit plus. Mais pour les piétons, il y a une bonne possibilité d'avancer donc il n'y a pas beaucoup d'encombrement. Ici vous voyez les constructions qui se font actuellement pour l'axe de la ligne de métro nord sud. Voilà l'avenir tel qu'il se présentera ce Tapis Rouge, avec beaucoup de place pour le tramway, beaucoup de place pour les piétons, pour les cyclistes également et une très bonne accessibilité pour la gare centrale d'Amsterdam. Ici à gauche, vous voyez les piétons et les cyclistes, donc ceux-ci se concentrent ici à gauche. Vous voyez ici, là où passait le fleuve Amstel avant, après c'était le parking, et l'entrée pour la station de métro est prévue ici. Vous voyez l'entrée à un garage de parking, un parking souterrain, il y a aussi un parking pour vélos et des arrêts de tramway. Et là vous voyez une rue très importante et aussi une piste cyclable. Ce que vous voyez ici c'est la nouvelle place.

Permettez-moi de parler encore un tout petit peu d'autres projets. **Wieberstraate**, voilà le schéma directeur de cette rue. Ici à gauche, vous voyez la gare centrale. Actuellement c'est une rue très importante, un axe qui traverse la ville. Il y a très peu de verdure et nous voulons embellir cette rue. L'administration centrale urbaine et deux administrations d'arrondissement sont responsables de la mise en œuvre de ce projet.

Je reprends alors la **Wieberstraate**, ici vous voyez le projet entier qui est séparé en 7 différentes parties. Une partie est déjà terminée. C'était une des places les plus difficiles à réaliser, et cette place que vous voyez ici va être reconstruite, vous voyez ici la partie dont je vais parler maintenant, la **Wesserplan**. Ici **l'Isserplan** est déjà terminé. Avant c'était un contournement rond donc il y avait des pistes cyclables et un carrefour qui était vraiment très dangereux, c'était un des points les plus dangereux de cette place. Maintenant nous avons construit une rue à sens unique. Il y a aussi la place pour le tramway. Les rues ne se croisent plus tel qu'elles se croisaient avant donc ce carrefour n'existe simplement plus. Pour les cyclistes c'est devenu beaucoup plus facile à traverser, beaucoup moins dangereux et c'est vrai que maintenant il faudrait apporter un peu de verdure ici pour embellir cette place et je pense que l'avons très bien fait. Il y a des arbres qui sont vraiment spéciaux, ces arbres là ne poussent pas chez nous. S'il fait très froid l'hiver prochain on aura peut-être des problèmes avec ces arbres mais en ce moment cette place se présente d'une manière vraiment très jolie.

Pour l'instant nous travaillons à la **Wieberstraate** vous la voyez ici. Il y avait 2 voies dans les 2 sens. Jusqu'en été, ce projet sera terminé. Comme vous le voyez nous avons 2 voies et au milieu nous avons l'intention de mettre un peu d'espace vert. Là vous voyez encore les pistes cyclables qui vont à côté de la rue. Avant c'était à gauche et à droite d'autres petites rues où les gens pouvaient stationner leur voiture mais ces petites rues ont été éliminées pour faire plus de place aux piétons et aux cyclistes. Une autre image de cette rue, voici un accès au métro. Le métro est construit entièrement en béton avec des fenêtres ouvertes. Hier nous avons vu des stations de métro à Vienne avec des entrées en verre et nous avons l'intention de le faire aussi à Amsterdam. Ici vous voyez encore une fois le **Wieberstraate** donc toute cette région, cette rue qui est en train d'être reconstruite actuellement. Ici vous voyez **Wesberplan** donc la place **Wesber**. Il y a deux universités, une qui existait déjà et une autre qui est en train d'être construite. Les étudiants des deux universités se retrouveront sûrement sur **Wesberplan**. Il y a 3 lignes de métro qui se croisent ici. Donc on peut bien sûr laisser le vélo donc il y aura beaucoup de place pour le stationnement de vélo, mais il y a des problèmes, on se pose la question, comment peut-on aménager cette place pour qu'elle soit attrayante pour les étudiants et pour qu'elle soit sûre pour la circulation en même temps. Une petite image de l'université qui existe déjà. Nous allons la restaurer. Vous voyez ici les nouveaux bâtiments qui vont être construits de l'université Amstel. Ici vous voyez la rue qui va vers cette **Wesberplan**. Une image vue du ciel, vous voyez les travaux et la place **Wesber**

et la rue qui va vers cette rocade et à l'avenir ce seront deux voies dans un seul sens, en sens unique. La **Wesberplan**, là il y aura des voies dans les deux sens mais ces rues là seront en sens unique. Ici cette partie on la voit de plus près, l'université est à droite. Ici encore une fois une autre image. Vous voyez ici trois lignes de tramway qui se croisent et une piste cyclable très importante. Ici de l'autre côté encore une fois. L'entrée à la station de métro. Vous le voyez encore mieux ici, les lignes de tramway et une station de métro très importante qui offre plus d'accès au métro. Et ici vous voyez ces voies qui avant allaient dans les deux sens et qui ne vont que vers un seul sens à partir de ce moment là.

Voilà, c'était ma présentation. Je pense que c'était assez rapide, j'espère que ce n'était pas trop rapide. Simon nous dira maintenant quelque chose des études que nous faisons pour la conception et j'espère que nous pourrions en reparler de cette place. Avez-vous déjà des questions maintenant ?

Wolfgang Gerlich

Il y a plusieurs questions. On pourrait peut-être y répondre en bloc par la suite. Une question.

Catherine Foret

Le flux automobile qui est supprimé dans cet aménagement est-il réparti ailleurs dans la ville ou bien cette suppression correspond-elle à une diminution de l'usage de la voiture ? Et comment tout cela est-il accepté par les citoyens ? Par ailleurs, j'ai été frappée, sur la photo aérienne, par l'importance de la végétation dans la ville, tout le vert qui apparaît le long des rues. Est-ce le résultat d'une politique de plantation relativement récente ou bien est-ce un héritage historique dans Amsterdam ?

Jean-Pierre Charbonneau

Une remarque sur la rue **Wieberstraate**. Je trouve intéressante la discussion qu'il y a eu à son sujet lors de la dernière présentation. En fait ce que je comprends c'est que vous la travaillez comme une rue. Pourtant, en même temps, elle est au milieu de deux parties de l'université. Elle est donc une rue ou une place. Si je suivais les études sociologiques ou les études d'usage qui ont été faites à Vienne, j'aurai envie de savoir où sont les flux piétons, ou est-ce que dans ce site les endroits sont plus calmes, où sont-ils plus dynamiques ? Et j'aurai envie d'en faire une place. C'est à dire que la rue, enfin le tapis rouge qui va depuis la gare, à un moment devient une place et ensuite redevient une rue. Une question se pose très souvent à nous sur les grandes voiries : est-ce qu'on garde en leur partie centrale une sorte de tapis vert avec des arbres mais sans usage, ou alors est-ce qu'on transfère cet espace qui n'a pas d'usage et est plutôt un paysage, sur les côtés, là où il y a les piétons, de manière à faire de très larges espaces de chaque côté ? Et pour en terminer, la question qu'on se pose à Lyon sur les grands liens verts notamment, repose sur le fait de ne pas mettre du végétal simplement à voir, mais de le transférer d'un côté ou de l'autre côté de la rue pour justement donner de l'espace en même temps. Donc ce n'est pas une question simplement esthétique, elle renvoie à la possibilité ou non d'offrir de nouveaux usages.

Greert Von Ham

La première question, la question de Catherine. Permettez-moi de dire que la circulation sur le Tapis Rouge est détournée pour l'instant. Nous sommes en train de mener une étude et

celle-ci nous montrera comment nous allons procéder par la suite pour guider la circulation automobile dans la ville. Cette étude qui est en train d'être élaborée met l'accent sur 4 modèles, c'est ensuite aux autorités locales de décider s'ils veulent mettre en place les propositions qui résultent de ces études. Pour le moment la circulation se fait au centre ville donc nous allons faire une sorte de périphérique pour détourner la circulation derrière la gare centrale. Peut-être que cette étude montrera que nous devons encore élargir cet anneau autour de la ville.

Deuxième question, hier nous avons parlé d'intégrer la nature dans l'espace urbain, nous l'avons déjà entendu hier et ce n'est pas nouveau car la nature joue toujours un rôle très important à Amsterdam et l'arbre est presque saint à Amsterdam. On ne peut pas si facilement éliminer un arbre dans notre ville. Votre question concernant la **Wesberplan**, ce sont exactement les mêmes questions auxquelles nous nous étions confrontés et nous sommes toujours confrontés dans notre ville, car vous voyez ici nous avons une rue qui fait fonction de couloir, très importante pour le flux de la circulation automobile.

De ce côté, en ce moment se font des constructions, il y a non seulement une grande rue mais aussi un espace ouvert, un espace vert actuellement. Cette rue importante qui forme un axe de couloir est déjà en quelque sorte une place, nous savons très bien que des deux côtés il y a des universités, c'est évident, et que les étudiants ont besoin des transports en commun alors la question se pose, comment peut-on faire que cette rue devienne un espace public car dans l'avenir il y aura encore plus de piétons et nous savons très bien que les étudiants vont traverser cette place, vont utiliser cette place et la plupart des piétons ici sera des étudiants. La discussion est exactement telle que vous l'avez posée maintenant. C'est donc la question centrale, c'est une combinaison rue et place, on ne peut pas vraiment faire la distinction ici.

Bruno Gouyette

Je voudrai prolonger la question de Jean-Pierre Charbonneau sur les usages de cette voie importante. Vous parlez de la présence de l'université : s'agit-il uniquement des équipements comme les amphithéâtres, les bibliothèques, les salles de travail pour les étudiants ou y-a-t-il aussi du logement étudiant et pour les chercheurs ? Quelle est la proportion d'habitants ou d'actifs autour de cet axe ? ? Et que se passe-t-il en rez-de-chaussée de cette rue ? trouve-t-on des équipements publics, des commerces ? Quand on sait que ce n'est pas seulement le flux qui fait l'espace public, mais aussi l'envie d'y rester et de s'y poser. A Paris, les étudiants ne sont pas fixés là où se trouvent les équipements universitaires et grâce au métro, ils sont très mobiles dans la ville : leur quartier d'habitation ou vers les lieux attractifs de la métropole.

François Bregnac

J'ai une question plus générale sur l'impact de cette politique de vélo et plus largement sur la ville, sur la santé. Est-ce qu'on peut mesurer les effets positifs de ce mode de déplacement qui est aussi un effort physique donc qui contribue à la santé ?

Daniel Litzisdorf

Je veux rester dans la question sur les cyclistes, au delà de la santé, peut-être pas évident à évaluer, ces cyclistes sont à plat parce qu'Amsterdam c'est une ville plate. Est-ce que vous avez une demande de vélo électrique ? Est-ce que le vélo électrique est sollicité, est-ce que vous devez envisager des bornes pour recharger ces vélos ?

Subsidiairement, je reste dans la technique, vous nous avez présenté des garages en sous-sol, or les vélos aiment bien être à niveau, circuler et être vus, et tout d'un coup on les met

en souterrain, quel est l'acceptation des usagers ? Est-ce que les usagers vont dans ces garages, est ce que vous avez une politique particulière pour les inviter à aller dans ces garages, est-ce que ces garages sont payants ?

Eva Kail

Ma question est : est ce qu'il y a des voies qui sont souhaitées pour la marche ? Où est ce que je pourrais marcher ? Des relations souhaitées par les piétons disons ? Et deuxième question, on connaît ceci de la circulation routière où il y a des flux routiers, des flux de circulation, est-ce que ça existe qu'on puisse vraiment voir le besoin des piétons ?

Angelika Winkler

Est-ce qu'il y a plus de piétons ou plus de voitures sur cette rue et est ce qu'on peut, comme à la gare, réduire le nombre de voitures ici ?

Bruno Marzloff

J'ai une question sur la problématique de la gouvernance. Vous avez introduit votre propos en disant qu'il y avait des conseils de quartier, que le nombre de ces conseils de quartier se réduisaient et que même la puissance publique envisageait de les supprimer pour ramener les décisions au niveau de la ville et vous avez parlé d'un déterminisme économique, faire des économies donc. Comment est-ce qu'on traite la problématique de cette gouvernance, est-ce que c'est un déterminisme économique ou c'est la problématique des échelles de mobilité qui sont déterminantes dans les choix d'aménagement urbain ?

Wolfgang Gerlich

Un petit aperçu de toutes les questions qui ont été relevées. Plusieurs questions autour du complexe de l'analyse de l'entourage, donc qu'est ce qui se passe dans les zones du rez-de-chaussée, dans ce contexte aussi les universités, les lignes de marchabilité, où marchent les piétons, et la question des voitures, le nombre de voitures, donc des analyses. Deuxième complexe de questions, donc la circulation en vélo et le parking de vélo. Troisième question, la répercussion de la réforme de l'administration et les décisions qui vont avec. Je sais que ce sont beaucoup de questions donc ce sera sûrement très difficile de répondre à tout ça clairement et brièvement mais peut-être vous serez tout de même en mesure de le faire.

