



CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le vélo aménage la ville

Animé par :

Ariella MASBOUNGI,
inspectrice générale de l'administration
du Développement durable

Actes des « Matinées du CGEDD »
le 25 janvier 2011
à la Grande Arche de la Défense – PARIS

Le vélo aménage la ville

Avec la participation de :

- *Christian LEYRIT, vice-président CGEDD*
- *Ariella MASBOUNGI, inspectrice générale du développement durable*
- *Alfred PETER, paysagiste*
- *Annika ANNERBY JANSSON, présidente du conseil municipal de Lund (Suède)*
- *Hubert PEIGNE, coordinateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo*

Christian LEYRIT

Bonjour à toutes et à tous. Je vous remercie d'être venus si nombreux assister à cette première édition des Matinées du CGEDD, rencontre « d'un nouveau type » que nous inaugurons aujourd'hui et que nous renouvellerons tous les deux mois. Le CGEDD (conseil général de l'Environnement et du Développement durable) est né il y a deux ans de la fusion entre le conseil général des Ponts et Chaussées et l'inspection générale de l'Environnement. Nous souhaitons nous ouvrir davantage vers l'extérieur, tout en apportant notre pierre au nécessaire croisement des compétences. Ces Matinées se veulent un nouveau lieu d'échanges et de débats sur des sujets d'avenir. Elles ont pour but d'élargir la visibilité de notre institution et d'offrir un lieu de débat qui soit le plus ouvert possible. Nous souhaitons dépasser certaines questions trop routinières pour favoriser une vision prospective qui naîtra de débats riches, ouverts et aussi peu conventionnels que possible. Ce sera d'ailleurs notre marque de fabrique, tant il est vrai que les nouveaux savoirs naissent des échanges et de la confrontation des disciplines, des expériences et des points de vue.

Ces Matinées toucheront des domaines variés. Toutes seront ouvertes à l'Europe et à l'international, avec au moins un intervenant étranger à chaque fois. Il s'agit d'un principe absolu. Il est essentiel que nous nous confrontions à d'autres cultures.

Je suis heureux d'inaugurer cette séance sur ce sujet décalé qu'est le vélo. Cet outil ancestral retrouve une modernité surprenante dans notre pays. Un savoir solide a été réuni sur ce thème au sein de notre conseil général. Je suis ravi d'accueillir des hôtes de grande qualité. Outre Monsieur Peigné, « Monsieur Vélo » au niveau national, Madame Annika Annerby Jansson, maire de Lund - douzième ville de Suède avec une agglomération de plus de 105 000 habitants - nous présentera de quelle manière elle a agi en faveur de la mobilité douce dans sa ville. Enfin, Monsieur Alfred Peter est un paysagiste bien connu.

Je vous annonce d'ores et déjà que nous nous réunirons à nouveau le 3 mai prochain sur le thème de la mobilité. Le maire adjoint de Lisbonne sera présent. Nous aborderons ensuite « la peur et la ville », puis « la ville zéro carbone ». Je m'arrête là. Je vous souhaite des débats les plus riches et fructueux possible. Merci encore d'être venus si nombreux.

Ariella MASBOUNGI

Le thème de cette matinée a pu surprendre, mais votre présence nombreuse démontre qu'il est d'une grande actualité. Il ne touche pas seulement les pays d'Europe du Nord, bien connus à cet égard, mais concerne aussi ceux du Sud. En effet, San Sébastien a vu ses habitants se mobiliser pour agir en faveur du vélo, à tel point que la ville se réaménage complètement dans cet esprit. Pour autant, la primauté reste aux pays du Nord, ce qui explique la présence parmi nous de madame le maire de Lund.

Nous n'approcherons pas seulement cette question par l'outil vélo. Nous nous intéresserons également, et surtout, à la manière dont il touche à la conception même d'une ville durable - où l'urbanisme est pensé par les ambiances, le confort et le plaisir - qui lutte contre les logiques sectorielles. Cette lutte contre les logiques sectorielles est d'ailleurs bien la chose la plus difficile qui soit dans le monde contemporain.

Notre séance sera centrée sur l'utilisateur comme point de départ de la conception de la ville. Les élus sont très sensibles à cette approche. Comment penser la ville à partir de l'utilisateur et pour les personnes les plus en difficulté ?

Nous tenterons d'approcher ce sujet sur tous les territoires, denses comme périphériques. Les situations sont extrêmement différentes : le vélo monte en puissance dans les centres-villes, mais décroît dans les périphéries, alors qu'il pourrait y jouer un rôle éminent.

