



**OUVERTURE DU COLLOQUE PAR JEAN-PIERRE SUEUR,
SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUX COLLECTIVITÉS LOCALES**

Merci, Monsieur le Président. Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, c'est un grand honneur et un grand plaisir pour moi d'être à vos côtés pour l'ouverture du colloque organisé par l'Assemblée des Chambres Françaises de Commerce et d'Industrie, sur l'espace-piéton et la ville.

C'est un sujet qui est important, vous le savez tous, et qui est d'une grande actualité.

Nous avons l'occasion d'évoquer ces questions avec Monsieur le Président Clément, il y a quelque temps, dans notre département. Nous parlions d'ailleurs du rôle des Chambres de Commerce et d'Industrie par rapport aux questions d'aménagement du territoire. Je peux vous indiquer - je profite de cette occasion pour le faire, bien que ça n'ait qu'un faible rapport avec le sujet - que lors du vote en seconde lecture de la loi sur l'administration territoriale de la République samedi dernier à l'Assemblée Nationale, un certain nombre d'amendements ont été réintroduits avec l'aval du gouvernement, de manière à ce que les Chambres de Commerce et d'Industrie soient consultées lorsqu'il y a des projets économiques intercommunaux.

Donc, c'est une préoccupation qui était la vôtre et qui va se trouver traduite dans la réalité. Il nous reste encore quelques navettes pour que cette loi arrive au bout du chemin.

J'en reviens au piéton. Je suis sûr que la décision récente de la Municipalité de Strasbourg par exemple - dont vous avez sans doute entendu parler - sur l'interdiction du transit automobile dans le centre-ville, ainsi que les projets de la Municipalité de Lyon dans le même domaine - pour faire en sorte que l'on accorde plus de place aux transports en commun et au piéton, et moins à l'automobile - seront des décisions abondamment commentées par les différents intervenants à ce colloque.

Pendant des années, les priorités de l'aménagement urbain ont été dictées par la prééminence de l'automobile. Aujourd'hui nous savons qu'elle ne doit plus occuper toute la place et qu'il faut imaginer de nouvelles cohabitations entre l'automobile et les transports en commun, entre l'automobile et les piétons.

En effet, la multiplication des besoins de déplacement au sein des agglomérations, impératif économique, ne doit pas se réaliser au détriment des autres fonctions urbaines. A l'heure où la rapidité des communications met la plupart des villes du globe ou de France à

*Colloque 3/12/91. ACFCI
Assemblée des Chambres Françaises de Commerce et d'Industrie.*

quelques heures de Paris, il ne faut pas oublier que, physiologiquement, nous restons des marcheurs.

Dans le même temps, nous cherchons tous à retrouver la continuité des villes, leur rythme urbain et architectural, leur unité, leur respiration profonde.

Dans cette optique, réserver ou aménager des espaces pour les piétons est un enjeu primordial de l'aménagement de la ville. Les espaces publics où il est possible de marcher, de se rencontrer, de flâner, de se déplacer d'un point à un autre en toute sécurité sont constitutifs de cette identité urbaine qu'il faut retrouver, ou conserver.

Mais cette ambition doit se donner les moyens de sa réussite. S'il est indéniable que les espaces urbains sont à usages multiples, un bon équilibre doit être respecté, car il s'agit bien d'un seul et même espace public à aménager.

Pour être vivants, les espaces piétonniers doivent être des lieux de fréquentation. Il y a parfois eu un engouement pour le "piétonnier" dans des espaces où il n'y a pas tellement de piétons qui passent et cela a montré les limites d'une politique strictement volontariste sur ce sujet.

S'il y a de nombreux commerces, artisans, qui sont les acteurs primordiaux pour la vie de la ville; des services publics, des monuments, des musées qui doivent rester accessibles mais dont l'accès est facilité par des cheminements piétonniers, alors tout va, bien entendu, très bien.

La cohabitation suppose aussi que les questions de stationnement, de signalétique, de transports en commun soient abordées dans une démarche de cohérence avec l'aménagement de ces espaces piétonniers.

Enfin doivent être pris en compte les impératifs de sécurité des piétons (75% des accidents corporels sont occasionnés en milieu urbain) : itinéraires réservés, protection renforcée des sorties d'écoles, dispositifs de ralentissement, signalisation sonore destinée aux mal voyants; dans ce cadre, il ne faut pas l'oublier, le concours permanent des services de police est un élément tout à fait précieux.

Réconcilier la ville avec ses habitants et ceux qui y travaillent doit aussi être l'œuvre de tous : urbanistes et architectes, élus, personnels et techniciens de nos villes, associations représentant les commerçants et bien sûr, les Chambres de Commerce et d'Industrie.

Je voulais vous remercier, Monsieur le Président, d'avoir eu l'idée de ce colloque.