Greet Von Ham

Pour commencer tout d'abord les environs de **Wesberplan**, nous savons ce qu'il y a à l'intérieur de la place et il appartient au projet de regarder aussi l'extérieur des bâtiments et de les améliorer, de créer des espaces ouverts. Nous sommes disposés à attribuer de nouvelles fonctions aussi à l'intérieur de certains bâtiments, à les rendre plus attrayants pour les étudiants. Des couches de société très différentes vivent dans cet espace : des étudiants, des personnes à éducation supérieure ; et les bâtiments sur **Wesrberplan** et **Wiebertas** sont aussi parfois en partie des immeubles gouvernementaux, des services du gouvernement se sont installés dans les bâtiments environnants. Si on voit le sous-sol, Simon vous montrera plus tard comment le sous sol sera aménagé à partir du métro aussi il y aura un stationnement pour vélo. Nous y reviendrons plus tard.

En ce qui concerne les déplacements en vélo et les stratégies déployées, je puis dire que nous ne savons pas ce qu'il en est de cette stratégie relative au vélo par rapport à la protection de l'atmosphère et la stratégie de la ville concernant la circulation de vélo et les aires de stationnement. Il faut dire qu'on a réussi à réduire de 35% le volume de voiture dans l'intérieur, dans le centre de la ville. Ceci est lié au fait qu'au fil des années on a fait payer de plus en plus cher le stationnement dans le centre de la ville. On ne peut plus stationner longtemps et faire un stationnement longue durée dans les rues, ce n'est qu'un stationnement de courte durée qui est possible. Actuellement le gouvernement a prévu que les voitures ne puissent être garées que dans les sous-sol ce qui permet en surface une zone plus facile et plus plaisante pour le public. Des stationnements de vélo, les deux roues motorisées sont également stationnés dans le sous sol.

Pour ce qui est des vélos électriques on les voit apparaître peut à peu aux Pays Bas. Au départ tout le monde, les gens comme moi et d'autres ne s'y intéressaient pas. Alors que maintenant ces vélos ont l'air très plaisants. Vous ne voyez même pas l'accumulateur, la batterie donc même des jeunes aiment se déplacer en vélo électrique actuellement. Il n'y a pas encore de bornes de chargement, nous les avons pour les voitures électriques circulant dans la ville, peut-être pourra-t-on les combiner à un moment mais c'est difficile car le système électrique est différent. C'est facile parce que les piles sont très petites et sont plus petites que le journal et vous les emmenez dans votre bureau pour les recharger, il ne vous faut pas de bornes de chargement. Et vous payez pour le stationnement de votre vélo en sous sol mais vous ne payez pas cher, c'est 50 centimes pour l'ensemble de toute la journée.

Vous parliez des desideratas des étudiants, c'est une question très pertinente. Hier aussi nous nous sommes demandé comment inciter les gens à participer au projet. Nous avons lancé ce projet il y a 3 mois et l'équipe de conception a parlé de la question de savoir comment inciter les étudiants à rentrer dans le projet et quand faut-il le faire ? Nous nous sommes entretenus avec les dirigeants de l'université, nous leur avons demandé d'y réfléchir. Peut-être allons nous demander à ce qu'on crée un groupe d'étudiants qui réagissent à nos projets et nous fournissent des commentaires dans le cadre de l'évolution du projet. Je pense que c'est une idée intéressante.

A l'avenir il y aura certainement plus de piétons que de voitures, c'est une des artères les plus importantes dans la partie est de la ville et même du pays vers le centre d'Amsterdam. Et les communications entre les conseils d'arrondissement en quelque sorte aussi. Je pense qu'il est difficile de parler maintenant des réductions d'effectif et d'une réduction du volume de voitures. Ce que l'on peut voir ici, si l'on regarde de ce côté, les voitures arrivent de l'est de la ville. Cette zone est en reconstruction, il y aura deux files mais par ici beaucoup de voitures arrivent encore et passent par là, ce qui permettra que dans cette zone nous puissions passer de deux voies à deux files à deux voies à une file seulement. Là dans ces rues latérales il faudra maintenir deux files à l'avenir cependant.

Pour ce qui est de la réduction du nombre de conseils d'administration ceci repose sur une décision du gouvernement central de la ville d'Amsterdam. C'est relié aussi au problème d'agent. 13 conseils politiques à l'intérieur de la municipalité coûtent plus cher, donc c'est toujours une question d'argent mais nous disions aussi qu'on reconnaît que les procédures prenaient plus de temps. Il y avait beaucoup de conflits entre ce que souhaitait faire le gouvernement municipal central et les conseils d'arrondissement souvent se mettaient d'accord mais parfois les discussions étaient longues et coûtaient du temps et de l'argent. Donc aujourd'hui on en est à 7 conseils et il y a moins de personnes qui sont concernées, cela coûte moins d'argent et si le gouvernement national décidait de l'abolition total des conseils d'arrondissement, je ne suis pas sûre que cela fonctionnerait réellement et sera réalisé à l'avenir. Il faudra voir.

Wolfgang Gerlich

Je pense que pour l'essentiel vous avez répondu aux questions qui vous ont été posées. Je propose maintenant de passer à la seconde partie concernant les conceptions. Ceux qui suivent de très près notre programme, il est clair que nous ne sommes plus tout à fait dans les horaires mais je puis vous dire que la pause café pour le Market Place et pour la pause déjeuner, nous avons quand même une réserve de temps à chaque fois, ce qui veut dire qu'il nous reste suffisamment de temps pour tout voir, tout discuter et pour la place de marché on pourra entrer encore en profondeur dans les discussions.

Germa Baker

J'essaierai d'être bref. La question était, est-ce un carrefour, est-ce une place ou est-ce une rue ? C'est un peu tout. Nous commençons maintenant à dire ce que ça pourrait être. Vous voyez par exemple ici un bâtiment avec une façade aveugle. Vous voyez là certaines façades d'immeubles de bureaux qui ont des fenêtres de bureau jusqu'au rez-de-chaussée des magasins, ces quelques pâtés de maisons hébergent des bars, des restaurants. Voilà c'est un endroit plaisant, un lieu de rencontre et il y a plusieurs accès, plusieurs bouches de métro construites en béton. Ensuite les pistes cyclables marquées en rouge prises en elles, c'est bien mais avec tout ce mélange de couleur cela fait qu'on se demande si c'est vraiment plaisant. A gauche il y a un magasin de jeans, et à l'angle de la rue une petite place annexe émergeant des magasins, un bureau de tabac, des petits magasins de toute sorte. Cette rue est en position inférieure, le pont est surélevé et il s'abaisse sur la terre ferme. La partie surélevée est ici, la partie abaissée est ici et cette partie est à 1m en dessous, accompagnée d'arbustes. Je ne sais pas ce qu'ils faisaient en mettant en place des arbustes. Là il y a des restaurants, ceci est une façade fermée, on pourrait ouvrir cette partie de l'immeuble mais elle est toujours fermée. Là il y a une bouche de métro et marqué avec un M majuscule ce sont les bouches de métro. On peut se demander si on a besoin d'autant de bouche de métro, ça à l'air un peu de caverne de lapins qui ont été creusées. On peut dire que cela permet aux gens de sortir du métro là où ils le souhaitent et ils n'ont pas besoin de franchir cette rue très animée. Ou bien on fait une grande bouche ici, une autre ici et peut-être une troisième, une quatrième, mais on n'a peut-être pas besoin de 7 entrées. Je pense que ceci serait plus intelligent et vous pouvez bien sûr faire accéder plus de lumière dans les entrées ou bien d'autres diront qu'il faut mettre en place davantage d'arbres dans cet espace, dans certains endroits ce n'est pas possible, ça ne l'est pas non plus sur le pont. On pourrait dire aussi enlevons cette bouche et cet autre, la rue est mise en alignement et on peut rajouter d'autres activités à cet angle de rue. Cet angle de rue a été conçu parce qu'on avait l'idée de démolir tous ces bâtiments dans le but de construire la nouvelle ligne de métro. En cet endroit un tunnel avait été construit, mais le terrain n'appartenant pas à la municipalité, n'a pu l'acquérir donc ils ont arrêté la construction du tunnel, ils ont mis en place un stationnement pour vélo qui n'était pas suffisamment grand. L'architecte chargé de la réhabilitation du métro a proposé d'élargir le pont, d'installer plus de stationnement sur le pont. Ici toutes ces entrées, toutes ces voies d'accès, et l'idée inspirant la réhabilitation du métro c'est de faire comme si c'était une nouvelle ligne de métro. Vous montez, vous sortez et vous accédez le plus vite possible à la rue sans avoir à circuler éternellement au niveau -1, donc au sous-sol. On peut dire bon ouvrons ici, installons un bâtiment ici et on entre dans l'immeuble et on monte. Toutes ces options sont donc possibles ici, marqué en blanc, c'est ouvert, c'est disponible. Et sachant qu'on manque toujours d'argent, on pourrait prévoir une aire de stationnement ou un abris pour vélo. Cette voie accède à l'université il y a là les garages à disposition des immeubles à coté. Il y a beaucoup de garage hébergent entre autre les ambulances qui doivent accéder à l'hôpital que vous voyez sur la gauche. On pourrait aussi prévoir au sous sol bon nombre de fonctions additionnelles dans cet espace que je viens de montrer. Voilà le métro. Au niveau des voies il y a des escaliers pour monter

et on avait l'idée de construire à l'avenir une autre ligne de métro. Il y a deux bâtiments, deux ouvrages en souterrain. La ligne de métro est en partie installée dans des cageots en quelques sortes qui doivent empêcher la pénétration d'eau. Actuellement on se dit qu'on pourrait installer dans le sous sol une zone de relaxation, de sauna, au profit des étudiants et cette zone pourrait être inscrite à l'étage -3.

Voici **Wieberstrat**, la librairie peut être construite et on peut installer une liaison avec les bâtiments adjacents. La réhabilitation de la ligne de métro est en cours, c'est donc seulement une réhabilitation mais les universités évoluent, elles se développent. C'est le bon moment d'en faire la place, le parvis de l'université, mais si l'on ne rassemble pas ses forces dès maintenant, on laisse passer de bonnes chances de mieux faire.

Voilà des projets d'aménagement des métros, l'étage -1, une maquette et des discussions sont en court avec les architectes, s'il faut prévoir des toitures et de quelle manière les toitures doivent se présenter. Peut-être vaut-il mieux ne pas installer des toitures et permettre à la pluie de pénétrer dans les cages d'escalier jusqu'à un certain niveau. Ici comment les choses pourraient se présenter, les discussions sont en cours, nous aimerions connaître votre opinion aussi, faut-il prévoir deux accès des deux cotés de la rue ?

Ensuite il y a 8 à 10 ans un plan directeur a été établi, il a été mis à évaluation. Voilà les deux voies, une files chacune, une file d'arbres et nous nous disons que ces deux lignes d'arbres sont quand même assez éloignées l'une de l'autre. Il nous faut prévoir une file pour l'accès des livraisons. Il faut avoir plus de facilités à traverser la rue mais les ambulances et les sapeurs pompiers doivent également pouvoir circuler avec plus de facilités. Proposition la plus récente, peut-être faut-il là aussi prévoir la couleur bleu pour une partie du sol. Il y aura une espèce de toiture verte recouvrant les deux files de rues automobiles et une partie de la zone cyclable et piétonne également. Tout ceci aménagera d'une manière plus plaisante l'ensemble et les sapeurs pompiers et les ambulances pourront également passer.

Compte tenu du manque d'argent on a eu une autre réflexion, faisons la rue la moins onéreuse possible et consacrons plus d'argent à la place. Donc soit deux files séparées, soit deux files en parallèle sans séparation. Ou bien on pourrait aussi apposer des peintures sur le bitume, sur le sol, comme cela est souvent pratiqué à Copenhague pour séparer les files, ceci pourra se faire ultérieurement, sachant qu'actuellement la chaussée est en bon état. Différentes options de conception. On pourrait créer une espèce de zone de verdure arborée, construire deux halls permettant l'accès au métro. A droite le pont, on pourrait considérer ceci aussi comme un espace pont, un espace de passage donc. Vous voyez ici le bitume rouge et une zone au bitume noir ou bien si l'on souhaite avoir une conception plus homogène plus organique, on pourrait prévoir qu'en quittant le bitume rouge, il faut quand même qu'on saisisse qu'on reste sur une piste cyclable revêtue de granit gris et on revient ensuite à la piste en rouge. Même chose pour la voie réservée aux voitures. Donc cette zone peut être appelée tapis gris ou sont utilisés différents matériaux d'aménagement. On ne peut pas planter d'arbres dans cette zone, il suffira de construire un pont, peut-être pourra-t-on installer des stands ou des livres seront vendus aux étudiants, peut-être un *Starbucks*, et une zone arborée où les gens peuvent s'asseoir et se reposer.