Nous évoquerons la rencontre entre une demande sociale qui n'est pas exprimée et un succès populaire, comme celui du Vélib', qui était totalement inattendu. L'utilisateur est parfois cycliste, parfois piéton, parfois conducteur, parfois utilisateur de transports en commun. Si on le pense multi-modal, si on pense à son agrément, à son plaisir et à son portefeuille, on a beaucoup plus de chances de rencontrer la sensibilité sociale.

Enfin, nous parlerons des évolutions de l'outil technique lui-même, qui devient de plus en plus sophistiqué et qui pourra être utilisé par beaucoup plus de monde. Nous aurions aimé vous faire essayer les vélos électriques aujourd'hui sur le parvis de La Défense, mais nous n'avons pas obtenu l'autorisation nécessaire. Ce n'est que partie remise.

Monsieur Peigné, d'où vous vient votre goût du vélo ? Est-ce un engagement personnel ou une opportunité s'est-elle présentée à vous ?

Hubert PEIGNE

Tout a commencé par la pratique. J'ai commencé ma carrière en tant que coopérant civil en Algérie, puis je suis venu à Strasbourg, très rapidement à l'agence d'urbanisme. Je n'arrive pas à me rappeler pourquoi, quand et comment je me suis retrouvé tous les jours sur un vélo avec mes dossiers. Je sais simplement que j'ai fait du vélo à Strasbourg pendant cinq ans et demi, tous les jours et par tous les temps. Ce qui m'a beaucoup plu, c'est de découvrir cet engin que je n'avais jamais pratiqué en ville, avec tous ses avantages. Je retrouve tout à fait ceux qui ont été indiqués, dans un récent sondage, par les habitants de Copenhague.

A la demande du maire de Strasbourg, nous avons rapidement pu travailler, au sein de l'agence d'urbanisme, à l'élaboration d'un plan vélo. Le premier plan vélo de Strasbourg a été réalisé en

1978. Très vite, nous nous sommes aperçus que nous n'étions pas seuls. Notre pratique n'était pas la seule. Nous avons donc estimé que nous avions un grand intérêt à travailler avec tous les usagers, les cyclistes comme les autres. Nous avons retrouvé cela lorsque, récemment, la DSCR a travaillé sur le code de la rue. Elle a associé les personnes à mobilité réduite, les piétons, les cyclistes, les automobilistes et les motards.

Ariella MASBOUNGI

En fait, il existe deux modes de participation des usagers : l'échange et l'anticipation. Il est crucial de prendre en compte ce que l'on devine et ce que l'on sait de la demande sociale. Le succès du Vélib' à Paris était totalement inattendu. La rencontre entre l'offre et la demande n'est pas née d'une participation de l'utilisateur.

Hubert PEIGNE

Effectivement. Entre Vélov', lancé à Lyon en 2005, et Vélib', lancé à Paris en 2007, nous avons assisté à la rencontre entre une attente non-exprimée et une offre réellement intéressante. Si Vélib' n'avait été qu'une offre de vélos, sans les facilités d'usage et la tarification associées, nous n'aurions pas vu autant de personnes essayer. Après avoir essayé, beaucoup ont considéré que c'était effectivement très utile, y compris dans des conditions pas forcément très faciles comme à Paris. Cela a également permis de développer un fort usage personnel.

Ariella MASBOUNGI

L'une des innovations majeures est de ne pas posséder l'outil, ce qui résout le problème du stationnement et de la sécurité.

Hubert PEIGNE

Cela résout une partie du problème potentiel si l'on souhaite que le vélo soit un outil de masse. Le vélo est un outil qui est *a priori* utile à tout le monde. Il faut simplement que les gens aient la possibilité de l'utiliser. Pour avoir son propre vélo, il faut pouvoir le garer. Les nombreuses formules de mise à disposition sont une partie de la réponse. Très probablement, le développement de ce type de service entraînera le développement de la propriété personnelle. Rapidement, les gens comprendront que plusieurs types de vélos sont à leur disposition, en particulier le leur et ceux qui sont en libre-service.

Ariella MASBOUNGI

Le fossé dans l'utilisation du vélo est encore gigantesque entre la France - où la mobilité douce est de 5 % à Paris - et la Suède - où elle est de 45 % à Lund. Le Danemark, qui atteint déjà un flateur 28 % de mobilité douce en 1995, s'est fixé pour objectif d'atteindre un taux de 50 % en 2015. Strasbourg, qui est la ville la plus vertueuse en France, vise un objectif de 20 %. Pourquoi avons-nous un tel retard ? Pourquoi n'y arrivons-nous pas ?

