



« J'ai voulu que l'on prenne mieux en compte la sécurité, qu'on se donne tous les moyens de prévenir les risques d'accident »

*Interview de **Jean-Louis Touraine**, vice président du Grand Lyon chargé des politiques de déplacement*

Propos recueillis par Florence Le Nulzec, le 25 août 2005, à l'occasion de l'agenda santé sur la prévention.

Quels liens entre politiques urbaines et état de santé de la population ?

La collectivité locale est naturellement amenée à s'en préoccuper même si ce n'est pas de sa compétence propre. Elle ne peut se désintéresser des conséquences sanitaires de ce qu'elle fait. Par exemple, en ce qui concerne la voirie, nous nous préoccuons d'éventuels dysfonctionnements propices à des risques d'accident. Nous sommes aussi à la frontière entre sécurité et prévention de la santé. La collectivité locale cherche à mieux lutter contre la pollution atmosphérique en travaillant à réduire les émissions liées aux déplacements motorisés et aux industries principalement. Dans ce domaine, l'échelle d'efficacité est au moins celle de l'agglomération, et pas seulement celle de la ville, car la contamination de l'air s'étend à l'ensemble du bassin d'habitation ; de même, nous avons la responsabilité de surveiller les chantiers et terrains en friche pour empêcher la prolifération de l'ambrosie.

Quels sont les moyens d'action du Grand Lyon en matière de politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme pour préserver la santé ?

Si la collectivité doit être attentive à ce que les actions d'aménagement ne soient pas source d'accident, elle doit aussi sensibiliser et informer. Et ce type d'action a davantage d'efficacité dans une relation de proximité qu'au niveau national. Par exemple, réunir les gens dans une salle et parler des actions entreprises et des raisons qui prédisposent aux choix de l'action publique ajoute à l'efficacité d'une campagne nationale.

Au Grand Lyon une personne va être embauchée pour veiller à la prise en compte des questions de sécurité par les différents services. Aujourd'hui, si tous les services se posent la question de la sécurité, il n'y a pas une personne dont c'est la préoccupation permanente, chargée dans tous les dossiers de s'assurer de la prévention. On pourrait imaginer faire la même chose pour la santé, de même qu'on le fait déjà pour les modes de déplacement « doux ». Prenons l'exemple d'un aménagement de voirie. Plusieurs préoccupations sont prises en compte : la fonctionnalité, l'esthétique, la concertation des riverains, la réglementation, la bonne intégration dans le réseau (à l'échelle du quartier, de l'agglomération, etc.), l'intégration de pistes cyclables,... Si à cela s'ajoute la sécurité, c'est un facteur parmi d'autres et les questions de coût font que l'on réduit toujours certains postes. Je me suis rendu compte que l'on privilégie souvent la fonctionnalité, l'esthétique, la réglementation, et j'ai voulu que l'on prenne mieux en compte la sécurité, qu'on se donne tous les moyens de prévenir les risques d'accident ; par exemple, il importe d'identifier les « points noirs », les lieux accidentogènes, les carrefours dangereux, les trottoirs trop étroits, les marquages au sol qui ne soient pas glissants pour les motos, etc. On a pas mal progressé sur la diminution des accidents, nettement plus que la moyenne française, mais on n'est pas encore parmi les agglomérations les plus sûres à l'échelle internationale. Pourtant, Lyon est une des villes qui a le plus investi dans l'aménagement des voiries et la pédagogie auprès des conducteurs.

Sur un autre registre, de nouvelles réglementations sont en cours pour que les flux de camions qui pénètrent dans les villes soient les moins polluants. Or aujourd'hui, les vieux camions font justement ce « cabotage » en ville, car on ne prend pas le risque de leur faire effectuer de longs trajets. Pour y remédier, nous cherchons à prendre des mesures afin de limiter, voir interdire, l'entrée des véhicules les plus polluants dans l'agglomération, les faire stationner en périphérie et utiliser ensuite des véhicules « propres ». Nous travaillons depuis un an et demi avec la Ville de Paris sur une réglementation, cohérente

entre les différentes villes, car pour les entreprises il est nécessaire que les règles relèvent de la même logique. De plus, il est important de s'y prendre suffisamment à l'avance pour que les sociétés aient le temps de s'adapter.