J'ai fait cette liste de questions susceptibles d'intéresser et au sujet desquelles nous aimerions également connaître vos commentaires.

Wolfgang Gerlich

Je propose maintenant de procéder comme suit. J'espère que vous avez tous pu lire les questions qui vous sont posées, je propose maintenant d'essayer de faire une discussion de 15 minutes, de donner peut-être des suggestions en réponse à cette liste de question. Je trouve bien qu'une présentation se concentre sur les questions et pas forcément sur les réponses parce qu'on peut en tirer autant d'instruction, ça peut être aussi instructif que d'autres formes d'interaction. Donc ces 15 minutes à venir pourrait être consacrées à une

discussion, pas tellement à poser des questions mais à donner d'éventuelles réponses, des suggestions, ceci est un peu un changement de tactique peut être et ensuite la discussion peut se poursuivre sur Market Place, donc quelles sont les suggestions concrètes concernant ces questions.

Pourrions-nous prendre un exemple concret. Eva Cake était la première à vouloir s'exprimer.

Eva Kail

Une suggestion de nature méthodique. Un projet directeur pour l'intégration des genres dans les conceptions était de lancer un concours. J'étais membre d'un jury et pendant les réunions du jury je ne suis pas parvenue à analyser de manière systématique ce qu'étaient les différents groupes d'utilisateur sur l'endroit en question, quels étaient les riverains, quelles étaient les personnes qui juste passaient, qui utilisaient les moyens de transport en commun ? Il s'agissait d'évaluer, moyennant une matrice systématique, les solutions préférées par tel ou tel groupe et quelles étaient les solutions qui étaient au détriment de certains groupes. Peut-être ceci peut fournir une aide pour évaluer les options, les variantes, peut-être faut-il effectivement définir les groupes d'utilisateurs. Je trouve assez difficile de commenter à première vue ces questions et ce que vous avez présenté. Vous avez une variable de plus avec ces différentes options de bouches de métro. Ça rend la question plus complexe encore mais je pense que là aussi il faudrait envisager une réduction du nombre de bouches de métro aussi pour augmenter le potentiel et pour rendre plus clair l'aménagement de la place dans son ensemble. Voilà ce que je penserais moi.

Wolfgang Gerlich

D'autres indications, faisant fonction de suggestion, surtout si quelqu'un a de l'expérience, c'est d'ailleurs la demande concrète de la première question, à savoir de faire part d'expériences avec l'aménagement de places publiques, d'espaces publics à proximité d'université, en rapport avec des universités.

Jesper Dahl

Il serait peut-être plus facile de discuter au Market Place avec plus de détails, d'éventuelles options. Avez-vous envisagé une solution d'espace partagé, ou d'autres options ? J'en parlais dans ma présentation de Copenhague, lorsque nous avons envisagé une solution prévoyant une combinaison entre les espaces partagés et les espaces sûrs. Troisièmement je voudrais dire que j'ai l'impression Simon, que vous aimeriez en faire un espace cohérent et cela nécessiterait peut-être l'utilisation d'un matériau de construction unique pour l'ensemble de la place. Peut-être faudrait-il donc prévoir le Tapis Rouge à un niveau, mettant à un niveau abaissé les voitures pour permettre aux piétons de traverser les espaces en sécurité. Si vous maintenez la perspective d'une rue traditionnelle sans espaces partagés, si vous maintenez les files de voitures dans les deux directions, il est important de maintenir une plate forme, un refuge au milieu pour que les piétons puissent traverser cette rue en toute sécurité et puissent s'arrêter un instant après avoir traversé une des files dans un sens. On peut dire qu'il y a un plan très accessible, très clairement visible à l'extérieur dans l'exposition Market Place.

Véronique Michaud

J'ai une question. Sauf erreur, je crois que nous n'avons pas eu le nombre de véhicules par jour sur cet axe qui, peut-être, éclairerait le fait de choisir dans un premier temps de

maintenir deux voies de circulations dans les deux sens, tout en annonçant que probablement, le projet serait revu avec une seule voie de circulation. Cela m'a beaucoup surpris.

Et puis j'ai une autre question de méthodologie par rapport aux usages, pour prolonger la question d'Eva. S'agissant du vélo, autant le stationnement longue durée sécurisé, éventuellement souterrain, est important pour les rabattements gare - et il a un certain stationnement extrêmement important à la gare d'Amsterdam -, comment voyez-vous, le stationnement vélo en rabattement sur le métro et quelles estimations faites-vous ? Pour ma part, je le conçois moins notamment dans la partie centrale d'Amsterdam, et auprès de la clientèle des étudiants qui à mon avis utilisent le vélo comme mode de déplacement principal et non en rabattement. Le vélo est un transport à part entière, un transport de masse à Amsterdam. Alors, est ce que dans le stationnement sécurisé de longue durée tel qu'il est envisagé dans votre projet, vous traitez aussi la question des différents usages du vélo et des problèmes de stationnement des vélos des résidents, voire des étudiants habitant dans les résidences étudiantes ? C'est peut-être le cas, et je m'interroge sur ce point, sachant qu'on a beaucoup entendu lors du séminaire à Paris, nos amis d'Amsterdam évoquer le problème du stationnement du vélo en surface et de son encombrement sur l'espace public.

Wolfgang Gerlich

Quel nombre de voitures et la question des besoins en termes d'espace de stationnement de vélos de la part des riverains. Dans quelle mesure en est-il tenu compte dans le projet ? Peut-être serait-ce une question, une suggestion intéressante encore. Que pourriez-vous brièvement répondre ?

Greet Von Ham

Quelques questions de ma part. Actuellement nous comptons le nombre le nombre de vélos sur **Wesberplan**. Et ensuite nous enquêtons en même temps, le comportement des utilisateurs cyclistes lorsqu'ils transitent vers le métro donc nous ne connaissons pas encore les chiffres mais les enquêtes sont prévues.

En ce qui concerne ce qu'a dit Jasper nous en parlerons, peut-être est-il important aussi de prévoir un espace sécurisant entre les deux ou les quatre files d'une rue automobile. Pour ce qui est du stationnement des vélos en sous-sol, c'est de plus en plus apprécié étant donné que le stationnement dans la rue en surface pose souvent problème, les vélos sont volés, les vélos se perdent, sont égarés et nous essayons de combiner les espaces de stationnement pour vélo aux nouvelles stations de métro. Nous souhaitons prévoir ici aussi un stationnement souterrain pour vélos au sous-sol.

Herbert Bork

Si une fée me demandait ce que je veux avoir, je veux avoir cet espace en gris entouré des deux côtés par le Tapis Rouge. Vous voyez ici que nous aurons les deux files, ce qui est du à la vague verte prévue, mais nous faisons des analyses du trafic automobile dans la ville. Quatre modèles différents ont été retenus pour l'étude, pour l'analyse. Il semblerait qu'en cet endroit il y a des congestions importantes et une solution consiste à réorienter les flux dans cette directions ou bien d'enlever le trafic automobile dans cette zone, ce qui permet d'établir un raccordement et de dégager de toute circulation automobile ces deux rues marchandes jusqu'à cette place et cette rue commerçante principale pourrait alors être reliée à d'autres places. Si l'on fait ceci la circulation automobile s'oriente vers **Wesbersrate** et là il faudrait maintenir les deux files dans chaque direction, nous avons là aussi des problèmes financiers. Ce que j'aimerais faire moi, c'est tout marquer en rouge et là aussi c'est la solution prévoyant

le maintien de deux voies dans chaque direction mais ce que nous analysons aussi c'est l'éventualité d'un tunnel vers le nord. Coupée ici et coupée ici, la circulation automobile est davantage orientée dans cette direction. Je pense que ceci est difficile à réaliser en termes de stratégie politique et les fonctionnaires publics doivent également se familiariser avec cette idée. Mais si on procédait ainsi on pourrait rendre la zone que je viens d'illustrer dégagée de la circulation automobile mais donc si le Père Noël vient s'adresser à moi j'aimerais avoir le sol gris dans cette zone.

Je ne sais pas si j'ai bien répondu à votre question mais c'est le rêve que j'ai en mon fort intérieur en tout cas. Mais cela dépend bien sûr de la définition pour le trafic, on peut faire certaines choses et ne pas réaliser d'autres objectifs mais dans **Fessesrate** il y a beaucoup de bitume et je pense qu'il faut prévoir davantage d'espace pour les piétons.

Wolfgang Gerlich

On parlait donc de souhaits adressés au Père Noël et on nous demandait bien sûr de donner des suggestions. Je répète encore une fois, si vous avez les expériences en matière méthodique et de conception concernant l'espace public autour de l'université ou d'autres établissements d'éducation et de formation, on vous demande vos suggestions concernant les méthodes et la conception. Une des questions était de savoir où les points de rencontre devraient-ils se trouver s'il vous plaît.

Bruno Gouyette

Un témoignage sur la situation parisienne et française. En France il y a une grande autonomie des universités par rapport au monde des villes. En outre, la capacité des universités à se penser comme des acteurs urbains est récente et accélérée par une loi datant de 2007 (Loi Liberté et Responsabilités des Universités). En amont de cette législation, nous avons organisé à Paris l'implantation de l'université Paris 7 Denis Diderot dans le nouveau quartier de la Bibliothèque Nationale de France, à partir de la rénovation de plusieurs immeubles industriels et la construction de nouveaux immeubles. Pour des raisons économiques l'université n'a pas vraiment créé les espaces de convivialité d'espaces publics et permis la présence de commerce ou de services privés à l'attention des étudiants, au sein de l'université ou en façade de ses immeubles. Et donc c'est plutôt dans l'espace public urbain que ça se fait, et principalement dans le cas qui nous intéresse, autour d'une grande promenade verte et d'un jardin public. La promenade est entre deux bâtiments universitaires donc directement ouverte sur l'espace des étudiants. Le jardin est au centre du quartier et à mi-chemin entre le pôle de transports (métro et RER -réseau express régional). Il est entouré par un quartier d'habitations, des immeubles de bureaux et l'université. Tout cet espace comprend également des rues de desserte, mais avec peu de voitures, est un « espace de rencontres » utilisé par les étudiants en semaine, du printemps à l'automne.

Une deuxième observation concernant la rénovation d'un complexe universitaire, Jussieu, un peu plus dans le centre. L'université Paris 7 avait fait, dans les années 1990, une enquête très intéressante auprès de plusieurs centaines d'étudiants, sur leurs pratiques en matière d'utilisation de l'espace, dans et autour du complexe universitaire (un « campus » très fermé sur lui-même) mais entouré par une placette et quelques rues parisiennes, tout cela à proximité immédiate du « quartier latin ». L'enquête avait été organisée par deux enseignants en sciences sociales et confiées à des étudiants pour sa réalisation. Je pense que cette méthode de connaissance des usages et des pratiques, en associant les étudiants et les enseignants-chercheurs à la réalisation de l'enquête, est très importante.

Jesper Dahl

Nous avons eu un concours récemment pour la partie nord de Copenhague et là il s'agissait de former un nouveau campus avec des immeubles pour les enseignants, des deux cotés de la rue. Et le projet qui a finalement gagné ce concours a été le projet qui prévoyait un lien souterrain pour les deux parties du campus et ceci a été choisit tout d'abord parce que l'université pouvait offrir de bonnes offres, et ceci nous semblait comme une solution très simple, une bonne solution pour créer ce lien entre les deux universités, entre les établissements de l'université. Mais ceci a dû être résolu en coopération avec l'université et l'administration municipale et bien sur l'université ne veut pas dépenser de l'argent pour les infrastructures, ils veulent dépenser leur argent pour les nouveaux logements pour les enseignants plutôt. Alors donc ici il s'agissait d'un projet qui prévoyait un grand tout, peut-être qu'il ne sera pas réalisé du tout finalement. Au début c'était un tunnel très large qui était prévu mais en fin de compte peut-être que le tunnel sera très restreint. Peut-être la solution n'est pas bonne si ce tunnel n'est pas assez large alors on verra.

Jean-Pierre Charbonneau

J'ai l'impression qu'il y a deux possibilités de projet. Soit c'est un projet urbain, dans lequel on travaille l'espace public et puis on travaille les programmes des bâtiments, y compris en rajoutant éventuellement des activités, commerciales ou de loisir. Dans ce cas le projet est à plusieurs dimensions. Il est souterrain, il est à niveau et puis il est aussi dans les bâtiments. Et ça devient un projet très complexe et je trouverais intéressant, si l'on a envie que cet endroit devienne un endroit très important de la ville, que le niveau du métro soit un niveau très actif. Cela peut être du à des raisons urbaines, ou d'équilibre entre quartiers, ou parce qu'on voudrait intensifier l'activité dans ce quartier d'Amsterdam. Considérant que cet endroit doit se développer beaucoup, il me semble que dans ce cas je travaillerai à la fois en dessous, à niveau et dans les bâtiments autour, de manière assez intense pour en faire un centre très important, très actif, un des centres d'Amsterdam. C'est une première possibilité. Ou alors on veut travailler avec les activités qui existent et dans ce cas on reste au niveau de la rue. L'impact du métro est simplement un accès depuis la ligne en dessous ; on a ensuite des usages à niveau, à l'air libre.