En effet, le problème de la codécision, ou de la coopération dans la décision, ou de la concertation par rapport à ces questions sur l'espace urbain est une des graves difficultés, l'un des enjeux devant lesquels se retrouvent tous les Maires de ce pays.

Si vous êtes maire dans une ville, dans une grande ville aujourd'hui, vous êtes à la croisée des chemins. Vous sentez bien que si vous regardez l'avenir en face, vous allez devoir prendre des décisions drastiques en matière de circulation automobile.

Dans l'agglomération d'Orléans, on a calculé que le nombre d'automobiles augmentait de 7% par an, c'est à dire le nombre d'automobiles possédées par les personnes qui habitent dans l'agglomération. Alors, il y a peut-être ici des mathématiciens qui peuvent calculer que s'il y a une augmentation de 7% par an, il y a doublement dans 10 ans.

Or, il est physiquement impossible, dans les rues de la ville dont je suis maire, mais je crois que c'est le cas dans pratiquement toutes les villes de France, il est impossible de loger, dans 10 ans, une circulation qui serait multipliée par 2. C'est absolument infaisable.

A partir de ce moment-là, vous vous dites qu'il va falloir prendre des mesures, sans doute en France et comme dans d'autres pays d'Europe, pour restreindre l'accès des centres-villes ou des hypercentres aux automobiles. Cela me paraît quelque chose de très logique et j'ai l'occasion d'en parler chaque fois que je rencontre les associations de ma ville, et tout particulièrement les associations de commerçants.

Quand je rencontre un certain nombre de commerçants de ma ville, ils me disent, "Monsieur le Maire, il faut faire de parkings". Nous avons déjà beaucoup de parkings et sans doute faut-il en faire davantage. J'essaie de faire les futurs parkings non pas à l'intérieur de l'hypercentre, mais à proximité de l'hypercentre, de telle manière que l'on puisse, à partir desdits parkings, en quelques centaines de mètres à pied, arriver au cœur commercial de la ville.

Il y a derrière cette revendication, l'idée selon laquelle on va régler le problème en permettant aux gens de se garer le plus près possible de l'activité commerciale.

Or, le fait de se garer le plus près possible de l'activité commerciale est, par définition, impossible ou incompatible avec une situation dans laquelle le flux, la circulation, le nombre de véhicules augmentent toujours. C'est mathématiquement impossible, sauf à transformer la ville en termitière.

Et encore, quand bien même on empilerait des parkings dans l'hypercentre, ou qu'on transformerait les sous-sols de l'hypercentre en

parkings, pour y accéder, se poserait de toute façon le problème des embouteillages amplifiés.

Accessoirement, il y a des considérations financières qui jouent. Nous avons des parkings dans notre ville - 8 ou 9. Tous ces parkings ont été, d'une certaine façon, payés par la collectivité, sauf un qui est à peu près autofinancé. Il est autofinancé parce que les tarifs sont élevés et qu'un certain nombre d'entreprises ont souscrit des places. Ce parking marche très bien et je m'en réjouis.

Seulement, bien entendu, les habitants de l'agglomération qui sont aussi les clients des magasins, sont très satisfaits quand on leur annonce, ce qui est le cas chez nous, que la première demi-heure du parking est gratuite; si la deuxième demi-heure et la troisième ne sont pas trop chères, ils sont très satisfaits. Mais pour pouvoir offrir de tels tarifs, il faut naturellement que la collectivité paie. La collectivité paie, mais ne peut pas être toujours sollicitée. Elle raisonne à l'intérieur d'une enveloppe financière comme tout le monde; eh bien, on ne peut pas, non plus, multiplier de manière excessive le nombre de parkings parce que cela coûte trop cher. Donc, on est au cœur des contradictions.

Il y a une autre contradiction, encore, qui est liée très profondément à l'idée que nous nous faisons de la circulation urbaine, de la vie urbaine.

Je prendrai l'exemple d'une rue que je connais bien, dans ma ville - excusez-moi de parler de mon expérience de maire - où il y a beaucoup de circulation, trop de circulation.

J'ai eu des contacts très nombreux avec les commerçants de cette rue et je leur ai dit : "finalement, il y aurait une bonne solution; ce serait de réduire le flux de la circulation dans cette rue et, pour cela, de mettre en sens unique une des voies qui alimentent cette rue."

Je me suis heurté à un tollé de la part de ces amis commerçants - j'ai de très bonnes relations avec la plupart d'entre eux, on discute beaucoup - qui m'ont dit : "Mais si vous faites ça, Monsieur le Maire, ça ne va pas être bon pour nos commerces."

Je leur ai demandé : à quoi sert qu'il y ait beaucoup de circulation dans cette rue, puisqu'on ne peut pas se garer, et que l'on a du mal à traverser votre rue ?"

