

Collection "Villes durables et santé »
du Réseau Français des Villes-Santé de l'OMS

1er Colloque :
Ville, mobilités et santé

Ministère de la Santé et des Sports,
Salle Laroque,
14, Avenue Duquesne, 75007 Paris
31 mars 2010

Programme

9h30 *Accueil café*

10h **Ouverture de la journée**
Valérie Levy-Jurin, Présidente du RFVS

Etre actif au quotidien – quel rôle pour une ville ?
Pr. Jean-François Toussaint, Institut de Recherche Biomédicale et d'Epidémiologie du Sport

Transport et qualité de l'air en Ile-de-France
Philippe Lameloise, AirParif

Aménager le cadre urbain pour une mobilité saine
Marcos Weil, Urbaplan Genève et Dominique Riou, Club Transport, Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme

Echange avec la salle

11h45 **Table ronde : Expériences des villes pour promouvoir la mobilité des habitants et les transports doux**

- Mise à disposition de vélos électriques - *Philippe Michal, Ville d'Aix les bains*
- Développement d'une politique locale, Facteur 4 - *Patrice Voir, Ville de Grenoble*
- Vélos en libre service et nouveaux règlements - *Jean-Claude Ray, Ville de Villeurbanne et Club des Villes Cyclables*

12h45 Déjeuner (libre ou cantine de la DGS)

14h00 **Mobilité pour tous –réduire les inégalités**

- Mobilité quotidienne et inégalités sociales de santé dans l'agglomération parisienne : Etude SIRS - *Julie Vallée, INSERM*
- Déplacements des personnes à mobilité réduite : consultations pendant la conception d'un tramway - *Jacques Landreau, Angers Métropole*
- Maison du vélo - *Jean-Louis Thiébert, Grand Nancy*
- Améliorer le sentiment de sécurité dans les transports en commun - *Bernard Levant, CU Dunkerque Grand Littoral*

Echange avec la salle

Sommaire

Ouverture.....	4
Etre actif au quotidien – quel rôle pour une ville ?	5
Transport et qualité de l’air en Ile-de-France	11
Aménager le cadre urbain pour une mobilité saine	17
Echanges.....	25
Expériences des villes pour promouvoir la mobilité des habitants et les transports doux	35
Mise à disposition de vélos électriques	35
Développement d’une politique locale, Facteur 4.....	37
Vélos en libre service et nouveaux règlements	40
Echanges.....	44
Mobilité pour tous –réduire les inégalités	50
Mobilité quotidienne et inégalités sociales de santé dans l'agglomération parisienne : Etude SIRS	50
Déplacements des personnes à mobilité réduite : consultations pendant la conception d’un tramway	56
La Maison du vélo	60
Améliorer le sentiment de sécurité dans les transports en commun	63
Echanges.....	68

Ouverture

Valérie Levy-Jurin Présidente du RFVS

C'est un grand plaisir pour moi d'ouvrir cette journée organisée par le Réseau français des villes-santé sur le thème « Villes, mobilités et santé ».

Comme vous le savez, notre réseau fête cette année ses vingt ans d'existence. Vingt ans de promotion du concept ville-santé, vingt ans de promotion d'une définition large et globale de la santé dans un pays où domine encore une conception de la santé restrictive, tournée traditionnellement vers le curatif. Vingt ans, enfin, de promotion du rôle primordial des collectivités territoriales, notamment des territoires urbains dans la lutte contre les inégalités de santé.

Convaincus que la manière dont nous concevons nos villes, la manière dont nous les planifions, dont nous les façonnons, a un impact clair et direct sur le bien être et la qualité de vie de nos concitoyens, convaincus qu'il nous faut mettre la santé au cœur de toutes les politiques urbaines sectorielles, nous avons souhaité, dans le cadre de cet anniversaire, lancer un cycle de journées de réflexion autour du thème généraliste : « Villes durables et santé ».

Le premier sujet qu'il nous a semblé important d'aborder et qui est venu de manière très naturelle dans nos discussions, a été le thème de la mobilité, des mobilités. Il est, en effet, aujourd'hui au centre des préoccupations des élus locaux et des acteurs des territoires.

Force est de constater que nos modes de vie occidentaux se caractérisent par la nécessité de jongler tout à la fois avec le temps et avec l'espace et nous forcent à réaliser des activités de plus en plus éloignées spatialement les unes des autres. Dans une première approche, on pourrait penser que cette mobilité est source de liberté, source d'émancipation, source de bien-être pour tous. Mais la réalité semble des plus contrastées et cette mobilité se révèle, dans les faits, à l'origine de nombreux problèmes : engorgements chroniques, pollutions, bruits, insécurité, fatigue et anxiété ... On a pu le constater notamment à travers les élections régionales récentes, et les débats autour de grands projets tels que le Grand Paris où les problématiques de transports, ont percuté des attentes et préoccupations sociales fortes liées au stress, à la pénibilité, à l'exclusion et au renforcement des inégalités sociales.

Pour les élus et les techniciens de notre réseau, il ne fait aucun doute que les transformations de la mobilité modèlent l'urbain et qu'elles questionnent notre « vivre ensemble ». Aujourd'hui, il n'est bien sûr pas question d'embrasser l'ensemble de cette thématique. Il s'agit essentiellement de faire un pas ensemble, de croiser nos réflexions et surtout de mettre en avant un certain nombre de réalisations concrètes. Vous savez que notre réseau est attaché à avoir une réflexion et des échanges empreints de pragmatisme. Nous aurons ainsi l'occasion d'avoir la présentation de réalisations issues de nos territoires et de montrer leur créativité et leur innovation.

Pour terminer, je souhaite remercier l'ensemble des personnes qui ont rendu cette journée possible, au premier rang desquels les intervenants, notre permanente et l'équipe de Nancy Ville santé et je vous souhaite une excellente journée de travail.

Etre actif au quotidien – quel rôle pour une ville ?

Pr. Jean-François Toussaint, Institut de Recherche Biomédicale et d'Epidémiologie du Sport, Membre du Haut Conseil de la Santé Publique

Bonjour à tous, merci de votre invitation. Je réponds avec un grand plaisir à celle-ci pour pouvoir introduire la question qui relie notre développement, le mouvement, la qualité de vie et l'impact des mobilités au cœur de la ville.

Face à ce que Jean Fourastié, dans « le grand espoir du XXe siècle » nous dit de la durée des civilisations, on peut continuer de se poser la question du progrès, du développement et de sa durée. Yves Coppens avait également traduit une partie de ces interrogations dans sa leçon de clôture au Collège de France en 2005. Il nous disait en effet que pour des questions environnementales, des diminutions de territoire, des limitations de prédation ou de réduction de la biodiversité, certains ordres de vertébrés, une fois établis sur certaines îles, subissent des changements adaptatifs profonds qui, en quelques dizaines de milliers d'années, en font des nains ou des géants. Avec *homo floresiensis*, l'homme avait montré qu'il ajoutait la famille des hominidés à celles touchées par cet étrange phénomène.

Qu'entendait-il par là ? Et que s'est-il passé dans la brève période qui nous sépare du XVIIIème siècle : au départ une population active, petite, fine voire maigre, avec une taille moyenne aux alentours de 1,60m au milieu du XVIIIème siècle et un poids moyen de 45kg. Pas tout à fait dans les normes de ce que nous connaissons maintenant. Robert Fogel, prix Nobel d'économie en 1993, montre quant à lui l'évolution couplée de notre biométrie et des risques vitaux sur deux indicateurs : date, taille, poids avec une cible de développement idéal vers, ce que serait le risque minimal et donc l'espérance de vie maximale. Entre les deux existe un couloir d'optimisation qui relie la taille et le poids : globalement, on ne peut être très grand et très maigre ou très petit et trop gros. Au delà de ces limites d'optimisation, on rencontre des problèmes pathologiques.

En 2010 la plupart des pays du monde, dans leur développement, se rangent au sein de cette cible en la traversant vers le haut et la droite. Tout en haut se situent les pays d'Europe, les Amériques ensuite, l'Océanie, l'Asie et enfin les pays africains qui, sur ce plan géographique, suivent la voie historique tracée par les premiers européens dont on conserve les archives : France et Grande Bretagne. La France en 200 ans va montrer cette élévation de 15cm de la taille moyenne de sa population, en même temps que le poids moyen augmente. La Grande Bretagne suit le même chemin mais commence à se décaler un peu trop vers la droite (poids trop élevé pour une même taille) au fur et à mesure que « l'épidémie » d'obésité

se révèle de plus en plus clairement. On peut ainsi s'interroger sur un possible blocage évolutif compte tenu de ce que l'on constate : 15% d'obésité en France dans l'étude ObEpi publiée en fin 2009.

Cette évolution montre l'élévation de la taille à partir d'1,60 m au XVIIIème siècle jusqu'à 1,75m actuellement pour les deux pays avec des évolutions séculaires très nettes que l'on retrouve pour le poids avec, en deux siècles et demi, une augmentation majeure de la moyenne mais aussi des valeurs les plus élevées.

Pour revenir à la question d'Yves Coppens, dans quelle île vivons-nous pour avoir subi des changements aussi profonds ?

L'île, vous la connaissez. Elle représente dans l'espace qui nous permet de vivre, une élévation d'à peu près quinze kilomètres pour quatre kilomètres de profondeur, l'ensemble du biotope terrestre... Si l'on représente ce volume par des cubes de la taille de la France, de 1000 km de côté, on n'obtient qu'une vingtaine de cubes. Toute la biosphère tient en cela. Nous-mêmes, femmes et hommes vivant, sagement alignés les uns à côté des autres, ne représentons qu'un milliardième de cet ensemble : un petit cube de 2 x 2 x 2 km. Globalement, c'est l'espace physique occupé par six milliards et demi d'individus. Notre problème désormais, est d'aller un petit peu au-delà de nos limites anciennes : on anthropise, on colonise, on développe et on occupe un volume beaucoup plus important de cette biosphère, avec des interactions qui ne sont pas sans questions autour de l'urbanisation ou de l'exploitation des ressources. Concernant la démographie, on constate que le tiers de la population mondiale est réparti entre 0 et 100 mètres d'altitude, qui ne représente pourtant que 15% de la totalité de la surface terrestre : 2 milliards d'individus vivent sur 1/6 des terres.

La progression de la densité se fait de façon strictement inverse à l'altitude favorisant le développement sur les surfaces les plus plates, proches des bords de mer, facilitant le transport et les échanges ; 52 % de la population vit dans les villes, au niveau mondial, les plus grandes cités étant des cités littorales : New York, Rio, Shanghai et toutes celles du pourtour méditerranéen qui sera l'un des problèmes du siècle à venir, en particulier autour de la question de l'eau.

Dans quelle île vivons-nous ? Si ce n'est celle de la tentation, c'est bien celle de la sédentarisation. En reprenant le travail de Jean Fourastié sur la transformation de la population active française, on voit une diminution majeure du pourcentage des représentants du monde rural et des activités agricoles. L'augmentation de l'industrie et de l'artisanat, importante au XIXème siècle, va diminuer dans les années 1970 à partir de la mécanisation et de l'automatisation des tâches, alors que toutes les activités du tertiaire — que nous représentons tous ici, aujourd'hui — vont voir leur part décupler pour passer de 8% à 75% de la population française.

Pendant ce temps, la motorisation du monde entraîne une diminution majeure de l'activité physique. On passe d'une population rurale, active plus de 8h chaque jour, poussant

sa charrue, avec l'obligation de se déplacer pour obtenir son énergie de subsistance, à une population immobile, à moins d'une demi-heure d'activité par jour : une diminution d'un facteur 10 à 20 de la durée d'activité physique. En termes énergétiques, cela se traduit par une diminution par 2 (compte tenu du métabolisme basal) alors que dans le même temps, la consommation énergétique primaire sera multipliée par 50. Globalement, et ce jusqu'au XVIIIème siècle, on consomme principalement l'énergie que l'on ingère (alimentaire) tandis que la révolution industrielle et notre aptitude à capter l'énergie (fossile à 90% : charbon, pétrole et gaz) multiplie de 5000% nos possibilités. On voit bien les progrès majeurs et les possibilités offertes sur ce temps.

Du coup, la question des modes de vie se pose également puisque grâce à cette transformation, une société de la connaissance apparaît, des universités jusqu'à l'interactivité par les écrans, mais qui est aussi un autre mode de sédentarisation... Ces écrans, ont en soi, des conséquences négatives puisqu'il existe une relation directe entre le temps passé devant eux et la mortalité globale, la mortalité cardio-vasculaire et la mortalité par cancer. Le temps de station assise quotidien est également associé à un risque relatif plus élevé de mortalité.

Tomkinson a réalisé une étude sur 28 millions d'enfants, âgés de 6 à 20 ans dans 27 pays au monde. Sur les dernières décennies, il montre une très discrète élévation des capacités physiques anaérobies (la force, la puissance, la vitesse) qui ont augmenté de 0,035% par an, soit 1% en 30 ans. Ceci est lié directement à l'augmentation de la taille des populations. A l'inverse, il constate une diminution annuelle de 0,35%, 10 fois plus rapide, de nos capacités aérobies. Tous les trois ans, nous perdons 1% de nos capacités d'effort prolongé, celles qui dépendent de l'oxygène et sont liées à nos capacités d'endurance, à la durée de notre activité quotidienne telles que le temps de marche. On constate donc un clivage majeur entre d'une part l'augmentation des capacités associées à la biométrie (taille, poids, force, vitesse) et d'autre part l'effondrement de nos capacités d'effort soutenu et de déplacement. Le baromètre santé ne traduit pas autre chose en montrant que seuls 45% des Français pratiquent une activité physique d'intensité suffisante alors qu'ils passent cinq heures assis chaque jour, les Franciliens étant les moins actifs sur l'ensemble des régions.

Si l'on regarde maintenant l'évolution de nos capacités de déplacement avec le temps, l'analyse des records du monde par tranche d'âge montre qu'une modélisation très précise décrit l'ensemble des données physiologiques maximales individuelles et collectives de vitesse. Sur l'ensemble du cycle de vie, il existe un lien très fort entre le phénotype vitesse et l'espérance de vie maximale, autour de 120 ans. Cette relation se retrouve sur toutes les disciplines d'athlétisme (sprint, marathon, sauts, lancers) ou de natation.

La capacité physique moyenne de la population française peut être mesurée avec des tests d'aptitude, similaires à ceux de Tomkinson. Ils établissent la même relation que pour les champions du monde : celle d'une double exponentielle, d'abord croissante, correspondant à la fonction de développement ou d'anabolisme du vivant, puis décroissante (de forme

exponentielle négative), qui signe l'œuvre du temps sur chacun de nos organes et sur notre organisme.

D'autre part, l'expansion du phénotype à laquelle on assiste montre une augmentation initiale très importante au XIX^{ème} et début XX^{ème}, puis un ralentissement à la fin du XX^{ème}, suggérant que nous atteignons certaines de nos limites. Ceci est démontré dans quatre articles scientifiques de ces trois dernières années. Ainsi, en raison du lien précédemment démontré, se pose la question de notre capacité à développer encore notre espérance de vie. Qu'en est-il de la fonction maximale, le record actuellement détenu par Jeanne Calment ? Ou de la médiane, celle qui nous intéresse en terme de santé publique, pour la moyenne de la population.

De là l'idée d'accroître la qualité et l'espérance de vie en augmentant l'activité physique, de modifier les conditions de l'environnement urbain et construit qui nous permettent d'atteindre progressivement des capacités supérieures. Ceci est également bien démontré par une étude récente du British Medical Journal. Trois groupes de niveaux variables d'activité physique montrent une augmentation importante de l'espérance de vie et une réduction de la morbidité pour le groupe ayant l'activité la plus intense. De plus, lorsque les sujets changent de groupe, ils bénéficient d'un gain important sur ces deux critères, montrant qu'il n'existe pas qu'un déterminisme génétique, mais que le fait d'acquérir un mode de vie actif, permet aussi de réduire son risque de façon importante, à tous les âges. Avec la ligue d'athlétisme Nord - Pas-de-Calais, nous réalisons des études de validation de ces tests de condition physique en population générale, dans les écoles, les entreprises, les EHPAD — nous disposons de plus de 50 000 données actuellement — démontrer ces capacités de changement de mode de vie et leurs bénéfices.

Le cadre général dans lequel nous avons conçu le PNAPS, programme national de prévention par l'activité physique ou sportive, était lié à deux publications. La première de K-T Khaw montrait que 14 années d'espérance de vie séparaient les personnes qui ne fumaient pas, buvaient peu d'alcool, mangeaient des fruits et légumes et avaient une activité physique au-delà des trente minutes de recommandation quotidienne de ceux qui n'avaient aucun de ces quatre critères. Ces critères sont extrêmement forts et rarement rencontrés de façon aussi démonstrative en santé publique. Ceci nous indique bien dans quel sens travailler sur les axes fondamentaux de la prévention : tabac, alcool, nutrition et activité physique. C'est-à-dire, pour les deux derniers : harmoniser les entrées et les sorties, adapter les apports aux dépenses et atteindre un certain équilibre énergétique.

Pour autant les recommandations faites depuis vingt ans, aux Etats-Unis comme en Grande Bretagne, n'ont été suivies d'aucun effet ! Et dans les quinze dernières années, une diminution très importante de la part des transports actifs a été constatée au Royaume Uni :

marche et bicyclette n'ont cessé de diminuer. Serons nous plus efficaces pour les recommandations françaises ? Souhaitons-le. Dans l'expertise collective de l'INSERM, les bénéfices sanitaires sont exhaustivement démontrés à tous les âges, sur la santé mentale autant que sur la santé physique ; pour les maladies chroniques — la pathologie cardiovasculaire en a bénéficié depuis les années 70 — comme pour les maladies rares. Les maladies métaboliques laissent ainsi présager de gains économiques importants : réduction du nombre de molécules prescrites et des doses utilisées pour les statines, par exemple, dans l'hypercholestérolémie. L'aide au développement des capacités cognitives (la réalité biologique du *mens sana in corpore sano*) est amplement soutenue sur le plan scientifique, comme le maintien de l'autonomie des personnes âgées (il existe un lien très fort entre les indicateurs de dépendance et la force du quadriceps !). La réduction du périmètre de vie des personnes âgées dans les 500 mètres alentours, citée dans un article du Monde, est liée à la sarcopénie, la fonte musculaire, la perte fonctionnelle qu'illustre la courbe de décroissance inexorable de nos capacités. Pour autant, le fait de récupérer une partie de ses capacités physiques va permettre à une personne âgée de réagrandir un peu son monde et de retrouver des conditions qui lui offriront l'occasion de remonter la pente, voire de sortir de la dépendance, retrouvant ainsi une autonomie liée à cette fonction primordiale de bipédie.

L'environnement, maintenant, est notre sujet. Certains environnements, ne sont pas « marchable ». Dans de telles situations, on comprend les difficultés. L'environnement construit, la qualité de cet environnement, seront déterminant pour concrétiser les recommandations. Il faut aussi des capacités d'adaptation urbanistique, tirant parti des espaces ouverts, favorisant la marche.

C'est la démarche du PNAPS que d'associer l'ensemble des collectivités territoriales que vous représentez aujourd'hui, le monde scolaire, le monde de l'entreprise, les acteurs du sport, les acteurs de la santé pour aboutir à des recommandations sur l'environnement construit, sur les plans de déplacements urbains, sur la mise à disposition des équipements, favorisant à tout âge les modes de déplacement « doux » que je préfère qualifier de mobilité active. Sur le site scolaire ou sur le site de l'entreprise, on passe un tiers du temps quotidien. En dehors de l'activité sportive qui ne représente en moyenne que 7% de nos activités, tout le reste peut être, à un moment donné, favorable au développement d'une activité physique, y compris à domicile. L'eurobaromètre « sport et activité physique » montre que la fréquence de l'activité physique régulière n'est que de 10% ; plus de la moitié des Français ne faisant que très rarement du sport et un quart des Européens n'en pratiquant jamais !

Les objectifs annoncés par les sondés sont : je fais du sport pour ma santé ou pour augmenter ma condition physique. On conçoit bien qu'augmenter la performance (pour 13% seulement d'entre eux) n'est pas l'objectif. Les Français comprennent donc bien que l'on est sur un mode d'activité à visée de santé mais aussi, pour un tiers d'entre eux et ce n'est pas

négligeable, pour le plaisir. C'était l'un des paramètres majeurs sur lesquels nous avons insisté dans le PNAPS en parfaite adéquation avec les demandes de nos concitoyens.

Quant aux lieux, pour la moitié d'entre eux, c'est en plein air, dans la nature ou les parcs, c'est-à-dire en dehors des équipements sportifs. Et pour un tiers, sur le trajet qui conduit à l'école, à l'entreprise soit les conditions parfaites pour développer la marche ou le vélo

Les limites principales sont celles du temps : « je n'ai pas assez de temps pour pouvoir faire une activité physique ou pratiquer un sport ». Les contraintes sociétales actuelles d'augmentation de la demande, d'augmentation de l'efficacité du temps doivent néanmoins permettre de trouver des conditions qui arrivent à lier les deux. Mais quand on apprend qu'à Paris, la plupart des trajets de porte à porte sont 8 minutes plus courts à vélo qu'en voiture, on comprend qu'il s'agit à l'avenir d'une des clefs de la réussite de ces politiques dans chacune de vos villes et de vos collectivités.

Concernant la sécurité, il est souvent entendu : « mais vous allez exposer les gens à un risque plus grand d'accident de la circulation ». Or l'étude des collisions sur la voie publique, l'accidentologie, et leur modélisation montrent au contraire que le risque diminue au fur et à mesure que le nombre de piétons ou de cyclistes augmente. Plus vous avez de marcheurs, ou de cyclistes, plus vous occupez l'espace et moins vous avez de risques. Pourquoi ? Simplement parce que le risque mortel est lié à l'impact d'un objet massif se déplaçant à grande vitesse, très rarement entre deux cyclistes et exceptionnellement entre deux marcheurs. La plupart du temps, c'est parce que rencontrez une voiture. La mort est le résultat d'un combat entre des inerties et des cinétiques très inégales. En revanche, l'occupation de l'espace par un plus grand nombre de marcheurs et de cyclistes au centre des villes, crée chez l'automobiliste, qui ne sent pas l'âme d'assassiner tous les jours sa grand-tante, son cousin ou quiconque souhaiterait traverser la route devant son pare-choc, un comportement spontané de limitation, lié au nombre. Un tel effet de seuil pourrait être non seulement un motif de réduction relative mais même de réduction réelle de la mortalité. Odense « ville cycliste nationale » au Danemark, sur la période 1999-2002, montre ainsi une augmentation de 20% du trafic cycliste avec une réduction simultanée de 20% du nombre d'accidentés graves. Qu'en est-il à Paris et en France ? On dénombre 44 millions de déplacements annuels à Paris pour 700 accidents corporels et 5 accidents mortels en 2009. Le risque est d'un tous les 86 ans ; 86 années de vélo en continu ..! Les 5 accidents mortels sont tous dus à un écrasement par le train avant d'un camion ou d'un bus. Dans ces circonstances, la prévention par le port d'un casque ne peut être efficace sur la mortalité, à un coût national qui serait prohibitif.

J'en viens maintenant à la partie de recherche sur ces conditions. Le projet TAPAS, dirigé par Audrey de Nazelle au CREAL à Barcelone, va étudier les liens entre transport, pollution et activité physique, et étudier l'impact comparé des politiques publiques à Bâle, Barcelone, Copenhague, Paris, Prague et Varsovie. L'ADEME (représentée par Hélène

Desqueyroux) et l'Ecole des Mines (Ari Rabl) y sont associées pour étudier les systèmes de transport, le voisinage, la construction des interconnexions et tenter de revenir à des villes de croissance plus intelligente, tenter de penser qu'homo sapiens reste sapiens même dans ses conditions urbaines. Avec l'étude croisée des coûts, de la qualité de vie, des comportements et des questions d'environnement, incluant le bruit ou les particules. Ceci a, par exemple, déjà été réalisé en partenariat avec la RATP, Airparif et la Ville de Paris sur un certain nombre de trajets de bus, de voitures, de vélos et de circuits piétons.

Je terminerai par des points particuliers concernant la boîte à outils que nous avons proposée l'année dernière. Ce plan national de prévention dont de très nombreuses régions et collectivités se sont saisi. Le Conseil Economique et Social de Bretagne par exemple a fait voter à l'unanimité un développement régional incluant de nombreuses mesures issues de ce plan. Là encore, l'une des clefs est que ces recommandations puissent être déclinées par les décideurs et les élus territoriaux.

A la suite de ces propositions sur les mobilités actives, les espaces publics ou les plans de déplacements actifs, on a pu voir plus d'une centaine d'actions nationales, régionales ou locales se mettre en place : la création d'un Pôle National Ressources à Vichy, des participations dans les groupes de travail et les commissions, avec les acteurs institutionnels, l'Etat, les départements, les collectivités ; des études menées avec l'INSERM et les universités ; des tests de mesure de la condition physique des populations ; des orientations en prévention primaire, en entreprise ou dans les prisons, à différents âges de la vie ; en prévention tertiaire, sur le diabète, les maladies respiratoires ; des études d'innovation sont également lancées et des pistes de réflexion concernant de nouvelles professions.

Le mouvement reste une des conditions de notre survie. Il faut y retrouver une part de nos rêves, « *Chemin faisant* ».

Hala Nassif, Julien Schipman, Geoffroy Berthelot à l'IRMES participent au recueil de ces données et continuent de creuser ces pistes nouvelles. Je les en remercie vivement.

Transport et qualité de l'air en Ile-de-France

Philippe Lameloise, AirParif

AirParif, c'est la structure qui est chargée de la surveillance de la qualité de l'air en Ile de France. On est connus en particulier sur les questions de déclenchement ou non des procédures d'informations et d'alertes en matière de pollution atmosphérique. Je ne pense pas que ce soit l'élément essentiel qu'il faille retenir mais c'est l'élément le plus visible.

J'ai orienté mon exposé sur la pollution que j'appelle « classique », celle qui a les effets sur la santé et ce, de façon délibérée, en écartant le changement climatique pour des raisons

qui sont que le changement climatique encombre beaucoup d'une certaine façon, en terme d'informations, en termes de paysage. Pour autant, dans les grandes agglomérations, le problème de la pollution locale que l'on connaît de façon chronique depuis une cinquantaine d'années, s'est amélioré, on le verra mais n'est absolument pas satisfaisant. Et la photo que vous avez en introduction l'illustre pour la journée précédant Noël 2007 à Paris. Ce ne sont pas des nuages. C'est bien un nuage de particules, un nuage de pollution atmosphérique avec des niveaux qui dépassaient les seuils que l'Union Européenne fixe en matière d'effets sur la santé de la pollution atmosphérique. Donc, c'est un sujet qui est loin d'être fini.