Donc il y a déjà ces deux entrées.

Deuxième chose, en considérant l'espace public et en faisant référence à ce qui a été dit à Vienne hier, on nous a montré comment, en faisant des analyses de pratiques, on pouvait mettre un lieu au sein d'un réseau d'usages. Des cartes ont été faites qui ont montré comment les usages des piétons, des vélos se faisaient et tout à coup on commence à avoir une connaissance du site plus fine, plus précise, qui montre mieux comment il fonctionne. Sur ce site là il y a plusieurs types de fonctions : celles qui lui donnent plus d'intensité, plus de vitalité et ce sont pour moi des fonctions positives, et celles qui plutôt la diminue et de fait sont des fonctions négatives, ce qui ne veut pas dire qu'il faut les retirer. Je donne un exemple : l'arrivée du métro est une fonction positive. Elle va amener de l'activité, donc valorisons la, valorisons le métro, rendons le lien, l'accès au métro très confortable. Tout ce qui va y participer va rendre le lieu plus actif donc plus agréable. Les voitures qui passent au milieu vont d'un endroit à un autre d'Amsterdam et n'apportent rien au quartier. Donc diminuons au maximum leur présence, d'ailleurs sans les supprimer complètement si on ne peut pas, rendons-les marginales. Du coup je ne marquerais pas un terre-plein central contrairement à mon ami Jasper, je le supprimerais. Je ne marquerais pas forcément des arbres qui renforcent le coté linéaire mais je mettrais plutôt des arbres qui donnent au lieu la possibilité d'usages correspondant aux fonctions principales du lieu : à la fois les passages piétons, les passages vélos, l'activité des commerces en rez-de-chaussée ou des équipements publics ou des résidents, des activités locales...C'est-à-dire que cet espace ne doit pas être seulement un lieu de passage mais peut être un espace de repos, de

discussion et du coup, et je ferai référence à la grande rue du centre de Vienne où vous avez mis des bancs en carré avec un arbre au milieu, les gens peuvent s'asseoir autour, on permet une vie autour des bancs, des arbres. Ce n'est pas d'un projet dont je parle là, mais de ce que le lieu peut devenir si on le traite comme une place. En permettant malgré tout le passage des voitures mais de manière complètement secondaire, il peut devenir un lieu sur lequel les gens s'arrêtent, les gens discutent, un lieu. Après on pourra toujours ajouter le stationnement, les vélos, toutes ces choses là...J'ajouterais aussi le lien avec les canaux car même s'ils sont situés en dehors du site, ils sont une valeur de cet espace, que ce soit le canal au sud ou au nord. Donc tout ce qui va attirer des qualités vers l'espace, tout ce qui va faire de cet espace un lieu à la fois de passage et un lieu de station, tout ça va donner plus d'intensité, de qualité aux usages et d'intensité à la vie locale. C'est comme ça que je le prendrai. Et je ne parle pas encore de projet mais de sens, d'ambition, de contenu.

Pour en terminer, il faut bien sûr des concours. Mais avant un concours, il faut travailler sur un site, le connaître, défricher un peu tout ce dont je viens de parler, essayer de voir comment on diminue au maximum les voitures, est-ce qu'on veut que ce soit simplement un endroit de passage, ou qu'il y ait une vie locale ? Et puis on fait de la concertation pour avoir faire remonter les attentes, les envies, l'histoire, la perception, les valeurs... avant de faire un concours. Parce qu'un concours ne va pas nous dire le nombre de voiries qui doivent passer dans cet endroit, il ne va pas nous dire s'il faut une place ou s'il faut une rue. Je pense que c'est de votre responsabilité de faire les études, de mener les réflexions qui vont vous permettre de prendre une décision. Le concours ensuite donnera une forme et décrira précisément comment toutes ces fonctions sont liées les unes pas rapport aux autres.

Je voudrais revenir très rapidement sur les axes de question que nous nous posions au début de ce deux séminaires, non pas pour rabâcher ou reprendre des textes que vous avez déjà eu, mais pour reprendre un certain nombre de points que je considère qu'on pourrait approfondir sur les deux heures qui nous restent. Parce que, soit il n'ont pas été suffisamment abordés, soit parce que je pense qu'il y a encore des choses à dire là-dessus. Alors, sur le premier point qui est les stratégies de partage entre les différents modes de déplacement, je voudrais faire une référence à **Ulrich Beck** qui parle de la polygamie des lieux. Et on a bien senti cette polygamie des lieux, c'est-à-dire cette espèce d'imbrication à la fois des fonctions, des personnes, d'usagers et des techniques. Et je trouve que c'est un terme qui est assez adapté à l'observation qu'on a fait de ces lieux. Néanmoins, je trouve qu'il y a un sujet qu'on a abordé tout au long, mais qu'on n'a pas complètement ficelé et c'est celui des échelles. Des échelles de l'espace, échelles spatiales, mais aussi les échelles temporelles. On l'a évoqué à différentes reprises, mais je trouve qu'il y a peut-être des questions qui continuent à se poser et que j'aimerais bien qu'on y réponde. Entre ce que certains ont appelé les espaces qui doivent être petits pour aborder cette polygamie, la polygamie des lieux visiblement dont on a évoqué, se fait dans les espaces relativement intimes, ce qui est assez logique. Et puis le fait qu'on ne peut pas prendre certains de ces sujets autrement qu'à l'échelle de la métropole, voire de la mégapole, en tout cas d'un grande territoire. Et là, je pense qu'il y a encore un certain nombre des choses à dire. De même que dans les échelles de temps, on a un peu évoqué la notion de jour et de nuit, d'été et d'hiver, mais on n'est pas allé très loin et là, il y a sûrement des choses à dire, vous avez sûrement des réflexions sur le sujet, qui ont été uniquement effleurés et qu'on pourrait un peu approfondir. Puisqu'on parle de stratégie de partage, on a parlé aussi de modèle, de gestion entre le global et le local. On a bien vu qu'il y avait des stratégies différentes entre le bottom-up et le top-down, mais on a bien aussi identifié un certain nombre de complexités. Tout d'abord, la logique de l'espace public, qui est une logique de sécurité, de confort, de qualité, de partage, ensuite, la logique de la mobilité, qui est une logique des vitesses, vitesses différentes mais quand même, donc de quelque chose de plus agressif, en tout cas, de plus logiquement risqué ; et puis la notion de gouvernance qui est censée trouver un équilibre entre les deux. Et là, je trouve que le seul terme que j'ai trouvé qui relie ces trois

points est le terme de qualité. Qualité de vie, qualité de transport, qualité du management. Et je me suis posé la question de savoir si cette qualité était vraiment identifiée comme un levier qui réunissait ces trois entités : gouvernance, mobilité, espace. Ou bien, si c'est quelque chose que j'ai inventé comme cela. Et si cette notion de qualité n'était pas un lien qu'on pouvait trouver entre je dirais presque un lien de langage ou de communication entre les techniciens que vous êtes et que nous sommes tous autour de la table, et les usagers au sens large du terme. Est-ce que c'est pas le seul point de rencontre ?

Le deuxième point qu'on avait abordé c'est les projets innovants en termes de marche, d'accueil de piéton ou en tout cas du point de vue du piéton. Et là, je suis assez frappé par le fait qu'on a relativement peu parlé du piéton pendant ces 4 journées. Alors, je ne dirais pas pas du tout, mais au départ c'était quand même un sujet central ou l'un des sujets centraux. Et là, je voudrais faire référence, puisque j'ai parlé un peu des références un peu métaphoriques avec les lieux polygames précédemment, je voudrais parler de ce que François Ascher, un de nos collègues français, appelait la société hypertexte. Vous savez tous ce que c'est que l'hypertexte, on passe d'une notion, d'un concept à l'autre dans le texte et cela nous amène sur des liens etc. Et on a bien senti dans l'explication que vous nous avez donnée de la conception des espaces, qu'on était vraiment dans ce que Ascher appelle une société hypertexte. C'est-à-dire qu'on passe tout d'un coup d'un usage à une mobilité, d'une mobilité à un lieu, d'un lieu à un mode de gouvernance. Et cette notion de société hypertexte, donne une idée de à quel point le thème de notre séminaire est tout à fait dans le centre des problématiques contemporaines de la ville et deuxièmement, à quel point c'est complexe. Parce qu'au fond, on est habitué à traiter des sujets d'une complexité folle quand on travaille sur la ville ou sur l'architecture, et on n'a pas pris l'habitude de traiter l'espace public comme quelque chose de si complexe. Et cette notion d'hypertexte donne une échelle à la complexité et je pense qu'il y a des choses peut-être à approfondir sur ce plan-là. Comment vous mettez en rapport culture (c'est-à-dire culture locale, site, etc.), usage (usage mobil, usage sédentaire), les vitesses et les usagers que vous nous avez bien décrit : les femmes, les enfants, les personnes âgées, les handicapés... et on voit que, rien qu'avec les mots que j'ai mis ensemble là, cette société hypertexte devient d'une complexité folle et que c'est vraiment dans l'espace public, beaucoup plus qu'ailleurs, cette complexité voit le jour. Et je reprends de nouveau ce que je disais tout à l'heure ce que vous avez tous dit que vous travailliez sur la cité des petites distances. Et donc il n'y a-t-il pas là une contradiction ou en tout cas une controverse à approfondir entre cette notion de cité des petites distances et cet univers métropolitain dans lequel vous travaillez par ailleurs. Ma question est comment on fait ? Comment on relie ces espaces ? Vous avez parlé beaucoup de ces espaces des petites distances, mais on n'a pas très bien compris comment ils se relient entre eux dans une stratégie plus globale. Comment ils se reliaient, comment ils se mélangeaient ? Est-ce qu'il y a de la superposition d'espaces, ou au contraire il y a du lien entre des espaces ? Est-ce qu'il y a des interfaces ? C'est un terme qui est beaucoup passé, la notion d'interface. Mais on n'a pas très bien compris, si ces interfaces étaient en devenir ? Est-ce qu'on ne sait pas comment le faire ou est-ce qu'on a des idées là-dessus ?

Et puis ensuite le troisième sujet qu'on a abordé et que lui, on l'a largement abordé donc je vais passer plus rapidement, c'est celui de la régulation et du management et de la gouvernance d'une façon plus générale. Et là, de nouveau je vais me référer à un auteur italien cette fois qui s'appelle Hwigi **Magnaghi** et qui a écrit le livre que vous connaissez tous *Il progetto locale*, le projet local, et dans lequel il dit que l'avenir est dans la globalisation par le bas. C'est quelque chose qui caractérise bien les explications que vous avez donné, en nous disant qu'on est obligé de globaliser ces questions-là. À la fois, parce qu'on est dans un monde de globalisation mais aussi du fait de la concurrence, de la compétitivité entre les villes, mais aussi du fait qu'on doit prendre les projets à une échelle importante. Et donc là, cette globalisation par le bas, dont nous avons observé à Vienne une démonstration très intéressante hier, elle pose un certain nombre des questions en termes de quels sont les

leviers de l'innovation ? Comment on innove, c'est-à-dire comment on communique, comment on forme ? On fait la formation à la fois des professionnels, à la fois des cadres municipaux, à la fois des habitants. Et puis, comment le projet lui-même est un lieu de formation ? Ce sont des projets formations que vous faites, des projets éducatifs, si je peux dire. Et cela, bien sûr, vous en avez parlé, mais on n'est pas allé au fond. Alors, bien évidemment, je pose beaucoup de questions, je sais qu'on ne va pas répondre à tout cela... Alors voilà, quels outils ? Et puis, juste en conclusion aussi. Puisqu'on parle de ces outils de formation, c'est quels sont les langages communs qu'on utilise pour cela, et à la fois en termes de représentation des projets ? On ne peut pas présenter vos projets sur les plans AutoCad j'imagine. Alors, quels outils de représentation, mais aussi quels langages de communication ? Et là, je fais une hypothèse qui m'est chère, ce que la notion d'ambiance est un langage ou peut-être un métalangage, un langage un peu au-dessus de langage courant, mais un langage qui réunit les techniciens et les usagers. Tout le monde parle finalement de l'ambiance volontiers, à la fois les techniciens en termes de mesure (mesurer le bruit, mesurer la lumière) mais à la fois, les habitants parlent aussi du bruit, de la lumière à leur façon, d'une façon plus sensible. Et donc est-ce que cette notion de l'ambiance ne constitue pas une sorte de langage commun.

Wolfgang Gerlich

Je pense que c'est une excellente synthèse de tout ce qu'on a entendu parler. Je proposerais de faire un approfondissement dans une des questions qui pourrait faire la base d'une discussion, et un peu à la légère, je dirais.