Hubert PEIGNE

Si nous avions les réponses à ces questions, nous les aurions mises en place depuis longtemps. La réponse dépend de plusieurs acteurs : le niveau national, le niveau local, les opérateurs de transports, les aménageurs, les opérateurs de logement, etc.

Le niveau national a des outils à fournir - fiscalité, aides financières, réglementation, expérimentation - et une qualité d'ingénierie à promouvoir par ses guides techniques, les écoles et les systèmes de formation. Nous avons probablement des efforts à faire. La communication est également très importante. Il est essentiel de faire connaître la réalité et les avantages du vélo. Ensuite, il faut offrir aux acteurs locaux des outils de communication. Une communication nationale doit faciliter localement le relais par les acteurs locaux. Beaucoup de villes souhaitent que l'Etat lance une campagne nationale et leur fournisse des outils en local.

Ariella MASBOUNGI

Le sujet du vélo n'a sans doute pas été complètement intégré par les journalistes, les planificateurs et les services techniques des villes. Des erreurs graves ont été commises, par exemple les pistes cyclables sur les trottoirs. Tous les acteurs doivent donc être sensibilisés pour que cette dimension soit intégrée. Le schéma de cohérence territoriale à grande échelle de Montpellier a complètement intégré le vélo en tant qu'acteur de la mobilité douce. Est-ce un manque de savoir, de connaissances, de savoir-faire ?

Hubert PEIGNE

Le passage par l'utilisateur est une clé pour faire moins d'erreurs, voire ne pas en faire. Le SCOT de Montpellier est une étape très importante. C'est la première fois que le sujet est abordé à cette échelle, avec des applications ambitieuses sur le thème de la mobilité.

Il existe deux difficultés : l'une est relative aux aménageurs de territoires locaux et l'autre aux aménageurs d'infrastructures. La première difficulté tient aux sujets d'affectation des sols, de travail pour la ville de proximité. La seconde tient à la qualité d'aménagement. Nous avons constaté des florilèges d'erreurs assez extraordinaires. Comment construire une piste cyclable qui arrive sur une bordure de 15 centimètres de hauteur ?

Ariella MASBOUNGI

Avez-vous listé ces erreurs ?

Hubert PEIGNE

Non. Les bêtises doivent être comprises et relevées mais, évidemment, anonymisées. Il serait stupide de marquer une culpabilité. Il n'y a pas de culpabilité. Il y a une erreur. Des pistes cyclables ont été tracées à la peinture sur des trottoirs sans que ni les piétons, ni les personnes avec une canne, ni les cyclistes ne sachent réellement où ils se trouvent. Au Danemark et en Allemagne, il existe également des systèmes de ce type, mais le dispositif technique fait qu'ils sont pertinents. Les piétons savent où ils sont. Ils n'empiètent donc pas sur l'espace du cycliste, et réciproquement.

Dans nos villes, les systèmes les plus fréquents ne disent pas cela. Il ne suffit pas de tracer une ligne de peinture sur un bout de trottoir pour faire une piste cyclable. Les Suisses adaptent leurs choix en fonction des trafics piétons et cyclistes qu'ils mesurent ou prévoient. Il faut une ingénierie de qualité et exigeante. Dans les pays du Nord, ceux qui réalisent les projets sont tous cyclistes. Chez nous, les personnes qui font les projets d'aménagement cyclable sont trop peu souvent cyclistes.

Ariella MASBOUNGI

La nouvelle mobilité vise à utiliser moins ou autrement la voiture, notamment pour les petites distances. Comment y parvenir ? La plupart des mouvements automobilistes se situent entre 1 et 3 kilomètres et c'est cette part qu'il est essentiel de réduire. Le vélo et la voiture sont-ils concurrents ou complémentaires ? Comment cohabitent-ils ? *Quid* de la sécurité, alors que le Vélib' a déjà fait des morts à Paris ? Comment le vélo peut-il réduire l'utilisation de la voiture ?

Hubert PEIGNE

Je commencerai par un petit mot sur la sécurité. Le nombre de tués à vélo a fortement diminué depuis 30 à 35 ans, de la même manière qu'a diminué le nombre de victimes du trafic automobile. Pendant un temps, ce phénomène a été rapproché d'une baisse de la pratique cycliste. Or ça n'est plus le cas depuis quelques années. La diminution du nombre de victimes s'est pourtant poursuivie. Depuis deux ou trois années, nous sommes autour de 140 à 150 tués en vélo par an, contre 220 à 250 tués il y a cinq ou six ans. Dès qu'il y a un mort en Vélib' à Paris, toute la presse en parle. Pourtant, le nombre de morts à vélo est compris entre 0 et 5 à Paris. Le vélo se développe en même temps que la sécurité s'améliore.