Petit rappel, la qualité de l'air résulte d'une part des émissions de polluants et d'autre part de la météorologie. C'est la combinaison des deux qui va faire le niveau de pollution atmosphérique.

En prenant le cas de l'agglomération parisienne et de l'Ile de France, on va, d'une certaine façon, pour ce qui concerne les émissions, extrêmiser un petit peu les choses. Bien évidemment, les autres agglomérations ont une taille plus petite. Cette dimension de l'agglomération de presque 10 millions d'habitants est tout à fait particulière. Nous n'avons qu'une sœur jumelle en Europe, c'est Londres. Même les autres grandes capitales sont pratiquement la moitié de la taille de l'agglomération parisienne. Il faut oublier les deux millions deux cent mille de Paris *intra muros*. La ville elle-même, n'est pas un objet en matière de pollution atmosphérique, c'est l'agglomération qui est un objet et sur ces éléments là.

On a une agglomération importante en terme de taille. Ce n'est pas parmi les plus importantes mondiales mais c'est parmi les deux plus importantes européennes. On a aussi une particularité de l'agglomération parisienne qui est sa densité en terme de bâti, donc en termes d'émissions, qui est tout à fait particulière, et là, bien supérieure à celle de Londres. Et on a aussi une prépondérance, on va le voir à plusieurs reprises, du trafic, qui est liée, bien sûr, au développement générique du trafic routier dans toutes les grandes agglomérations, mais aussi à l'effacement progressif des autres activités, pas forcément toujours par vertu mais tout simplement pour des questions de prix du terrain.

La météorologie, ça, ce sont plutôt les éléments favorables de l'agglomération parisienne. Nous ne sommes pas dans la situation très encaissée que peut connaître, par exemple, l'agglomération grenobloise. On est plutôt : ouvert, relief peu marqué, climat océanique venteux et pluvieux. La journée d'aujourd'hui est typique à ce point de vue là. Ce sont des éléments plutôt favorables à l'agglomération parisienne et qui nous rendent aussi jumeau à ce point de vue, de Londres qui a un climat, finalement, relativement proche quoi qu'on en dise.

Les effets de la pollution atmosphérique sur la santé, ce n'est pas la spécialité d'AirParif. Nous sommes des météorologues, des gens qui observons la qualité de l'air et qui essayons de la prévoir. Mais ce sont des choses avec lesquelles on travaille et j'ai pris comme

exemple les résultats du programme CAFE (Clean Air for Europe) de la commission européenne qui montrent que l'impact, en termes de certains paramètres de santé, des particules ou de l'ozone troposphérique, est important : une perte moyenne de 9 mois d'espérance de vie sur l'ensemble de l'Europe, près de 400 000 décès prématurés si l'on considère les particules, 20 000 décès prématurés si l'on considère l'ozone. Et si on regarde la carte de ces répartitions de pertes d'espérances de vie moyenne, on retrouve, pas seulement mais bien, les gros centres urbains et l'agglomération parisienne en particulier. On arrive aussi à un croisement entre l'émission, la présence de forte quantité de polluants émise, et la météorologie. La plaine du Pô, qui ressort en noir, nous illustre les effets météorologiques.

Avec les tendances, on entre dans les choses compliquées à percevoir pour nos concitoyens. Il y a une tendance à l'amélioration, assez forte, pour tout ce qui concerne les polluants primaires. On appelle polluants primaires les polluants qui sortent directement des cheminées, des chauffages, des pots d'échappement. Cette amélioration, pour ce qui concerne le transport et c'est là-dessus que je focaliserai principalement, elle est très forte puisqu'en une quinzaine d'années, on a perdu 76% des niveaux de monoxyde de carbone, qui n'est plus vraiment un problème en terme de pollution atmosphérique extérieur. On a perdu 56%, un peu moins bien, pour les oxydes d'azote. C'est essentiellement dû à des progrès technologiques. Les pots catalytiques, par exemple, en matière de transport, ont agi sur ces éléments là. le problème, c'est que ça ne suffit pas parce que les polluants qui nous posent problème ne sont pas uniquement les polluants directement issus des pots d'échappement mais des polluants qui résultent de transformations chimiques plus ou moins complexes dans l'atmosphère.

Pour les transports et la qualité de l'air dans notre région, si on parle en terme d'émission de polluants, ce qui sort, l'activité dominante, c'est les transports. Plus de la moitié des oxydes d'azote émis sont d'origine des transports, le tiers des particules, le tiers des hydrocarbures. Ça s'explique assez bien avec les paramètres de la région : 11,3 millions d'habitants, 4,5 millions de véhicules. Je rappelle que le parc national est aux alentours de 25 millions de véhicules. Plus de 10 000 km d'axes routiers principaux, on voit bien qu'il y a des raisons qui vont expliquer ça.

Sur ce diagramme relativement complet, toujours des émissions, d'oxyde d'azote, cette fois, j'attire votre attention sur cette zone en rose qui correspond aux émissions d'oxyde d'azote du secteur du trafic routier en Ile de France. On voit qu'il y a une amélioration entre 2000 et 2005. Toutefois, cette amélioration laisse ce secteur comme le secteur principal. Si on regarde la décomposition de ce secteur, de 54% des émissions d'oxyde d'azote liées au transport, on s'aperçoit que finalement, il y a environ 40% pour les véhicules particuliers et 60% pour l'usage professionnel des véhicules d'une façon générale. La focalisation permanente sur les véhicules particuliers va finir par avoir ses limites. La modernisation aussi du parc. On avait, au moment du tout début de l'introduction des normes « euro » — les véhicules sont notés en fonction du standard « euro » auquel ils répondent. A l'heure actuelle,

quand vous achetez un véhicule, il ne peut pas être moins bien qu' « euro 4 ». D'ici trois ans, on aura de l' « euro 5 » et dans six ans de « l'euro 6 », etc. Le problème, c'est que quand on passe de « euro pas du tout », ce qui nous ramène aux années 93, à « euro 4 », on fait beaucoup plus de progrès, presque un ordre de grandeur de progrès de plus, que quand on passe de « euro 4 » à « euro 6 ». L'effet technologique commence à s'amortir et du coup, ça se traduit par une baisse des émissions qui, il y a quelques années, étaient de 4% par an et qui, maintenant, n'est plus que de 1% par an.

Si je prends les particules. Particules = diesel. Attention, il ne faut pas être trop rapide. Bien sûr, les diesels émettent des particules. Je dirai même que c'est la seule motorisation qui émet vraiment des particules dans le monde des transports. Pour autant, quand on regarde les chiffres en termes d'émissions, on s'aperçoit que les émissions primaires de particules sont passées d'un *bon* tiers à un *petit* tiers. Là aussi, on va retrouver une part relativement importante des véhicules utilitaires : poids lourds et véhicules utilitaires légers. Même à comparer à la très forte utilisation du parc français, mais une très forte utilisation accompagnée de beaucoup de progrès technologiques. Ne pas oublier non plus dans les particules, un petit cadeau problématique quand il n'est pas maîtrisé, de la lutte contre le changement climatique : le gris à 26%, c'est le résidentiel et tertiaire. Et dans ce gris à 26% de résidentiel et tertiaire, donc, de chauffage, le poids du chauffage au bois, c'est 85%. Ça ne veut pas dire qu'il ne faut pas utiliser le bois comme combustible, ça veut dire que quand on l'utilise, il faut prendre un certain nombre de précautions. Le bois n'est pas un excellent combustible en terme combustion pour deux raisons. Il a deux éléments mauvais, chacun à un bout de chaîne : d'une part, il contient beaucoup de matières volatiles, donc, la combustion est difficile à réguler au moment où ces matières volatiles passent dans les flammes. D'autre part, il contient beaucoup de substances non combustibles, ce sont les cendres. Les cendres sont des particules qui n'ont pas forcément une meilleure réputation que les particules émises par d'autres sources au point de vue des effets sur la santé.

Nous arrivons maintenant, si on se place du côté de l'arrivée, à une situation par rapport aux valeurs réglementaires que l'Union Européenne nous fixe : concentration dans l'environnement, cette fois ci, marquée par un certain nombre de niveaux respectés et d'autres niveaux, dépassés. Les niveaux dépassés vont essentiellement se focaliser sur dioxyde d'azote. On a vu qu'il était assez largement d'origine « transport » et sur les particules pour lesquelles on a un tiers à peu près d'origine « transport ». Ça nous amène bien à un problème transport dans les grandes agglomérations.

Le transport, c'est l'activité qui conduit à la plus grande exposition des personnes avec des densités d'émissions qui sont en conjonction avec la densité de population. Ça va être un gros problème, c'est là où on émet le plus qu'il y a le plus de gens. On va tout de suite avoir un problème d'exposition. D'autre part, se surajoute une problématique de proximité immédiate d'une grande partie de la population dans ses lieux de vie ou ses lieux de travail,

aux grands axes routiers. Ce qui va renforcer encore l'exposition permanente. Et en plus, si on prend une agglomération comme l'agglomération parisienne, des durées de déplacement, au sein de ces transports, qui sont longues et qui sont dans des environnements particulièrement exposés en terme de pollution atmosphérique. Ça renforce beaucoup cette problématique transport, dans l'impact pollution atmosphérique d'une grande agglomération.

J'illustre là le croisement entre la densité de population. La zone centrale est totalement exceptionnelle en Europe, pour Paris. 20 000 habitants au km², ne se retrouve que dans les villes d'Asie ou le cœur de New York. On croise cela avec les densités d'émissions qui sont plus importantes, là où le réseau routier est dense et donc, sur le cœur de l'agglomération aussi.

Si on prend le dioxyde d'azote et les tendances, alors que je vous avais dit que pour les oxydes d'azote totaux, grâce aux pots catalytiques, on avait une tendance à la baisse qui était à peut près de 1% par an, actuellement, pour le dioxyde d'azote, il n'y a plus de tendance à la baisse. Le dioxyde d'azote est un polluant qui résulte de transformations chimiques dans l'atmosphère et c'est aussi un polluant qui va être mal traité par les filtres à particules ou par les pots catalytiques. Ce qui fait qu'autant les émissions d'oxyde d'azote baissent, autant les émissions de dioxydes d'azote ne baissent plus. Or, c'est le polluant problématique. Et on voit que quand on est près du trafic, c'est la courbe la plus haute, on a une résistance, maintenant à la diminution de ce polluant là, à un niveau qu'on doit situer par rapport à la norme européenne (barre horizontale noire) qui est deux fois le niveau d'exposition.

Quand on est loin du trafic, la courbe basse, on s'aperçoit qu'on a encore une petite tendance à la baisse, mais qui reste faible et qui ne permet pas encore de rejoindre les normes de qualité de l'air.

Maintenant, on sait intégrer aux cartes de pollutions qu'on fait, la proximité immédiate du trafic. Il faut retenir qu'un grand axe de trafic peut avoir des effets jusqu'à 200 mètres, à peu près, en terme de pollution identifiable. Jusqu'à 200 mètres, on va se trouver avec un Francilien sur trois qui réside. Et quand on intègre cette proximité aux grands axes, on s'aperçoit qu'on passe d'à peu près, 1,4 millions de Franciliens potentiellement exposés à des dépassements de l'objectif de qualité de l'Union Européenne à 3,4 millions.

Rapidement sur les particules, il faut vous dire que c'est plus compliqué que ce que j'ai annoncé au point de vue des émissions. Je vous ai parlé du tiers issu des diesels. En fait, les particules résultent aussi de remises en suspension et d'une chimie atmosphérique complexe. Elles se fabriquent aussi à partir des oxydes d'azote. On cible les particules sur les PM10 et les PM 2,5 (c'est-à-dire les plus petites que dix microns ou plus petites que 2,5 microns), en fonction de leur capacité à pénétrer dans l'appareil respiratoire et on va retrouver des cartes totalement analogues de dépassements de nos objectifs de qualité pour les particules près des grands axes : à peu près entre 3 millions et 1,3 millions de personnes exposées.

Je passe rapidement sur l'élément qui montre que l'air intérieur est influencé par l'air extérieur à proximité du périphérique. Dans les bâtiments, on trouve une entrée de la pollution atmosphérique venant du boulevard périphérique, pour arriver à l'exposition quand on est dans le trafic.

On a équipé un véhicule et un tricycle d'outils de mesure de la pollution atmosphérique pour caractériser les expositions. Très rapidement, que pouvons-nous en dire ? L'exposition au bord du trafic n'illustre pas le niveau d'exposition à l'intérieur d'un véhicule. Il faut, en gros, rajouter un tiers du véhicule. On est directement dans le flux, les niveaux sont plus importants. Par contre, le niveau observé au droit du véhicule, sur la portière est totalement explicatif de la qualité de l'air à l'intérieur du véhicule.

Un petit cauchemar : la traversée du tunnel de l'A 14. On voit les niveaux que l'on a en entrant sur le tunnel. Finalement, au bout de 2km de tunnel, on a multiplié les niveaux à l'intérieur du véhicule par 10. La bonne nouvelle, c'est que dès qu'on sort les niveaux diminuent aussi rapidement qu'ils ont augmenté. Pour certains qui s'affolaient, même dans le monde médical, de la pollution subie par les enfants dans leur poussette, ma réponse a toujours été : « ce ne sont pas les poussettes qui m'inquiètent, ce sont les lits autos ». Le gradient de pollution, l'augmentation de pollution en fonction des infrastructures routières, est assez normal. Plus l'axe est intense, plus les niveaux vont être importants à l'intérieur du véhicule, le record étant avec un axe intense confiné, c'est-à-dire le tunnel routier.

Pour ce qui est des vélos et le cyclisme, AirParif a réalisé une étude avec un tricycle pour caractériser l'exposition au dioxyde d'azote, très classique traceur de la pollution liée au trafic, entre piste cyclable, marquage au sol, couloirs de bus, flux de circulation. Plus l'infrastructure est dédiée aux vélos, mieux c'est parce qu'on s'éloigne des émissions directes de l'axe. Si on prend les différentes sortes de pistes cyclables, plus la piste est loin de l'axe routier, mieux c'est également. Et on le voit dans cette illustration, par exemple sur l'axe de l'avenue Daumesnil où la piste cyclable est séparée du trafic automobile par une ligne de stationnement, la piste est bien plus avantagée que les quais Tuilerie où la piste cyclable est directement adjacente au trafic automobile. Enfin, ce qui compte beaucoup en terme d'exposition, c'est le véhicule qui précède. Le passage derrière un bus ou un camion se matérialise tout de suite par des montées des polluants. Toutes ces études d'exposition ont un biais, c'est qu'on n'a pas du tout pu étudier la différence de capacité respiratoire des gens quand ils font du vélo. Ils respirent plus, plus intensément que quand ils sont au calme dans leur voiture. Et, vraisemblablement, l'effet de la pollution atmosphérique est renforcé. Mais cette étude visait seulement à caractériser des niveaux et pas un impact sanitaire direct.

Valérie Lévy Jurin

Vous nous avez montré la complexité des problèmes. Ça m'affole un peu de se rendre compte que, finalement, la pollution automobile, les progrès technologiques semblent nous

amener de nettes améliorations et, en même temps, que ce n'est pas suffisant. On voit que la densité urbaine est une vraie problématique. Elle doit nous interroger : est-ce qu'on fait de la densité urbaine, des villes denses ou est-ce qu'au contraire, on accepte un certain équilibre, un certain niveau de déploiement urbain ? Tout ça interroge les politiques, en tous les cas.

Je passe la parole à M. Marcos Weil d'Urbanplan de Genève. Et je crois qu'il sera complété par M. Dominique Riou.

Aménager le cadre urbain pour une mobilité saine (urbanisme, santé et politiques publiques)

Marcos Weil, Urbanplan Genève

Je vous remercie de me permettre de m'exprimer sur un thème qui m'est très cher, celui des relations entre urbanisme et santé et plus particulièrement sur la manière dont les urbanistes peuvent contribuer à la lutte contre la sédentarité. C'est un thème que j'ai largement pu développer dans le cadre de la commission « Prévention Sports Santé » dirigée par le professeur Toussaint et à laquelle j'ai participé en 2008.

Mais c'est surtout au travers de ma pratique quotidienne d'urbaniste que j'aimerais apporter un éclairage et une contribution aux débats en illustrant avec un très rapide survol — donc, avec beaucoup de raccourcis — ces liens entre urbanisme et santé, la manière dont nous pouvons intervenir sur la ville, mais aussi en insistant sur l'importance des politiques publiques car ce sont elles qui déterminent nos marges de manœuvre. D'où le sous-titre de mon intervention.

Quand on associe les mots de mobilité et de santé, on pense, à juste titre à la marche et au vélo, modes de déplacements actifs. Face au fléau que constitue la sédentarité, l'enjeu, bien évidemment, c'est de faire bouger des gens dans leurs pratiques quotidiennes. Les spécialistes recommandent 30 minutes de marche par jour.

Je vais illustrer les liens entre aménagement urbain et pratiques intégrées d'activités physiques à travers différentes échelles de planification, du grand territoire au pied d'immeuble.

A l'échelle de la planification territoriale, la mixité d'usage et la densité des destinations constituent des critères majeurs pour la pratique de la marche utilitaire, car plus courtes seront les distances pour atteindre les services et plus il y aura des raisons de pratiquer la marche ou la vélo qui sont des modes de déplacements particulièrement adaptés aux trajets courts. Au contraire des développements urbains basés sur l'automobile qui, malheureusement, représentent un héritage considérable sur lequel il est difficile d'agir. Ces corrélations ont été largement mises en évidence par de très nombreuses études. Mais une corrélation n'est pas une cause. Un urbanisme de courts trajets est à l'opposé des politiques publiques qui investissent massivement dans la construction d'autoroutes permettant ainsi aux centres

commerciaux de s'implanter en périphérie car le prix du foncier est moindre et qu'aucune restriction ne s'applique quant au nombre de places de stationnement.

Sur un graphique tiré du livre de David Mangin, *la ville franchisée*, on voit la courbe des kilomètres d'autoroutes construites en France depuis 1950 et la courbe des hypermarchés qui la suit très fidèlement. Ce lien n'a pu s'établir que parce que derrière, il y a des politiques publiques qui favorisent ces types de développement. L'Allemagne a un réseau d'autoroutes bien plus important, mais alors qu'en France, 70% du chiffre d'affaires commerciales est réalisé en périphérie et seulement 10% dans les quartiers, en Allemagne, il s'élève à 30% en périphérie et 40% dans les quartiers. Autrement dit, en raccourci, le rapprochement des emplois, de l'habitat, des services, n'aura pas lieu tant que les collectivités se soucient plus d'attirer des emplois ou des propriétaires à hauts revenus que de créer des logements adaptés en quantité et en qualité à proximité. Dans les villes qui connaissent des crises du logement, les ménages sont condamnés à l'immobilité résidentielle et à la dépendance automobile. Ce n'est pas dans ces villes que l'on ira au travail à vélo, dépensant au passage notre surplus d'énergie.

A l'échelle de la planification urbaine, il y a trois leviers d'action principaux : la politique des transports, celle de l'aménagement des espaces publics et, à cheval entre les deux, l'aménagement des rues qui relève autant de l'espace public que des transports.

La politique des transports va définir les priorités qu'une ville accorde aux différents modes de déplacements et, notamment, aux mobilités douces ou mobilités actives. Quel partage de l'espace est fait entre les différents modes de déplacement ? Malheureusement, trop peu de collectivités osent franchir le pas et affirmer que les modes doux sont prioritaires dans les déplacements urbains. Les budgets alloués aux infrastructures routières sont en général sans commune mesure à ceux alloués aux mobilités douces.

Ces priorités se matérialisent dans notre espace quotidien. De fait, l'aménagement de l'espace public reflète les valeurs de notre société. Heureusement, ces règles de partage de l'espace commencent à être contestées, notamment lors des « critical mass », ces réunions plus ou moins spontanées de cyclistes qui réclament précisément un autre partage de la rue. Effectivement, le vélo est un moyen de transport, de locomotion très performant car plus rapide que n'importe quel autre mode de déplacement sur des distances inférieures à 2,5 km. Et le potentiel est énorme car à Genève — mais comme dans beaucoup d'autres agglomérations — 30% des trajets motorisés sont inférieurs à 2,5km. S'ils étaient faits à vélo, le bénéfice serait autant collectif en termes de diminution de la pollution, réduction du bruit qu'individuel en terme de santé pour celui qui le pratique. Et les statistiques sont sans ambiguïté : aménager des bandes et pistes cyclables est très efficace. Il existe une corrélation entre la longueur du réseau aménagé et la progression du trafic cycliste. Et, de même qu'on utilise sa voiture seulement si on sait qu'on peut la stationner quelque part, pour le vélo, c'est la même chose. Il faut pouvoir parquer son vélo près de la maison sans devoir aller le

chercher à la cave, ouvrir quatre portes avec des clefs différentes, traverser des couloirs obscurs. Bref, l'usage quotidien du vélo nécessite qu'il soit facilement accessible. D'où aussi le grand succès du 'velib' et autres vélos en libre station qui ne nécessitent pas qu'on fasse des acrobaties pour monter son vélo sur son balcon. Plus on aménage la ville pour les cyclistes, plus les gens font du vélo et plus la pratique du vélo devient sûre. Il existe une corrélation entre le nombre d'accidents et la présence des cyclistes dans les rues. Leur présence massive, leur visibilité est un gage de sécurité. De même, aménager des zones piétonnes favorise la marche.

Ce qui nous amène au deuxième levier d'action : l'aménagement des espaces publics, qui constitue aujourd'hui un enjeu majeur pour les villes et fait déjà l'objet de politiques largement engagées. De nombreuses études, là aussi, permettent d'établir une relation entre qualité de l'environnement et pratique de la marche de loisirs. La présence de parcs, de places, d'un environnement de qualité est un facteur qui influence le niveau d'activité physique pour ce type de marche. Mais, souvent, en ville, on ne dispose pas de place pour installer de nouveaux aménagements. La concurrence pour l'espace est très rude. Dans ce cas, on peut aussi imaginer un usage différencié dans le temps : un parking peut devenir à certains moments un espace de jeux, de loisirs, d'activités sportives. Ce qui se fait sans problèmes pour des raisons commerciales, pour installer un marché, pourrait aussi se faire pour des activités ludiques ou sportives.

A l'articulation entre politique des transports et espace public, il y a l'aménagement des rues. Avec l'évolution phénoménale du trafic automobile, cela fait déjà bien longtemps que nos rues ne sont plus des espaces de jeux. Elles sont devenues un espace hostile et dangereux. Du coup, pendant longtemps, la doctrine a été la séparation des flux : piétons d'un côté, voitures de l'autre, parfois en envoyant le piéton sous terre (passages souterrains). Cette sécurité routière crée alors de l'insécurité urbaine. Remarquez que, même quand le piéton reste en surface, le confort des trottoirs est loin d'être une pratique généralisée et le parcours en ville ressemble parfois à des parcours du combattant. Les obstacles à la mobilité piétonne sont de toutes natures. Pour les seniors, par exemple, population de plus en plus nombreuse, c'est l'absence des lieux pour s'asseoir qui constitue une entrave à la mobilité. Les personnes âgées se déplacent plus fréquemment à pied que la moyenne de la population et elles ont besoin de bancs pour ponctuer leur parcours, pour pouvoir faire leur promenade quotidienne. Les obstacles ne sont pas toujours, uniquement physiques. Le facteur temps est également très important. La traversée d'un carrefour dont les phases vertes ne sont pas coordonnées se traduit pour le piéton et un rallongement du temps de parcours équivalent à un important détour pour le piéton.

Enfin un des principaux obstacles à la mobilité piétonne réside dans l'insécurité due aux écarts de vitesse entre automobilistes, cyclistes et piétons. On cherche aujourd'hui à créer des zones de rencontre où la vitesse est limitée à 20km/h et la priorité est donnée aux piétons. Le

rapport de forces est inversé, l'espace est partagé et nécessite donc le respect des autres usagers. Dans un tel espace pacifié, la marche et le vélo reprennent droit de cité et l'on peut espérer retrouver un peu d'urbanité au sens premier du terme, c'est-à-dire la politesse des villes. La diminution de la circulation et de la vitesse présentent, bien entendu, de grands bénéfices en terme de santé : diminution du bruit, de la pollution ; diminution des accidents et de leur gravité (on voit ici l'exemple de Chambéry). Mais aussi, peut-être moins connue, l'augmentation des interactions entre habitants d'une même rue. Ce schéma tiré d'un livre de Richard Rogers me paraît particulièrement parlant de l'inadéquation entre le 'vivre ensemble' et le 'je roule pour moi'. Le trafic automobile est, de fait, un facteur de ségrégation sociale et d'exclusion. Les zones à vitesse modérée sont particulièrement adaptées à l'échelle des quartiers. A cette échelle, on va retrouver, bien entendu, les mêmes facteurs favorables à la marche qu'à l'échelle de la ville : proximité de services et d'équipements, présence de parcs, promenades et d'équipements sportifs facilement accessibles.

J'en viens à l'échelle des immeubles qui me tient tout particulièrement à cœur car c'est l'espace du quotidien et de l'ordinaire. Le pied des immeubles est un lieu particulièrement important pour les enfants et les adolescents car c'est là qu'ils aiment se retrouver même s'ils ne sont pas toujours les bienvenus. Or, pour que les enfants puissent gagner de l'autonomie, développer des relations sociales, il faut qu'ils puissent progressivement s'éloigner de leurs parents et découvrir leur environnement. Plus ils grandissent et plus la distance qu'ils peuvent explorer doit être grande. Or, si son environnement est encombré par des voitures stationnées au pied des immeubles, l'enfant est prisonnier. Soit, il reste devant la télévision, la play station ou la Xbox, soit il trouve un adulte pour l'aider à traverser la rue, pour aller au parc ou à la place de jeux. Ce qui ne va favoriser ni l'indépendance de l'enfant ni celle de l'adulte toujours obligé de le surveiller, d'accompagner. Il y a une formule choc du docteur Huttenmoser qui a fait plusieurs études à ce sujet qui dit : « quand on laisse les voitures en liberté, on met les enfants en cage ». Une enquête menée à Zurich a évalué les activités que les enfants pratiquent dans les places de jeux et celles qu'ils pratiquent dans les espaces de proximité. Il y a beaucoup plus d'activités ludiques et sportives qui se pratiquent au pied des immeubles quand l'aménagement le permet que dans les places de jeux. Les résultats de cette enquête, on peut les mettre en relation avec d'autres études citées par Jean-François Toussaint, c'est que : plus les enfants peuvent sortir, moins ils regardent la télévision, et la corrélation et le temps passé devant la télévision et le risque d'obésité. D'où l'importance majeure de pouvoir redonner un caractère plus domestique, plus ludique, aux espaces collectifs afin qu'un jour, on ne dise plus qu'on « sort » dans la rue mais qu'on « entre » dans la rue. Il faut créer au pied des immeubles des espaces qui favorisent la coveillance plutôt que la surveillance.