Quel type de projets quel type d'initiatives pour les déplacements à pied faut-il à une société hypertexte ? Cela contient beaucoup de notions, mais commençons par là et en partant de là, j'ai la tâche de veiller à ce que les autres questions et aspects, comme la communication, la gouvernance, la question local-globale, nous repassent souvent à l'esprit, que nous essayons toujours de nous en occuper. Mais commençons d'abord à nous rappeler qu'initialement, on parlait des déplacements à pied. On en a parlé, mais peut-être pas au premier plan. Qu'est-ce qu'il serait à votre avis important comme projet ou comme initiative au profit du déplacement à pied si on se rend compte comment évoluent les sociétés urbaines et les espaces urbains. Lesquels des projets que vous avez vu, quelles des idées vous paraissent importantes à retenir dans cet ordre d'idée, spécialement. Et quelles idées additionnelles pourriez-vous avancer ? Si quelqu'un vous pose spontanément la question : vous connaissez la ville, dites moi que faut-il de plus pour encourager les déplacements à pied dans une ville ? Que répondriez-vous ?

Un participant

On hérite des villes qui étaient pendant des décennies façonnées par la voiture. Et finalement, s'il y a un point commun que moi, j'ai vu dans tout les projets c'est comment maîtriser la place de la voiture. C'est un paradoxe parce qu'on parle du piéton, on parle de la marche, mais l'enjeu est bien de lui libérer un espace pour qu'il puisse s'exprimer. Et cet espace il a été pendant des décennies dévolu à la voiture et l'exercice auquel vous êtes tous confrontés, dans les configurations très diverses qui nous ont été présentées, c'est comment maîtriser la voiture. Et l'exercice est difficile parce qu'en fait cette voiture, elle est rentrée dans les gènes de notre quotidien, elle est rentrée dans les gènes de la ville, et on voit que les stratégies sont très différentes. Il s'agit rarement de l'éliminer, parce que sans doute elle trop prégnante dans nos modes d'organisation urbains, mais en même temps on essaie soit de déporter les flux, soit de déporter les stocks, c'est-à-dire les parkings mais on l'a vu sur quasiment tous les exercices, c'est essayer de les maîtriser. Cela peut-être aussi une question de vitesse, de ralentissement de la voiture par rapport aux autres modes. Les

solutions peuvent être des mises en souterrain, les solutions peuvent être de mettre la voiture ailleurs... Mais dans tous les cas, on voit bien que c'est un point commun qui agite tout ces projets et que l'on ne théorise peut-être pas suffisamment. Et finalement la question, on pourrait aussi la formuler différemment. Est-ce que c'est uniquement à l'urbanisme de gérer cette problématique ? Parce que finalement c'est le point de vue que vous avez, mais moi je suis par exemple assez fasciné de ce qui se passe depuis quelques années au Japon. Au Japon, vous le savez, quand vous avez une maison ou un appartement et que vous voulez avoir une voiture, vous êtes obligés d'avoir un parking. Et donc en fait pour proposer des habitations moins chères, que-ce que font les promoteurs immobiliers est qu'en même temps qu'ils vendent leur bien immobilier ils vont vendre un abonnement au car sharing ou au car pooling, etc, donc à des formes de partage de la voiture. Ce qui est assez intéressant parce que du coup cela résout en partie le problème de l'espace puisque si on va partager la voiture, cela fera moins de voiture, donc on va quand même libérer l'espace. Alors après il va falloir gérer une autre chose, la combinaison de cette voiture avec le système de mobilité. Mais mon propos n'est pas là. Mon propos est de dire : est-ce qu'il revient à l'urbanisme de gérer seul ce type de problème ? Est-ce qu'on ne peut pas attendre d'autres solutions ailleurs que dans l'urbanisme ? Et puis on sait bien que du côté du numérique, aussi, il y a toute une série de solutions, en tout cas pour tout ce qui relève de la voiture au partage, qui peuvent être mobilisées.

Wolfgang Gerlich

La pensée de base de nouveaux alliages entre différents acteurs dans une ville est la vie urbaine... On parlait bien sûr de la marche à pied, mais en fin de compte il s'agit de conquérir plus d'espace pour les déplacements piétons. Et ce que vous venez de dire, peut constituer une approche fondamentale pour récupérer plus d'espace et pour disposer de davantage l'espace au profit des piétons. Mais l'idée fondamentale est d'établir une alliance. Si par exemple, des promoteurs coopèrent avec des opérateurs de *car sharing* et des urbanistes, que tout ceci soit régi par des procédures d'appels d'offres spécifiques, c'est intéressant comme idée.

Je voudrais vous renvoyer encore à un autre aspect auquel a fait allusion Jean-Jacques et en détenir une question additionnelle. La question de jour et de nuit et des saisons. Et il faut d'abord avoir de l'espace, il faut conquérir l'espace. Quand on a l'espace où quand on l'a reconquis, il faut se demander si on en a besoin dans un même volume, dans une même qualité, dans un même niveau jour et nuit et au fil des saisons. J'avais l'impression que pour certains projets, un des thèmes serait intéressant à savoir de s'interroger si les besoins en espaces sont différents du matin au soir. Par exemple, nos voies carrossables ne sont pas utilisées toute la journée comme les voies carrossables. Et je voudrais savoir si à votre avis, ce facteur temps n'est pas aussi un facteur qui entre en jeu pour ce qui est la conquête d'espaces pour les activités piétonnes. Si ce facteur temps est à votre avis encore une autre option... Et dans le cas affirmatif, quel projet innovateur, quelle stratégie innovatrice pourrait être d'une grande utilité ? Peut-être connaissez-vous des idées, des réflexions ayant trait à ce que je viens de dire ?

Eva Kail

A Paris, j'ai été fascinée de voir que la fermeture de certaines places les week-ends fonctionne et est pratiquée en de nombreux endroits de la ville. Je crois que les stratégies de la prise en compte des genres intervient sans cesse. À savoir qu'il est positif tout d'abord de visualiser les besoins des piétons, de comprendre qu'au niveau technique de la conception

des flux de transport, il faut se doter des mêmes instruments au profit aussi de la circulation piétonne, qu'il faut donc améliorer l'instrumentaire technique. Mais ce genre de fermetures, par exemple d'espaces ou de places est d'une grande importance pour rehausser l'atmosphère et le potentiel asphérique des certains endroits. Cela prouve que cela vaut la peine d'essayer d'éliminer la circulation automobile en certains moments, en certaines phases. Et là, les médias ont un rôle important à jouer. Les décideurs politiques doivent se faire assister, appuyer par le publique et, disons qu'il y a aussi des impulsions positives découlant de l'urbanisme. Il ne suffit pas de dire à quel point la circulation automobile est nocive à la vie quotidienne. Il faut transporter davantage de contenus positifs et faire part de plus de qualités positives. Nous ouvrons ainsi un aspect secondaire ou un autre aspect. La langue, la manière dont les choses sont présentées. Souvent, on crée des images, on génère des images dans son esprit, dans sa tête, qui appuient l'estime qu'on porte à certains facteurs. A quel point est-il nécessaire de se déplacer à pied ? A Quel point est-il important de formuler la nécessité ou l'utilité de marcher à pied pour que l'estime portée aux déplacements à pied aux zones urbaines soit réellement transportée par les médias et puisse s'implanter dans l'esprit des citadins.

Wolfgang Gerlich

Avez-vous pu recueillir des expériences positives, des histoires à succès moyennant lesquelles on peut prouver que les activités des piétons ne sont pas les résidus de toutes les autres activités, mais que c'est bien une activité à prendre en compte et dont l'importance mérite à être soulignée. Pourriez vous nous dire que vous êtes parvenus dans l'une ou l'autre des villes à mieux formuler les besoins en matière de déplacements à pied.

Antoine Fleury

L'opération *Paris respire* qui est mise en place et qui a été expérimentée depuis la fin des années 90, qui a commencé par quelques secteurs, qui était une expérimentation progressive et qui aujourd'hui concerne 16 ou 17 secteurs dont une dizaine dans les quartiers résidentiels et quelques uns dans les bois autour de Paris. Elle est assez souple, elle concerne surtout les dimanches, dans certains quartiers toute l'année, et dans d'autres quartiers qui fonctionnent en fonction des saisons. Donc on va fermer un certain nombre des rues le printemps et l'été, et d'autres rues toute l'année les week-ends. Cela concerne aussi des berges de la Seine qui sont fermés certains week-ends et tout le mois d'août avec l'opération *Paris Plage* où en plus de la fermeture aux voitures on ajoute des aménagements éphémères, de l'animation à destination du public. Et pour dire que cette opération sur laquelle la ville communique assez peu, est un vrai succès, parce qu'elle est plébiscitée par les maires d'arrondissement qui connaissent bien le terrain et qu'ils ont aujourd'hui tendance à demander l'extension spatiale des périmètres, de l'étendre dans les quartiers adjacents par rapport à ceux qui sont déjà concernés. Donc en ce moment il y a énormément de demandes qui sont étudiées par la ville de Paris pour créer des nouveaux périmètres et aussi pour étendre temporellement les fermetures limitées jadis aux dimanches car cela posait moins de problèmes puisqu'il y a moins de circulation le dimanche dans ces quartiers. Il y a de plus en plus des maires qui demandent la fermeture le samedi aussi, donc les journées où les gens font beaucoup leurs achats, donc pour favoriser l'animation des rues commerçantes. Et voilà, toutes ces demandes sont actuellement à l'étude et en fait c'est une opération qui coûte un peu d'argent et qui demande des moyens humains pour installer les dispositifs de fermeture, mais qui finalement, comparée à d'autres aménagements, est assez peu coûteuse. Donc, à mon avis c'est une expérience assez intéressante à souligner... Si la ville de Paris a des informations supplémentaires...

Bruno Gouyette

Merci Antoine. Justement, nous avons demandé à Antoine Fleury de collecter un ensemble d'informations. Comme il a dit, la ville communique assez peu sur ce dispositif en dehors des endroits où cela se passe et on n'a pas vraiment écrit quelque chose comme success story à propos de ce genre d'opération. Ce qu'il n'a pas dit, mais il a fait une note que nous pouvons mettre à disposition, notamment de la ville de Vienne qui l'avait souhaité, mais des autres villes évidemment... c'est que quand cela n'a pas marché qu'il n'y avait pas forcément le public et les usages derrière, certaines mairies ont dit, on abandonne tel périmètre et on va essayer un autre périmètre. C'est aussi quelque chose qui était intéressant quand on a des pouvoirs de police qui sont différents de ceux de la ville. La police est quand même requise pour nous aider à porter cela. De pouvoir lui dire qu'on est sur des systèmes temporaires c'est une manière de faire avancer le système de police sur l'idée que la place n'est plus uniquement dédiée aux flux automobiles, mais qu'il y a des interruptions temporaires. Comme Antoine l'a dit, c'est vrai que cela a démarré d'abord les dimanches parce qu'en termes de temporalité les flux automobiles dégringolent véritablement dans la ville et en tout cas à Paris, le dimanche. Donc voilà, ce travail d'Antoine est à disposition de Vienne et de toutes les villes qui le souhaiteraient.

Jesper Dahl

Lundi de la semaine prochaine, nous allons, j'espère pouvoir faire adopter une nouvelle stratégie pour des piétons à Copenhague et l'objectif consiste à augmenter les déplacements piétons de 20% dans les 4 ou 5 années à venir. Aujourd'hui, le partage modal indique qu'il y a 25% de déplacements piétons. Donc ceci devrait selon nos objectifs passer à près de 30%. Le partage modal idéal que nous recherchons c'est qu'il y a un tiers de circulation automobile et le reste serait partagé par les vélos et les piétons ainsi que les transports en commun. Nous nous concentrons sur 4 éléments. Tout d'abord, les voies marchandes, les rues marchandes, on en a parlé à Paris déjà. Ensuite les carrefours, à augmenter la qualité de l'espace public en augmentant la qualité au profit des piétons dans les grands carrefours. Ensuite nous nous concentrons sur la création d'itinéraires piétons dans la ville en particulier nous aimerions avoir plus d'espaces verts. Lors qu'on interroge le public sur ce qui pourrait inciter les personnes à se déplacer davantage à pied, une des réponses est qu'il faudrait plus de verdure dans la ville. Et ensuite, le dernier volet, il s'agit d'instaurer la culture de la marche à pied dans la ville, d'en parler et de trouver des définitions spécifiques pour la marche à pied. J'espère bien que la semaine prochaine ce principe sera adopté dans notre ville. Ensuite, il s'agira bien sûr de réaliser un certain nombre des projets y afférents dont certains ont déjà été présentés la dernière fois. Est-ce possible que ce concept soit mis à la disposition de tous, parce que je pourrais bien imaginer que des images et des expressions linguistiques auront une utilité, même s'il sont en danois. On pourrait servir aussi d'inspiration pour faire de ces conceptions également un thème. Donc je considère que vous avez fait ainsi un signe affirmatif de vos têtes, merci.