Dans les pays scandinaves, les Pays-Bas, la Suisse ou l'Autriche, où la pratique de vélo est forte, le nombre d'accidents cyclistes a toujours fortement diminué. Ces pays ont même de bien meilleurs résultats que nous, bien que nous commençons globalement à les rattraper.

En tout cas, la tendance est claire : davantage de vélo entraîne davantage de sécurité. L'exposition aux risques, qui est mesurée de différentes manières - par kilomètre parcouru, par déplacement ou par temps passé -, s'améliore également. Mesuré par kilomètres parcourus, le danger est faible pour les usagers des transports collectifs. Il est d'une base 2 pour les cyclistes par rapport à la voiture, un peu plus faible pour les piétons et d'une base 15 pour les deux-roues motorisés. L'exposition aux risques pour les cyclistes par rapport aux voitures n'est pas beaucoup plus forte. Si la pratique du vélo augmente, nous ferons très probablement comme les pays voisins, avec une plus faible exposition aux risques des cyclistes par rapport à la voiture.

Toujours dans les pays scandinaves, les Pays-Bas, la Suisse ou l'Autriche, quels que soient les atouts indéniables de ce mode de transport, les gens ont depuis longtemps été rendus moins dépendants de la voiture dans leur vie quotidienne. Ceux qui veulent continuer de l'utiliser le font. L'objectif consiste simplement à rendre les gens moins dépendants. A Lund par exemple, il est possible de se rendre dans les zones d'activité à pied ou en bus. Le circuit n'est pas compliqué. Il ne faut pas attendre le bus pendant une heure. C'est également le cas dans les villes néerlandaises comme Groningen, Arnhem ou Eindhoven, et de plus en plus dans les villes suisses ou allemandes. Il faut que les gens puissent se passer de la voiture s'ils le souhaitent. Dans les pays dont je parle, exception faite du Danemark où la fiscalité est particulière, le taux de possession d'une voiture et le kilométrage parcouru chaque année sont les mêmes que chez nous. Simplement, les gens n'utilisent

pas autant leur voiture pour la vie quotidienne. C'est le point clé. Il faut s'interroger sur ce qui peut être utile aux usagers dans leur diversité.

Ariella MASBOUNGI

En fait, il n'y a pas l'attitude dogmatique que l'on retrouve parfois chez certains tenants du développement durable. L'individu hyper-moderne est respecté dans sa liberté de choix. L'alternative à la voiture n'est pas l'interdiction, mais la suggestion de proposer de meilleures conditions telles : gagner du temps, de la sécurité, du plaisir.

Les pratiques françaises en matière de foncier et d'étalement urbain sont un grand sujet que nous n'aurons pas le temps d'aborder aujourd'hui mais qui mériteraient de l'être et le vélo peut jouer un rôle déterminant, en articulation avec les politiques urbaines, et les intermodalités pour aider ces territoires à mieux vivre.

Quelles sont les pistes d'avenir pour faciliter l'utilisation du vélo comme outil de plaisir et de mobilité durable ? Les appels d'offres éco-quartiers de l'Etat ou les opérations campus sont-elles des occasions favorables ?

Hubert PEIGNE

Oui. Je ne veux ni rosir, ni noircir notre situation. L'Etat peut faire des choses sans attendre que d'autres bougent. Réciproquement, il en va de même pour les collectivités, qui n'ont pas besoin d'attendre que l'Etat bouge. Chacun possède largement de quoi faire dans sa palette de responsabilités et d'outils. D'ailleurs, beaucoup de collectivités locales le montrent.

Comme exemple d'action possible et très intéressante de l'Etat, on peut citer les aménagements d'itinéraires de loisirs — les véloroutes et voies vertes — qu'il a cofinancés dans le cadre des contrats Etat-Région 2000-2006.

L'intérêt économique est considérable en particulier en secteurs ruraux ou interurbains, dès que la longueur et la qualité de l'itinéraire sont suffisants pour attirer des randonneurs itinérants sur plus d'une journée. Cet intérêt se double d'un intérêt social particulièrement fort aux abords et dans la traversée des villes : la fréquentation des habitants y devient vite massive et prépondérante, et ils plébiscitent ces équipements si importants pour la qualité de leur vie quotidienne.

L'Etat a renouvelé, en mai 2010, son soutien aux principaux itinéraires : le CIADT (Comité interministériel de l'Aménagement et du développement du territoire.) a adopté un schéma national ambitieux et demandé aux préfets d'apporter la contribution financière de l'Etat aux sections stratégiques, notamment en mobilisant les crédits du FEADER.