Aménager les pieds des immeubles de manière à rendre ces espaces plus conviviaux, on sait le faire. Ce ne sont pas les bons exemples qui manquent. Encore faudrait-il qu'on

bouscule les mécanismes économiques qui font que, créer des places de stationnement, rapporte à son propriétaire alors qu'un espace vert coûte à l'entretien et nécessite une surveillance sans faille pour que les enfants n'abîment pas les pelouses. Mettre des voitures ailleurs que devant la porte nécessite aussi de modifier notre relation à la voiture. Mais peut-être qu'il faut passer de 'l'ego mobilité' à 'l'éco mobilité'. Avant d'être une question d'aménagement, c'est aussi une question de comportement.

En termes de santé, les aménagements urbains sont donc nécessaires mais pas suffisants car le fait d'utiliser ou non ces potentiels, relève de comportements individuels. Il faut donc, aussi, changer nos habitudes, nos pratiques, nos comportements. Aujourd'hui, 50% de la population mondiale vit dans les villes. L'enjeu majeur consiste donc à conjuguer ensemble qualité de vie et qualité de ville. C'est un grand défi des politiques publiques et pour nous, urbanistes. C'est pour moi une évidence et une nécessité de redonner aux piétons et aux enfants le droit de cité. Dans un récent colloque, j'ai proposé de faire de la présence des enfants dans l'espace public un indicateur de la qualité de ville.

Pour conclure, reconstruire des villes accueillantes aux piétons et aux cyclistes, diversifier les espaces verts, faire des rues intéressantes à parcourir, améliorer la qualité des immeubles, des cages d'escaliers, sont, finalement, les ambitions traditionnelles de l'urbanisme. Nul besoin d'évidences scientifiques, qu'elles relèvent de la santé ou de l'environnement pour construire une ville plus saine. La fréquentation toujours croissante des villes qu'on visite, l'art urbain est capable de faire marcher les populations, non par devoir, calcul ou effet de mode mais par plaisir. Un bel exemple d'un aménagement fait par une artiste suisse, Pipilotti Rist, dans la vieille ville de Saint Gall. Un autre exemple, à Lausanne : une manifestation qui s'appelle 'Lausanne Jardins' qui invite la population à marcher, à découvrir, à redécouvrir et à s'émerveiller de sa propre ville. Ou pour reprendre une expression d'Yves Winkin, sociologue qui a dirigé des recherches auxquelles j'ai pu participer, sur la marchabilité de différents quartiers, « il faut réenchanter notre quotidien ». On retrouve ainsi la notion de plaisir évoqué dans les enquêtes présentées par Jean-François Toussaint.

Ce changement de paradigme ne relève toutefois ni du code des circulations, ni de celui de l'urbanisme mais des valeurs de la société. C'est véritablement une question de culture. Une nouvelle culture, cela ne se décrète pas, cela se construit par des rencontres et des échanges. Je vous remercie de m'avoir invité et je me réjouis de pouvoir confronter nos expériences d'urbanistes, de professionnels, de techniciens, de médecins, de citoyens, car je revendique l'urbanisme non comme une science appliquée mais comme une expérience impliquée.

Valérie Levy-Jurin

Merci pour ces paroles. C'est vrai que ça résonne dans la pensée d'un élu qui aime, on est plusieurs, et des techniciens ici, cette idée. Nous sommes très fiers de nos villes et, effectivement, la marche est une façon très agréable de redécouvrir la beauté de sa ville, des surprises, des instants choisis qu'elle nous propose. Je passe la parole à votre voisin pour quelques commentaires sur votre discours.

Dominique Riou, Club Transport, Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme

Je travaille à l'Institut d'Aménagement et de l'Urbanisme de la Région Ile-de-France au département Transports.

Tout d'abord, je voudrais dire que je me retrouve intégralement dans le propos que vient de tenir M. Weil. Je n'ai pas un discours aussi élaboré que mes prédécesseurs à vous proposer.

Juste quelques chiffres sur la mobilité francilienne parce que ça éclaire encore plus ce qui a été dit ce matin.

On a une part, quand même, qui reste importante, de la marche. Et ça, c'est un point qu'il ne faut pas oublier, on l'a trop facilement oublié dans la manipulation des chiffres issus des données de mobilité. On a souvent parlé de modes mécanisés ou de modes motorisés, oubliant la marche qui pèse quand même toujours environ plus de 50% des parts modales à Paris en tant que mode principal. C'est-à-dire le mode pour aller dans un déplacement quel que soit son motif. Et même, sur l'ensemble de l'Ile-de-France, on a une part non négligeable de la marche qui reste un élément très important, structurant de nos pratiques de mobilité. Ce sont de vieilles données, EGT 2001. L'EGT, l'Enquête Globale Transports qui est en cours d'analyse, le traitement aujourd'hui va nous dire un tout petit peu la même chose en ce qui concerne la marche, certainement.

On voit ici une pratique qui était à l'époque de mêler les deux roues, roues motorisées et vélos ensemble. Donc, on n'a pas le distinguo mais on voit surtout que les deux modes réunis ne pesaient pas beaucoup dans la mobilité francilienne.

Une autre image pour expliquer la même chose. On voit en masse que la marche est bien le deuxième mode de déplacement en Ile-de-France si on parle en termes de déplacements et non pas en termes de kilomètres parcourus, bien entendu. C'est un mode qui a subi un certain tassement au cours des années qui ont été celles de la progression de la voiture et d'un urbanisme comme l'a décrit M. Weil tout à l'heure, un urbanisme qui a été dédié à l'usage de la voiture. Donc, on a eu un tassement de la marche. Heureusement, on ne s'est pas totalement effondrés. Par contre, pour ce qui est du vélo et des deux roues en général, — deux roues motorisées et vélos ensemble — il y a eu un véritable effondrement, dans la pratique du vélo mais aussi celle de la mobylette parce qu'on a eu un véritable

transfert dans la motorisation des modes de transports individuels, de la mobylette à la voiture.

Ce qu'on peut dire aujourd'hui, on attend les nouvelles données en matière de mobilité. On est aujourd'hui astreints à regarder les pauvres données de trafic que l'on peut avoir ici ou là et essentiellement, d'ailleurs, à Paris qui est une ville bien équipée en la matière. On a ici les courbes de comptages de vélos depuis 2002 jusqu'à 2007 sur toutes les zones de comptage de la ville de Paris. On voit quand même quelque chose de très intéressant, on a pratiquement un triplement du nombre de vélos comptés entre 18 et 19h entre 2002 et 2007. Il y a donc un effet positif qui est lié comme on l'a dit aussi ce matin, déjà, à l'évolution de l'offre pour la pratique du vélo, donc des aménagements cyclables. On a une croissance des aménagements dans Paris, on a une croissance de l'usage du vélo parallèle. Et même plus importante que la progression des aménagements cyclables.

A l'échelle de l'Ile-de-France, on observe les aménagements cyclables créés et on voit une bonne progression de 59% d'aménagements supplémentaires en huit ans, en kilomètres. On a donc aujourd'hui, pratiquement, 2 200 km en linéaire, aménagés en Ile-de-France : pistes, bandes, couloirs bus, etc. Tout ça, c'est très bien mais c'est relativement peu. On peut avoir deux lectures. On peut être contents de ces résultats mais être aussi assez déçus parce qu'on voit, l'effet, le parallélisme entre l'usage et l'augmentation de l'usage et de l'augmentation des aménagements et on peut se dire qu'en huit ans, on n'a pas fait énormément de choses pour les vélos. Aujourd'hui, je vous cite ce qui est dans les têtes, ce qu'il faudrait annoncer en matière de promotion des modes actifs : les travaux du PDU dont je fais part. Ils sont, bien sûr, extrêmement importants, les modes actifs dans l'élaboration du PDU. Ils ont une part primordiale mais peut-être pas encore assez. Dans ce que j'ai entendu ce matin, on pourrait se dire que dans les travaux du PDU Ile-de-France, les modes actifs auraient pu être la clef d'entrée si, notamment, on prend en compte les enjeux de santé publique. En tous cas, ce qu'on dit sur les modes actifs, c'est, effectivement, qu'ils sont non polluants, qu'ils sont favorables à la compacité urbaine, qu'ils sont une vraie alternative aux modes individuels motorisés pour les déplacements courts (motos et voitures), qu'ils sont un complément majeur aux transports collectifs parce que pour atteindre les transports collectifs en Ile-de-France, on marche énormément. On marche énormément, ce qui est très bien mais c'est le mode d'accès aux gares, principal, largement, la marche pour accéder au train et non pas la voiture comme on pense souvent. Ce sont aussi des modes de déplacement peu coûteux. Il y a donc un fort potentiel de développement à travers cela d'autant que l'on sait que l'on a de nombreux déplacements en voiture et en deux roues motorisés qui sont inférieurs à 3km, donc, dans la portée pertinente du vélo et de la marche : 48% pour les voitures et 56% pour les deux roues motorisées. On voit aussi qu'on est aujourd'hui dans des pratiques où quand on compare les déplacements inférieurs à 1k et ceux de 1 à 3 km, on a, déjà au-delà d'un kilomètre, un transfert assez important depuis la marche vers les modes

individuels motorisés. Et, bien sûr, l'enjeu est lié à l'activité physique et, peut-être aujourd'hui encore, sous-estimé en matière de bénéfice, sur la santé.

Les pistes d'actions — je parle de travaux parce qu'on n'est pas encore dans la révision du PDU, le projet n'est pas encore établi et je vous livre là des choses qui sont encore en gestation. On a une idée, déjà, principale, qu'il faut passer des modes doux aux modes actifs. Parce qu'il y a un enjeu de promotion du caractère 'activité physique', bien entendu, et qu'on n'est plus sur une pratique liée au loisir, du vélo ou de la marche mais bien une pratique liée à quelque chose de principal dans l'activité quotidienne, dans l'activité des individus au même titre que le travail. Donc, le mode actif participant de notre activité quotidienne. Il y a un changement d'image à faire sur ce sujet, qui est encore très prégnant en Ile-de-France et partout, c'est l'image de mode du pauvre. Deux modes de transport, la marche et le vélo, qui sont socialement très marqués et on a du mal à s'en départir. Quand on parle de la marche, on est souvent accusé de renforcer les iniquités territoriales, en fin de compte. Par exemple, quand on essaie de promouvoir le développement d'itinéraires piétons, d'itinéraires cyclables vers des quartiers défavorisés, on peut être taxés de renforcer l'iniquité en nous disant : ces gens là ont besoin de modes modernes, de modes de transports en communs efficaces, éventuellement de voitures parce que ça participe aussi de l'ascension sociale. Peut-être qu'il faut lutter contre cette image. Aujourd'hui, on voit que la marche et le vélo sont en train d'être reconquis par les populations les plus aisées, les CSP +. Et il y a une forte attente, peut-être aussi, à promouvoir chez les gens qui sont moins aisés.

Un travail sur l'image des modes actifs, repenser les formes urbaines bien entendu, en remplaçant la marche et le vélo au cœur des principes d'aménagement et d'organisation spatiale et pas seulement les modes motorisés comme on le fait encore aujourd'hui. Quand on voit les projets de nouveaux quartiers urbains qui émergent ici et là en France et en Ile-de-France, avec mêmes des aides publiques fortes, on voit que le sujet n'est pas encore bien traité. On a encore des solutions alibis pour dire qu'on fait du développement durable du genre : des parcs relais auprès des gares mais on ne sait pas encore placer les modes actifs au cœur du projet d'aménagement urbain.

J'ai été visité une ville qui s'appelle Houten en Hollande où ce qui est intéressant, c'est qu'on a changé de paradigme. La trame viaire n'est plus la trame routière mais la trame cyclable et la trame piétonne. On a une ville de 40 000 habitants et il y a 12 000 places de stationnement vélos hangars et vraiment, on change d'univers. Et il y a le partage de l'espace public de voirie, ce dont on a parlé ce matin, sur les notions de lisibilité, continuité des itinéraires, qualité des aménagements, le jalonnement, le confort, la sécurité, le stationnement des vélos.

Il y a énormément de choses à faire à ce sujet : marche et vélo confondus. Et globalement, ce dont parlait M. Weil aussi, qu'est ce qu'on fait pour pacifier la ville, la ville d

la voiture ? Est-ce qu'on peut espérer arriver à la ville à 30km/h ? Avec un fort enjeu de sécurité routière.

Voilà un peu rapidement ce que je pouvais rajouter mais, encore une fois, il y avait énormément de choses qui avaient été dites avant mon propos.

Echanges

Thierry fauchard, issu d'une fédération sportive :

On parlait peu pour le moment de l'éducation à la citoyenneté, éducation à la mobilité. Dans votre dernière diapo « que faire pour mettre les gens en activité », le message éducatif, qu'en est-il ? J'interroge les personnes qui sont en face de moi. Et la deuxième question c'est : j'ai mis en place des pedibus, des velobus et je trouvais que c'était un bon message éducatif à l'égard des parents d'élèves qui s'impliquaient mais aussi à l'égard des villes qui se mobilisaient autour de ce projet là 'pedibus-velobus' pour sécuriser autour de l'école, principalement. Je n'ai pas entendu parler tout à l'heure de pedibus-velobus, est-ce que c'est déjà 'has been' ?

Marcos Weil :

Je trouve que c'est une mesure très ambiguë dans le sens où on fait encore et toujours adapter le comportement des enfants à la voiture, à la ville automobile et pas le contraire. Evidemment, ça a des impacts très positifs en termes de développement social, de sécurité, de rencontres entre des enfants sur le parcours de l'école. Mais fondamentalement, on est encore en train de se conformer ou de formater les enfants à une ville qui est dangereuse ou c'est l'automobile qui prédomine. Je pense qu'il y a réellement un changement de paradigme à opérer pour qu'on n'ait plus besoin de pedibus. Quand je parlais, alors, évidemment, c'est un peu une formule de : « redonner aux piétons et aux enfants le droit de cité » et de faire de la présence des enfants sur l'espace public un indicateur de qualité de ville, je pense que c'est à ça qu'il faut tendre. Les exemples d'autres villes, notamment en Hollande montrent qu'il est possible de renverser ce paradigme. Ce n'est pas une fatalité de dire que la voiture domine complètement l'espace urbain.

Jean-François Toussaint :

En même temps, je pense que Thierry a tout à fait raison de mettre l'accent sur ce point là. Pour parler de transition, pour parler de changement de paradigme, il y a bien un moment donné où les transitions doivent se faire. Et c'est pour moi l'un des exemples justement dans lequel on peut, parce que le principe éducatif est un principe très précoce, celui sur lequel on peut amener très tôt à un de ces changements qui va marquer probablement. Quand on se souvient de ce qu'étaient les modes de déplacements de nos grand-mères, 6- 7 km pour aller à

l'école à 6 ans, ce n'était pas tout à fait anodin par rapport à ce qu'on connaît maintenant. On retrouve ça. On le retrouve dans des villes comme Niort, comme Nantes, comme Lyon. Des quantités d'endroits ont mis en place l'ensemble de ces points. Et je pense plutôt, Marcos, que c'est une bonne tendance qui est en train, justement, d'indiquer que ce versant là a été pris par de très nombreux responsables locaux, qui permettent d'ouvrir largement sur une vision qui est une vision éducative par l'exemple concret au plus jeune âge. Et vraiment, pour moi, celle là, telle qu'on l'avait elle aussi mise en valeur, je suis loin de la considérer comme « has been ».

Dominique Riou :

Elle peut être encore même plus promue dans le sens où tout ces mesures que rassemble le terme de management de la mobilité a encore énormément de... Il y a un espace de progrès énorme sur ce terme là : PDE, PDES, pedibus, toutes les mesures qui vont faire en sorte qu'on aide la demande à s'exprimer autrement qu'à travers l'offre de transports de véhicules individuels motorisés. Oui, il faut le faire parce qu'effectivement, les habitudes qui sont prises là, le sont après, pour longtemps. Et puis, c'est une conclusion que j'ai oublié de faire tout à l'heure, on n'a pas trop le choix. On peut ne plus avoir trop le choix que de réorienter la demande parce que l'offre dite moderne de la voiture ou même des transports en commun arrive aujourd'hui à saturation. On le sait. Et on sait aussi qu'on a relativement de moins grands espoirs de développement de cette offre que par les années passées, les fameuses trente glorieuses, où on prévoyait des augmentations d'infrastructures énormes. Aujourd'hui, on sait qu'on ne va plus aller à ce rythme. Même si on peut incanter ici et là sur des projets pharaoniques mais on ne va pas les faire à la vitesse que l'on promet. Donc, il faut réorienter la demande pour que la mobilité... Ou alors, on a une chute de mobilité, importante. Et l'univers humain se contracte. C'est ce que vous disiez tout à l'heure sur la mobilité des seniors. Une hypothèse, c'est que l'univers humain peut se contracter si on ne fait pas cet effort, une action sur la demande.

Patricia Saraux de Ville de Brest :

En terme de subvention sur les aménagements urbains, est ce que ce ne serait pas, justement, quelque chose de plus efficace, pour stimuler les aménagements de mobilité active, puisque l'on voit bien qu'une ville comme Brest qui bouge beaucoup en termes d'aménagement, c'est vrai que c'est très timide pour les mobilités. Au niveau du vélo, on va mettre une piste mais bon, pour dire qu'on va la mettre. Les commerçants vont râler si on parle de zone piétonne. Qu'est ce qui pourrait, finalement, stimuler très fortement ? Peut-être que l'aide à l'aménagement du territoire avec des subventions qui seraient fléchées aussi, en mettant en exergue cet aménagement spécifique. Est-ce que ce ne serait pas très valorisant et moteur pour les dirigeants, en sachant qu'il y a quand même sur les territoires beaucoup de

freins. Je parlais des commerçants, quand on leur dit : « on va mettre une zone piétonne », alors qu'il n'y a pas l'habitude, c'est très difficile à mettre en œuvre.

Marcos Weil :

Je pense que vous avez raison sur l'aspect levier économique, financement, subventionnement. On a essayé de glisser quelque chose dans le rapport qui a été remis à Madame Bachelot à ce sujet. Nous prenons exemple aussi de ce qui s'est fait dans d'autres villes, par exemple à Zurich, toutes les subventions qui sont données par la Confédération, par le Canton pour des aménagements, sont soumises à une grille de critères. Et les premiers critères, c'est : quel bénéfice pour la marche et le vélo ? Ce sont des critères qui permettent de dire si l'infrastructure peut recevoir des subventions ou pas. Donc, ça se fait, mais c'est un levier, je pense, extrêmement puissant.

Jean François Toussaint :

Il y a l'exemple de Zurich et il y a l'exemple de Londres aussi avec les changements qui ont été mis, extrêmement contraignants, sur la partie motorisée et qui ont permis, au bout de quelques années, parce que ce n'est pas... Dans les premières semaines, on voit l'effondrement du trafic automobile et dans les années qui suivent, on voit progressivement se développer comme un habitude qui se prend. On repère, on se dit tiens, ça commence à devenir un peu plus sûr, OK, j'y vais, je vais un peu plus loin... Mais ça prend du temps. Néanmoins, il n'y a pas eu d'effondrement sur la partie centrale. Donc, il y a des démonstrations qui sont nombreuses. Chambéry aussi pour la partie qu'on a vu sur différents exemples, montre bien qu'il y a, au contraire, une revitalisation par l'espace piétonnier, et avec des investissements qui n'étaient pas ceux qui étaient ceux du mètre routier nécessaire avec l'ensemble de ce que ça coûte et qui permettent, petit à petit, puisque le revêtement est là, il s'agit là plus d'une adaptation que d'une transformation complète des villes et qui ne sont pas à des coûts faramineux et qui ne vont absolument pas modifier et interrompre le cycle économique. Là, je pense qu'il y a vraiment plusieurs démonstrations sur l'ensemble des villes qui peuvent être apportées et qui peuvent être petit à petit proposées à vos partenaires, vos électeurs, puisqu'ils font aussi partie de ceux qui vont, à un moment donné, reconnaître l'intérêt du choix et de la décision qui a été prise. Je pense qu'il y a quand même suffisamment maintenant, d'exemples de ce type pour pouvoir leur offrir cette perspective.

Dominique Riou :

Effectivement, ça demande toujours beaucoup de pédagogie. En tous cas, dans l'exemple de Chambéry, ce que j'ai retenu, c'est que ça a été, en fin de compte, la conjonction d'une forte volonté politique et d'une forte volonté technique qui a permis d'aller dans cette politique de développement des modes actifs, ce dont on ne parlait pas encore à l'époque mais

c'est ça. Et il y aura toujours des commerçants qui diront non. C'est normal, chacun voit les choses à son échelle. Comme vous savez très bien que le premier projet de tramway, il y a quinze ans, à Brest, n'a pas été accepté parce qu'on a posé à la population la question : « voulez-vous un tramway ? » A Gouesnou, à Plabennec, ils ont dit non.

François Paul Debionne, Ville et communauté urbaine de Strasbourg :

Un témoignage et une question. Dans le cadre de l'élaboration d'un plan de santé pour la communauté urbaine, il y a le développement de volet santé dans toutes les politiques publiques et notamment dans celles des transports. Dans le cadre de la révision du déplacement urbain, il y a un axe santé en cours de développement avec, notamment, un atelier sur la mobilité active comme facteur de prévention. Je voulais savoir, c'est une question à Dominique Riou, est ce que dans le cadre de votre révision de votre PDU pour l'Ile-de-France, vous utilisez des arguments de santé pour réviser ce plan et vous affichez la santé comme un axe important ou ça se devine mais à travers les lignes ?

Dominique Riou :

L'entrée aurait pu être beaucoup plus forte. On est encore dans un PDU.... Le PDU en Ile-de-France, c'est compliqué. L'Ile-de-France, c'est toujours très compliqué. La responsabilité de l'élaboration du projet est dévolue au STIF en tant qu'autorité organisatrice. Le STIF est maître d'ouvrage de la révision et en même temps maître d'œuvre. Il s'est associé à tout l'espace technique francilien, sur les transports, mais pas que, sur un certain nombre de sujets avec les collectivités. Et le projet va être porté et va être voté en conseil d'administration du STIF, puis ensuite, va être voté au niveau du conseil régional. Après, qui le met en œuvre le pedibus, c'est pas encore tout à fait clair et la loi n'est pas très claire à ce sujet. Ça, c'est déjà pour le cadre institutionnel et la gouvernance sur un projet qui n'est pas très clair. Donc, on a un document qui reste assez.... Peut-être... Comme cette gouvernance n'est pas très claire, à mon sens, mais c'est tout à fait personnel ce que je vous dis, ne s'est pas engagée, n'a pas été très révolutionnaire par rapport aux démarches précédentes. Même s'il est très intéressant, même s'il y a énormément de portes qui sont ouvertes, de potentiel, peut-être qu'on aurait pu aller plus loin sur un sujet comme celui-là.

Jean-Luc Grillon, médecin conseiller à la Direction Régionale Jeunesse et Sports, Cohésion sociale en Champagne Ardennes

Par rapport à ce que disait Thierry, la fédération française de randonnée pédestre met en place des dispositifs, pas sur tout le territoire mais de manière de plus en plus importante, qui s'appellent « un chemin, une école », qui permet de lier le côté éducatif et le côté valorisation du territoire et de la commune, en particulier. C'est un projet transversal au niveau de l'école qui permet de faire de la géographie, de l'orientation, de faire la découverte

de monuments qui ont une histoire. Les gamins, en général, interrogent les parents, les grands parents, etc, et ça permet de faire des circuits qui sont, en quelque sorte institutionnalisés dans les communes. Ça existe en milieu rural mais ça existe aussi en milieu urbain.

Et, au même titre que cette fédération, à travers, ses comités régionaux départementaux, peut toucher des aides d'un Conseil Général pour entretenir les chemins de randonnée, etc, on pourrait imaginer qu'il puisse y avoir une aide avec les communes pour aménager des circuits comme ça, avec une signalétique particulière. Ça permettrait en plus, une éducation au code de la route, enfin code de la rue plutôt que code de la route.

Dominique Riou :

Le jalonnement est au cœur des principes à promouvoir pour l'aménagement des itinéraires et même de l'ensemble de la ville cyclable ou marchable.

Anne Bellamy, représentante des autorités organisatrice au sein de « agir, l'association des transports indépendants »

Je voulais revenir sur la question des subventions puisqu'on a parlé de volontés politiques pour promouvoir les déplacements alternatifs. Mais je pense qu'il faut aussi une impulsion financière pour pouvoir développer ces aménagements. Et je voulais juste revenir sur le fait qu'il y avait une circulaire en 2001, la circulaire 2001/51 qui permettait aux collectivités, dans la mesure où elles avaient établi un plan de déplacement urbain, une politique globale de déplacement, de bénéficier de subventions pour les études et les aménagements, à la fois en faveurs des transports en commun, des modes doux, de l'accessibilité de la voirie, des vélos, etc. La question, c'est : est ce qu'on ne pourrait pas resolliciter ce type de subvention pour l'ensemble des déplacements ?

Michel Chauliac, Direction Générale de la Santé

J'ai deux questions. Une qui me taraude depuis pas mal de temps : on a le développement dans énormément de villes aujourd'hui en France, de vélos en libre service. Et finalement, on voit qu'ils sont beaucoup utilisés mais est ce qu'on a des données pour savoir qui utilise les vélos ? Est-ce que ce sont, par exemple à Paris, les Parisiens eux-mêmes ? Est-ce que ce sont ceux qui viennent de banlieue ? Sociologiquement, en termes d'âges, de sexes... Un certain nombre d'éléments comme ça, s'il y a des études qui permettent de le voir ?