Nous aurons une audition publique sur la stratégie relative aux activités piétonnes. J'ai quelques exemplaires de ce texte qui n'est qu'en danois. Je pourrais le diffuser par la voie électronique bien sûr. Il faudra attendre une traduction vers l'anglais pour la diffuser et pour que vous en ayez plus d'utilité, mais ceci ne se fera qu'après le processus de la consultation.

Permettez-moi d'ajouter une chose encore concernant les images. Je pense qu'une bonne image de ce que nous voulons réaliser est importante, mais comment générer ces images ? Nous savons tous que des beaux dessins d'architecture, ou les photos manipulées dont nous nous servons pour bien passer le message c'est une chose. Parfois cela fonctionne,

parfois cela ne fonctionne pas. On a parlé du cas de Lyon et certaines des images ont l'air d'illustration que nous aimerions avoir en présentant un projet. Alors que c'était la vie réelle. Peut être est-il important de voir des exemples d'ailleurs pour savoir ce qu'on peut faire chez soi. Il faut que les citoyens puissent également s'insérer dans ces images eux-mêmes, s'y voir, s'y retrouver. L'image stimule l'imagination et il faut qu'on se retrouve soi-même dans les images, dans les créations imagées pour voir qu'on a une place dans cette vie urbaine. Voilà ce que nous nous efforçons de faire dans notre stratégie pour les piétons. Et c'est, comme Eva a dit tout à l'heure, souvent nous nous limitons à discuter comment se défaire de la circulation automobile, comment réduire la circulation automobile, alors que ceci n'est pas une tâche en soi. Il faut la réduire, mais pour faire quelque chose de meilleure, il faut tout d'abord savoir ce qu'on veut faire à la place. Et ensuite on peut réfléchir à la réduction de la circulation automobile. Et il faut que tout le monde voit ce que nous proposons à la place de la circulation automobile, pour qu'on accepte que nous allons réduire celle-ci. C'était un point dans nos entretiens. Il faut tout d'abord souligner les potentiels et pas seulement parler des déficits. Il faut montrer quels sont les potentiels, les options, les possibilités. Tout ceci doit être compris, doit être clairement exprimé.

Catherine Foret

Plusieurs fois au cours de ces deux jours, et encore dans ce qui vient d'être dit, j'ai été intéressée par nos débats autour de l'idée qu'augmenter la marche à pied dans la ville, c'est d'abord une affaire culturelle, de travail sur les cultures, aussi bien sur les cultures professionnelles que sur les cultures citadines. Et à ce sujet, j'ai retenu au moins trois pistes qui me semblaient vraiment riches. D'une part, ce que nous a présenté Daniel à Lausanne autour du *Pédibus*. Comment cette expérience d'accompagnement des enfants à l'école a été élargie à l'échelle d'une ville qui s'est vraiment organisée pour l'inciter et pour la piloter, de telle sorte qu'elle touche aujourd'hui 50% des écoliers. On peut penser qu'en agissant ainsi au niveau des enfants, on agit vraiment sur les changements de comportement. C'est une action simple, peu coûteuse, qui implique différentes générations, et que je trouve pour cela très passionnante. Un autre point, qui a été peu développé, a été évoqué à propos de Lyon, lorsque Jean-Marc Valentin a parlé du « code de la rue » mis en place au niveau national en France : je trouve que l'on devrait creuser la réflexion sur ce sujet. De même que le code de la route nous permet à tous d'intégrer des manières d'être, de se comporter, pourquoi ne pas enrichir ce code de la rue, le travailler avec toute la population, de telle sorte que cela ne reste pas seulement quelque chose de réglementaire, mais devienne une démarche éducative ? Et troisième point, pour faire écho à ce qui vient d'être dit à propos de Copenhague, je pense vraiment, pour avoir vécu ce qui s'est passé sur Lyon en deux décennies, qu'une des manières de sensibiliser la population est tout simplement de mettre à disposition de plus en plus d'espaces publics « de séjour ». Comme on l'a vu à Vienne, on crée du désir avec l'aménagement d'espaces publics de qualité. Plus on offre d'espaces de ce type, plus ils sont investis. Je crois que le succès des berges du Rhône à Lyon est aussi lié aux 15 ans de travaux précédents, qui ont permis, à travers l'aménagement de nombreux espaces, petits et grands, dans toute l'agglomération, de créer un autre rapport à la ville, une autre culture de l'espace public. De même, quand Vélov' est arrivé, cela a marché tout de suite parce qu'un énorme travail avait déjà été réalisé, qui avait donné à voir et à pratiquer autrement la ville. Un travail urbanistique, mais aussi, en grande partie, culturel.

Herbert Bork

Beaucoup de choses ont été déjà dites mais ce à quoi je tiens, moi, est que nous faisons des projets pour les hommes et les femmes. Il est important de travailler pour des hommes et des femmes et il ne faut pas avoir peur d'intégrer les citoyens et les citoyennes. J'ai

l'impression que la population est souvent bien plus loin que les décideurs politiques ou les élus et les concepteurs techniques. Et cela ne fonctionne que si nous, en tant que concepteurs pouvons beaucoup réfléchir sur le fonctionnement. Mais si nous ne cherchons pas de l'apport de la population, cela ne va pas fonctionner. Et ces images que nous sommes susceptibles de créer, l'idée par exemple du blocage temporaire d'une rue en offrant des présentations visuelles, sont un des instruments de réussite. Ce qui est important aussi en fin de compte, que si on l'implique les citoyens, les décideurs politiques, les responsables politiques doivent, eux aussi, doivent appuyer les projets, doivent les défendre, et pas laisser pour compte la population une fois qu'un groupe d'intérêt se manifeste d'une manière opposée. Ceux qui gueulent le plus fort ne sont pas toujours la majorité. Cela, il faut toujours en avoir conscience lors de la conception tout comme lors de la conception de la perception de la responsabilité.

François Bregnac

Comment on passe de la figure de la voiture, qui était la modernité, le modernisme des années 60, à cette autre figure qui est le piéton ou le marcheur ? C'est fondamentalement culturel. Alors je pense que les démarches qu'on a, en France en tout cas, par la planification, atteignent leurs limites. Et on est sur le concept de l'intermodalité, c'est-à-dire comment gérer tous les modes, aussi bien la voiture que le transport en commun, la marche, le vélo etc. On est sur cette idée de la pluralité des choix. Et ce qui me frappe dans les exemples de Vienne, de Copenhague ou d'Amsterdam c'est l'affirmation d'un choix. Le choix du vélo ou le choix de la marche. Où prendre en compte les besoins des habitants ? Donc on part à l'inverse de la planification par le haut vers le bas. On part plutôt de l'expression des gens pour faire remonter l'expression d'une autre figure qui est celle de la marche ou du piéton. Moi, j'apprends énormément, parce que je pense qu'effectivement la planification a une marge de manœuvre très courte pour gagner quelque part le marché. C'est vraiment à partir d'une prise de conscience des besoins et affirmer un choix : qu'est-ce qu'on veut ? Est-ce le marcheur, est-ce le vélo qui est dominant ? Je pense que c'est une méthode beaucoup plus efficace pour imaginer un autre fonctionnement urbain.

Wolfgang Gerlich

Nous allons reprendre. La gouvernance, bottom up, la vitesse, la communication entre les gens en pratique et les usagers. Quelles sortes de communications sont à utiliser ? Comment communiquer ? Jean-Jacques Terrin se demande aussi si on devrait mettre l'accent sur la marche à pied ? Alors, c'est à vous.

Ville de Lausanne

Je vais venir un peu en contrepoint avec ce que disait Bruno Marzloff au début et ce sur quoi terminait la ville de Lyon, parce qu'on a beaucoup parlé des voitures et de la façon dont comment les villes cherchaient à évincer les voitures. Moi ce qui m'a beaucoup marqué au cours de ces 4 jours, c'est un espèce de changement de regard. Le fait que les différentes villes qu'on a vu ne prennent plus le problème de l'espaces publics sur « il faut garder les voitures et comment on va faire pour aménager ce que nous reste, les miettes, pour lignettes pour les piétons », mais « on a un projet pour les piétons et on prendra la place qu'il faudra et bon, le reste pour les voitures, les techniciens se débrouilleront pour faire passer les voitures et c'est un peu résiduel ». Je trouvais qu'il y avait vraiment une inversion dans la façon d'imaginer les politiques urbaines que je trouvais assez intéressantes. On voit quand Lausanne propose le *Pédibus* c'est : « on va mettre le *Pédibus* et les voitures passeront à côté ». Quand Vienne dit : « on va agrandir les trottoirs pour tout le monde » les voitures

passeront à côté et ce n'est pas centrale la voiture, cela vient après. Pareil, quand Amsterdam nous montre tout à l'heure son film avec *voici mon vélo, voici ma ville*, on a un peu la même chose.

Et du coup, je voulais rebondir, tout à l'heure on parlait de l'importance des images, des expressions pour essayer de faire comprendre, faire passer dans la population comment on imagine la ville et la volonté de faire rentrer les modes doux dans les pratiques, et je pense que quelque chose de très important qu'on n'a pas ou peu cité, c'est la façon de faire incorporer les pratiques par les habitants. Parce que voir des images c'est bien, mais vivre sa vie autrement c'est mieux et je pense que c'est particulièrement ce que a fait Paris autour de l'opération Paris Plage. Et effectivement quand on est sur cette voie Georges Pompidou et qu'on se rend compte qu'à la place d'une autoroute on a des vélos, des stands, des piétons, de la plage et qu'il y a un autre espace public qui y est possible et qu'on est dedans et on y vit, cela change tout. On se rend compte du potentiel. C'est la même chose avec les fermetures temporaires des voies pour d'autres usages. Quand il n'y a plus des voitures, quand il n'y a plus rien et qu'il y a juste les piétons et les vélos, on se rend compte du potentiel de la ville et de comment l'exploiter autrement. Et je pense que c'est peut-être plus pertinent pour rentrer cela dans les mœurs que tout une campagne de communication.

La dernière chose que je voulais dire, c'est sur la question d'un conflit entre la concertation d'un côté et la volonté de demander aux habitants ce qu'ils pensent, et de l'autre côté une volonté de l'imposer, d'avoir un politique de l'offre, et donc d'imposer aux citoyens une certaine manière de voir la ville... C'était juste une ouverture pour voir qu'il y avait peut-être une tension entre ces deux choses et de savoir dans quel sens on devrait continuer.

Véronique Michaud

Ce qui m'a frappée comme point commun des présentations des villes pendant ces quatre jours, c'est combien l'entrée par le piéton, et je l'avais déjà dit lors du 1^{er} séminaire, est tout à fait pertinente, et combien le binôme piéton - espace public met en évidence une exigence de décloisonnement. Je trouve que c'est un constat qu'on peut faire de toutes les démarches des villes. Elle décloisonne les métiers, les espaces privés – publics, la surface et le souterrain... Par exemple, on a parlé à plusieurs reprises de transparence des émergences de métro. Amsterdam se pose la question Vienne les émergences sont transparentes : je pense que c'est parce qu'on se pose la question de la présence du piéton sur l'espace public qu'on effectue ces choix. Les réseaux de métro très anciens héritent d'autres situations mais la conception des nouveaux réseaux, des gares, des stations doit intégrer les usages et les attentes du piéton. Le piéton a un effet sur la conception même. Le piéton a besoin d'une ville perméable, d'un urbanisme passant. Donc, là encore cela décloisonne. Je trouve que le point commun de toutes les présentations est que le binôme piéton - marche est aussi un outil méthodologique qui a un effet en retour sur la conception des lieux, des liens et des espaces.

En revanche, l'autre point commun qui, cette fois, est un peu en creux, c'est qu'à propos des espaces publics et de la présence de la valorisation et de l'encouragement à la marche sur ces espaces, on parle de lieux nobles, on s'intéresse rarement aux lieux beaucoup plus disqualifiés. Et ce sont pourtant aussi des éléments à prendre en compte dans les plans piétons. On intègre peu des lieux ingrats qui sont aussi des hubs de vie, je pense par exemple aux parkings pour faire lien avec la question de la voiture qu'évoquait Bruno Markloff à l'instant. Ce sont souvent les points d'entrée à pied dans la ville. On parle peu d'intermodalité voiture – piéton, sans doute parce qu'il y a une proximité naturelle piéton – transport public qui est évidente. Mais, pour autant, je pense qu'un plan piéton doit aussi prendre des appuis sur ces lieux, y compris ces lieux ingrats ou ces lieux intermodaux que sont par exemple les parkings, qui constituent potentiellement des stations de la marche.