L'Etat n'a, en effet, pas vocation à tout financer, mais il peut s'occuper des jonctions avec les pays voisins ou d'opérations dans des secteurs sensibles.

Autre exemple, le DGITM a intégré le vélo dans l'appel à projet transports collectifs en sites propres. Apparemment, un grand nombre de collectivités locales ont effectivement intégré le vélo. Ou encore, l'Etat vient de lancer le second appel d'offres éco-quartier. Le vélo en fait partie, alors qu'il ne faisait pas partie du premier. Il y a trois ans, tous les éco-quartiers des pays scandinaves et d'Allemagne parlaient de mobilité et de vélo. Ce n'était quasiment jamais le cas en France. Il

s'agissait d'une différence fantastique. Dans les éco-cités, l'opération est tout à fait ouverte aux lauréats qui auraient des choses intéressantes à proposer concernant le vélo, charge à eux de se montrer inventifs et de discuter localement avec les préfets et les responsables de projet de l'Etat.

Enfin, la loi Grenelle II a créé l'obligation, qui sera détaillée par décret, puis par un arrêté, de réaliser des locaux à vélos dans les immeubles d'habitation collective et les équipements tertiaires. C'est quelque chose que nous attendions depuis longtemps.

Ariella MASBOUNGI

Un sujet n'avance jamais aussi vite que lorsqu'une collectivité s'en empare et se montre exemplaire. Les exemples de La Rochelle et de Strasbourg le prouvent.

Hubert PEIGNE

J'ai plusieurs pistes de progrès en tête. Nous avons quelque chose à faire dans l'ingénierie en prenant en compte le point de vue de l'utilisateur. Interrogeons-nous sur ce qui est utile pour les usagers dans leur diversité. Certaines villes vont au-delà de ce que l'on recommande habituellement, non que ce que nous recommandons ne soit pas bon, mais ça ne suffit pas pour tout un ensemble d'utilisateurs qui ont besoin d'être davantage guidés et rassurés. Lorsqu'ils sont guidés, ils sont beaucoup plus prévisibles pour les automobilistes ou les chauffeurs de bus.

La fiscalité est une autre dimension, qui est demandée à l'Etat depuis longtemps. Enfin, l'Etat peut apporter un partenariat à des villes à sélectionner. Il ne doit pas s'occuper de l'action locale courante, mais il doit pouvoir aider certaines villes à aller plus vite et plus loin en recherchant avec elles un effet démonstratif. Ce type de contrat se retrouve au Danemark ou en Grande-Bretagne.

Ariella MASBOUNGI

Partons maintenant en Suède. Lund est une ville d'environ 60 000 habitants hébergeant entre 30 et 40 000 étudiants, ce qui favorise l'utilisation de la mobilité douce. L'agglomération fait près de 100 000 habitants. Madame Annerby Jansson, vous êtes vraiment engagée dans une action de ville durable à grande échelle. Dans votre ville de Lund, la mobilité douce atteint 45 %.

Annika ANNERBY JANSSON

Merci de m'avoir invitée pour parler de ce sujet très intéressant. Je suis donc maire de Lund, mais également présidente du conseil régional de Skane. Cette région est située au sud de la Suède. Elle dispose d'un emplacement stratégique dans la région de la mer Baltique. Elle est peuplée de 1,2 million d'habitants. Lund est la plus ancienne ville suédoise. Il s'agit d'une ville moderne de 110 000 habitants, ce qui fait de Lund une ville moyenne à l'échelle de notre pays. 130 nationalités y sont représentées. Lund est une ville étudiante. Notre université est la plus grande de Suède. Nous accueillons 40 000 étudiants chaque année. Plus de 50 % de la population a fait des études supérieures.

Notre ville se trouve dans une région d'innovation et de recherche. Notre pôle de sciences et de technologies est le plus important de Suède. La ville accueille d'importantes entreprises telles que

Tetra Pak, Ericsson Mobile Platforms, Sony Ericsson, Alfa Laval ou encore Gambro. De plus, Lund se prépare à accueillir la source européenne de spallation (ESS), qui sera la source de neutrons la plus puissante au monde. L'exploitation de méthodes de recherche complémentaires, comme le rayonnement synchrotron des rayons X, sera encouragée en particulier grâce à la construction sur le même site du nouveau synchrotron MAX-IV. De fait, notre population devrait augmenter de 50 % d'ici à 2050.

Aujourd'hui, environ 65 000 personnes ont un emploi à Lund. 30 000 navetteurs arrivent en ville chaque jour, pour 20 000 navetteurs qui la quittent ; 40 000 passent chaque jour par la gare ferroviaire. Les déplacements se font en voiture à 40 %, à pied ou en vélo à 40 % et par les transports en commun à 20 %. Encore aujourd'hui, 20 % des trajets de courte durée sont effectués en voiture. Lund a pour objectif de réduire de 60 % des déplacements en voiture et de 80 % l'émission de dioxyde de carbone d'ici à 2050.