Le deuxième aspect qui est un peu différent : vous avez parlé des divergences qu'on a sur les grands hypermarchés qui sont situés en périphérie. Aujourd'hui, d'après des lectures que j'ai faites, il y a une tendance à ces commerces de vouloir revenir vers des centres villes ; est ce qu'il y a des exemples où dans des politiques municipales, il y a un volet un peu pro

actif pour essayer de faire revenir, non seulement dans le centre ville mais aussi dans des quartiers, un certain nombre de commerces pour avoir de la proximité et inciter à aller faire au quotidien ses courses ?

Dominique Riou :

Sur le premier point concernant les vélos en libre service, déjà, il y a deux modèles. Le système velib, velo'v, de location en trace directe, où on prend le vélo à un endroit et on le repose à un autre à des bornes. Il y a d'autres systèmes moins coûteux, moins sophistiqués, qui ont beaucoup de succès. Je pense, notamment, à Bordeaux, de location de longue durée, des vélos et qui fonctionne aussi très, très bien. Les usagers ? A Paris, vous trouverez tout ça... je ne connais pas par cœur mais vous trouverez ça sur le site web velib où il y a une lettre de velib. Je crois qu'en fin de compte, c'est essentiellement des Parisiens, en grande partie, mais aussi beaucoup de gens qui utilisent le vélo pour leurs trajets terminaux, le matin, après le transport en commun. Il y a des usages nocturnes. Il y a des usages qui sont assez intéressants parce qu'ils diffèrent de ceux qu'on aurait pu imaginer au départ ; vous trouverez toute l'information sur le web.

Chantal Carraro, Ville de Nancy et communauté urbaine du Grand Nancy, en charge de la jeunesse et du Contrat Urbain de Cohésion Sociale :

C'est une interrogation que je vous pose et que je pose peut-être aussi à la salle. On a vu que les villes se transforment, la population s'adapte avec ces différents modes de déplacements. Mais je voulais vous interroger sur la relation qui existe entre le sport et la santé ; l'adaptation des différents types de sports urbains et la santé. Je pense particulièrement au Yamakasi. J'ai été interrogée par deux associations qui me demandent des subventionnements. Je trouve que c'est un sport très dangereux. Je ne sais pas si on peut appeler ça un sport. Il y a une prise de risque phénoménale et je voulais savoir si vous aviez des chiffres, des informations là-dessus, dans les différentes villes qui sont représentées ici.

Jean François Toussaint :

On peut en discuter. Il n'y a pas beaucoup d'éléments, effectivement. Ce développement de pratiques nouvelles a vu, par Rama Yade en décembre, une première focalisation sur les nouveaux sports urbains, pour tenter d'y voir un peu plus clair, de comprendre les motivations, quels sont les risques et ils ne sont pas tout à fait négligeables. Ils recouvrent là aussi comme pour beaucoup de sports nouveaux des prises de risque majeures sans qu'on puisse en évaluer correctement ni le nombre de pratiquants, parce que finalement, on n'en voit pas beaucoup qui tournent autour des tours de la Défense ou qui grimpent sur le ministère. C'est pas fréquent. Et même sur les sites, dans l'environnement proche des gens qui le pratiquent, on a bien une ou deux vidéos sur internet mais on ne va pas beaucoup plus

loin. On a très peu de données sur ces pratiques nouvelles. Et petit à petit, la question se pose de les identifier un peu mieux, de leur permettre des accès, de leur permettre, comme le disait Marcos, des ouvertures sur des espaces partagés, soit dans le temps soit sur l'espace. Et de voir un petit peu mieux quelle est la demande et la volonté de pratique. On est vraiment dans le grand flou sur ce type particulier. Et, par ailleurs, je ne le vois pas comme une pratique extrêmement large pour l'instant, qui inquiéterait les pouvoirs publics en terme de santé publique, derrière ça. Mais c'est à suivre.

Catherine Cecchi, Société Française de Santé Publique

Je vais juste poser une question de béotienne, je voulais savoir si dans les plans d'aménagements urbains, il existait des quotas : espaces verts, espaces ludiques et espaces piétons qui doivent être respectés par les villes et auquel cas, si cela existe, est ce que des subventions peuvent être octroyées en fonction de ces quotas ?

Dominique Riou :

Il n'y a pas de quotas. On est sortis. On a essayé d'imaginer une ville qui se construisait sur des ratios comme ça, dans les années 60. Ça a eu des bons effets parce que du coup, on a aménagé le territoire de manière efficace, notamment en équipements santé, en équipements publics, piscines et autres, espaces verts aussi. Mais, on sait que ça a ses limites. Cet urbanisme de zoning, quelque part a eu aussi ses effets pervers. On ne le fait plus trop. Maintenant, l'aménagement du territoire, il y a deux niveaux : le niveau du local, avec les plans locaux d'urbanisme qui encadrent, en fin de compte, le droit des maires en urbanisme. Et le droit des maires qui se concrétise par l'octroi du permis de construire. Donc, le PLU encadre cela en désignant les parties du territoire qui seront construites, à quelle échéance, pourquoi, et celles qui ne sont pas construites, etc. Et puis, il y a les schémas de cohérence territoriale qui permettent de mettre un peu en ordre à une échelle plus large, le fonctionnement des agglomérations et des métropoles. Pour être spécifique encore, en Ile-de-France, on a un schéma directeur. Et pour être encore plus spécifique, on a un projet du gouvernement qui est encore dans le processus. Ça se passe comme ça et il n'y a pas de quotas. Après, ce sont des projets qui sont votés : PLU et SCOT qui sont votés par les élus dans des structures *ad hoc* pour décider de l'avenir des territoires.

Jean François Toussaint :

Il y a un mot important aussi là-dessus, c'est qu'il n'y a pas de quotas, effectivement, mais il faut voir aussi à quelle vitesse peuvent se faire ces aménagements. C'est-à-dire, finalement, quel est le taux de renouvellement urbanistique ? Et quand on le regarde sur la partie d'aménagement par rapport aux contraintes énergétiques ou de qualité environnementale et tout ce qui, dans la suite du Grenelle de l'environnement, avait pu être

proposé, la question se pose, finalement : à quelle vitesse on peut renouveler ? Et en gros, c'est 1% par an ! Le taux de logement. Et finalement, l'aménagement des structures autour des logements individuels, qui sont la part la plus importante, va suivre globalement une tendance qui n'est pas très éloignée. Ce qui veut dire aussi que détruire un quartier pour mettre un espace vert neuf à l'intérieur, quand on détruit 5% à un moment donné, ça veut dire que globalement, on en prend pour cinq ans. Et on n'est pas sûr des vitesses de renouvellement qui permettent... ce qu'on a vu au moment des créations de villes nouvelles, au moment de la grande progression au milieu de ce siècle et juste après la guerre, surtout pendant la partie de reconstruction. Une fois de plus, on est dans un cadre très spécifique des trente glorieuses. On est là dans des contextes qui ne vont pas forcément permettre... Et vous disiez, pour la partie des aménagements routiers, ils ne vont pas forcément facilement permettre cette... Et du coup, ça m'amène à une autre question que je voulais vous poser : vous nous montrez très clairement la question de la densité de l'habitat et la question de l'émission des polluants. On est dans un paradoxe total dans lequel on se dit : on voudrait avoir, finalement, une diminution de cette densité pour avoir à quelque chose de l'ordre d'une capitale comme Berlin qui est une New York à l'horizontal. Et à l'inverse, on voit par Marcos que l'intérêt est, au contraire, pour pouvoir promouvoir des mobilités actives, d'avoir des déplacements relativement courts, moins de 2-3 kilomètres maximum, de façon à favoriser le déplacement. Comment on sort de ce paradoxe ?

Philippe Larmeloise :

C'est compliqué ! La proximité à la source, à la fois la densité globale des émissions et la proximité à la source, elles sont facteurs d'exposition élevée en terme de pollution atmosphérique. La première façon, c'est très compliqué en terme d'aménagement mais c'eut été mieux de séparer les infrastructures complètement. C'est-à-dire, un réseau de vélos qui n'est pas mélangé avec un réseau routier en terme d'exposition des vélos, c'est forcément mieux.

En terme de piétons, c'est pareil. Plus on éloigne les piétons des émissions du trafic, mieux c'est. On a l'habitude de mettre les trottoirs le long des rues, c'est un peu contradictoire.

Jean-François Toussaint :

Comment vous résolvez cette question ?

Dominique Riou :

On a les quartiers sur dalle et on voit ce qui en est advenu : ça ne marche pas. Ça ne marche pas parce que la ville est complexe, elle est multiple, elle a besoin de sa complexité pour fonctionner. On peut s'interroger en comparant Paris et Berlin. C'est que Berlin,

effectivement, est deux fois moins dense mais à Berlin, il y a deux fois plus de transports en commun. Il y a une structure de réseau qui est beaucoup plus efficace et qui est plus lié au mode actif et au transport en commun. Donc, on a fait un choix.

A Paris, on n'a pas fait de choix. On a cru, justement, qu'en séparant les réseaux, et là, les écrits sont très clairs, de 60 à 75, qu'on allait faire des réseaux dédiés à la voiture et que la ville, en dehors de ces réseaux dédiés à la voiture, allait être belle et jolie. Et c'est ce discours qui a été tenu pour le tunnel A 86 à l'Ouest. On enterre les voitures et au dehors, il y a les oiseaux et les gens qui se promènent. Ce n'est pas vrai. Quand on fait des infrastructures majeures comme on a en fait dans Paris avec les quais, avec des axes, des axes rouges, etc, tous ces politiques qui ont maintenu une forte circulation, eh bien, la voiture est partout. Effectivement on a une densité. Et, ce que vous dites, c'est qu'au même endroit où il y a de la densité de population, on a une densité des flux automobiles. Et c'est là le problème. On pourrait imaginer une ville dense qui ne soit pas aussi fortement desservie par la voiture.

Valérie Levy-Jurin :

Je crois que la seule question sur laquelle on n'est pas revenus, c'est la question de Michel Chauliac par rapport aux commerces de proximité, qui est une vraie question : quel est le pouvoir d'action des villes par rapport à ça ? Si vous reprenez l'article du Monde, vous voyez bien que l'isolement des personnes âgées, une manière de lutter contre cet isolement, c'est de permettre dans nos quartiers, le maintien de commerces de proximité parce qu'on se rend compte que leurs principaux déplacements se font en direction des boulangeries, pharmacies et autres ; on le sait tous très bien. Donc, le grand enjeu pour les collectivités territoriales, c'est évidemment, d'appuyer ce retour dans les quartiers des grandes enseignes qui mettent maintenant des petites surfaces de manière plus offensive dans les quartiers. Et surtout, de maintenir tout ce qui est activité commerçante de proximité. On a plusieurs solutions : les rassembler en associations pour faire du lobbying, les aides en termes de subventions par rapport à ça. Mais ça reste une grande question que de refaire de nos villes des îlots, on va dire des petits villages, de décomposer nos villes en villages de proximité qui permettent à tout un chacun de vivre selon son degré d'autonomie. C'est quelque chose d'éminemment important.

Claudine Ducellier, adjointe au maire à Dunkerque et conseillère communautaire.

Je voulais revenir sur ces histoires de subvention. Je suis fortement déçue de l'ADEME que j'ai souvent sollicité pour des subventions et qui m'a répondu, « oui mais madame, nous on finance des études... » Je leur ai dit : « mais des études, on en a plein les placards, on en a un petit peu marre. Ce qu'on veut, c'est du concret. On est maintenant dans l'action, on n'est plus dans la phase 'études'. C'est aujourd'hui qu'on travaille sur la mobilité, c'est pas demain. Et c'est vrai qu'on a du mal à trouver des subventions pour payer à la fois du

fonctionnement ou de l'achat. Dans le cadre des plans de déplacements scolaires, je travaille beaucoup sur ces questions là. Non, ce n'est pas « has been » le plan de déplacements scolaires. Au contraire, on avance. Il y a plusieurs façons de faire avancer un plan de déplacements scolaires. Ça peut être l'entrée sur la mobilité, l'entrée sur la santé. On a vraiment beaucoup de variables pour faire de l'entrisme sur ces questions là. C'est vrai que si l'on ne parle que de mobilité que ce soit sur un PDU ou un plan de déplacements scolaires ou un plan de déplacements de la collectivité, ça ne marche pas. Il faut vraiment travailler sur toutes les variables qu'il y a autour : santé, mobilité. Par contre, je suis un petit peu en porte à faux avec ce qu'a dit Monsieur Air Parif parce que quand on soutient : « polluez moins en vous déplaçant », sur le dunkerquois, des gens vous rient au nez. La pollution industrielle est majeure sur le territoire. Donc, cet argument là ne tient pas. Donc, évitons d'avoir des arguments tout faits. Il faut vraiment travailler avec le local sur des arguments très, très « local », sinon, on ne peut pas y arriver. Et les temps de déplacements scolaires, nous l'objectif c'est d'aseptiser la circulation devant les écoles. C'est-à-dire, plus de circulation. Donc, on y va par étapes. Ça avance, doucement, plus vite selon les écoles. Mais là aussi, il n'y a pas un schéma pour toutes les écoles mais vraiment un schéma par école. C'est vraiment du cas par cas. Il faut avancer vers ça. Mais c'est vrai que l'argument santé est vraiment un argument majeur sur les questions de mobilités. On y arrivera que si on allie les deux. C'est vrai que c'est quelque chose qu'on a souligné fortement. C'est peut-être pourquoi aussi, sur le dunkerquois, on essaie de rapprocher la maison de promotion de la santé et la maison de l'environnement. C'est vrai qu'on en a marre des études. Allons à l'action, que ce soit au point de vue santé, mobilité. On a des structures, on a les forces locales. On a des gens compétents sur place. On en a marre d'enrichir les cabinets parisiens !

Jean-François Toussaint

Il y a peut-être un coup à jouer à Dunkerque ! Vous allez avoir une forte volonté par votre maire et le président de la communauté urbaine de Dunkerque de développer toute la partie littorale dans l'objectif des jeux de Londres. Ouf ! Iconoclaste, lier le sport de haut niveau avec la santé pour l'activité physique ? Je ne sais pas si c'est une si mauvaise idée que ça. Il y a des points sur lesquels on a vu des rapprochements nécessaires. Il y a des points sur lesquels l'ensemble des acteurs, comme on le disait dans l'ensemble du rapport, et sur l'ensemble des travaux qui ont été faits, ont cherché à mettre petit à petit des propositions. Et vous en avez un très, très fort soutien sur le tissu local. Il y a peut-être là, quelque chose autour de ces idées, autour du développement, autour de l'éducation à la santé pour les enfants, dès la maternelle, de trouver, par le biais de cet événement qui va être un point important pour toute la région Nord/Pas-de-Calais puisque ça va être une base arrière pour de nombreuses équipes, de trouver là, peut-être une occasion de dire : « mais, finalement, la santé et le sport, ce n'est pas fait seulement pour Usain Bolt ! C'est peut-être fait aussi pour

l'ensemble des jeunes Dunkerquois. Et peut-être dans ce timing là, dans le temps qu'il y a, il y a peut-être des choses à préparer qui pourraient être extrêmement intéressantes à voir. Je ne sais pas si c'en est une clef mais c'est potentiellement à étudier.

Valérie Levy-Jurin :

C'était un appel pour aller voir les initiatives au local.

On va passer à notre table ronde suivante. Je vous remercie infiniment de votre présence et de l'échange que nous venons d'avoir.

Je vais appeler à mes côtés : Philippe Michal de la ville d'Aix-les-Bains, Patrice Voir de la Ville de Grenoble et Jean-Claude Ray de Villeurbanne.

Table ronde :

Expériences des villes pour promouvoir la mobilité des habitants et les transports doux

Mise à disposition de vélos électriques

Philippe Michal, Ville d'Aix-les-Bains

Je vais vous présenter la politique d'incitation à l'usage des deux roues électriques que la ville d'Aix-les-Bains a mis en place en 2007. En 2007, c'était une opération assez innovante en France et depuis, elle a été déclinée sous différentes formes par d'autres collectivités dont Chambéry agglomération et je crois, aussi, la ville de Paris.

Pourquoi favoriser les deux roues électriques ? Déjà, la même raison que pour favoriser les deux roues. Dans nos villes où l'emprise est assez rare, la compacité de déplacements et de stationnements des deux roues est quelque chose d'intéressant. Je rappelle que sur une place de voiture, vous pouvez garer huit vélos. C'est un premier point.

Le deuxième point, pourquoi électrique ? Tout simplement pour l'absence de pollution induit par la motorisation électrique contrairement à la motorisation thermique. Et selon les statistiques de la gendarmerie nationale, en 98, plus de 50% de leurs plaintes reçues au niveau de la France pour des nuisances sonores concernaient des cyclomoteurs. Le deux roues électrique permet aussi une activité sportive douce. Cela est vrai pour ce que l'on appelle le vélo à assistance électrique ou VAE, qui possède un moteur électrique qui est une assistance au pédalage. C'est-à-dire que ce moteur ne fonctionne que si vous-même, vous entraînez le pédalier et la vitesse est limitée à 25 km/heure. L'intérêt, aussi, était d'accroître l'offre de déplacements dans notre collectivité. La ville d'Aix-les-Bains, c'est 30 000 habitants. Donc, c'est une ville moyenne. Nous avons, certes, des transports en commun avec 18 lignes de transports en communs mais si on regarde dans le détail, on s'aperçoit, par exemple, que

certaines lignes ne possèdent uniquement un aller retour par demi-journée. Donc, une offre qui est quand même restreinte à l'échelle de la ville.

Et puis pourquoi une motorisation ? Tout simplement, c'est que la ville d'Aix-les-Bains est au bord du lac du Bourget et le dénivelé entre le point haut et le point bas de la commune est proche de 200 mètres, ce qui est quand même assez important. En plus, nous avons une partie assez plate qui se trouve au premier plan et après, les coteaux où s'effectue l'urbanisation.

Les dispositions mises en place... C'est une aide financière de 250 euros pour un véhicule à assistance électrique et de 400 euros pour un cyclomoteur électrique. Cette aide est limitée à une aide par personne et par période de dix ans. Les deux montants que je vous ai annoncés, sont plafonnés à 30% du coût du véhicule. Ça, c'était les dispositions financières. Nous avons installé une gratuité du stationnement pour les deux roues électriques dans les parkings gardiennés municipaux ainsi que pour la recharge de leur batterie. Vous pouvez voir, cerclé de rouge, les prises électriques utilisées pour recharger les batteries des véhicules électriques. Pourquoi cette disposition ? Pour enlever un frein qui était lié au fait que dans l'habitat ancien du centre ville, vous aviez très peu de possibilités dans les co propriétés de garer des deux roues. Et un vélo électrique fait aussi entre 20 et 30 kilos et il était aussi très difficile, par exemple, pour des personnes, de descendre leur deux roues électrique en l'absence de stockage spécifique, par exemple dans les sous sols ou dans les caves.

Plus classiquement, au niveau des dispositions techniques, des emprises de réserver une circulation avec aussi bien des pistes cyclables que des bandes cyclables, sachant que l'on s'adresse souvent à deux types de population de deux roues : les pistes cyclables sont plus pour des déplacements, on va dire de « famille », les bandes cyclables, plutôt pour les cyclotouristes. Alors, ce sont des dispositions très intéressantes, à condition qu'elles ne servent pas de stationnement, par exemple, ou de lieu d'entreposage de mobilier urbain style « container d'ordures ménagères ».

Le bilan : c'est une opération qui a commencé en octobre 2007. En 2008, nous avons délivré 40 subventions. En 2009, 60 subventions. Pour le premier mois de 2010, au mois de janvier, une dizaine. Au 31 janvier, on avait délivré 112 subventions pour un coût de 29 000 euros. Ces 29 000 euros, il faut les mettre en comparaison, par exemple, avec le coût de création de places de stationnement dans des parkings souterrains qui sont entre 15 000 et 30 000 euros par place. A l'échelle d'une ville, c'est vraiment très marginal, le coût financier. Et puis cette aide a surtout été appliquée pour l'acquisition de vélos à assistance électrique à 87%, très peu pour les cyclomoteurs électriques. Ce qui renforce son intérêt pour inciter à un usage sportif doux.

L'aide la ville a fait des émules et une grande société, la société Aréva qui était installée sur la ville d'Aix-les-Bains, a repris cette idée d'aider à l'acquisition pour des deux roues électriques en attribuant une subvention de 500 euros. Et à ce jour, 53 bénéficiaires de cette

entreprise ont eu cette aide. Ce qui fait que pour notre ville de près de 30 000 habitants, pour l'instant, nous approchons les 200 subventions pour aider à l'acquisition de deux roues électriques.

Si l'on regarde la répartition des acquéreurs, on s'aperçoit qu'à 70%, ce sont des hommes qui ont acheté des deux roues électriques, 30%, des femmes. Par âges, la répartition est la suivante : âge moyen de 52,5 ans. On s'aperçoit qu'il y a une classe d'âge de 50/60 ans qui émerge nettement, en terme d'acquisition. Et 75% des subventions ont été délivrées à des personnes qui avaient un âge égal ou supérieur à 40 ans. Ce qui renforce aussi cette incitation pour ces tranches d'âges qui, généralement, me semble-t-il, à ma connaissance, ne sont pas connues pour faire beaucoup d'activités sportives, cet intérêt de les inciter à faire un sport doux.

Développement d'une politique locale, Facteur 4

M. Patrice Voir, Ville de Grenoble :

Je vais élargir un peu le propos de la mobilité et des déplacements au développement durable, sur les thèmes de l'habitat et des énergies. Grenoble est une ville qui a une situation exceptionnelle au cœur des Alpes mais qui est contrainte entre trois massifs : le massif de Chartreuse, du Vercors et de Belledonne. Ce qui en fait une situation un peu particulière avec la nécessité de lutter contre l'étalement urbain et d'imaginer la ville de demain plus vertueuse en matière d'émissions de gaz à effets de serre. Cela a amené le conseil municipal à adopter une délibération "facteur 4" en septembre 2008. C'est-à-dire la réduction par 4 des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 avec 30 axes stratégiques et actions prioritaires pour le mandat jusqu'en 2014. Ces 30 engagements concernent l'habitat, les énergies, les déplacements. Tout d'abord l'habitat : puisque 4/5^{ème} des émissions de gaz à effet de serre sont produits par l'habitat d'où la nécessité d'un plan d'amélioration thermique des logements. Concernant l'habitat donc, nous venons d'organiser, du 18 au 28 mars 2010, la troisième biennale de l'habitat durable avec quatre thématiques phares : la rénovation thermique, les villes durables, la formation et la construction. Je rappelle que la ville a été distinguée en 2009 pour son éco-quartier de Bonne avec un grand prix national. Il s'agit d'un quartier en centre ville qui était une caserne militaire et qui a été totalement réaménagé.

Toujours sur l'habitat, nous avons mené une campagne d'amélioration thermique auprès de propriétaires privés sur les grands boulevards, entre 2005 et 2009. 23 copropriétés, 634 logements, qui ont voté des travaux d'amélioration énergétique avec notamment l'isolation par l'extérieur des façades. Cela représentait environ 4,5 millions d'euros de travaux et un montant de subventions, tous financeurs confondus, qui ont approché les 1,5 millions. Il y a eu 40 copropriétés soit 1300 logements qui ont bénéficié d'un diagnostic énergétique. Et cette démarche, à partir de cette année 2010, est étendue à l'ensemble de l'agglomération

grenobloise. Je rappelle que Grenoble, c'est 156 000 habitants, et l'agglomération 400 000 habitants. Nous avons entamé la construction de bâtiments avec des performances énergétiques plus contraignantes que la réglementation qui a été imposée dans les opérations d'aménagements. Sur l'ensemble de la ville en 2008 et 2009, il y a 295 logements et près de 30 000 m² d'activités qui bénéficient du label BBC. Et depuis 2008, 98% des permis de construire qui sont délivrés par la ville comportent des terrasses végétalisées représentant une surface de 2,5 ha d'espaces verts supplémentaires.

Dans le parc du logement public, le programme d'amélioration thermique engagé par les bailleurs doit permettre de dépasser l'objectif de 250 logements réhabilités par an. Une expérimentation d'offre couplée logement neuf collectif en auto partage sur un quartier va être en construction au niveau de la porte Nord-Ouest de la ville qu'on appelle « presqu'île scientifique », sur 250 ha, avec des copropriétés limitant très fortement le nombre de places de parking offertes et avec des voitures en partage.

Voilà, rapidement pour ce qui est de l'habitat, avec sur l'idée d'imaginer la ville de demain, l'exemple de la caserne de Bonne : 8,5 ha de friche militaire, quasiment en centre ville qui ont été libérés en 1994 et qui a fait l'objet d'une démarche haute qualité environnementale. Je l'ai dit tout à l'heure que ce projet avait été couronné du grand prix national d'éco quartier. Sur les questions énergétiques, l'idée est de mettre en place une autosuffisance énergétique du quartier avec des capteurs solaires thermiques pour couvrir 50% des besoins en eau chaude et des panneaux photo voltaïques sur les toitures. Voilà un peu sur l'aménagement de ce quartier. Au passage, quand même parce que je crois que c'est important de le souligner, c'est un quartier où nous avons tenu à maintenir 40% de locatif public. Il y a 15 000m² de surface commerciale avec : une école, une maison d'accueil pour personnes âgées dépendantes, deux résidences étudiantes, une résidence hôtelière, un cinéma d'art et d'essai. Donc, vraiment un quartier avec toute la vie que nécessite un quartier et un parc urbain avec des jardins au cœur d'îlots. D'autres sites sont en construction dans ce même état d'esprit et notamment, ce que je citais tout à l'heure, la future presqu'île scientifique qui, pour l'instant est une grande ZAC industrielle avec des grands établissements de recherche et qui va bénéficier d'une urbanisation dans les années qui viennent. Cela représente 240 ha avec l'objectif de réduire le nombre de véhicules et de donner la priorité aux modes de déplacements doux avec des pistes cyclables : notamment une piste cyclable qui reliera directement le campus universitaire sur la partie Est de la ville et la presqu'île scientifique, puisque les universités seront éclatées sur ces deux pôles et sur un troisième au Sud.