Bruno Marzloff

Je pense qu'il est important en effet de parler d'un urbanisme de proximité mais pour autant, il ne faut pas oublier que nos échelles de mobilité n'ont cessé de s'étendre. Donc on ne peut pas ne parler que d'un urbanisme de proximité. Il faut bien évidemment trouver une conciliation entre cet urbanisme du proche, avec la ville de la longue distance. Parce que les écartèlements n'ont cessé de croître. La voiture, qu'on le veuille ou non, reste quand même omniprésente. Elle est majoritaire en part modale dans toutes les agglomérations françaises. Donc elle est là, elle a sa prégnance, elle a façonné la ville, elle a façonné le territoire, elle a façonné le quotidien. Donc oui, il est utile de travailler sur toutes les solutions techniques qui ont été imaginées, oui, il est nécessaire en effet de réfléchir des images, voire de construire des imaginaires, parce que cette notion d'imaginaire, elle me paraît absolument essentielle et en effet peut-être qu'on l'oublie, non seulement pour la ville mais aussi pour quelque chose dont on a peut-être peu parlé ici, qui sont les injonctions du développement durable et dans lesquelles la responsabilité du transport est considérable. N'oublions pas que le transport est responsable de quelques 30% de l'explication des gaz à effet de serre; que c'est le seul secteur de l'économie qui n'ait fait aucun effort de réduction de son empreinte carbone, au contraire; c'est le mauvais élève de la classe, depuis 15 ans, tous les autres secteurs de l'économie ont vu réduire leur empreinte carbone, sauf le transport. Donc peut-être qu'une des explications à la difficulté d'introduire des mesures, qu'on connaît, de réduction, de coercition etc., c'est l'absence d'un imaginaire. Alors, je voudrais terminer aussi en disant que la question de la marche peut aussi être une question du politique. Et nous venons de réaliser, nous venons de mettre en ligne deux vidéos *Youtube* d'Enrique Peñalosa, je pense que vous connaissez tous, c'est l'ancien maire de Bogota, et là, il entreprend de repostuler pour le prochain mandat. Et donc il nous a donné une entrevue que je vous encourage de regarder, c'est très simple, vous cherchez sur Google, vous tapez *Youtube* et Enrique Peñalosa. C'est assez intéressant, parce que son discours, là, il est pleinement idéologique. C'est les populations détenant une voiture contre ceux qui ne les détiennent pas, et comment cela partitionne la ville ? Comment cela organise l'espace urbain ? Comment cela organise la ségrégation sociale ? Et donc, vous savez, tous les efforts qu'il a fait et qui ont été assez emblématiques sur la ville de Bogota, notamment autour de la marche, autour de son programme Cyclovia. Vous savez aussi qu'il était à l'origine de développement très fort de BHNS (BRT). Donc je vous encourage à regarder ces deux vidéos.

Eva Kail

Ce que tu as dit Jean-Jacques, avec l'hypertexte, la société hypertexte et ta question est-ce qu'il faut vraiment une ville des distances courtes ? Et c'est vrai que nous nous trouvons dans une situation dialectique. Et il est vrai que mon approche de l'intégration des genres peut être importante dans ce contexte car la situation est très complexe. Les adultes, pour eux, c'est vrai qu'ils parcourent des distances plus longues, les gens qui vont au travail par exemple. Mais je pense que c'est vraiment un risque car nous avons des phases de vie, par exemple les petits enfants ou les personnes âgées car il y en a de plus en plus en Europe et la société ne cesse pas de vieillir. Pour eux, l'espace de vie se fait au niveau local et non pas dans le cyberspace. Et donc les responsables de la ville ne doivent pas oublier ceci. Donc la mobilité dans la ville joue un rôle. Cette qualité physique de l'espace proche c'est très important. Et parfois j'ai un peu peur, disons, que ceci se dispersera, n'existera plus un jour. Car on pense toujours aux gens qui sont sains et jeunes, qui peuvent se déplacer facilement.

Jean-Pierre Charbonneau

Je vais dire des choses contradictoires. En fait cela fait longtemps qu'on travaille sur le sujet des piétons, dans beaucoup de villes, cela fait longtemps qu'on est préoccupés par cette question. On a parfois fait des plans directeurs. Et puis on s'aperçoit que cela n'a pas tellement marché. C'est-à-dire que l'on avait l'impression d'avoir une politique en faveur des piétons parce qu'on avait un plan directeur. Mais dans les faits, dans les projets cela ne se traduisait pas. Donc, il y avait un problème. Le plan directeur en tant que tel n'est pas la solution, n'est pas que la solution. Et puis en même temps, je me souviens quand on a fait la politique des espaces publics de Lyon, aménagé 150 sites sans plan directeur. Donc on a fait, et puis on a fait le plan directeur après. C'est une autre approche. Est-ce qu'elle est meilleure, est-ce qu'elle est moins bonne ? Je n'en sais rien. Mais en tout cas, elle était comme cela. Et puis, je pensais à ce que disait Vincent tout de suite. Lorsqu'on a fait les 20km de la première ligne de tram à Lyon, les élus ont décidé des endroits où le tram passerait et ensuite on a fait les études de circulation. C'est-à-dire qu'on n'a pas fait les études de circulation et puis dit : là, le tram pourra passer, mais là cela ne va pas marcher et puis.... Cela n'est pas du tout comme cela que cela c'est fait. Cela a été décidé. C'est une autre approche encore. Ce n'est pas de la planification par le haut, ce n'est pas la décision de la somme des petits ou de grands projets. C'est une décision délibérée qui dit voilà quelle priorité on va se donner dans les cinq années. Toutes ces manières peuvent avoir des effets, et même si elles peuvent être contradictoires, elles peuvent aussi être complémentaires. Je ne suis donc pas sûr qu'on va trouver quelque chose de complètement rigoureux, qui partira du global au local et du local au global. Je pense qu'on est obligé de manipuler un peu tout cela. Et puis, en écoutant les présentations d'Eva et de ses collègues sur Vienne, je me disais : nous, on n'arrive pas à trouver un concept ou une culture qui fasse que la ville pour les piétons, cela devienne évident, au moins pour ceux qui fabriquent la ville. C'est-à-dire que les techniciens, la plupart du temps mettent encore la question des voitures en premier puis, dans ce qu'il reste, on essaie de trouver de la place pour les piétons. Or, il me semble que la vie dans les grandes villes est en avance sur nous. La manière dont les jeunes notamment s'approprient les espaces en témoigne. Ils vivent leur vie pour une part dans l'espace urbain. D'autre part l'espace public est beaucoup utilisé par les piétons comme lieu de la mobilité. Je me souviens qu'à Saint Denis dont je suis conseil, on croyait qu'on allait se faire taper dessus lorsqu'on a voulu diminuer les voitures. Et puis on a fait un sondage et on s'est aperçu que 78% des gens venaient à pied dans le centre. Tout à coup, rien que ce sondage, et des perspectives se sont ouvertes pour les six ans qui ont suivi. Et on a pu faire ce qu'on a fait.

Le travail sur le genre, qui entre par un bout, parle en même temps des personnes à mobilité réduite, des personnes âgées, des enfants et il parle de la vie. Et au fond, il met de la vie dans l'espace urbain, dans le quartier ou dans la ville en général. Je n'opposerais pas le local au global, les grands systèmes aux systèmes locaux. Il met la vie en premier et tout à coup cela paraît évident. Alors même si en général il y a un manque de conscience, du coup cette entrée-là est une sorte de déclencheur très efficace. Comme les vélos à Copenhague ou à Amsterdam. De ce fait je me demande quel est notre déclencheur, à Lyon ? Pour l'instant, je ne le connais pas vraiment. On est assez fier de ce qu'on a fait. Hier on a été critique sur ce qu'on a fait, mais cela ne veut pas dire qu'on ne le revendique pas. Cela veut dire qu'on se pose des questions sur ce qu'on va faire dans l'avenir, et qu'on veut le réussir. Ne croyez pas qu'on a donné des bâtons pour se faire battre. Mais ce levier qui va transformer le point de vue de tout le monde, notamment des élus et des techniciens, on ne l'a pas trouvé encore.

Un autre levier possible, celui que constitue l'éphémère ou l'anticipation. C'est un levier. Paris Plage a permis de montrer qu'une autoroute pouvait devenir une plage. A Lyon, avant de faire la rive gauche du Rhône, on a fait plusieurs manifestations en enlevant les voitures, notamment les guinguettes. C'était une pâle copie de Paris Plage. Mais cela nous a permis de montrer que le bas port du Rhône pouvait être un endroit de vie. Et maintenant, systématiquement dans mon propre travail, dans les villes dans lesquelles je travaille, on

anticipe des usages à venir. A Saint Denis, avant de libérer le centre, de prendre la décision et de faire les aménagements, on a créé les dimanches sans voitures. Ce qui nous a permis d'expliquer ce qui allait se passer, de comprendre les difficultés qu'on allait rencontrer. En même temps, on y a organisé des parcours culturels, des fêtes, pour montrer comment cela pouvait vivre dans l'avenir, et expliquer et entendre. Au fond, tous ces outils-là sont à notre disposition pour peu à peu trouver des chemins qui ne seront jamais les mêmes. Parce que pour reprendre ce que disait Bruno Marzloff, on ne va pas tous faire comme Amsterdam, on ne va pas tous faire comme Vienne. Chaque ville est dans un contexte aujourd'hui et elle doit trouver son propre chemin. Lausanne nous a parlé de la manière dont il est en train de trouver son chemin, Copenhague aussi, Vienne aussi, Paris... On ne va pas tous avoir 50% de vélo, on ne va pas tous avoir telle chose ou telle chose. On est sur un chemin et il faut qu'on trouve. Ce qui a été dit pendant les quatre jours est passionnant. Le résultat est déjà fécond pour chacun d'entre nous. Il va sortir un livre aussi, et puis ces échanges vont continuer. Ce livre doit être un moyen de mettre à plat un sujet qui n'a jamais été formalisé de cette manière. Il va montrer comment dans chaque ville le sujet est abordé d'une certaine façon, avec des principes, des résultats, des stratégies, plus ou moins d'efficacité. Mais tous ces moyens nous montrent et qui vont montrer à d'autres villes la direction dans laquelle l'on doit trouver son propre chemin.

Wolfgang Gerlich

Cela va un peu dans le sens de conclusion, ce que vous avez déjà dit. Alors vous avez parlé de ce levier. Peut-être pourrions-nous ajouter encore quelque chose. Quels sont les leviers, en tant que conclusion, après ces deux jours, qui pourront nous aider à utiliser la ville d'une autre manière, de marcher à pied ? Alors, je ne répète que brièvement des principes comme l'intégration de la question du genre, mettant l'accent à certains groupes auxquels on ne fait pas assez d'attention normalement. Les leviers peuvent être des offres très concrètes, très précises comme créer des espaces, comme Catherine l'a dit, pour qu'ils soient vraiment utilisés. Les leviers peuvent être des expériences dont on ne parle pas beaucoup, *Paris respire* dont vous avez parlé tout à l'heure, donc quelque chose qui n'est pas vraiment dit en haut, car on a peut-être peur que cela ne soit pas couronné de succès, ou on n'a pas cette pression de devoir avoir du succès.

Les leviers peuvent être les jeunes populations, donc plus de 60% des jeunes vont à pied. Les leviers peuvent être des coopérations, des participations, quand il s'agit d'universités comme à Amsterdam où on réfléchit avec une groupe en mettant l'accent sur certains espaces de la ville. Les leviers peuvent être aussi, je ne sais pas exactement sous quelle forme, les images et les paroles, les mots et les termes qui vont avec. Peut-être pas le seulement des images. Pas un seul avenir idéalisé mais plusieurs images. C'est-à-dire de créer des analogies aussi, de montrer des images d'ailleurs, même si on ne peut pas les réaliser exactement de la même manière. Ceci pourrait être un levier ou des moteurs, même si cette métaphore n'est pas très bonne ici, pour la marche à pied. Qu'est-ce qu'on pourrait ajouter encore ?

Véronique Michaud

Amsterdam montre qu'au moment où on fait le métro on va se préoccuper de la surface et réorganiser la surface autrement. En France, comme nous avons la spécialité d'avoir supprimé les tramways dans beaucoup de villes, nous avons de grands chantiers à l'occasion de la réalisation de nouveaux réseaux du tramway dans les villes qui ont des tramways, de nouvelles lignes. Ce sont des leviers extrêmement importants, ce sont des occasions de repenser la mobilité à pied et à vélo. Je crois que dans nos villes on s'en saisit parfois, s'agissant du vélo. Par exemple Bordeaux a vraiment lancé sa politique vélo au

moment du chantier des premières lignes du tramway en 2001-2002, en mettant en place un système de prêts gratuits vélos, 2.000 vélos puis 4.000 vélos. Cela a été un très fort déclencheur. Je pense effectivement qu'il faut réfléchir à des actions fortes et symboliques autour de la marche dans les moments des chantiers.