Nous ne parlons pas tellement de vélo, mais plutôt de mobilité. Il existe un plan de développement des déplacements depuis 1998. L'adhésion du public est forte. Il s'agit d'une combinaison de mesures souples et de mesures dures. Ce plan, qui résulte d'un débat politique et d'un consensus, est un engagement à long terme.

Les mesures dures touchent aux infrastructures. Elles visent à s'assurer qu'il existe des possibilités. Les mesures souples ont pour objet d'encourager l'utilisation de ces possibilités.

Les mesures dures touchent à l'urbanisme - supprimer le besoin de transports avec des itinéraires plus courts -, au développement technologique et à la conception de la circulation - priorité aux modes de transport durables, sûreté/sécurité des usagers vulnérables, parvenir à des modèles de conduite réguliers et réduire les vitesses.

Ariella MASBOUNGI

Comment supprimer le besoin de transports ?

Annika ANNERBY JANSSON

Les nouvelles constructions sont concentrées sur les axes des transports en commun.

Nous avons un site Internet qui permet de comparer les conséquences des habitudes de voyage - selon que ces voyages sont effectués à pied, en vélo, en voiture ou en transports en commun - sur l'économie, la santé et l'environnement. Ce site couvre toute la région.

Dans le cadre des mesures souples, nous avons discuté avec les entreprises afin qu'elles encouragent leurs employés à utiliser un vélo plutôt que la voiture pour se rendre à leur travail ou pour les déplacements ayant pour cadre leur travail. Il y a même une entreprise qui propose des vélos à ses salariés pour leurs déplacements de service.

Nous avons rencontré 40 000 ménages pour discuter de leurs habitudes de déplacement et de leurs comportements. Nous avons constaté une baisse de 2,5 % de la circulation par rapport aux prévisions s'il n'y avait pas eu de programme. Les changements de comportement sont perceptibles. De nouvelles habitudes sont nées : 19 % des personnes disent avoir changé leur comportement,

52 % circulent maintenant à pied ou à vélo, 42 % utilisent les transports en commun et 6 % se servent plus souvent des *pools* de voitures.

La promotion du vélo s'est faite au moyen de croisements plus sûrs, de tableaux indicateurs plus performants et du développement du nombre de parkings sécurisés. Nous avons beaucoup de places de stationnement pour les vélos. Le réseau de pistes cyclables a été amélioré. Ainsi, les pistes sont maintenant éclairées. Il existe des parkings à vélo près des arrêts d'autobus et de la gare, où il y a également un atelier de réparation et un service de location. Nous avons pour projet de réduire le nombre de trajets en voiture qui sont effectués pour conduire ou aller chercher les enfants à l'école. Pour cela, nous envisageons de réhabiliter les parcours scolaires afin de les rendre plus sûrs et de favoriser les déplacements des élèves à pied ou à vélo jusqu'à l'école.

Au final, la différence est vraiment notable dans notre ville entre 1971 et 2010.

Ariella MASBOUNGI

Les différents maires qui se sont succédé à la tête de Lund ont-ils mené la même politique ?

Annika ANNERBY JANSSON

Je suis maire de Lund depuis cinq ans, mais j'ai occupé d'autres fonctions politiques avant. J'ai suivi la politique de mes prédécesseurs. Il est impossible de travailler sur un tel sujet sans un consensus. Il y a des petites différences entre les deux blocs politiques, mais nous partageons les mêmes objectifs.

Ariella MASBOUNGI

Nous avons pu apprécier la qualité de vos espaces publics et les aménagements que vous avez réalisés, y compris dans des zones périphériques d'habitude plutôt délaissées. Une politique de cette nature coûte-t-elle très cher ? En avez-vous comparé les coûts et les bénéfices ?

Annika ANNERBY JANSSON

Cette politique coûte cher. La campagne principale a été menée entre 1998 et 2004. Nous avons dépensé environ 30 millions d'euros, principalement pour aménager une voie d'autobus entre la gare et le pôle de sciences. Nous n'avons pas compté les autres dépenses. Nous avons toujours eu un très bon service d'autobus. Il nous coûte plus cher que dans d'autres villes comparables, mais nous en avons besoin. Par ailleurs, nous avons un grand avantage : les municipalités suédoises décident elles-mêmes de leurs taxes principales.