Sur les déplacements, peut-être rappeler que Grenoble est la première ville, sans doute avec Nantes, à avoir parié sur le tramway, il y a trente ans. Nous avons aujourd'hui quatre lignes qui sont en service, le prolongement d'une de ces quatre lignes en direction de ce futur quartier de la Presqu'île est prévu pour 2012. Une cinquième ligne est à l'étude et devrait être réalisée en 2014 et relier les communes Nord de l'agglomération au centre ville jusqu'en

direction du Sud de l'agglomération. On a dans ce plan un axe de généralisation de bus électriques dès 2010 qui viendra compléter l'offre des tramways.

Pour ce qui est des services municipaux, le personnel est doté de 450 vélos. Et là aussi la ville a été distinguée pour son action en faveur du réflexe vélo. Nous avons mis en place 10 km supplémentaires de piste cyclable. On totalise aujourd'hui 80 km de pistes cyclables. Les 10 km supplémentaires ont été réalisés en centre-ville début 2009, essentiellement par des pistes cyclables à contre sens dans de la voirie existante. La ville compte 14 zones où la vitesse est limitée à 30 pour un linéaire total de 31,5 km et le développement de ces zones se poursuit. Grenoble dispose également d'un système de location de consigne de vélo qui est géré par la communauté d'agglomération : « vélo métro service ».

Je vais passer rapidement sur le reste qui est moins lié à ce qui nous préoccupe aujourd'hui. Je ne l'ai pas précisé tout à l'heure : la première évaluation de la mise en place de ce plan Facteur 4 montre que l'on a économisé 30 000 tonnes de gaz carbonique en 2009. Sur ces 30 000, il y en a 28 000 qui sont notamment économisés grâce à la centrale de chauffage à bois du quartier de la Villeneuve. C'est le premier réseau régional de chauffage urbain de France. Fin 2009, la centrale a été autorisée par l'administration fiscale à réduire sa TVA à 5,5 au lieu de 19,6 sur la facturation des consommations. Dès la saison de chauffe 2010-2011, nous aurons un nouvel investissement qui permettra de substituer le fuel par du gaz sur un autre site de la compagnie de chauffage permettant la réduction supplémentaire de 3200 tonnes de CO₂. Il faut dire que Grenoble bénéficie d'atouts importants sur les questions énergétiques : avec la compagnie de chauffage et une régie qui concerne l'électricité et le gaz, « Grenoble Electricité Gaz - GEG ». Puis nous avons des engagements de soutien auprès des pôles de compétitivité : TENERDIS dédié aux énergies nouvelles et renouvelables, Minalogic sur plusieurs projets de recherche et d'expérimentation sur le photovoltaïque, l'hydroélectricité (qui est une vieille histoire en ce qui concerne Grenoble), la pile à combustion et le stockage de l'hydrogène. Voilà ce que l'on peut dire sur les axes énergie, déplacements et habitat.

Dernier axe que je ne développe pas, c'est la question de la biodiversité et la protection de l'environnement avec la Réserve naturelle régionale du Drac inférieur, qui a été créée en 2009, sur le site de captage de Rochefort qui alimente la ville de Grenoble en eau, une eau extrêmement pure. Dans un souci de protection de ce site et de soutien à la nappe alluviale, la ville qui possède plus du tiers du territoire de la réserve, a lancé, avec un certain nombre de partenaires, un programme d'expositions, de conférences et d'actions de sensibilisation sur ce site de protection.

Valérie Levy-Jurin :

Merci beaucoup. Si j'ai bien noté, les dernières actions au niveau du vélo, c'était 10km de pistes cyclables supplémentaires et avec la particularité d'être à contresens. Ça va faire le lien, je pense, difficulté on le voit bien d'amener le vélo dans nos centres villes qui sont parfois compliquées, complexes, compactes, historiques et autres. Ça vient donc en complément de l'intervention de Jean-Claude Ray qui est là à double titre, pour la ville de Villeurbanne et pour le club des villes cyclables.

Vélos en libre service et nouveaux règlements

Jean-Claude Ray, Ville de Villeurbanne et Club des Villes Cyclables :

Je voulais d'abord dire que je m'inscrivais totalement dans ce qui a été dit de façon brillante par nos intervenants de ce matin, Jean-François Toussaint, Marcos Weil et Dominique Riou. Je pense que c'est vraiment des axes forts qui ont été donnés là. Il faut changer de paradigme, renverser un peu les priorités et j'ai bu du petit lait en entendant des choses comme « favoriser la coveillance plutôt que la surveillance » ou « passer de l'ego mobilité à l'éco mobilité » et redonner le droit de cité aux habitants et en particulier aux enfants. Je suis enseignant aussi, donc, ce sont des choses qui me touchent.

Aujourd'hui, c'est essentiellement sur des retours d'expériences, pas seulement de la ville de Villeurbanne mais du Grand Lyon, des retours d'expériences concernant la politique cyclable. On l'a rappelé encore ce matin que le vélo, c'est un peu la santé. C'est la santé et que les modes doux, ce sont aussi des modes actifs. Ce sont les Canadiens, je crois, qui les ont appelés, d'emblée, comme ça. C'est important de le rappeler aussi. Et aussi, peut-être en profiter pour présenter le club des villes cyclables et surtout son influence à contribution sur les nouvelles réglementations vers un code de la rue.

Velo'v, en 2005, c'est un peu le premier système de vélos en libre service en France. Non pas que ça n'existait pas avant mais c'était des expériences limitées, notamment à Rennes, avec 300 vélos ou à Vienne en Autriche aussi, où il y avait de la publicité sur les vélos. C'était des expériences un peu limitées. Là, on est passés à un phénomène de taille à grande échelle. Et c'est d'ailleurs ce qui a fait en sorte qu'on a eu un succès assez phénoménal. C'est, en quelque sorte, cette masse critique qui a permis ce développement assez fulgurant et aussi, il faut bien le dire, ce succès.

Les grands chiffres : d'emblée, on a mis 2000 vélos, cette masse critique a permis d'avancer vers ce cycle vertueux. Maintenant, il y a 4000 velo'v répartis sur 343 stations. Les velo'v, à Lyon-Villeurbanne, on les appelle velo'v mais à Paris, c'est Velib ; La Rochelle, Yellow ; vélocité à Besançon et à Mulhouse ; Vécub à Bordeaux ; Biclou à Nantes ; VéloMag à Montpellier ; vélostan, à Nancy et Vélostar à Rennes.

55 000 abonnés, 23 000 couplés avec abonnement transports en commun, la carte Técély. 15 000 à 30 000 locations par jour, soit 5 à 9 rotations par vélo et par jour. 40 000km parcourus par jour, c'est quand même loin d'être négligeable. Après, on a aussi quelques données, ça répondra tout à l'heure à la question de monsieur sur les velo'vres. On verra un peu plus loin.

Le trajet moyen : autour de 2,1km et 13 minutes en moyenne.

Velo'v, ça a été intéressant parce que ça a donné une nouvelle image de marque au vélo. Ça a offert une belle image de marque de jeune, de moderne. Ça a incontestablement aussi boosté l'usage du vélo.

L'historique : on a lancé le plan de mode doux du grand Lyon dès 2003 avec un lancement d'appel d'offre sur performance. Et c'est JC Decaux qui a gagné. Mais il faut bien dire que ce n'est pas lui qui a proposé le système. C'est quand même une offre volontariste politique, un appel d'offre auquel il a répondu. C'est important de ne pas mélanger les choses. En 2005, 2000 vélos que je signalais tout à l'heure. 2006, 3000 velo'v et 240 stations. On a augmenté à chaque fois. Et on arrive maintenant à 4000 velo'v et 343 stations.

C'est un marché de type vélo contre publicité. Peut-être qu'il faudrait dire un mot là-dessus parce qu'effectivement, ça a permis une mise en place rapide, incontestablement, ce marché public type vélo contre publicité. Moi, ma préférence, ça serait de passer directement à un service public sans lier les choses à la publicité. On a eu des critiques là-dessus mais je crois qu'on ne pouvait pas faire l'économie de cette phase intermédiaire. C'était vraiment une phase indispensable et on a vu qu'elle a eu beaucoup de succès. C'est preuve aussi que la réussite était au rendez-vous.

Très rapidement, c'est un travail d'analyse et de suivi technique, donc, je vous passe les détails mais c'est important de savoir aussi qu'à chaque étape, en fonction de l'avancement du projet, il y avait une analyse, un suivi technique.

L'utilisation est surtout en centre ville. Une organisation un peu concentrique du nombre de prises de vélos.

Les usagers : le velo'vore type est de sexe masculin, jeune, de moins de 40 ans, actif. Il réside à Lyon ou à Villeurbanne, il effectue principalement des déplacements domicile-travail.

Le mode qui a été remplacé par velo'v : dans 45% des cas, c'était déjà la marche à pied avec 36% dans les stations périphériques. Dans 5% des cas, la voiture aurait été utilisée. Ces 5% des cas qui nous paraissent peu, il faut quand même relativiser parce que quand on met en fonctionnement une ligne de tram nouvelle ou même une ligne de métro, il n'y a qu'un basculement de 10% de changement des gens qui prenaient leur voiture. Donc, 5%, ça n'est pas négligeable, loin de là. Et 11% dans les stations périphériques.

Pourquoi on utilise velo'v : parce que c'est une rapidité de déplacement. C'est une facilité d'utilisation et pour encourager cette utilisation de velo'v, il faut améliorer le réseau

cyclable et améliorer aussi, bien sûr, le système velo'v, l'abonnement mais aussi tout ce qui va autour.

Je disais que c'était un cycle vertueux qui a démarré avec velo'v. Ça a un effet évident sur les déplacements vélo et le révélateur d'une demande latente. Pour plus de 80% de déplacements en vélo entre 2005 et 2008 sur le grand Lyon, mais ça a été multiplié par 3 entre 2005 et 2008 sur Lyon-Villeurbanne, puisque Velo'v est un système qui n'est pas sur le grand Lyon en totalité mais sur les deux communes de Lyon et de Villeurbanne. Lyon : 480 000 habitants, Villeurbanne 140 000 habitants. Villeurbanne étant à peu près l'équivalent de deux ou trois arrondissements de Lyon.

Velo'v reste un élément d'une offre de service vélo à compléter par d'autres services et a fait ressentir quand même de façon très cruciale le déficit d'aménagement cyclable. Dans un premier temps, ça partait un peu dans tous les sens mais là encore, on n'a pas constaté du tout d'accidents et ça a plutôt pacifié les relations entre automobilistes et cyclistes. Et ce qui est intéressant aussi, ça a permis une démarche plan « modes doux » qui, pour la mandature en cours, va quand même être vraiment intéressante puisque on a quand même 90 millions d'euros sur un mandat qui ont été débloqués pour ce plan « modes doux » à l'échelle du Grand Lyon.

Quelques mots sur le « club des villes et territoires cyclables » qui a été initié par une dizaine de villes seulement, dont bien sûr Strasbourg et la Rochelle. Et maintenant, elle couvre 1032 communes avec 200 collectivités participantes. Au début, ça s'appelait le « club des villes cyclables » et puis, petit à petit, des départements sont venus se rajouter et même des régions, trois régions actuellement : Rhône-Alpes, Ile-de-France et le Nord.

Les adhérents sont nombreux en mars 2010 (*cf. diaporama*)

L'apport du « club des villes et territoires cyclables » a été intéressant, particulièrement important sur la nouvelle réglementation. Depuis 2003, le club travaille beaucoup avec cette démarche du code de la rue, similaire à celle qui a été adoptée dès 2004 d'ailleurs par la Belgique, en liaison avec les associations, avec « la rue de l'avenir », en particulier et le Certu. Une réflexion du club et des congrès déterminants à Lille en 2005 et Lyon en 2007 ont permis de faire avancer les choses. Les premières décisions ont été prises par un décret du 30 juillet 2008 où il est stipulé : la création de la zone de rencontres et redéfinition de l'aire piétonne et de la zone 30, une généralisation des doubles sens cyclables dans les zones 30 et dans les zones de rencontres. Les zones de rencontre, en fait, sont des zones à 20km/h où le principe de prudence et de responsabilité du plus fort vis-à-vis du plus vulnérable est appliqué. C'est une amélioration quand même assez considérable de la situation du code de la route.

On va prendre les trois apports point par point.

- la zone de rencontre : c'est une zone ouverte à tous les modes de transports sauf dispositions locales. Les piétons y bénéficient de la priorité sur tous les véhicules à

l'exception des modes de transport guidés, comme le tramway, bien sûr. Les piétons peuvent circuler sur la chaussée sans y stationner et la vitesse des véhicules y est limitée à 20km/h.

Quelques exemples de zones de rencontres (*sur le diaporama*)

Double sens cyclable : le décret du 30 juillet introduit dans le code de la route la généralisation des doubles sens en zone 30. Dans les zones 30, les rues à sens unique voitures seront autorisées à double sens aux vélos sauf dispositions contraires. Et ça, c'est particulièrement quand on veut changer de paradigme. Il y a donc inversion de la règle et de l'exception. Et les municipalités ont un délai de deux ans. Ça devrait être appliqué en juillet 2010.

D'autres exemples, dans le cadre des plans climat territoriaux parce qu'évidemment, on a le souci d'économiser l'émission de gaz à effet de serre : la démarche pedibus qui fonctionne très bien sur Villeurbanne. On a aussi toute la démarche des plans de déplacements professionnels qu'on va revoir un peu plus tard, sans oublier aussi le co-voiturage et l'auto-partage ou autolib qui s'appelle comme ça sur Lyon.

Pour le pedibus, la campagne de communication du grand Lyon est « pedibus, c'est le pied ! » avec un beau petit dessin, un véritable autobus de ramassage scolaire pédestre. Pas de moteur mais des parents accompagnateurs à tour de rôle. Une ligne, des arrêts, un horaire et l'éducation à l'éco-citoyenneté par l'action.

Pour le plan de déplacement d'entreprises, PDE ou PDA pour l'administration, la ville de Villeurbanne incite les agents au report modal. Elle a signé un PDA, le grand Lyon a signé un PDE. L'idée, c'est d'offrir des abonnements moins chers aux transports en commun, de faciliter le co-voiturage, de voitures en pool, de faciliter aussi les véhicules propres. On a une flotte de 22% de véhicules propres maintenant, un site internet concernant le co-voiturage et des vélos de service aussi qu'on offre généreusement. A Villeurbanne, en tous cas, il y a déjà 300 vélos de services pour les employés qui ont opté pour cette solution. 100 PDE environ, c'est pas rien et 10 000 abonnements PDE sur l'agglomération. Et bien sûr, la prise en charge qui est dans la loi maintenant, actée par le Grenelle de l'environnement : 50% de la prise en charge par l'employeur de l'abonnement TC.

Juste encore un petit mot sur le code de la route qui est quand même considérée un peu par le « club des villes cyclables » comme un peu inadapté puisque comme son nom l'indique, il induit un primat un peu de la route et de l'écoulement des flux alors qu'il faudrait passer à un code de la rue qui prenne en compte les autres modes que la voiture où il y a une organisation de la cohabitation des usages et des usagers dans l'espace public. Mais je crois qu'on aura aussi un débat cet après-midi, très intéressant sur la santé et la sécurité et on pourra revenir sur tout ça en rajoutant que le vélo est une solution très économique et qui permet de lutter contre les inégalités sociales ce qui est cher aussi au réseau français des villes santé.

Echanges

Corinne Praznoczy, ORS Ile-de-France

Juste une toute petite remarque sur les vélos en libre service qui ont quand même eu l'intérêt de changer la représentation sociale du vélo, donc, c'est un grand bénéfice des vélos en libre service. Une autre remarque, c'est que le principal frein à la pratique du vélo, c'est les idées reçues. Je suis à l'Observatoire régional de santé, donc, je peux répondre sur des arguments santé. Quand on me dit : « oui, mais ma bonne dame, tenir à 20km/h dans une zone de rencontres, c'est impossible, si vous conduisiez, vous sauriez », là, je ne sais pas quoi dire. Je me demande si le club des villes cyclables ne pourrait pas faire un catalogue sur les idées reçues et des réponses à y donner.

Jean-Claude Ray ville de Villeurbanne et club des villes cyclables

Je sais que la revue « Que Choisir » avait sorti un numéro spécial, il y a quelques années, sur ça, sur les idées reçues. C'était intéressant. Il n'y a pas que le club des villes cyclables qui a cette démarche d'aller vers le code de la rue, il y a aussi toutes les associations. J'ai cité la rue de l'avenir mais il y a l'association « les droits du piéton », « la ligue contre la violence routière » et bien sûr la FUBICI, la fédération des usagers de la bicyclette.

Claudine Troadec-Robert, de la ville de Montpellier

Nous, c'est vélomag. A Montpellier, on a conjugué la prise de vélo avec le tram. Et en ce moment, comme on est sur les travaux de la ligne 3, ça oblige, un peu plus les Montpelliérains à essayer de prendre les transports en commun parce qu'effectivement, la circulation avec sa voiture personnelle devient de plus en plus difficile.

Nous en Montpellier, en 2009, le Conseil Municipal des écoliers avait fait une proposition très intéressante, de dire : « c'est très bien, papa, maman a son vélo mais nous, pourquoi il n'y aurait pas des vélomag pour enfants ? » Ça a été une demande qui a été prise en charge et à réflexion pour décision à l'agglomération de Montpellier. Je voulais savoir si dans le « club des villes.. » il y avait eu une telle demande, si vous avez eu cette information et comment vous prenez en compte ça ?

Jean-Claude Ray ville de Villeurbanne et club des villes cyclables

Non, je ne connais pas particulièrement ce sujet là mais je sais qu'il y a beaucoup de travaux et réflexions sur les vélos écoles. Mais pas forcément pour les enfants. Ça peut aussi concerner les adultes, voire les personnes âgées. Quoique les personnes âgées avaient l'habitude et savaient mieux faire du vélo que certains adultes. Les vélos écoles, je trouve que c'est une idée intéressante de voir les enfants...

Jean-François Toussaint

Petite question sur l'évolution que vous montrez. Finalement, vous arrivez à un plateau en 2008. Est-ce qu'il se confirme depuis ? Est-ce que c'est lié à la fois à la distribution des stations sur place ou à d'autres phénomènes qui bloquent un petit peu ? Quel est votre projet pour élargir un peu plus la zone. On voit que vous êtes sur des trajets de 2km. A Paris, c'est plutôt 3,5-4 et une durée qui est quasiment le double, autour de 20 minutes. Est-ce que c'est lié simplement à la distribution ? Est-ce que le fait de l'extension de la ville et, pour vous, du territoire qui est central à Lyon et Villeurbanne, a été un point ? Et quelle est votre approche pour le développement et l'extension de cette idée ?

Jean-Claude Ray ville de Villeurbanne et club des villes cyclables

Effectivement, on arrive un peu aux limites de velo'v. Le contrat a été signé par Lyon et Villeurbanne, en fait du grand Lyon mais JC Decaux a installé ses stations sur Lyon et Villeurbanne. C'était inscrit dans le contrat. On a réussi à faire en sorte que Vénissieux ait une station, Bron en ait une et Vaulx-en-Velin aussi à la limite de Villeurbanne et de Vaux. Il y a une station mais c'est très difficile. Donc, c'est une des contraintes liées au contrat. Pour aller plus loin, on essaie, justement, dans le plan de « modes doux » dont je parlais tout à l'heure, il va y avoir une location longue durée. Donc, ça va peut-être répondre aussi. Mais on va travailler beaucoup sur le maillage cyclable, qu'on espère aussi parce que velo'v n'est pas une fin en soi. L'idée, c'est que les gens s'approprient parce que quand on a goûté à velo'v et qu'on s'aperçoit de la liberté qu'on a et de tout l'intérêt et le plaisir qu'on a à redécouvrir la ville d'une autre façon, on se dit que, finalement, c'est bien d'avoir son vélo personnel et c'est peut-être plus facile aussi et ça nous permet d'aller plus loin.

(Remarque dans la salle : est ce qu'on note déjà ce transfert vers le vélo personnel ?)

Oui, on le note. On n'a pas encore d'analyses chiffrées. Je suis reparti sur des analyses d'un an, un an et demi mais ce sont des analyses qu'on va faire, j'espère.

Dominique Riou

Deux observations. La première, c'était effectivement sur les écoles pour apprendre à faire du vélo. Ça touche beaucoup les populations qui sont mal desservies. On a donc, en Ile-de-France une montée très forte dans les quartiers défavorisés, de femmes maghrébines qui, en dehors de toutes les idées préconçues, demandent à apprendre à faire du vélo parce qu'elles n'ont pas accès à des transports en commun performants, rarement accès à une motorisation individuelle. Donc, une population qui est très demandeuse d'améliorer sa mobilité personnelle et, notamment, via le vélo. Donc, il y a un effet qui peut être très, très intéressant là-dessus.

Je voulais faire une petite remarque sur votre première présentation sur les aides aux véhicules électriques. Il faut faire attention parce que sous le prétexte de la diminution des

gaz à effet de serre, de la promotion du cyclomoteur électrique et de reparler des deux roues alors qu'on lutte pour différencier tout ce qui est deux roues motorisées du vélo, il y a vraiment un amalgame qu'il ne faut pas faire. Le cyclomoteur électrique reste un cyclomoteur, avec des vitesses importantes, pas forcément compatible avec les modes actifs. Je dirai qu'il faut rester, même si c'est vertueux en termes d'émissions de gaz à effet de serre, il faudrait peut-être rester un peu prudent sur de la promotion d'engins motorisés même s'ils sont électriques.

Myriam Auvage, Mairie d'Aix les Bains

J'aurais voulu revenir sur l'opération pedibus menée par Villeurbanne et avoir une confirmation : savoir qui aujourd'hui, porte l'action du pedibus ? Est-ce que c'est la municipalité ou une association de parents d'élèves ? Et quand vous l'avez mise en place, si vous avez eu un frein ? Quel est le plus important sur lequel vous vous êtes heurté et comment vous vous y êtes pris pour le résoudre ?

Jean-Claude Ray ville de Villeurbanne et club des villes cyclables

Pedibus, effectivement, on a eu... Là encore, on arrive un peu à une saturation. On a eu une évolution très satisfaisante et on est sur un plateau, là, on n'arrive pas à dépasser. Il y a eu vraiment un travail fait en collaboration avec les fédérations de parents d'élèves, les associations de parents d'élèves et la municipalité. C'est vraiment un travail de partenariat qui a permis... Après, ça dépend aussi, essentiellement, de bonnes volontés militantes. Il suffit de deux ou trois parents d'élèves sur un groupe scolaire et le tour est joué ! C'est vraiment le fait que le travail militant paie et on s'est beaucoup appuyés sur les fédérations de parents d'élèves.

Je ne sais pas si je réponds complètement à la question mais je ne peux pas bien en dire plus.

Valérie Levy-Jurin

J'ai envie d'aller un peu dans votre sens, je sais que sur Nancy, l'agglomération nancéenne, en tous les cas, on a eu beaucoup, beaucoup de mal à le mettre en place. Les parents, ont, quand même, sans vouloir du tout stigmatisé, des temps de travail qui permettent assez difficilement la mise en place de ces dispositifs là. Visiblement, ça marche plus dans les petites communes que dans la ville-centre où on a encore des comportements peut-être un petit peu plus individuels mais liés aux rythmes et aux temps d'activité que l'on a et ces impositions d'horaires qui rendent la vie familiale complexe. Donc, peut-être un petit peu plus de facilité à le mettre en place sur des plus petites communes que sur des villes importantes mais ça reste à voir.

Jean-Claude Ray ville de Villeurbanne et club des villes cyclables

Je suis aussi d'accord sur ce qui a été dit ce matin, c'est que Pedibus, c'est une phase intermédiaire intéressante parce que ça permet quand même de modifier les comportements. Et donc, de ce point de vue là, c'est gagné mais il faut faire attention de ne pas adapter les enfants, les élèves qui vont aux écoles à la voiture. Donc, c'est toujours difficile d'avancer sans... Mais en essayant d'aller beaucoup plus loin quand même.

Marcos Weil

J'aimerais prolonger la question de M. Riou concernant des vélos assistance électrique. Vous avez présenté le vélo comme un élément de lutte contre les inégalités sociales et on voit que le subventionnement des vélos à assistance électrique bénéficie, finalement, à une population d'hommes de 40 à 50 ans, de 50 à 60 ans. Ce qui est un peu paradoxal. Est-ce qu'il ne faudrait pas plutôt subventionner le vélo d'une manière générale et qui pourrait alors bénéficier à des populations plus jeunes ou qui ont moins de moyens d'accéder à un vélo électrique ?

Philippe Michal :

Pour le vélo électrique, ça répondait aussi, je dirai, à un problème de topographie de la collectivité. La ville d'Aix-les-Bains est dans les Alpes, ce n'est pas vraiment une ville plate. Et l'intérêt aussi que j'ai pu voir avec le retour des 120 subventions qu'on a délivrées, c'est que beaucoup de personnes âgées en ont acheté. Pour elles, c'est de retrouver une autonomie. Sur Aix-les-Bains, je l'ai cité, nous avons des transports en commun qui sont à l'échelle d'une petite ville, avec des cadencements très faibles. J'ai été très étonné parce qu'au départ, cette opération était plus à but environnemental, on va dire. C'est de voir l'importance des personnes à partir de 50-60 ans, qui ont acquis ces deux roues qui leur donnent une nouvelle liberté de déplacement. Et ça, je pense que c'est intéressant. Après, mettre une incitation pour l'acquisition de vélos classiques, on n'est pas dans les mêmes gammes de prix. Un vélo classique, ça doit démarrer à 100/150 euros, les vélos à assistance électrique, si vous voulez quelque chose qui dure un peu plus longtemps qu'un an, c'est quand même un ordre de prix de 1000 euros.

Claudine Ducellier, adjointe au maire à Dunkerque et conseillère communautaire

Concernant les vélos en libre service, on s'est un peu penchés dessus et c'est vrai que ça relève de coûts exorbitants pour la collectivité. Ça ne peut se faire, généralement, que dans le cadre de renégociations de contrats publicitaires sur les abribus. Donc, c'est vraiment quelque chose de très, très complexe, ce n'est pas si évident que ça d'installer ce système. Lyon et Paris ont bénéficié de la primeur, ils ont eu — et tant mieux pour eux, c'était les premiers —, donc un contrat pratiquement gratuit sur les vélos. Ce qui n'est plus du tout le cas maintenant. C'est vrai qu'on a tenté de négocier avec Decaux et les autres et c'est

vraiment trop exorbitant. Donc, il commence à y avoir d'autres systèmes indépendants de tout ça, qui se créent. Il faut vraiment se pencher là-dessus parce que pour des villes moyennes, ce n'est pas possible ces systèmes de vélos. Il y a donc, à réfléchir sur les nouveaux systèmes qui se mettent en place : d'autres structures, la SNCF, voire d'autres personnes créent de nouvelles façons de faire sur du prêt vélo, de la location vélo mais c'est loin d'être évident d'installer ça sur sa collectivité d'une part.