Herbert Bork

Je pense qu'on a oublié encore un levier très important. C'est l'urbanisme en tant que tel. Car nous nous concentrons souvent sur les places et la construction des rues, donc la voirie, et on oublie souvent ce qui est l'usage autour. Je parle de la zone de rez-de-chaussée. Si au rez-de-chaussée il y a des garages, si c'est triste, on n'a plus envie de marcher à pied. Donc, il y a ce lien avec les différents usages. Et un autre point dont on n'est peut-être pas assez conscient, car on parle toujours du fait que les voitures doivent être en sous terrain, qu'elles ne doivent plus être visibles, souvent les garages sont dans les maisons, et par conséquent, la nécessité de sortir de la maison est réduite à zéro. On sort de la maison, on prend l'ascenseur pour arriver au garage et on repart. C'est-à-dire, on n'arrive jamais en tant que piéton dans la ville. Il est important de réfléchir sur cela aussi. Si on est obligé de prendre la voiture, on devrait peut-être offrir des garages en commun pour que le piéton puisse vraiment marcher dans l'espace public.

Jean-Baptiste Marie

Je vais continuer sur ce que disait Herbert, sur la question des usages. On constate à travers notre séminaire qu'on n'est plus uniquement sur la question de la stratégie ni du dessin architectural. On n'est plus finalement sur l'éloge de la vitesse, mais sur l'éloge de la lenteur et on pose la question de rez-de-chaussée, effectivement de cette appropriation de l'espace public par les piétons et de ces nouveaux usages qui peuvent être générés par ces usages. Ce qui m'intéresse est de dire, et cela est deuxième point, quels nouveaux objets, quels nouveaux usages on peut avoir ? Et ces usages sont souvent déterminés par des objets. Je sais qu'on en a parlé pas mal à Paris, mais c'est la question du roller, la question de l'iPhone, la question du parapluie pliable, de ces nouveaux outils de piéton. Mais aussi de la clef USB rattachée au couteau suisse et finalement, comment on peut, à travers des usages, créer une ville beaucoup plus créative ? Quelle sérendipité finalement pour la ville ? C'est-à-dire comment peut-on permettre à une faculté de rendre la ville, de découvrir la ville autrement, de la créer autrement ? Et puis, je rejoins Catherine Foret tout à l'heure sur la question du rôle pédagogique, c'est-à-dire qui sont utilisés par les objets ou des moyens techniques mis en œuvre, comme le Vélib' à Paris. Quel intérêt et quel rôle ont ces nouvelles installations que de finalement sensibiliser le citoyen à concevoir complètement différemment l'espace urbain ? Et puis, par exemple, le rôle du Vélib' c'est aussi de se dire qu'on a finalement un vélo chez soi et qu'on peut l'utiliser. Et finalement quels sont ces nouveaux usages sur l'espace public ? Et finalement un espace public qui n'est pas fait pour tous, mais plutôt à chacun. C'est-à-dire que chacun peut créer des usages dans une pluralité des usages.

Jean-Marc Valentin

Véronique Michaud a cité effectivement les chantiers d'infrastructure de transport pour repenser la mobilité piétonne. On a pensé globalement effectivement aux chantiers d'urbanisme. Je voudrais citer aussi, comme levier, les projets urbains, en tant que tels, petits ou grands, et je voudrais témoigner effectivement d'une démarche en cours qui a fait l'objet d'ailleurs du précédent séminaire POPSU Europe sur les gares TGV, les quartiers d'affaires et dynamiques de renouvellement urbain. Il a précédé de quelques semaines

effectivement une démarche d'urbanisme sur le quartier de la Part Dieu avec la désignation d'une équipe d'urbanistes architectes pour repenser et définir une nouvelle vision du développement du quartier d'affaires de la Part Dieu. Et je peux témoigner pour dire simplement que cette démarche pilotée par une équipe pluridisciplinaire d'architectes et d'urbanistes, a tout de suite mis effectivement le piéton et l'utilisateur au cœur de la définition des orientations et de la programmation pour définir cette vision du futur de la Part Dieu. Et la question de la mobilité piétonne a été un axe central des préconisations qui sont en cours d'élaboration. Donc je pense qu'on progresse effectivement sur l'importance de repositionner l'utilisateur et l'utilisateur piéton dans la ville. Il est important qu'on puisse conforter cette approche culturelle, intellectuelle et technique pour penser d'abord à ces enjeux de mobilité et d'usage du piéton. Enfin, pour terminer, on a parlé beaucoup de haute qualité d'usage des espaces publics. Eva a beaucoup parlé de cette qualité des ambiances de l'espace public, mais il y a une autre responsabilité pour atteindre cette ambiance qualitative du cheminement piéton, c'est la qualité des rez-de-chaussée du cadre bâti qui constituent le corps et le cadre de la rue. Bien souvent nos programmes de rez-de-chaussée sont soit faiblement animés en matière d'occupation, on ne peut pas occuper et animer tous les rez-de-chaussée... mais ils sont aussi parfois très pauvres en termes de qualité architecturale et de qualité des entrées, des accès, des micro retraits. Je pense qu'il y a de gros enjeux à travailler l'architecture du rez-de-chaussée et l'architecture du cadre de la rue.

Wolfgang Gerlich

Là, je peux suggérer de consulter le plan directeur de l'espace public de Vienne. On s'est penché de manière intensive sur la notion de rez-de-chaussée et l'importance de son rôle. Ce n'est pas à la porte d'un immeuble ou au bord de l'immeuble qu'il faut s'arrêter. C'est souvent assez délicat du point de vue d'urbaniste en termes de conception. Il est difficile d'évaluer son importance, mais il faut en être conscient, c'est certain.

Geert Von Ham

Il est intéressant de parler aussi des choix à faire. Nous parlons maintenant de la mise en disposition de plus d'espace pour les piétons. Mais j'entrevois aussi des villes où on souhaite voir d'avantage des vélos et une circulation vélo renforcée. Et ceci nécessite également une infrastructure spécifique et additionnelle. Donc on a besoin d'avantage d'infrastructure pour les piétons et pour les cyclistes. Et c'est difficile à trouver. Ce que j'observe dans certaines grandes villes ou même dans des capitales, c'est qu'il y a une nouvelle infrastructure pour les cyclistes qui est essentiellement située sur les trottoirs, donc dans les zones initialement prévues pour les piétons. Et je me demande si c'est un bon choix. Vous pourriez vous interroger si on ne pourrait pas interdire le stationnement sur la chaussée ? Ou rétrécir les voies carrossables pour les mettre en partie à disposition des cyclistes. Mais ceci est très ambitieux. Sommes-nous certains de faire des choix appropriés ? C'est ce qu'il nous faut est de nous questionner incessamment. Si nous ne prenons pas les bons choix, et je suis sûr que nous ne le faisons pas actuellement à part entière, ce sera toujours difficile. Si les choix sont pertinents, nous viendrons ensuite au niveau politique, parce qu'il y a les parties favorables aux questions écologiques, favorables aux cyclistes, aux piétons. Mais au niveau politique, cela redevient difficile bien sûr. Et aux villes qui souhaitent renforcer l'infrastructure cycliste, je leur dis : attention parce que ceci a une incidence qui peut aller aux dépend des piétons. Ceci peut générer des tensions et des conflits très forts. Donc est-ce que nous sommes sûrs de faire de bons choix, des choix appropriés ? Voilà la question. Il faut avoir du courage, c'est certain. Et il s'agit aussi de mettre en premier plan l'image positive et il faut prendre des décisions courageuses qui ont une certaine implication par la suite, qu'il faudra ensuite faire comprendre, faire accepter, et être en mesure de faire état de ce qu'on gagne

en prenant une telle ou telle solution. Mais dans la majorité des cas, l'espace public n'est pas multipliable de manière indéfinie.

Jean-Pierre Charbonneau

Un des outils est l'analyse préalable... On voit bien qu'entre les transports en commun, le vélo, les piétons, les automobiles, tout est une question de place que l'on donne à chacun. Il nous faut des études globales mais sur chaque lieu, il est intéressant de faire des options, des hypothèses qui montrent que l'on pourrait faire comme ceci ou comme cela, de l'illustrer et de montrer ainsi comment le lieu vivrait afin d'en nourrir une décision sur ce qui est rendu prioritaire, sur l'objectif réel que l'on souhaite atteindre. Et cela renvoie à ce que **Brian** disait tout à l'heure : quelle ville vous voulez et comment cela se traduit à tel endroit ? Une place ce n'est pas pareil qu'une rue avec des petits trottoirs et ce n'est pas pareil qu'un pôle d'échanges de transport en commun. Et je pense que dans notre métier de technicien, il est important qu'avant de faire un projet, on puisse donner des éléments qui montrent ce que l'on pourrait obtenir. Par exemple, ce matin, sur la place d'Amsterdam, il serait intéressant de montrer que cela pourrait être comme cela, comme cela ou comme cela. Et du coup, ici il y aurait plus de vélos et plus de piétons. Là, il y aurait plus de voitures etc. Et les avantages et les inconvénients seraient de cette nature. C'est un outil très important parce qu'on ne peut pas passer tout suite à un projet dessiné tant qu'on n'a pas décidé de ce qu'on souhaitait. Par rapport à la complexité de l'espace urbain et ses contradictions, cet outil-là des études préalables est extrêmement efficace.

Dernier point, je me demande si à Lyon le plan climat ne pourrait pas être un levier. On a parlé des leviers tout à l'heure, est-ce que cela en sera un ? On verra. Si on réussit, c'est qu'il aura été un levier.

Catherine Foret

Je voudrais revenir sur un point soulevé par Jean-Jacques Terrin, qui me semble fondamental pour la qualité des espaces qu'on libère ainsi pour les piétons : c'est la question de la gestion des espaces, en aval de leur conception. On en a très peu parlé pendant ces deux jours, mais je suis sûre que Vienne, qui est allée si finement dans la conception des espaces avec les usagers, a dû réfléchir à ce problème... Qu'est-ce que cela implique en termes de nouvelle organisation des villes, que de maintenir ces espaces propres ? Que de savoir gérer les conflits qui surviennent au quotidien ? Comment fait-on avec les personnes sans domicile fixe ? etc. On le sait, plus un espace est maintenu propre, agréable, sûr au quotidien (pas seulement du point de vue de l'aménagement physique ou de la gestion policière, mais aussi dans la manière dont sa fréquentation et les interactions dont il est le cadre assurent elles-mêmes cette sécurité), plus il est attractif. A ce sujet, je reste un peu sur ma faim à l'issue de notre séminaire. A quelles nouvelles organisations, quels nouveaux métiers ces questions ouvrent-elles ? Il faut peut-être prévoir de former et de mettre en place du personnel dédié à la gestion actuelle et future de ces espaces publics.

Ville de Vienne

A Vienne, il y a une tradition d'intervention dans l'espace public assez performante. À côté de la maintenance de nature technique qui est nécessaire, donc il y a un accompagnement de jour, les travailleurs sociaux, les personnes qui viennent gérer les conflits en certaines régions restreintes. Il y a donc différentes formes d'intervention en termes social. Cela dépasse un peu le cadre de ce que nous avons à discuter ces deux jours, mais c'est tout aussi important que la conception, la construction, la participation à ces travaux.

Wolfgang Gerlich

En quelques mots encore, il y a une idée qui m'est passée par la tête. La liste de vœux, de souhaits nécessaires, d'interventions nécessaires pour renforcer la circulation des piétons. Deux choses dont nous n'avons pas parlé ce sont toutes ces réglementations techniques. Je ne sais pas comment cela se fait dans d'autres pays mais dans les pays germanophones il y a une réglementation sur la manière dont une rue doit se présenter. Nous l'avons analysé en profondeur. Il y a des critères très clairs sur la manière dont une rue doit être conçue pour que la voiture puisse passer dessus. Il y a une réglementation pour les piétons aussi mais elle a toujours été d'une importance secondaire, voire tertiaire. Elle dit, par exemple, que les panneaux de signalisation qui sont destinés uniquement à la circulation automobile, ils sont implantés sur les trottoirs sans qu'on se pose la moindre question. Et ensuite, il faut en plus que ces panneaux de signalisation, le pylône d'appui doit être au moins à 40 cm du bord de trottoir. Donc il y a cette prédominance de la circulation automobile. Elle se reflète un peu partout et dans la pratique elle cause entrave, même dans la circulation piétonne. On considère toujours le piéton comme une masse flexible, capable de s'adapter à tout. Alors que la voiture manque de souplesse, elle a tel ou tel rayon de braquage qu'il faut prendre en compte, il faut que les panneaux soient à telle ou telle distance du bord du trottoir. Il manque donc un peu de prise de conscience des besoins des acteurs que sont aussi les piétons.

Marco Ribeiro

Juste pour dire, la manière de traiter de ce problème à Lausanne. On a des normes qui indiquent l'utilisation ou la fabrication de l'espace, dont le piéton et la voiture. Et là, on a une demande pour que cet espace soit pris en considération aussi par la règle. Donc, il y a une différence assez claire entre norme et règle. La norme c'est l'établissement des normes routières, tandis que la règle prend en considération les contextes et les acteurs concernés.

Eva Kail

Tout simplement, je vous remercie d'être venu à Vienne. Si jamais vous restez encore sur place, je vous souhaite un bon séjour. Faites un agréable séjour à Vienne et bon retour chez vous !

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

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

PARIS

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

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

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

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)

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