Ils m'ont dit : "Monsieur le Maire, quand les gens sont là, dans leur voiture et qu'ils passent devant nos magasins, ils regardent nos magasins; cela est très bon commercialement : cela donne une ambiance, une atmosphère, quelque chose qui fait que ça attire les clients et que c'est important pour la vitalité commerciale. En revanche, si notre rue devenait piétonne, comme elle est assez

large, ce ne serait pas bon pour la vitalité commerciale de notre rue."

Je cite cela parce que vous connaissez, bien sûr, ces questions. Je pense que les techniciens, les responsables, connaissent quotidiennement ces questions.

Bien entendu, j'ai pris en considération ce que disaient les uns et les autres et je crois que, comme beaucoup de collègues maires, nous essayons de trouver le meilleur compromis. Il ne s'agit pas de prendre des décisions drastiques du jour au lendemain, qui seraient mal comprises, qui engendreraient des dysfonctionnements, qui ne seraient pas forcément très bien adaptées. Vous savez que tout cela est très délicat.

Mais, en même temps, il me semble que nous devons définir un nouveau compromis, et ce nouveau compromis ou ce nouveau pacte ou ce nouveau contrat doit, à mon avis, se conclure à partir du postulat suivant : on ne peut pas continuer comme ça, c'est vrai.

On ne peut pas continuer à avoir un embouteillage permanent et grandissant qui entraîne la paralysie, et qui aboutit à ce que, paradoxalement, nos moyens de transports automobiles ne nous permettent pas d'aller aussi vite qu'on le voudrait.

Vous savez que c'est Ivan Illitch, dans les temps anciens, qui avait fait un calcul stupide, naturellement; il avait calculé qu'on allait plus vite à pied qu'en voiture.

C'était un calcul stupide : il avait considéré le prix d'une voiture, le prix de l'essence, des réparations, l'assurance; le prix que paie le contribuable pour les autoroutes, les tangentielles, les pénétrantes, les voies rapides; le prix des accidents de la route.

Il avait calculé, en tant que salarié, le nombre d'heures de sa vie passées à payer sa voiture, la capacité de se transporter en voiture. Quand on voyait le temps que l'on passait pour payer sa voiture et qu'on rapportait ce temps au nombre de kilomètres parcourus dans l'année, on aboutissait globalement à la vitesse de 5 kilomètres à l'heure. Donc, on allait plus vite à pied qu'en voiture.

Bien entendu, c'est un calcul stupide, comme je le disais au début, parce que l'intérêt, quand même, de la voiture, c'est de permettre de se rendre d'un endroit à l'autre assez rapidement, à un temps T, à un moment M, que j'ai choisis librement.

Mais il est clair que l'on arrive à une sorte de saturation du système dans les zones urbaines. Donc il me semble que le contrat - je préfère le mot contrat au mot compromis - est plus porteur.

Ainsi, mes conclusions sont les suivantes : il faut d'abord prendre conscience, les uns et les autres, de cette réalité, puisque c'est une réalité.

A partir de là, de voir comment on pourrait, dans une période de 4 ans, de 5 ans, de 10 ans, dans un espace urbain, traiter le problème.

Pour ce faire, il y a sans doute une nouvelle répartition de l'espace à imaginer entre la circulation automobile qui peut être rendue plus fluide de diverses manières : peut-être qu'en la restreignant dans certains espaces - c'est quelque chose qui a été expérimenté - peut-être aussi qu'en ralentissant la vitesse, on peut gagner en fluidité. Il y a des exemples scandinaves, allemands, néerlandais qui vont dans ce sens; il faut en discuter.

Il faut naturellement donner plus de place aux transports en commun. Cela suppose que les transports en commun soient incitatifs, que l'on ait envie de les prendre et que, par conséquent, ils ne soient pas perdus aussi dans les embouteillages.

D'où la nécessité de ce nouveau "pacte urbain" en matière de transports en commun. Il faut, bien entendu, accorder la place qui leur revient aux piétons et aux cyclistes. Vous savez que dans toutes nos villes de France, les cyclistes sont devenus des "animaux" plutôt rares, tout simplement parce que, si vous êtes parents et que vous avez vos enfants qui sont collégiens ou lycéens, vous n'avez peut-être pas envie de les voir se transporter à 7h45 dans certaines de nos avenues urbaines, pour de simples raisons de sécurité.

Alors, je crois que l'un des intérêts de ce colloque, Monsieur le Président, c'est peut-être de définir sous quelles conditions on peut arriver dans chacune de nos communes à poser ensemble une nouvelle règle du jeu où nécessairement, je dis bien nécessairement, les élus, les représentants des commerçants et des activités économiques, et puis nous tous, je dirais plutôt les associations de nos villes, pourront ensemble définir un avenir pour nos espaces urbains. Faute de quoi, c'est une espèce de paralysie qui s'imposera à nous avec tous les dysfonctionnements et toutes les difficultés qu'elle engendrera nécessairement.

Je vous remercie.