Je reviens sur les pedibus. Nous on appelle ça plutôt « plan de déplacements scolaires » parce que, justement, on ne se fixe pas sur une forme. C'est-à-dire que dans l'esprit des gens, pedibus, c'est créer un groupe qui va amener des enfants vers l'école. Nous, on n'est pas du tout dans ce cadre là, on est plan déplacements scolaires. C'est-à-dire qu'on fait déjà un état des lieux de l'école, quels sont les problèmes. C'est vrai que l'objectif, c'est d'avoir le moins possible d'enfants qui viennent avec leurs parents en voiture. Donc, c'est trouver des solutions qui peuvent être vraiment différentes d'une école à l'autre. En premier lieu, on monte un pedibus pour monter l'itinéraire et ensuite, les gens sont autonomes, c'est-à-dire qu'ils se prennent en main et emmènent eux-mêmes leurs enfants à l'école. Ou, parce qu'ils ont montré le chemin de l'école, l'enfant est capable d'être autonome dans sa démarche pour aller vers l'école. On n'est vraiment pas dans ce système là et moi, la principale demande que j'ai eue des parents, c'est : « j'aimerais emmener mon gamin à l'école à vélo mais problème, je suis obligé de prendre le vélo de mon gamin sous le bras pour repartir ». Donc, la démarche a été de créer des parcs vélos dans les écoles et là aussi, je peux vous dire qu'avec l'Education Nationale, c'est loin d'être facile dans le sens où, pour l'Education Nationale, tout ce qui est dans la cour de l'école est accidentogène. Donc, c'est vraiment très compliqué d'installer un parc à vélos dans l'école. Mais c'est la clef du bout du tunnel, du bout de la piste cyclable. S'il n'y a rien au bout pour mettre son vélo, que ce soit sur son lieu de travail, sur son école, partout dans la ville, on a beau faire des quantités de kilomètres de pistes cyclables ou de bandes cyclables, s'il n'y a rien au bout, le vélo n'ira pas. Donc, c'est vraiment une clef d'entrée, une clef du parcours. Si on n'a pas l'ensemble de ces éléments, on n'y arrivera pas. C'est vrai que je pense qu'on est une bonne partie à se retrouver demain au « club des villes cyclables » sur le stationnement vélo. Donc, on va avoir des éléments intéressants à la fois sur : comment avoir des subventions pour créer des parcs à vélos, que ce soit dans les entreprises, l'habitat individuel. Là, aussi, on a eu une démonstration ce matin, c'est : « où on met son vélo ? ». C'est vrai que c'est une clef à tout ça et si on ne maîtrise pas l'ensemble des étapes, on rate quelque chose et on n'aura pas de personnes supplémentaires pour aller à pied ou à vélo à l'école.

Valérie Levy-Jurin

Merci pour cette contribution parce qu'elle nous permet de voir, effectivement, la difficulté de travailler à l'échelle des territoires qui nous invitent toujours à la créativité avec

les acteurs, sur chaque école, trouver la bonne solution, ce qui marche, ce qui ne marche pas, travailler autour des besoins. Travailler au niveau des possibilités, ne pas plaquer des expériences, ne pas calquer des choses les unes sur les autres mais au contraire, d'être à l'écoute et de construire avec nos concitoyens. Je crois que c'est une bonne mesure.

Ce qui me marque, franchement, au niveau du vélo, vous avez eu tous les deux les mêmes chiffres, c'est-à-dire que, finalement, on amène les hommes — je m'excuse d'avoir cette lecture de genre — à utiliser le vélo. Il y a vraiment une approche de la mobilité au féminin qui est à prendre en compte et à développer. On a tous envie d'être au même niveau, d'œuvrer pour notre santé, il y a une complexité particulière de la vie au féminin, notamment du vivre en ville des femmes et il faudra quand même arriver à décliner des choses qui soient pour nous des leviers. On a des freins particuliers. On porte certaines solidarités, on a des temps qui sont peut-être un petit peu plus compliqués et des exigences, aussi, esthétiques et autres...

Je pense que, définitivement, sur tous les sujets qui touchent à la ville et au développement de nos territoires urbains, il y a une vision au féminin à développer.

Fin de la matinée.

Après-midi

Mobilité pour tous –réduire les inégalités

Valérie Levy-Jurin Présidente du RFVS

Je vais demander aux quatre intervenants de venir à mes côtés : Julie Vallée de l'INSERM, M. Jacques Landreau d'Angers Métropole, Jean-Louis Thiébert du Grand Nancy et Bernard Legrand de la communauté urbaine de Dunkerque Grand Littoral.

On se laissera un moment important de réaction.

Mobilité quotidienne et inégalités sociales de santé dans l'agglomération parisienne : Etude SIRS

Julie Vallée, INSERM

Je vous remercie de m'avoir invitée. Je suis ravie de vous présenter aujourd'hui une étude portant sur la mobilité quotidienne et les inégalités sociales de santé dans l'agglomération parisienne. Cette étude s'appuie sur des données de l'enquête SIRS (acronyme signifiant « Santé, Inégalités et Ruptures Sociales »). Cette enquête est menée depuis 2005 dans l'agglomération parisienne par des chercheurs de l'INSERM et du CNRS. Pour ma part, je suis actuellement chercheuse en géographie de la santé dans l'équipe de recherche sur les déterminants sociaux de la santé et du recours au soin qui est dirigée par Pierre Chauvin.

Comme on l'a vu ce matin, la relation entre mobilité et santé est souvent envisagée sous l'angle de l'activité physique et de la mobilité douce. On a ainsi pu remarquer un lien entre la quantité et le type d'activité physique et des maladies comme l'obésité ou les problèmes cardio-vasculaires. Et plus largement, comme l'a montré Jean-François Toussaint ce matin, sur l'espérance de vie.

De même, il est fréquent d'envisager le lien entre mobilité quotidienne et santé sous l'angle de la limitation fonctionnelle (c'est-à-dire le fait d'être capable ou non de se déplacer). Différentes études ont montré qu'il y a une baisse des recours au soin à mesure que les difficultés à se déplacer se font plus sévères et plus nombreuses. Ces études portent le plus souvent sur la population âgée.

Il existe donc une bibliographie abondante sur les liens entre mobilité quotidienne et santé du point de vue de l'activité physique ou de la limitation fonctionnelle. J'ai listé certaines références à la fin de ma présentation.

Toutefois, on peut aussi vouloir envisager le lien entre mobilité quotidienne et santé du point de vue de l'espace de mobilité ou l'espace d'activité (ce que les chercheurs appellent en anglais « l'activity space »). Il s'agit de l'espace où se concentrent les activités quotidiennes. Dans ce cas, l'idée est d'observer la mobilité quotidienne d'un point de vue spatial et de voir quel est l'espace où les personnes se déplacent pour mener à bien leurs activités quotidiennes qu'elles soient domestiques ou sociales etc. Il pourrait alors être intéressant de mettre en relation l'utilisation des services de santé et cet espace de mobilité. L'hypothèse de recherche que j'explore actuellement est qu'un espace étendu de mobilité pourrait faciliter les recours aux soins en réduisant les distances aux services de santé et aussi en diversifiant les interactions sociales. Est-ce que le fait de se déplacer dans un espace plus vaste va faciliter ou non les recours aux soins des populations ?

Pour explorer cette hypothèse, je m'appuie sur l'enquête SIRS. Cette enquête a été effectuée auprès de 3000 habitants de l'agglomération parisienne dans 50 quartiers différents (*Cf powerpoint : en rouge sur la carte, avec le nom des communes où l'enquête a été réalisée*). Les quartiers enquêtés se situent aussi bien dans Paris intra-muros que dans les trois départements limitrophes. Cette enquête est une cohorte, c'est-à-dire que la même population est suivie au cours du temps. Elle a commencé en 2005, et s'est poursuivie en 2007 et dernièrement à l'hiver 2009/2010.

Pour caractériser l'espace de mobilité des habitants, les enquêteurs ont posé la question suivante : « lorsque vous, personnellement, faites les activités suivantes, à quel endroit cela se passe-t-il le plus souvent ? ».

Cinq activités différentes étaient proposées :

- Lorsque vous faites les courses alimentaires
- Lorsque vous utilisez les services tels que la banque ou la poste
- Lorsque vous allez au café ou au restaurant
- Lorsque vous vous promenez
- Lorsque vous rencontrez des amis.

Trois réponses différentes étaient proposées :

- principalement dans votre quartier ?
- principalement hors de votre quartier ?
- moitié-moitié ?

Une autre réponse (« vous ne le faites pas ») était possible mais elle n'était pas proposée.

Il convient de préciser que la délimitation du quartier était laissée à l'appréciation des personnes. A partir de ces questions, j'ai construit un score qui caractérise l'espace de mobilité quotidienne pour chacune des 3000 personnes interrogées. Ce score va de 0 à 1. La valeur 0 concerne les personnes qui disent faire toutes leurs activités principalement hors de leur quartier et la valeur 1 concerne les personnes qui disent faire toutes leurs activités

principalement dans leur quartier. Avant de détailler les liens entre l'espace de mobilité et les recours aux soins, je souhaite vous présenter brièvement l'espace de mobilité. J'ai pu constater que les espaces de mobilité des hommes et des femmes sont de taille similaire. Par ailleurs, j'ai observé que ce sont les individus les plus pauvres et ceux vivant dans des quartiers favorisés qui ont tendance à avoir un espace restreint de mobilité. Ces résultats, qui peuvent paraître à première vue paradoxaux, méritent d'être développés. On peut par exemple supposer que les quartiers favorisés disposent de commerces plus nombreux et variés que les quartiers défavorisés, ce qui évite à ses habitants d'avoir à se déplacer pour réaliser leurs activités domestiques ou sociales.

En ce qui concerne les liens entre espace de mobilité et recours aux soins, j'ai pris l'exemple de deux types de recours aux soins de prévention :

- la date du dernier frottis du col de l'utérus. Pour les 1768 femmes qui avaient répondu à cette questions dans l'enquête SIRS, nous avons fixé un seuil à deux ans, afin de distinguer les frottis à jour (≤ 2 ans) des frottis en retard (> 2 ans).
- la date de la dernière mammographie. Cette étude est restreinte aux femmes de plus de 50 ans. Elle concerne donc 700 personnes dans l'enquête SIRS.

Sur ce tableau, je présente la proportion de femmes dont le frottis du col de l'utérus date de plus de deux ans, et les femmes dont la dernière mammographie date de plus de deux ans. On observe que les recours aux soins de prévention sont moins fréquents pour les femmes avec un espace restreint de mobilité, c'est-à-dire celles qui concentrent leurs activités dans leur seul quartier de résidence.

Je me suis ensuite demandé si les femmes avec un espace restreint de mobilité étaient plus vulnérables aux caractéristiques de leur quartier de résidence. Quand on consulte la littérature en sciences sociales ou en épidémiologie, on observe une reconnaissance croissante de l'influence du quartier de résidence sur les recours aux soins. Les comportements de santé de la population sont liés à la composition socio-économique de la population, aux infrastructures de santé à proximité etc. Certains auteurs ont toutefois montré que l'influence du quartier sur la santé n'était pas systématique : tout le monde n'est pas sensible de la même façon à son quartier de résidence. L'idée à approfondir ici, c'est d'étudier si les personnes qui restent le plus dans leur quartier sont plus vulnérables aux caractéristiques de leur quartier de résidence que les autres. Ma question de recherche peut-être formulée ainsi : les personnes avec un espace étendu de mobilité sont-elles moins sensibles à l'influence de leur quartier de résidence dans la mesure où leur mobilité quotidienne leur permettrait de s'affranchir des contraintes de ce quartier ?

En croisant l'espace de mobilité des habitants et les caractéristiques de leur quartier de résidence, j'ai constaté que les recours des femmes avec une mobilité spatialement limitée étaient liés à la densité médicale de leur quartier de résidence tandis que les recours des

femmes avec une mobilité plus étendue n'étaient pas liées à la densité médicale de leur quartier, comme si celles-ci n'étaient que peu sensibles aux caractéristiques de leur quartier de résidence. Sur ce tableau, on constate en effet que le fait de résider dans un quartier faiblement médicalisé multiplie par 3 le risque de recours à un frottis tardif pour les femmes avec un espace réduit d'activité mais n'est pas statistiquement associé aux recours des femmes avec un large espace d'activité (avec un odd ratio proche de 1). La densité médicale du quartier de résidence joue donc uniquement pour les femmes avec un espace restreint de mobilité.

Pour étudier la mobilité quotidienne, il me semble intéressant de d'inclure - en plus de la limitation fonctionnelle - l'espace de mobilité qui est associé au recours aux soins et qui modifie l'influence du quartier sur les comportements de santé. Par rapport aux équipements de santé, il est assez courant de dire que la population des grandes villes est de plus en plus mobile et qu'il n'y a donc pas besoin d'équipements de proximité puisque tout le monde se déplace facilement et fréquemment. Cette affirmation est globalement vraie si on prend en compte l'ensemble de la population. En revanche, on constate que la localisation des équipements de santé importe pour les personnes qui ne sortent guère de leur quartier de résidence (et qui constituent tout de même près de 20% de notre échantillon). Cette frange peu mobile de la population doit être considérée lorsque les implantations ou la redistribution d'équipements de santé de proximité sont décidées puisqu'elles sont très sensibles à la densité médicale de leur quartier.

Cette recherche ouvre une nouvelle perspective : celles des liens entre mobilité quotidienne dans la ville et santé. Je vous ai présenté une étude sur la relation étroite entre l'espace de mobilité quotidienne et recours aux soins mais on peut aussi élargir cette relation à l'étude du bien être et de la santé mentale. En effet, on peut supposer qu'un espace restreint de mobilité est le reflet d'un certain confinement social et spatial et pourrait être associé à un plus grand risque de dépression. Cette hypothèse semble à première vue cohérente. A l'inverse, on pourrait pourtant se dire qu'un espace restreint de mobilité reflète un attachement, un bien être envers son quartier. Si les habitants ne sortent guère de leur quartier de résidence pour leurs activités quotidiennes, c'est peut-être parce qu'ils s'y sentent bien. Un espace restreint de mobilité pourrait donc être associé à un risque plus faible de dépression. Cette relation entre dépression, espace d'activité et quartier mériterait d'être approfondie.

Pour conclure, il ne faut pas voir la mobilité comme étant systématiquement bénéfique. Il convient de différencier la mobilité choisie de la mobilité contrainte. Pour nuancer un peu ce qui a été dit ce matin, il me semble donc important de souligner que la mobilité est trop

souvent envisagée comme un idéal à atteindre. Pourtant, de nombreuses personnes préféreraient de ne pas avoir à se déplacer ou moins loin, moins souvent....

Si cette communication vous a intéressée, vous pouvez obtenir plus de précisions en consultant l'article suivant :

Vallée J, Cadot E, Grillo F, Parizot I, Chauvin P. (2010). The combined effects of perceived activity space and neighbourhood of residence on participation in preventive health-care activities. The case of cervical screening in the Paris metropolitan area (France). *Health & Place*. In Press.

Et vous pouvez également consulter les différents articles ci-dessous :

Bibliographie qui fait le lien entre activité physique et obésité

- Charreire H, Casey R, Salze P, Kesse-Guyot E, Simon C, Chaix B, Banos B, Badariotti D, Touvier M, Weber C, Oppert J.-M. (2010). Leisure-time physical activity and sedentary behavior clusters and their associations with overweight in middle-aged French adults. *Int. Journal of Obesity*. cf projet ELIANE : <http://www.elianeproject.eu>
- Duvigneaud N, Wijndaele K, Matton L, Deriemaeker P, Philippaerts R, Lefevre J, Thomis M, & Duquet W. (2007). Socio-economic and lifestyle factors associated with overweight in Flemish adult men and women. *BMC Public Health*, 7(1), 23.
- Frank LD, Kerr J, Sallis JF, Miles R, & Chapman J. (2008). A hierarchy of sociodemographic and environmental correlates of walking and obesity. *Preventive Medicine*, 47(2), 172-178.
- Lavadinho S, Pini G (2005). Développement durable, mobilité douce et santé en milieu urbain. Actes du Colloque «Développement urbain durable», Lausanne.
- Lopez, R, & Hynes HP (2006). Obesity, physical activity, and the urban environment: public health research needs. *Environmental Health: A Global Access Science Source*, 5(1), 25.
- Petersen L, Schnohr P, Sorensen TI. (2004). Longitudinal study of the long-term relation between physical activity and obesity in adults. *Int J Obes Relat Metab Disord*28: 105–112.
- Schmitz KH, Jacobs Jr DR, Leon AS, Schreiner PJ, Sternfeld B. (2000). Physical activity and body weight: associations over ten years in the CARDIA study. Coronary artery risk development in young adults. *Int J Obes Relat Metab Disord*24: 1475–1487.
- Steinbeck KS. (2001) The importance of physical activity in the prevention of overweight and obesity in childhood: a review and an opinion. *Obes Rev*2: 117–130.
- Wareham NJ, van Sluijs EM, Ekelund U. (2005) Physical activity and obesity prevention: a review of the current evidence. *Proc Nutr Soc*64: 229–247.

Bibliographie sur limitation fonctionnelle et recours aux soins

Ce sont des études qui, au début, ont surtout concerné la population des seniors mais maintenant, aussi, ce lien est démontré sur l'ensemble de la population.

- Avlund K, Holm-Pedersen P, & Schroll M. (2001). Functional ability and oral health among older people: a longitudinal study from age 75 to 80. *Journal of the American Geriatrics Society*, 49(7), 954-962.
- Chaix B, Veugelers PJ, Boelle PY & Chauvin P. (2005). Access to general practitioner services: the disabled elderly lag behind in underserved areas. *European Journal of Public Health*, 15(3), 282-287.
- Chevarley FM, Thierry J.M., Gill CJ, Ryerson AB, & Nosek MA (2006). Health, preventive healthcare, and health care access among women with disabilities in the 1994-1995 National Health Interview Survey, Supplement on Disability. *Women's Health Issues*, 16(6), 297-312.
- Cooper NS & Yoshida KK (2007). Cancer screening behaviors among Canadian women living with physical disabilities. *Archives of Physical Medicine and Rehabilitation*, 88(5), 597-603.
- Fernandez-Mayoralas G, Rodriguez V, & Rojo F. (2000). Health services accessibility among Spanish elderly. *Social Science & Medicine*, 50, 17-26.
- Iezzoni LI, McCarthy EP, Davis RB, & Siebens H. (2000). Mobility impairments and use of screening and preventive services. *American Journal of Public Health*, 90(6), 955-961.
- Nosek MA. (1998). Use of cervical and breast cancer screening among women with and without functional limitations-United States, 1994-1995. *MMWR Morbidity and mortality weekly report*, 47(40), 853-856.

Si vous souhaitez plus de détails sur l'enquête SIRS, il y a ces deux sites internet, à la fois sur le programme et l'équipe de recherche qui en a la responsabilité.

- Programme SIRS : <http://www.programme-sirs.org/>
- Équipe de recherche sur les déterminants sociaux de la santé et du recours aux soins (UMR S 707 Inserm - Université Paris 6) <http://www.u707.jussieu.fr/ds3/>

Je remercie les différents financeurs de cette étude.

Et je vous remercie pour votre attention.

Valérie Levy-Jurin

Je suis très contente de vous avoir entendue parce que ça me conforte dans l'idée que tout cela est subtil, tout cela est bien complexe, cet espèce d'attachement au quartier tout en étant quelquefois dans des images fort négatives sur ce même quartier. On voit toutes les

difficultés, ça rebondit sur les politiques de l'ANRU. On voit des habitants nous avoir décrit leur quartier et puis au moment où on leur dit : « il va falloir qu'une partie d'entre vous soit relogée, aille ailleurs pour avoir de meilleures conditions et permettre à tout le monde d'avoir de meilleures conditions de logement : « ah ben oui, mais on a tissé des liens de proximité, un réseau, tout ça » on ne l'abandonne pas aussi facilement. C'est cette espèce de « je t'aime, moi non plus » entre son territoire. C'est éminemment intéressant. La deuxième chose c'est, équipement de proximité ou pas, est-ce que j'ai envie d'aller sur un planning familial qui est situé sur mon quartier ? Est-ce que j'ai envie d'aller dans un centre ou un lieu ressources pour grands toxicomanes sur mon quartier ? Pas toujours facile, la proximité, la non proximité. Peut-être mettre à l'ordre du jour l'accompagnement ? Aider les gens à être mobiles, aider les gens à sortir d'eux-mêmes et puis du lieu où ils vivent. Tout ça, ce sera au cœur des questions de tout à l'heure, je pense. On va partir de la région parisienne qui a ses problématiques spécifiques aussi, qui concentre un certain nombre de problématiques vers Angers.

Déplacements des personnes à mobilité réduite : consultations pendant la conception d'un tramway

Jacques Landreau, Angers Métropole

Je m'appelle Jacques Landreau et je suis responsable du projet de tramway, Angers-Loire-Métropole, communauté d'agglomération. Je vais essayer de vous présenter la démarche que nous avons mise en place à Angers dans le cadre de l'étude et la réalisation de ce projet de tramway, donc, d'une concertation, d'échanges avec le monde du handicap.

C'est un projet de tramway assez classique pour des grandes villes moyennes ou de moyennes grandes villes. Angers a une agglomération qui fait 268 000 habitants avec une ville centre qui en fait 156 000. Et (*cf. powerpoint*) vous avez le tracé de la ligne qui dessert principalement la commune centre, bien sûr et la commune d'à côté.

Une des priorités du projet, la priorité des priorités étant, bien sûr, la fonctionnalité même du projet, il faut que le tramway fonctionne. Ça, c'est un minimum, un pré requis indispensable, mais une des priorités, fixée par les élus, partagée par la technostructure, c'était l'accessibilité. Nous avons eu deux approches simultanées, parallèles, dans cette démarche. D'une part, une démarche de concertation, une démarche de consultation.

Concertation, c'est la concertation institutionnelle que tous les habitués, et il y en a certainement ici, du code de l'urbanisme et en particulier, les fanatiques de l'article 300 alinéa 2, connaissent bien, c'est un minimum, j'allais dire le minimum légal de la concertation.

C'est une exposition itinérante dans un bus, que nous avons mise en place au début du projet, qui a circulé dans tous les quartiers de la ville centre et dans toutes les communes de l'agglomération. Sur l'image de gauche, on voit des images de proximité, une dame qui est là

avec son vélo et, manifestement, elle a fait des courses et à droite, l'intérieur du bus, à l'exposition, déjà, les personnes handicapées étaient venues se renseigner.

La concertation institutionnelle a duré pendant trois ans en deux phases distinctes. En 2003/2004 et puis en 2004/2005. Pourquoi deux phases ? Parce que le projet avait évolué entre temps. On était partis au départ, sur un concept de tramway sur pneus, assez léger, et en cours de route, les études ayant progressé, on s'est orienté vers un tramway ferré standard. Donc, la concertation s'est déroulée en deux phases. On a tenu 126 réunions dans les quartiers, auprès de catégories socio-professionnelles particulières. Dans ces réunions de quartiers, réunions non spécialisées, des personnes handicapées, bien sûr, étaient présentes mais on a fait une réunion spécifique sur la mobilité des personnes handicapées. 130 000 courriers distribués, tout ce qu'on peut connaître, mais enfin, ça a été assez puissant au point de vue consultation, concertation, au point de vue partage du projet avec la population.

La consultation elle, propre du monde du handicap, s'est orientée autour de la création d'un groupe de travail : « accessibilité », un groupe spécialisé et nous avons eu, pour cela, pour partenaire, interlocuteur, « le comité de liaison des handicapés » qui est une structure associative qu'on trouve à Angers, qu'on trouve dans beaucoup d'autres grandes villes de France et qui regroupe, qui fédère les différentes associations qui représentent les différents handicaps. Et puis, comme les choses paraissaient assez complexes, nous avons mis en place également des sous-groupes spécialisés par handicap. On avait posé la question, on ne voulait pas forcément faire de la ségrégation au départ mais on avait posé la question aux intéressés : « voulez-vous que l'on spécialise par type d'activité — c'est-à-dire les aménagements urbains, le matériel roulant — ou voulez-vous qu'on se spécialise par handicap ? » Et le choix des interlocuteurs a été : « on préfère par handicap parce que chaque handicap a un petit ses exigences et sa connaissance du milieu un petit peu particulière. C'est-à-dire que nous étions, à la base, ignorants des contraintes et des attentes des personnes en situation de handicap. Ce qui était une attitude d'humilité. Nous avons également profité de la présence à Angers d'un institut de formation pour les jeunes aveugles et les jeunes déficients auditifs sous l'égide de la Mutualité française. Cette structure a développé un service de conseil en accessibilité qui s'appelle « Accès-cité ». On s'est entouré du conseil de cette assistance à maîtrise d'ouvrage et on s'est aperçu que c'était une bonne chose parce que les différentes associations des différents handicaps sont parfois, non pas concurrentes entre elles mais ont parfois des points de vue un petit peu ciblés sur telle ou telle attente alors que des professionnelles qui ont l'habitude de traiter des polyhandicapés, d'une part et puis de traiter les différents types de handicaps, savent faire la synthèse entre les différents besoin.

Un lieu unique, c'est la maison du tramway puisque pour développer le projet de tramway, un site physique a été créé en ville qui s'est appelé la maison du tramway. Vous avez ici (Cf. *powerpoint*) quelques images qui représentent une exposition permanente où on peut voir, sentir, commenter, apprécier l'aménagement urbain autour du projet. Et, dans cette

maison du tramway, il y a une maquette grandeur nature, à l'échelle 1 qui permet de prendre contact avec la machine, c'est-à-dire avec le tramway. Le tramway, pour beaucoup d'entre nous, c'est une réalité assez banale puisqu'on en trouve à Nantes, à Grenoble, dans beaucoup de villes de France. On en trouve aussi à Paris. Mais pour une population, non pas captive mais centrée sur sa collectivité, ça a un petit côté nouveau. Cette machine a servi d'instrument de communication mais aussi d'atelier et de laboratoire pour travailler avec les associations de handicap sur la façon dont ces personnes vont pouvoir s'approprier le matériel, vont pouvoir l'utiliser. A la suite de ces contacts, on a apporté un certain nombre de modifications à notre projet et à la machine.