Ariella MASBOUNGI

La parole est à présent à Alfred Peter, paysagiste de renom et de grand talent qui fait partie de la grande école française du paysage. Alfred Peter se caractérise par son attitude très optimiste et son enthousiasme. Très clairement, il pense la ville par l'usage. Alfred Peter a commencé sa carrière avec le tramway de Strasbourg. Son action sur les espaces publics ne s'est pas toujours déroulée

dans des conditions politiques très faciles, mais il a tenu bon. Il a travaillé sur toutes sortes de territoires - quartiers difficiles, centre-ville, périphérie urbaine. Il a réaménagé nombre d'espaces publics, dont le bord de mer entre Nice et Antibes, et il a la capacité à régénérer l'espace public de manière peu coûteuse et aisée à entretenir. Il est également intervenu sur le schéma de cohérence territoriale de l'agglomération montpelliéraine, aux côtés de Bernard Reichen, inventant le thème de « l'inversion du regard » - regarder le centre à partir de la périphérie. Très récemment, il a porté l'idée de renforcer la forêt autour de Paris afin de réduire de deux degrés la température, ce qui démontre son engagement dans le développement durable, ceci dans le cadre de l'équipe Descartes de la consultation du Grand Paris.

Alfred PETER

Je suis Strasbourgeois. Dans mon entreprise travaillent quinze salariés. Il y a quinze vélos. Il serait intéressant de comparer les répercussions en termes de santé et d'absentéisme par rapport à une autre PME. Chez moi, il y a très peu d'absentéisme. Une flotte de vélos permet probablement de réaliser des économies. J'ai acheté un vélo à l'ensemble des salariés, pour un coût équivalent à 1/10^{ème} de ce que je verse aux URSSAF chaque trimestre. Il a beaucoup été question des bienfaits du vélo sur la population. Le vélo a également des bienfaits pour les politiques d'aménagement.

Le plan réseau de la ville de Strasbourg est incompréhensible, ce qui assez récurrent dans les villes. C'est tout l'inverse pour les réseaux routiers, qui correspondent à la morphologie urbaine. Avec le vélo, ça n'est jamais le cas. Le plan du schéma cyclable de Munich est beaucoup plus compréhensible. Il est bâti autour d'un centre-ville piéton, de deux périphériques et d'une vingtaine de radiales qui mènent au centre-ville. Ce schéma correspond à la morphologie de Munich, qui a été construit sur ce principe. A Copenhague, une rue existante a même été réservée prioritairement à l'usage du vélo. Cela n'a pas changé grand-chose à l'espace urbain. Les voitures ont encore le droit de circuler dans cette rue. Il n'est donc pas question de diaboliser la voiture.

En France, la superposition des responsabilités entre les conseils généraux, les agglomérations et les communes est un problème récurrent. A Lyon, le plan cyclable de la communauté urbaine est tout de même assez clair. Le réseau communautaire est le réseau prioritaire. Il vise à assurer la continuité entre les communes. Le réseau communal est beaucoup plus circonstanciel. Chaque commune développe sa propre stratégie. En tout cas, la continuité est assurée entre les différentes communes. Il s'agit d'un élément essentiel dans une politique vélo, tant il est vrai que les éléments de rupture créent de la discontinuité, ce qui fait perdre aux réseaux une grande partie de leur intérêt.

J'ai travaillé sur une vallée post industrielle en Lorraine. Après une longue période de reconversion des friches, les maires des différentes communes ont considéré que la création d'une promenade cyclable serait le premier acte de reconversion de la vallée de l'industrie vers la résidentialisation. Cette promenade met en valeur une rivière existante qui avait été martyrisée par l'industrie. La période industrielle est terminée. Une période plus résidentielle arrive.

Nous terminons un projet sur l'îlot de Sète, entre les villes de Sète et de Marseillan. Une route était l'un des grands problèmes de ce lido. Elle avait fabriqué un point dur dans la plage, entraînant la quasi-disparition de cette plage. Cette route a été repoussée le long d'une voie ferrée. Une promenade cyclable est devenue la principale infrastructure de ce projet. Elle permet d'accéder aux plages. Ces aménagements sont toujours extrêmement populaires. A peine avions-nous terminé que des vélos empruntaient déjà la promenade. Dans les périphéries des villes, les voies vertes sont souvent saturées par des personnes qui n'y font pas du tourisme, mais qui s'en servent pour leurs

trajets domicile-travail. C'est normal car il s'agit de véritables espaces publics continus, souvent sans croisement avec des infrastructures routières. Avec très peu de moyens, il est possible de bâtir des parcours sécurisés.