D'une manière générale, on veut réintroduire la nature dans la ville (le projet des Berges du Rhône en est une illustration). Il faut faire réfléchir sur le fait qu'on ne peut avoir en même temps le confort de la voiture et moins de pollution. Cela implique de faire prendre conscience des contraintes et concevoir des alternatives, notamment avec les plans de déplacements d'entreprises. Par paresse, on continue à prendre sa voiture en ville, alors que les petits trajets sont les plus polluants. La prévention passe par l'information, l'incitation, la « contrainte acceptée ». La liberté des uns s'arrête où commence celle des autres. L'aménagement d'une très vaste « zone 30 » dans la presqu'île et la Croix-Rousse contribuera à faire avancer l'idée que l'on peut introduire du calme, moins de stress, plus de respect de l'autre. De même, le développement rapide du Vélo'v et des cyclistes à Lyon et Villeurbanne participe à ce changement d'image de notre agglomération. Cela s'accompagne bien sûr de mesures pour restreindre les risques d'accidents pour les cyclistes... et pour les piétons.

Deux aspects sont à accentuer : la politique de prévention, avec des moyens et des subventions à l'échelle nationale, appuyée par des applications locales (même si aujourd'hui on reste majoritairement dans une démarche curative plus que préventive) ; et l'éducation des enfants, notamment avec la médecine scolaire qui souffre d'un déficit de moyens. On doit pouvoir faire le choix d'améliorer les conditions sanitaires sans bannir la voiture. La pollution atmosphérique présente deux aspects : un niveau moyen sur lequel les professionnels insistent davantage, et des pics qui préoccupent plus les habitants. Or, on doit agir sur les deux. Pour limiter les pics, collectivités locales et préfecture doivent agir ensemble avec les moyens et les investissements adaptés. Des études sont nécessaires pour trouver des solutions avant de contraindre la circulation des voitures. Par exemple, nous réfléchissons avec le SYTRAL à l'éventuelle gratuité des transports en commun les jours de pics majeurs de pollution. Au quotidien, il nous faut continuer à faire passer l'idée de ne pas utiliser sa voiture pour des petits trajets. Il faut aussi accepter qu'on a peut-être mal réfléchi à ces questions et qu'il faut revoir nos modes de fonctionnement, que l'on peut concevoir des aménagements propices à autre chose (comme stationner plus loin ou concevoir des espaces publics agréables à occuper, à vivre ensemble, et pas seulement à regarder), introduire du sens pratique et de la prévention des accidents.

Les administrés semblent être de plus en plus en demande de sécurité oubliant que le risque zéro n'existe pas. Que pensez-vous de cette évolution ?

Effectivement, on assiste à une moindre acceptation du risque. Certains dénoncent une société frileuse. Cependant, il faut prendre des risques calculés en minimisant ceux qui sont évitables, qui peuvent être prévenus. Mais on ne peut laisser croire au risque zéro. La société ne donne pas les moyens de prévenir tous les risques. La première chose à penser est la maîtrise du risque. Or on la délègue de plus en plus à la société, alors qu'il y a une part personnelle. Même si la société contribue à améliorer les conditions pour les réduire, chacun doit maîtriser sa prise de risque individuelle. L'équilibre est à trouver entre continuer à avoir des saveurs de la vie sans que cela soit en contradiction avec sa vie, sa santé. L'évolution de la société procède aussi de cela. L'espérance de vie croissante fait que l'acceptation du risque diminue (on prend plus de risques à vingt ans qu'à quatre-vingt). On doit pouvoir garder la possibilité de progresser, d'aller de l'avant, en utilisant les moyens techniques dont nous disposons pour nous prémunir des risques communs. De plus nous pouvons contribuer activement à notre santé, par l'exercice physique quotidien et l'alimentation équilibrée.

D'une manière générale, cette question de la prévention de la santé à travers les politiques urbaines est un vaste sujet qui mérite qu'on s'y attarde. J'ai été surpris par la quantité d'informations rigoureuses dont nous disposons à la Ville et au Grand Lyon, indiquant l'effet des divers choix urbanistiques ou des divers modes de transports sur la santé des habitants et la qualité de l'environnement. Il reste à en tirer toutes les conclusions, toutes les applications possibles. C'est un sujet en devenir, un véritable espace d'innovation.