Partager les connaissances, je disais tout à l'heure, nous sommes partis d'une position assez humble au départ en disant nous sommes des incompetents et nous sommes entourés de compétences, en particulier de ceux qui connaissent et nous avons voulu nous déplacer un peu. On a fait deux voyages en particulier, un à Nantes, parce que Nantes c'était LA ville de France de LA renaissance du tramway. En plus, c'est une ville voisine, c'est la capitale de région, c'est à 80 km. Et sur deux images, vous voyez le car accessible qu'on avait loué pour faire ce déplacement puisque les différents handicaps étaient représentés et on a profité du déplacement à Nantes pour que nos association d'handicapés rencontrent dans une ville voisine, de culture proche, des associations aussi d'handicapés qui vivent leur tramway depuis 15-20 ans puisque ça fonctionne, à Nantes, depuis un certain temps.

Au premier plan, sur la photo, à droite, c'est la traductrice puisque dans toutes ces rencontres et ces voyages, nous nous entourions, bien sûr, pour la population mal entendante de traductrice en langage des signes et de traductrice sur écran avec du lettrage agrandi.

Commentaires des photos des visites :

Quelques vues de cette visite où l'on voit notre petite troupe avec des handicapés visuels, des handicapés moteurs qui prennent contact avec l'aménagement urbain de Nantes, que certains connaissent, comme par exemple, la personne au premier plan, professeur d'université qui donne des cours à Angers et à Nantes et se déplace seul en étant aveugle complet.

Voilà aussi prise de connaissance à l'intérieur de la machine et le premier contact avec les appareils de distribution de tickets, en particulier, les distributeurs automatiques de tickets.

Le deuxième voyage, plus récent, date de l'été dernier, au Mans. Pourquoi le Mans ? Encore une fois, c'est une ville très proche, c'est-à-dire que le voyage était facile et, en plus, c'était la dernière ville, à l'époque qui venait de mettre en service un tramway. Donc, on avait une génération de matériel, une génération aussi de concept, beaucoup plus récente. Là, la visite avait été, à leur demande, d'ailleurs, beaucoup plus centré sur le handicap visuel. Sur la photo, vous voyez les gens en train de tester, de reconnaître les arrêts en station et une nouvelle signalétique qui s'appelle le R25 qui est un signal un peu particulier, qui vient d'être

autorisé par les pouvoirs publics et que les déficients visuels, non pas les aveugles, apprécient. A droite, vous voyez l'appréciation d'un marquage au sol, en relief, spécifique, qui va servir de repère aux déficients visuels, à repérer la position de la porte qui va s'ouvrir systématiquement. Un tramway peut n'ouvrir ses portes qu'à la demande ou bien, peut ouvrir une porte systématiquement à chaque arrêt. Les déficients visuels nous demandaient d'avoir un signe pour se positionner au bon endroit et ne pas essuyer de leurs mains toute la carrosserie du tramway pour trouver le bouton d'ouverture.

Cette concertation s'est déroulée sur une durée qui est longue et ça a eu comme effet positif que pour toute cette population, le projet du tramway, c'est devenu LEUR projet. Ce n'est pas le projet d'Angers-Loire-Métropole auquel ils vont ou non adhérer, c'est leur projet de tramway. Ils y ont apporté des améliorations.

Aujourd'hui, on a trois sujets sur lesquels nous sommes encore en train de travailler : les R25 qui est une nouvelle signalisation et les déficients visuels sont très, très demandeurs, même si ce système entraîne des contraintes, dont de coût, non négligeable, et des contraintes fonctionnelles parce que c'est assez nouveau. En particulier, on impose au système, si on utilise le R25, d'arrêter les piétons lorsqu'il y a un tramway qui arrive, d'imposer un signal ferroviaire aussi pour le tramway. Donc, c'est assez lourd.

Sur les afficheurs, à l'intérieur de la machine, on a un afficheur standard qui annonce l'arrivée en station et on leur a proposé, par rapport à un afficheur assez standard, ce qu'ils penseraient d'un afficheur avec des écrans vidéo, des écrans TFT. On a eu un débat. Certains déficients visuels nous disaient : « nous, on lit mieux le bandeau à défilement », d'autres disaient : « nous, on lit mieux... » Et la conclusion du groupe a été : « on voudrait les deux ». Et, finalement, on s'aperçoit que l'adaptation que l'on cherche aux différents handicaps, c'est sans doute de mettre les deux dans la même voiture. Donc, dans une voiture donnée, on aura la présence de ces deux afficheurs. Et finalement, tout le monde s'en trouvera bien parce que ce qui est bon, et ça c'est assez général, est terriblement bon aussi pour toutes les personnes valides. On l'a redécouvert à cette occasion. Donc, à droite, avec le bandeau, on aura l'annonce en station et à gauche, sur l'écran TFT, on aura l'annonce en station et aussi l'horoscope du jour, dont l'importance n'est pas à démontrer, le temps qu'il fait, les programmes culturels de cinéma en ville.

Le troisième point, très intéressant aussi, qui est ressorti de la visite du Mans, l'aménagement de la place centrale d'Angers, avec le tramway qui passe au milieu. Le parti architectural qui a été pris, c'est une place extrêmement dégagée, extrêmement dépouillée. Et lorsqu'on a fait le déplacement au Mans où on a un aménagement un peu similaire, nos amis déficients visuels ont dit : « mais là dedans, on s'y perd ! On ne sait plus où on est. On descend du tram et on ne trouve plus notre chemin ». Donc, on est en train de travailler avec eux sur des stries au sol, un système qu'on essaie de mettre au point ensemble qui ferait une espèce de croix orthogonale, de repérage sur la place de façon qu'une personne déficiente

visuelle puisse, avec sa canne, trouver, en parcourant le quai, un repère qui va la diriger, soit du côté des brasseries, soit du côté du théâtre puisque le grand théâtre c'est un point de repère assez important en ville.

Ce que je voulais montrer aujourd'hui, c'est quelque chose qui est tout simple, facile à faire, pas onéreux du tout et qui, de notre ressenti commun, aussi bien de la part des aménageurs, que des élus, que de la population concernée, a revêtu une importance assez grande puisque, dans le monde du handicap, il se trouve en plus que le siège du centre de liaison des handicapés est situé dans l'immeuble voisin de la maison du tramway. C'est un exemple d'intégration de ces personnes qui sont des personnes très concernées par le transport collectif parce que pour les déficients visuels, c'est leur seul mode de transport hors la marche à pied. Ils sont donc captifs du transport collectif et il était donc normal que le transport collectif s'adresse à eux. Et puis sur les autres handicaps, pour les handicapés moteurs, en particulier, c'est une espérance de mobilité, d'autonomie et d'indépendance qu'ils n'avaient pas, jusqu'à présent dans les bus. Donc, c'est une population extrêmement concernée.

La Maison du vélo

Jean-Louis Thiébert, Grand Nancy

Merci de nous avoir invités à cette journée. Je suis Jean-Louis Thiébert, en charge à la fois des problèmes de sécurité et du développement de la politique cyclable à la ville de Nancy mais aussi comme vice-président de la communauté urbaine.

Quand les organisateurs m'ont proposé de venir intervenir sur une maison du vélo, je me suis dit, au ministère de la santé, la maison du vélo, quel est le rapport ? Mais c'est vrai qu'aujourd'hui, en ayant bien entendu ce matin tous les intervenants, et nous sommes nombreux du club des villes cyclables puisque nous participons aussi au club des villes cyclables, nous voyons que le vélo progresse dans les mentalités et dans les faits, au sein de toutes nos villes françaises. Et c'est quand même très important, à la fois sur l'aspect qualité de vie, sur l'aspect santé. Je crois que c'est fondamental que le vélo, et je milite beaucoup — et c'est mon deuxième mandat — sur ce développement du vélo au sein de notre agglomération.

Brièvement, Nancy, c'est un peu moins de 110 000 habitants. L'agglomération : 280 000 habitants mais alors, une caractéristique, c'est un taux fort d'étudiants, plus de 45 000 étudiants qui sont en période scolaire sur l'agglomération de Nancy. Donc 45 000 étudiants qui viennent beaucoup de l'agglomération mais aussi beaucoup des départements voisins, avec une ville qui a une petite surface. Nancy, c'est 1500 hectares, donc, c'est quand même relativement limité. Les étudiants qui viennent à Nancy en voiture ont véritablement beaucoup de problèmes, à la fois de stationnement et de circulation. Au sein de cette

agglomération, nous nous sommes posé la question des déplacements. Il y a eu un premier plan de déplacement urbain, il y a eu un deuxième plan de déplacement urbain actualisé et maintenant nous travaillons pour une troisième version de ce plan de déplacement urbain. La communauté urbaine ayant les compétences à la fois des transports en commun, de la voirie mais aussi du plan de déplacement des vélos.

Je vais plus particulièrement vous parler des vélos qui sont maintenant un élément fort de notre politique puisque, avec les étudiants, c'est aussi une des premières cibles de moyen de déplacement, le vélo, pour les étudiants puisque nous avons, malgré tout, une petite surface. Le vélo est quand même un moyen très adapté à se déplacer.

Nous avons dans notre politique, trois éléments forts, à la fois sur les infrastructures, sur les services mais aussi sur la formation, l'information et c'est dans cette cible là que se situe cette maison du vélo.

Sur les infrastructures, actuellement, c'est 140 km d'espace cyclable sur l'agglomération. C'est peu, c'est aussi beaucoup compte tenu de la difficulté d'une ville historique à dédier des espaces cyclables. Et toutes les villes historiques ont le même souci et les mêmes difficultés.

Nous avons aussi, depuis un an, une grande zone centrale qui a été ramenée à 30 km/h, un espace que nous voulons plus convivial, avec des vitesses plus apaisées et un partage véritable de l'espace qui est, sans doute, fortement limité. Vous voyez une cohérence mais aussi un certain nombre de services.

Le deuxième, évoqué par mon collègue de Villeurbanne, ce matin, c'est le système de location de vélos. A Nancy, je parle de deux systèmes de location de vélos. Nous avons un premier système qui était un système de location physique avec une association d'insertion qui gérait des locations de vélos. Que nous avons beaucoup étendu puisque nous sommes à près de 600 vélos loués par cette association. La cible, si je puis dire, de la clientèle, c'est avant tout la location à moyenne durée, c'est-à-dire la journée, ou à longue durée, à l'année. Nous avons un tarif étudiant à 50 euros pour l'année universitaire, ce qui est un tarif tout à fait accessible à un porte-monnaie étudiant. Et nous avons étendu notre gamme de service à Vélostanlib, qui a été évoqué ce matin. Nous avons actuellement 25 stations et 250 vélos. C'est vrai que c'est un coût important. Nous avons fait le choix de le faire sans publicité pour ne pas interférer avec d'autres aspects publicitaires sur l'espace public. Mais c'est aussi un choix, nous avons beaucoup travaillé avec les associations qui ne voulaient pas que l'on mélange à la fois publicité et vélo. Donc, c'est un choix que nous assumons, onéreux, c'est vrai, 250 vélos, c'est près de 800 000 euros à la collectivité mais c'est aussi un service adapté, efficace. Nous sommes, en moyenne, à presque trois rotations en vélo par jour.

Ce système a commencé en 2008, il n'est pas très vieux, nous manquons de recul mais en 2009, nous craignons un peu d'avoir un effet de vases communicants avec l'autre système. Mais l'autre système, au contraire, s'est développé puisqu'on avait 90 000 journées vélo en

2008 et en 2009, on en avait 110 000. Les deux systèmes sont parfaitement cohérents et complémentaires.

La maison du vélo a été inaugurée, il n'y a pas très longtemps, le 15 octobre, avec des cyclistes, des vrais puisque c'était avec Jean-Marie Leblanc que tout le monde a connu comme directeur du Tour de France mais aussi Gilbert Bovin. On parle des cyclistes professionnels qui ont une durée de vie limitée, Gilbert Bovin, vieille gloire du cycliste nancéen, qui a terminé 2^{ème} du Tour de France dans les années 50 et qui a toujours bon pied, bon œil et bon coup de pédale. Comme quoi, même le cyclisme professionnel peut encore survivre à des périodes d'activité intense.

Nous avons organisé cette maison dans le cadre de service à nos concitoyens. Nous voulions avant tout créer une vitrine du vélo au cœur de l'agglomération, un point d'accueil pour tous les Nancéens et grands Nancéens qui souhaitaient avoir des éléments d'informations, des ressources. Les étudiants ou les chercheurs viennent chercher... On a une bibliothèque bien fournie d'informations, pour le développement du vélo, mais aussi convaincre nos concitoyens qu'à travers cette information, cette formation — nous intervenons, à travers cette maison auprès des jeunes et des adultes dans l'apprentissage ou le réapprentissage et à l'utilisation du vélo sur l'espace public.

Lieu d'apprentissage, lieu de sensibilisation, espace aussi du milieu associatif. Nous avons beaucoup d'associations qui oeuvrent autour du vélo et des déplacements doux. C'est donc aussi un lieu de rencontres. On met à disposition des locaux pour qu'ils puissent pratiquer leurs échanges. Et enfin, on travaille beaucoup autour des enfants autour des « vélos écoles » et des personnes handicapés. Vélos aussi mis à disposition des personnes handicapées. Et enfin, un programme fourni d'animations trimestrielles autour d'expositions mais aussi de découvertes, de circuits organisés de découvertes

La maison du vélo du grand Nancy, c'est un espace de plus de 500m² maintenant. Nous avons eu l'opportunité de réutiliser une école fermée au centre même de la ville, dans un espace convivial, un espace de rencontres.

J'ai un petit film de présentation de cette maison, plus ciblé et nous avons souhaité qu'il soit présenté sous forme de langage des signes en complément.

(début du film)

Retranscription du commentaire du film : « unique en Lorraine, la maison du vélo du grand Nancy est ouverte à tous. Aux cyclistes, bien sûr mais aussi à ceux qui hésitent encore à enfourcher une bicyclette en milieu urbain. La maison du vélo, c'est un lieu permanent d'accueil, d'information, de conseil, de prévention, d'animation, de maintenance et aussi de formation. La maison du vélo développe des partenariats avec des associations, des écoles, des collèges, des acteurs économiques et la prévention routière. Besoin d'information ? La maison du vélo dispose d'un centre de documentation, ouvert au public, avec des ouvrages à consulter sur place. Vous y trouverez des informations sur les actions locales du grand Nancy, les projets d'aménagements cyclables, des articles de presse, des informations sur le vélo, des suggestions d'itinéraires cyclables, des revues d'associations vélo, sécurité et prévention routière. Et même des romans et des récits de

voyage ! Vous êtes : cycliste urbain, cyclotouriste, vététiste, la maison du vélo vous propose une station de lavage et de gonflage en libre service. Système simple, ergonomique, respectueux de votre vélo.

Pour rouler en sécurité, la première règle est de bien entretenir son vélo. Sous la direction de techniciens et le concours d'associations locales, la maison du vélo propose des modules de formation à destination des scolaires mais également des adultes.

La maison du vélo vous offre la possibilité de choisir le vélo qui vous conviendra le mieux en fonction de votre taille et du type de déplacement.

Voir une exposition, assister à une conférence, découvrir le patrimoine de Nancy et son agglomération, apprendre à faire du vélo, se former à la mécanique cycle, réparer ou faire réparer son vélo, tous ces services et bien d'autres encore, vous seront proposés à la maison du vélo du grand Nancy. Tous ces services ont été conçus avec le concours des associations, dans un souci de qualité, de diversité et de confort pour permettre de répondre au mieux à vos déplacements à vélo. »

Vous avez compris que notre ambition, notre objectif, c'est d'augmenter le nombre de pratiquants du vélo sur notre agglomération, de favoriser l'information, l'échange, la mobilité mais aussi, sous certains aspects, la santé de chacun puisque le vélo c'est aussi un élément fort dans la santé et l'approche de chacun pour se développer. Et c'est vrai qu'on pratique tous, enfin, un certain nombre à la mairie de Nancy, maintenant, le vélo puisque nous avons mis aussi à disposition des personnels de la mairie de Nancy, un nombre important de vélos.

Voilà un peu l'esprit dans lequel nous souhaitons avancer : partage piétons, vélos, cyclistes, moteurs, trottinettes. L'ensemble, c'est la composante et aussi la qualité de vie de nos villes.

Valérie Levy-Jurin

Je compléterai juste. On a fait un partenariat parce qu'on travaille en intersectorialité et durant l'une des dernières conférences qui se situait dans cette maison du vélo, le professeur Etienne Aliot est venu parler maladies cardio vasculaires et vélo, parce que le développement des maladies chroniques étant ce qu'il est, on avait beaucoup de questionnements par rapport à cette pratique de l'activité physique et sportive pour les personnes qui souffrent de maladies chroniques et notamment les insuffisants cardiaques qui sont quand même relativement nombreux en Lorraine. Ce sont les indicateurs de santé, en tous les cas, qui nous donnent ces chiffres. Donc, il y a tout un partenariat, volet santé + sanitaire, pour le coup. Pour une fois que vous m'entendez parler du soin.

Donc, on remporte un vif succès sur cet aspect là.

Améliorer le sentiment de sécurité dans les transports en commun

Bernard Levant, CU Dunkerque Grand Littoral

Je suis Bernard Levant, chef de service santé prévention à la communauté urbaine de Dunkerque. Le service est intégré dans une direction qui s'appelle la « direction de la vie

sociale » qui, elle-même, participe au travail de la « direction générale de la cohésion sociale et de la culture », pour donner un peu la philosophie qui sous-tend notre travail au quotidien dans les équipes.

La communauté urbaine de Dunkerque, c'est 18 communes réparties sur le littoral du département du Nord, coincées entre la frontière belge et la frontière du département du Pas-de-Calais. C'est 210 000 habitants. C'est diverses compétences en termes de voirie, d'urbanisme, d'habitat, de ramassage des ordures ménagères. Mais c'est aussi une compétence en matière de transport urbain. Et historiquement aussi, c'est, non pas une compétence mais une attribution que s'est donné la communauté urbaine de Dunkerque, de travailler en prévention de la délinquance. Et, de ce fait, elle coordonne le conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance qui, dès le départ, s'est installé à l'échelle de l'agglomération, ce qui a facilité les agendas de chacun des partenaires sur les 18 communes.

L'origine du dispositif de sécurité dans les transports en commun part de constats qui ont été faits à la fin des années 90 en termes de caillassages des bus, d'altercations dans les autobus, en termes de fraudes, etc. Ce qui provoquait, bien évidemment, des tensions auprès des usagers, auprès des personnels. Et des situations très anxiogènes. Tout ça, aussi démultiplié de par les relais qui étaient faits dans la presse assez régulièrement. Il ne se passait pas une semaine sans que les colonnes de la presse locale fassent les échos d'un caillassage ou de diverses altercations dans le réseau des autobus. Et évidemment, ça a provoqué aussi des coûts financiers en impact humain, l'image du réseau et, en conséquence, une baisse assez notable de la fréquentation du réseau. Ça remettait en cause, d'une certaine façon, le principe de la démocratie dans les transports en commun. Et, pour le coup, les individus n'étaient plus égaux quant au service de transport et à la mobilité sur le territoire.

Dès le départ, ou tout au moins au moment où ces constats ont été faits, le principe a été de mettre en œuvre, justement, ce qui s'est d'abord appelé une cellule de veille, qui s'est réunie très, très régulièrement au tout début du dispositif sur des principes assez simples : une réunion d'une heure très régulière. Au départ, c'était une fois par mois, aujourd'hui, on est passé à une fréquence de toutes les six semaines. Réunion qui regroupait l'ensemble des acteurs plus ou moins concernés par cette question là. En premier lieu, la direction des transports de la communauté urbaine de Dunkerque mais aussi les services de l'état : le sous-préfet ou son représentant ; la justice, le procureur ; la police et la gendarmerie puisque les deux institutions sont compétentes sur le territoire de la CUD ; les polices municipales pour les villes qui en étaient dotées ; les transporteurs, aussi bien DK'BUS marine, la société qui gère les transports urbains sur la communauté urbaine mais aussi la SNCF qui était aussi impactée par le phénomène puisque la gare est à proximité, partage l'espace avec la gare du réseau des autobus. Petite remarque aussi sur les transporteurs, l'ensemble des échelons hiérarchiques étaient présents et sont toujours présents autour de la table. On a bien évidemment la direction de la société mais aussi les syndicats, les représentants du personnel

et des représentants des chauffeurs et des représentants des contrôleurs. Chacun ayant son point de vue particulier sur la problématique de la violence et de l'insécurité sur le réseau.

L'ordre du jour de ces réunions est systématiquement le même. On commence 'à l'heure'. Ça fait partie des principes. Ceux qui arrivent à 8h10 sont en retard et la réunion se termine à 9 heures même si l'ensemble des sujets n'ont pas été forcément traités, ce qui permet à chacun de repartir vers ses missions premières pour sa journée.

Toutes les six semaines, on repère les incidents et les sites qui sont concernés. On essaie de comprendre collectivement, pourquoi c'est arrivé, comment ça s'est passé, pour mieux mettre en œuvre les conditions qui pourraient éviter la reproduction, la répétition des événements. Et puis, apporter les réponses judiciaires et les faire connaître dans les semaines ou les mois qui suivent auprès du personnel qui en a pu être la victime.

Donc, on a travaillé sur deux champs assez classiques en matière de prévention de la délinquance et de sécurité. Quand on polarise un peu les débats, ou on met l'accent sur la prévention situationnelle ou on met les éclairages plutôt sur la prévention sociale. L'intérêt de ce groupe de travail a été justement d'avancer sur ces deux piliers en même temps. En terme de prévention situationnelle, assez vite, bien qu'il y ait eu des débats, le choix a été de mettre en place un système de vidéo surveillance et de cabines anti agressions dans les bus. La vidéo surveillance n'est installée que dans les autobus, il n'y a pas de caméras sur l'espace public à Dunkerque et donc, pas de caméras au niveau de la gare des bus.

On a travaillé aussi à la modification de l'environnement de certains arrêts. Par exemple, on en a déplacé quelques-uns de quelques mètres. Ce qui suffisait à le rendre un petit peu plus sécurisé, voire même carrément plus sécurisé pour les personnes du quartier. On a travaillé à l'éclairage de ces arrêts. On a aménagé aussi le parcours des bus. Ça a été l'occasion de voir que quelquefois, la végétation en ville était peu propice au fait que le bus traverse le quartier en toute sécurité, toute transparence. Donc, on a pu élaguer des arbres, on a pu retravaillé le positionnement de certaines haies, etc. Il y a eu un travail de liaison radio quasiment constant entre les services de police et la société de transport et la mise à disposition d'un véhicule banalisé aux forces de polices, ce qui leur permettait, le cas échéant, de circuler sur une ligne particulière si, effectivement, au travers des annonces faites par la liaison radio, ça s'avérait nécessaire. Ça, c'était plutôt sur le champ prévention situationnelle mais on a aussi travaillé sur le champ de la prévention sociale, notamment, en présentant le réseau de transports dans les établissements scolaires de l'agglomération et, en particulier, auprès des enfants de CM2 et des collégiens de 6^{ème} et de 5^{ème}. Les enfants de CM2, parce qu'ils sont appelés, pour la plupart d'entre eux, dans l'année qui suit, à entrer en 6^{ème} et donc, à utiliser, sans doute pour la première fois de leur vie, des transports en commun de façon autonome. Et puis, les 6^{ème} et les 5^{ème}, pour conforter la connaissance qu'ils en avaient eue en CM2 et commencer à créer une sorte de lien social entre les enfants et les transporteurs. C'est une présentation qui se fait au travers de personnel de la société de transports, des volontaires,

avec un outil travaillé où on explique concrètement aux enfants comment on prend le bus, comment on se repère avec la couleur de la ligne, le numéro de la ligne, quel arrêt de bus précisément, de quel côté du trottoir on le prend pour éviter de partir dans le mauvais sens, etc. Donc, ça humanise beaucoup et ça dédramatise beaucoup le fait de prendre le bus quand on est un adolescent.

Un travail aussi d'animation dans les quartiers, de soutien aux manifestations locales, qui se fait assez régulièrement par la société. Ce qui donne aussi une image assez positive de la société sur le territoire et auprès de la population. Par exemple, c'est la participation concrète et physique, notamment dans des tournois sportifs, organisés avec des maisons de quartier. Il y a quelquefois des agents de la société de transport qui participent et jouent au foot avec les enfants et les ados en question.

C'est de la formation des personnels à la gestion de conflits. Quels types de propos on tient, quelles postures on tient quand on doit gérer une altercation, quand on doit accueillir un passager qui a un comportement qui pourrait s'orienter vers l'agressivité. Et puis, c'est une forte participation à l'accueil de personnes condamnées à des peines alternatives à l'incarcération et notamment aux travaux d'intérêt général ou aux mesures de réparation. Ce qui permet aussi de retravailler des problématiques auprès de personnes qui pouvaient avoir maille à partir avec la société. Juste une petite anecdote à ce sujet : un chauffeur me racontait il y a quelques semaines qu'il avait vu, il y a deux, trois mois, arriver un jeune dans son bus, de façon très ostentatoire, avec une posture, des attitudes corporelles très manifestes et de fait, le chauffeur s'attendait à avoir quelques petits problèmes pendant la présence de ce jeune dans le bus. Le jeune est allé au fond du bus et il a fait immédiatement demi-tour pour revenir vers le chauffeur très, très vite et il lui a tapé sur l'épaule en lui disant : « ben alors, tu ne me reconnais pas ? » Le chauffeur était un petit peu embêté et il se trouvait que c'était un jeune qui avait participé à des mesures de réparation et il a sorti son ticket de bus et l'a montré au chauffeur : « t'as vu, j'ai composté aujourd'hui ! ».

Tout ça pour dire, même si c'est un exemple très anecdotique, ça révèle aussi d'une ambiance qui commence à évoluer au niveau du réseau.

En termes de résultats, j'ai listé quelques éléments un peu significatifs. Quelques chiffres pour illustrer : en 2001, on avait enregistré au sein du groupe de travail 219 événements d'insécurité, de caillassages, d'altercations, de fraudes, dans le réseau. En 2002, on en était à 123 et cette année, en 2010, on a eu l'occasion de faire une réunion depuis le mois de janvier, on a évoqué une altercation lors de cette réunion.

On parlait tout à l'heure des démarches de présentation de la société de transport dans les établissements scolaires. Sur l'année scolaire précédente, on a plus de 7000 enfants qui ont été sensibilisés à l'usage des transports en commun. Cette sensibilisation a été faite par 72 agents de DK'BUS qui ont été mobilisés et qui ont été aussi formés à la gestion de conflit.

J'évoquais le fait qu'à la dernière réunion, on avait simplement évoqué une altercation, ce qui fait que quand un événement arrive, on a même tendance à se regarder tout autour de la table en se demandant 'mais où est ce qu'on a péché ? C'est quoi le problème ? Et pour le coup, on arrive à traiter d'autres problématiques qui peuvent, d'une façon ou d'une autre, interroger la question de la sécurité et du sentiment de sécurité dans le réseau et plus globalement sur les transports et la voie publique en général. On questionne les questions de sécurité routière, les chauffeurs interviennent lorsqu'il s'agit, notamment actuellement autour du centre ville, de retravailler certains virages ou certains ronds-points. Ils donnent leur avis à la direction des transports pour voir comment on peut mieux travailler les angles pour faire virer les bus de façon la plus facile possible et la plus sécurisée possible. On travaille aussi autour de certaines manifestations, notamment en facilitant le transport des carnavales, le jour des bandes du carnaval. Ce qui permet quelquefois, après que les carnavales aient beaucoup travaillé, puissent rentrer chez eux en toute sécurité, notamment avec des navettes organisées.

C'est aussi un lieu où on réfléchit sur l'accueil des opérations Ter mer, qui sont organisées par le Conseil Régional. Le principe, c'est quatre fois pendant l'été, la population du Nord-Pas-de-Calais peut profiter à des tarifs très faibles du réseau TER. Evidemment, les Dunkerquois ont plutôt tendance à aller vers Lille ce jour là mais les habitants du Nord-Pas-de-Calais qui habitent à l'intérieur des terres ont plutôt la tendance à aller vers Malo-les-Bains. Ce qui oblige aussi la société de transport à s'organiser pour gérer les flux qui arrivent de la gare. Les premiers travaux, les premières réflexions sur les mécaniques à mettre en œuvre pour accueillir ces personnes pendant ces quatre jours, se réfléchissent auprès de cette réunion de travail.

On en arrive aujourd'hui, non pas à une situation paradisiaque, il ne faut pas rêver mais l'ambiance est beaucoup plus sereine dans le réseau de transport. Ce qui fait que d'une certaine façon, dans notre esprit, un réseau de transport sécurisé, c'est un réseau qui permet l'accès aux services, l'accès à l'éducation, l'accès à la formation, l'accès aux loisirs, l'accès aux soins, l'accès à la santé, etc. Quelque part, modestement, c'est une façon d'apporter sa pierre à l'édifice aussi. On travaille aussi à la cohésion et au lien social.

Echanges

Valérie Levy-Jurin

Le thème de la sécurité est très, très souvent lié aux problématiques de santé. On voit qu'un système de transport qui est sécurisant, en tous cas sur lequel la sécurité est clairement travaillée, est aussi rassurant pour tous.

Geneviève Arnaud, adjointe à la mairie de Vandoeuvre.

Le développement du vélo dans les villes, c'est super important mais est-ce qu'il ne pourrait pas y avoir une politique un petit peu plus unifiée pour avoir des réseaux sur les voies qui soient vraiment accessibles aux vélos, parce que je vois, par exemple, à Nancy, je me suis dit, tiens, je prends mon vélo, je vais au parc Sainte Marie. Oui, mais vous arrivez au carrefour... Tout le long du trottoir, vous avez, effectivement la piste du vélo. Et puis, vous arrivez au carrefour, alors, là, c'est terminé. Dans chaque carrefour, il n'y a pas de place pour les vélos. Je trouve ça dangereux. A Vandoeuvres, on est en train aussi de mettre en place des pistes pour vélos mais je me dis, celui qui met en place cette délimitation du vélo, il ne fait pas de vélo !

(une voix féminine : si, mais il en fait de manière experte, à mon avis !)

Le vélo n'est pas fait que pour les gens qui savent bien faire du vélo, ça devrait être fait pour ceux qui, comme moi, font du vélo... mais qui voudraient bien en faire. Attention, je dis Nancy parce que je l'ai fait mais vous allez ailleurs, c'est pareil. Alors que j'avais vu à Vienne, en Autriche, pour les pistes de vélos — les trottoirs sont très grands, ça c'est vrai — il y a une partie du trottoir qui n'est faite que pour les vélos et, quand on traverse le carrefour, il y a la place du vélo. Je trouve que ça, c'est quand même plus sécurisant. Parce qu'on adapte le vélo aux voies des voitures. Les voitures, au carrefour, passent et pourquoi les vélos n'auraient pas un passage ?

Jean-Louis Thiébert, Grand Nancy

Je partage tout à fait votre point de vue. Moi aussi, je pratique un peu le vélo. Mais c'est vrai que c'est un vrai souci de nos villes historiques lié à la dimension de la voirie. Le trottoir, c'est une solution quand vous avez des trottoirs suffisamment larges. Je vous rappelle qu'on a une obligation, c'est minimum 1,40 m, voire au-delà, de neutralisation du trottoir pour les piétons, pour les personnes à mobilité réduite ou pour les voitures d'enfants. Fort de cet espace déjà réservé au départ, il est très difficile d'avoir dans nos villes comme Nancy ou Vandoeuvre, ou bien d'autres, des espaces réservés aux vélos. De temps en temps, on supprime du stationnement voitures, ça entraîne d'autres conséquences, mais c'est vrai qu'il faut revenir et je partage votre point de vue à un véritable partage de l'espace public. Je pense sincèrement que les diminutions de vitesse, venir à des zones à 30km/h où vous avez une forte

densité de vélos et d'habitations, je pense que c'est une réponse peut-être insuffisante mais déjà intéressante quand même pour favoriser la multiplicité des usagers de l'espace public. On parle de zones de rencontres à 20 km/h qui sont plus spécifiques. Je pense que sur nos villes, déjà l'espace limité à 30km/h, avec une lisibilité, parce qu'il y a aussi un problème de lisibilité pour les automobilistes, à comprendre qu'ils sont dans des zones à 30km/h. C'est un travail important. C'est vrai que je suis un peu anxieux, on l'a évoqué ce matin, de l'application du décret du 30 juin 2008 sur le fait que systématiquement, toutes les rues à sens unique en zone 30, vont être ouvertes aux vélos à contresens. Pas pour les vélos, parce que la plupart des cyclistes commencent à le savoir mais le problème, c'est que les automobilistes ne le savent pas. On a commencé à le faire, à appliquer ce décret, mais c'est vrai que vous avez beaucoup d'automobilistes, et j'ai des remarques quand on me dit : « mais tes vélos qu'est ce qu'ils foutent à contresens dans une rue ! » Et c'est un vrai problème de communication. J'avais un peu interpellé la DSCR au congrès de la Rochelle, la délégation à la sécurité routière, sur le fait qu'il fallait lancer rapidement une campagne d'informations nationale pour que les automobilistes, et pas seulement les automobilistes urbains, aussi ceux qui viennent visiter une ville, comprennent qu'il pourra y avoir à partir du 30, parce que c'est quand même effectif à partir du 30 juillet 2010 qu'ils pourront avoir des vélos à contresens. Sauf des cas exceptionnels. Mais je pense que c'est aussi une réponse de partage et dans le sens d'une vitesse apaisée.

Valérie Levy-Jurin

Pour compléter, je pense qu'il y a aussi une campagne d'information à mener auprès des piétons, parce qu'il y a de vraies habitudes. On a de vraies habitudes et on voit débouler des vélos dans tous les sens sur des rues où on n'était pas du tout habitués. Et pour le vivre au quotidien, parce que c'est ce qui m'arrive dans ma rue, il y a une fragilité, des messages à faire passer en termes de proximité. Et puis, il y a toute la pratique du vélo, qu'on a perdue. On a vraiment besoin dans nos villes, de réapprendre à faire du vélo pour être en sécurité en centre ville. Ce n'est pas si facile que ça.

Une membre du RFVS ; communauté d'agglomération de Clichy-Montfermeil

Je tenais à intervenir pour aller en complément des questions. On a un sujet actuellement qui nous tient à cœur, c'est de travailler sur l'idée de centre de mobilités avec un 's' parce qu'en fait, tout ça est très sectorisé. D'un côté les programmes de renouvellement urbains qui travaillent en termes d'aménageurs, de l'autre côté, les communautés d'agglos qui n'ont pas les compétences ni voirie, ni urbanisme. De l'autre côté, les Villes et puis après, on peut rajouter la métropole par-dessus en couche, puisque nous, on a un projet de métro, tram, train. J'en passe et des meilleures. où ce matin, j'ai assisté au Pays de Roissy à une démarche sur la logistique, sur le « dernier kilomètre », qui

va être tout à fait révolutionnaire et importante dans l'avenir des territoires et dans les services aux hommes. Et puis, on peut en rajouter comme ça des multiples sur la question de l'information voyageurs et des centres téléphoniques qui se mettent à travailler sur les services urbains. Tout ça pour dire que ce qui me semblerait intéressant, c'est de se dire qu'il peut y avoir des nœuds en réseau, qui travaillent sur des notions de chartes d'espace public, mais plus que ça, sur des notions de centres de mobilités qui peuvent regrouper des dimensions autant urbaine que de transport que de santé que de développement économique que de sensibilisation ou d'écoute puisque sur des territoires comme les nôtres, aller sur internet pour chercher son déplacement, c'est pas forcément le cas de tout le monde. Et ce n'est pas forcément le cas de ce qui est visé aujourd'hui par les centres de téléphonie qui visent que demain on pourra avoir son trajet sur son portable et ça sera, de loin, accessible à tout le monde. Il nous semble que là, il y a un travail à mener. C'est pour ça qu'on est là, d'ailleurs, on est là pour faire appel à des gens du domaine de la santé qui puissent venir travailler avec nous sur ces questions de centres de mobilités, qui regroupent des services multiples, une sorte de cocktail de services qui peut être accessible. On a déjà commencé par une dimension culturelle, par une association qui s'appelle « 360 ° sud » et qui va déposer des yourtes dans les quartiers. Ce sont des tentes qui peuvent se démonter à toute vitesse, et qui vont être mises dans des nœuds, des carrefours, des lieux où il y a de l'activité et qui pourront faire de la sensibilisation culturelle mais plus que ça, du rapport physique aux gens et pas seulement technologique, pour informer sur les déplacements, écouter, recueillir, sensibiliser et voire, faire plus, comme recevoir des AMAP, comme recevoir quelqu'un de la santé qui peut être là en écoute, et ainsi de suite. Je pense qu'il y a peut-être des nœuds à trouver sur des territoires en réseau qui pourraient être mutualisés et sur lequel, autant le domaine de la santé que la mobilité que de l'économie que du social — on est bien dans le développement durable — pourraient s'autoalimenter dans une démarche globale, sur lequel on aurait tous intérêt à agir ensemble. Je pense à ça parce que je vais moi-même participer au futur colloque qui a lieu à Toulouse : « comment faire de la santé ensemble ». Et moi qui suis urbaniste tardivement parce que j'ai un parcours atypique, je propose de travailler sur un atelier, de montrer que les urbanistes, c'est un nouveau métier, c'est de savoir relier. Mais finalement, ce n'est pas que les urbanistes, c'est nous tous. Donc, comment peut-on travailler ensemble sur ces questions ? Je fais un peu un appel aux bonnes volontés qui ont envie de travailler avec nous sur un tel projet qu'on voudrait déposer à la DEM dans un appel à projets qui va paraître en mai-juin.

Valérie Levy-Jurin

Je vais rebondir sur votre appel parce que comme on est un réseau et qu'évidemment, on a beaucoup de monde, beaucoup de partenaires autour de nous, ça vaudrait le coup que vous nous mettiez sous la forme d'un petit résumé, votre projet qui semble quand même

rebondir sur pas mal de problématiques urbaines, en tous les cas au niveau des grandes agglomérations et que nous puissions faire passer l'information auprès de l'ensemble des acteurs que nous avons à proximité. Je pense qu'on pourra vous faire des retours.

Une membre du RFVS

Je voulais rebondir, sur l'accès aux soins et ce que vous avez appelé « mobilité choisie ou contrainte ». Ça me paraît très intéressant parce qu'on est, à l'heure actuelle, dans le cadre de la prévention, sur des actions de prévention dans l'accès aux soins. On est dans cette situation aujourd'hui et je crois qu'on ne peut pas le négliger, dans le contexte où, effectivement, dans l'offre de soins, on a des difficultés. Comme vous avez dit, à un moment donné, dans les grands centres hospitaliers qui sont au cœur des cités ou voire, regroupés, quand on parle offre de soins de proximité, comment pouvons-nous faire ?

Alors, c'est vrai qu'il existe des bus pour effectuer des mammographies. Pour des frottis de cols d'utérus, c'est un peu plus compliqué et pour d'autres accès aux soins, c'est un peu plus compliqué. Je crois que ce qu'on constate, c'est que dans ces accès aux soins, il y a un développement de maisons médicales qui se met en place, sauf qu'intervient la notion d'inégalité sociale. On parlait de contraintes budgétaires institutionnelles mais il y a aussi contraintes budgétaires au niveau des citoyens. Et pour l'accès aux soins, tout ce qui est mis en place ne répond pas à un accès aux soins public, tel qu'on le voit dans un hôpital général. On a une problématique là, effectivement : comment aujourd'hui conjuguer cette mobilité choisie ou contrainte et favoriser l'égalité dans l'accès aux soins aussi bien au niveau de la proximité que dans le cadre d'une mobilité choisie ?

Julie Vallée

Je souhaiterais réagir sur deux points de la discussion.

D'une part, je tiens à souligner le fait que les résultats que je vous ai présentés concernent un territoire bien spécifique : l'agglomération parisienne. Il convient donc de tenir compte des spécificités des territoires lorsqu'on réfléchit aux mesures qui peuvent être prises pour favoriser l'accessibilité des soins. La relation entre mobilité quotidienne et accès aux soins est de nature différente en milieu rural ou en milieu urbain. Les mesures à adopter dépendent des territoires dont on parle. C'est pour cela que le diagnostic territorial est important et que votre connaissance à vous élus - sur comment fonctionnent votre ville et sa population - est primordiale.

D'autre part, je souhaite revenir sur les mobilités contraintes et choisies. La mobilité a une connotation extrêmement positive dans la société contemporaine. Ne pas se déplacer, est assez mal vu d'un point de vue social, relationnel et professionnel. A côté de ça, il y a certaines personnes qui, justement, préféreraient ne pas avoir à se déplacer pour accéder à des soins, pour aller travailler etc. En fait, je pense qu'il ne faut pas distinguer de façon

manichéenne la mobilité choisie de la mobilité contrainte : une même personne peut vouloir sortir de son quartier de résidence pour certains types d'activités pour certains types de soins tabous et parallèlement voudrait pouvoir rester dans son quartier pour d'autres activités, pour d'autres recours aux soins. Il convient alors de relier les besoins et les désirs des populations à leurs propres choix de mobilités. Et c'est un sujet tellement large que je vais m'arrêter là !

Alexandre Fauquette, chercheur et membre du conseil régional dans le Pas-de-Calais

Je revenais sur la première intervention. Je pense que la mobilité, en soi, au-delà des inégalités sociales, est une inégalité réelle. Il est anormal de devoir faire — je prends le milieu rural en connaissance de cause — 5 ou 6 kilomètres pour trouver le premier médecin. Et au-delà des inégalités sociales, à la base, entre les personnes, il y a une inégalité qui est dans la mobilité. En soi, la mobilité est plus souvent, en tous cas dans le milieu rural, une contrainte qu'une réalité, et objet de colère. De plus en plus, on parle de désertification médicale, peut-être aussi en milieu urbain mais je parle pour le milieu rural que je connais un peu plus, même si habitant lillois. Au-delà de ça, il y a quand même des solutions qui sont dans le regroupement professionnel parce que d'une part, on voit que chez les médecins généralistes, il y a un vrai problème pour cette profession. De plus en plus, les étudiants qui sortent de médecine recherchent une certaine sécurité et vont de moins en moins vers la médecine libérale. L'une de ces sécurités, ce serait, justement, le regroupement interprofessionnel. Et, en même temps, on a un besoin du côté des territoires, de revalorisation. Un besoin en terme médical. Il faut profiter de ces deux besoins : d'un côté, le besoin des professionnels de sécurité professionnelle des médecins et le besoin de valorisation territoriale pour mettre en place, par exemple, comme on le fait au sein de la région Nord-Pas-de-Calais, on a 26 projets de maisons de santé pluridisciplinaires, qui ne sont pas seulement des maisons de santé médicales mais pluridisciplinaires avec des psychologues, des médecins généralistes mais aussi des assistantes sociales, etc. Ça permet d'avoir toute une série de services au-delà des simples services médicaux, d'avoir d'autres services et de pallier l'inégalité à la fois médicale et sociale des ces territoires. Et je pense que la mobilité dans ces territoires, je pense notamment, du côté de Lens, etc, on a beaucoup, beaucoup de besoins et la mobilité dépasse largement les inégalités sociales. Elle est une inégalité en soi, dans ces territoires quand on est un habitant, riche ou pauvre de ces territoires. Donc, je pense qu'il faut vraiment pallier par la pluridisciplinarité professionnelle et l'approche transversale.

Valérie Levy-Jurin

Je compléterai vos propos en disant que les besoins que vous soulignez en milieu rural deviennent de plus en plus prégnants aussi en milieu urbain. En tous les cas, on les ressent de

plus en plus sur les quartiers prioritaires. On ressent le même problème de démographie médicale, le même besoin de maisons pluridisciplinaires pour les professionnels, que les collectivités y vont mais souhaitent maintenant avoir des professionnels qui ont un véritable projet. Et pourquoi pas y mettre aussi de la prévention et de la promotion de la santé, ce serait quand même une belle réussite dans ces maisons. Et surtout, nous, notre souci, ce serait que ces maisons médicales nous permettent d'avoir des outils d'observation parce que pour le coup, on voit que les maisons médicales peuvent nous servir en termes d'évaluation de l'état de santé d'une population d'une manière particulièrement pertinente. Et pour le coup, nous en avons énormément besoin pour mener nos politiques. Donc, c'est vrai qu'il y aura dans les années futures, en tous les cas, un grand intérêt pour ces démarches là. Que ce soit dans le milieu rural ou urbain parce que je crois que la guerre entre les territoires, les niveaux territoriaux, est contre productive.

(propos inaudibles, du fond de la salle, sans micro)

Une membre du RFVS

Oui, d'ailleurs, c'est en Belgique qu'ils ont accolé des actions de promotion de vélo aux maisons de santé, qui sont intéressantes puisque ils sont allés voir des personnes atteintes de maladies cardiovasculaires et leur ont proposé de faire du vélo.

Je voulais juste revenir sur les questions d'aménagement parce que c'est vrai que je pense qu'il faut quand même un aménagement relativement sécurisé pour favoriser la pratique du vélo mais ça ne veut pas forcément dire « de l'espace dédié », enfin pas que. C'est bien d'avoir de l'espace dédié pour avoir des nouveaux pratiquants mais c'est aussi bien de partager l'espace. Pour le coup, c'est une question béotienne pour les aménageurs, tout ce qui est sas vélos au niveau des carrefours me semble être quelque chose d'extrêmement sécurisant pour les vélos, qui me semble être une action pas chère à mettre en place et que je vois finalement peu développée. Pourquoi ? Est-ce qu'il y a des contraintes spécifiques pour mettre en place ces sas vélos qui permettent de se positionner avant les voitures et de pouvoir redémarrer en toute sécurité quand le feu passe au vert.

Jean-Louis Thiébert, Grand Nancy

Oui, c'est vrai que c'est la solution réglementaire et normalement, le code de la route fait en sorte, mais il est rarement respecté, que vous avez un sas pour les vélos, sur les carrefours équipés de feux où les vélos peuvent se placer en amont des voitures. Mais c'est vrai que parfois, c'est aussi un peu périlleux de faire du slalom entre les voitures pour aller se positionner en ville devant les voitures. Il faut passer entre les voitures. Parfois, c'est vrai que c'est un peu périlleux pour des gens qui n'ont pas forcément l'habitude. Mais normalement, il

est vrai que les carrefours équipés de feux devraient être équipés d'un sas pour le stockage des vélos.

Claudine Ducellier, adjointe au maire à Dunkerque et conseillère communautaire.

Je voulais réagir sur le volet santé. On parlait de désert médical. Je suis élue d'une agglomération et malheureusement, on est quand même dans un désert médical. Je vous défie de trouver un ophtalmologiste sur le dunkerquois qui vous prenne quand vous n'avez pas habité la région depuis 15 ans. C'est impossible. Je vais à 1000 km de là pour avoir un ophtalmo. Plus près, c'est Lille mais c'est un délai d'attente de six mois. L'ophtalmologie, c'est quelque chose de presque vital, quand même ! On a quand même des villes et des agglomérations qui sont touchées par l'absence presque totale de spécialités pourtant, entre guillemets « basiques ». Ça, c'était un point que je voulais souligner. D'autre part, on a créé des maisons médicales, c'est très bien, ça prend le relais des urgences et tant mieux. La seule chose qu'on n'a pas pensé, c'était la mobilité derrière, justement. On est vraiment en plein dans le sujet. On oriente les gens, le week-end et les jours fériés sur cette maison médicale et à côté de ça, en sortant, vous repartez avec votre ordonnance, on vous dit : « vous irez à la pharmacie untel ». Mais la pharmacie untel qui est ouverte, elle n'est pas forcément sur ligne de bus, elle n'est pas forcément à proximité. C'est vrai qu'on est en total décalage sur le monde de la santé et le monde de la mobilité. C'était vraiment quelque chose que je voulais souligner aujourd'hui parce qu'on est vraiment dans un cas comme ça.

Par rapport à ce que disait la dame sur les aménagements, nous, dans le dunkerquois, on a, depuis 2003, un observatoire d'accidentologie qui nous permet de nous éclairer sur beaucoup de choses, sur les traumatismes liés aux accidents de la route, qu'ils soient vélo et autres et sur nous, comment politiques, on peut s'appuyer, malheureusement, des cas dramatiques pour dire « arrêtons là les dégâts, il faut changer l'aménagement qui est critique pour tout le monde et il faut vraiment travailler dessus ». Et c'est vrai que les sas vélo, comme le disait le monsieur de Nancy, on en a chez nous. Mais dans les autos écoles, comment on leur parle des sas vélos aux gens qui apprennent à conduire ? Moi, j'aimerais bien le savoir parce que c'est très rare que je voie un automobiliste qui respecte le sas vélos. Généralement, ils sont garés dessus. C'est vrai qu'on a toute une politique d'information, de communication sur tous ces aménagements qui sont faits pour les vélos ou pour d'autres et qui ne sont pas respectés par les automobilistes. Et c'est vrai que, comment aussi les autos écoles appréhendent le doublement du cycliste, par exemple. Je travaille avec les jeunes et je fais un petit sondage. Je leur dis : « vous êtes en train de passer le permis de conduire, quelle est la distance que vous devez respecter entre vous et le cycliste ? » J'ai des réponses très surprenantes. Généralement, il faut être dessus. Il y a vraiment un décalage. On ne sait pas, c'est très peu étudié dans les autos écoles. On parle très peu de piétons, finalement, on parle très peu de cyclistes dans les autos écoles. Là aussi, il y a peut-être un travail à faire

d'éducation par rapport au rôle d'éducateur à la conduite. Ce sont tous ces éléments là qu'il faut aussi travailler dans cette problématique là.

Jacques Landreau, Angers Métropole

Je voudrais ajouter un petit mot sur les sas vélos. C'est vrai que c'est un équipement qui est très simple et peu onéreux. Il n'est pas encore très, très bien connu. Le meilleur moyen de le faire connaître, c'est sans doute de le développer. Et sur Angers, en particulier, tous les carrefours à feux, dès qu'on y retouche, sont équipés, systématiquement d'un sas vélos. Et dans le cadre du projet de tramway, puisqu'on va toucher beaucoup de carrefours aménagés à feux, chaque carrefour à feux aura, systématiquement, sur chacune de ses branches, un sas vélos. Il est vrai que pour remonter jusqu'au sas, c'est parfois un petit peu difficile, sauf lorsqu'il y a une bande cyclable ou une piste cyclable auquel cas la remontée, à ce moment là, est sécurisée et devient très, très facile. Et ce sas vélos, il a plusieurs intérêts. Il a l'intérêt de redonner une priorité aux vélos parce qu'ils vont repasser devant et surtout, on sait que lorsqu'un vélo redémarre, il est en situation d'instabilité, donc, il a un comportement un peu erratique, il a besoin de largeur, d'un petit peu d'espace pour se lancer. Sur Angers, depuis quelques années, ça fonctionne très, très bien. Et maintenant, les gens le respectent parce qu'ils commencent à être habitués.

Un membre du RFVS

Attention au discours sécuritaire vis-à-vis de la pratique du vélo. On entend « comportement erratique », « risque de se faufiler entre les voitures », « danger ». Oui, il y a effectivement des accidents mortels mais avec des probabilités, en fin de compte, des mesures de risques qu'on connaît mal. Parce qu'on connaît relativement peu l'accidentalité liée à l'usage du vélo et on connaît encore moins la mobilité. Ce qu'on sait, par contre, c'est que face à des déploiements forts de l'usage du vélo, comme ça c'est passé à Lyon et à Paris, on n'a pas observé de pics immédiats de l'accidentalité. Donc, on sait quand même qu'il y a des choses, ça se passe bien et que le vélo n'a pas que des comportements erratiques, n'a pas que des fonctionnements hyper accidentogènes. Le discours que l'on peut tenir dans ce type de colloque, où on cherche à promouvoir, justement, les modes actifs, il faut faire quand même très attention des peurs qu'on engendre à trop mettre en avant des images sécuritaires.

Valérie Levy-Jurin, Présidente du RFVS

C'est peut-être un bon message pour faire la clôture. Et je vous remercie, en tous les cas, de la qualité des débats.