Le SCOT de Montpellier date d'il y a quelques années. L'agglomération a décidé de développer les thèmes du SCOT sur des secteurs géographiques importants. Nous travaillons plus particulièrement sur le sud de la ville, qui va jusqu'à Palavas. Cette avenue est presque entièrement dédiée aux commerces périphériques. Nous comptons la recentrer. Notre premier plan d'inversion du regard visait à dessiner la ville à partir du vide - l'agriculture, l'hydraulique, la topographie, le climat. Avec le tramway en construction, les voies de déplacement en vélo deviendront la principale armature de déplacement du grand quadrant sud de l'agglomération de Montpellier.

Ariella MASBOUNGI

Au fond, dans ce SCOT (schéma de cohérence territoriale), vous avez décliné un modèle de mobilité qui est de nature à desservir les espaces de l'urbanisation diffuse. Vos propositions de densification des bourgs se sont accompagnées d'une réflexion sur la manière de les desservir. Les transports en commun ne peuvent pas y parvenir. Des aménagements en navettes ou en vélos amèneront les usagers aux pôles de transports. C'est une véritable prise en compte du réel. Le vélo devient un aménageur du territoire.

Alfred PETER

En plus, les parcours à vélo sont de qualité. Le plaisir est important. Pour que le vélo soit pratiqué, il faut, au-delà des continuités et des réseaux, que ces réseaux donnent envie. A Strasbourg, même des gens dont je pensais que jamais ils ne prendraient de vélo se sont mis à l'utiliser très naturellement dès lors que l'infrastructure est devenue agréable et sécurisée. Nul besoin d'être militant. Il suffit d'offrir les conditions suffisantes pour que ce moyen de transport devienne agréable.

Emscher Park a été l'un de nos projets symboles. Il reste d'actualité. Pour la première fois, une promenade cyclable de 60 kilomètres a été la colonne vertébrale d'un énorme projet de restructuration d'un territoire de 10 millions d'habitants. Cette promenade cyclable se dédouble le long de l'Emscher et du canal qui suit la rivière, avec des passerelles et des aménagements. Cette dorsale est devenue l'un des symboles de ce que le vélo peut apporter en termes de structuration d'un projet urbain.

Les exemples ne viennent pas que de l'Europe du Nord. Le vélo ne peut pas être leur apanage. Ainsi, pendant très longtemps, Séville a eu un projet de tramway qui devait fabriquer l'armature des déplacements urbains. N'ayant pas eu moyens de mener ce projet à bien, la ville a décidé de mettre en œuvre une politique vélo sur une soixantaine de kilomètres, si bien que la part modale du vélo a explosé.

Le vélo est un produit de crise. En cette période où l'argent public devient rare, un boulevard magnifique est ouvert pour le vélo. C'est le moment ou jamais. Toutefois, il ne faut pas trop de règlements. Dans le cas de Dijon, on nous demande d'appliquer tous les règlements qui viennent de sortir pour codifier les relations piétons/vélos, piétons/tramway ou encore tramway/voitures. C'est

insupportable et impossible à appliquer. Nous avons besoin de simplification. L'excès de règlements finit même par décourager les plus enthousiastes.

A Strasbourg, j'ai fait énormément de kilomètres de tramway. Curieusement, je suis le seul à être dans le processus depuis le début. Trois maires et de nombreux chefs de projets se sont succédés. Nous procédons actuellement à l'extension vers l'Allemagne. La ville est dessinée en même temps que le tramway. Au début, nous travaillions plus modestement sur la qualité de l'espace public. Il faut apporter du soin à tous les ouvrages. Il est important qu'il y ait de la continuité sur tous les domaines. A Strasbourg, le vélo est le complice du tramway. Le tramway ouvre la voie et le vélo apporte l'ambiance. Sans vélo, le tramway n'est pas terrible. Il faut les deux en même temps. L'espace public, c'est également un feeling.

A Cagnes-sur-Mer, les aménagements ont eu un succès fou. Quand on redonne la mer aux gens, ils l'utilisent. L'un de mes hobbies est la suppression des ronds-points, qu'ils soient petits, moyens ou gros. Cet aménagement n'a rien à faire en ville. Pour les cyclistes, les ronds-points sont un vrai cauchemar à traverser.

Le sujet du rabattement est important. Dans une gare suisse, il existe une rampe de passage un peu large qui permet d'aller d'un quai à un autre. Les vélos et les piétons peuvent l'utiliser. Le vélo est toujours intégré aux gares. Il fait partie du paysage de la gare. A Vienne, le vélo a même été intégré en tant qu'élément de composition d'un immeuble. Les coursives de cet immeuble sont larges, les ascenseurs pour handicapés permettent de monter à vélo. Cela donne un renouveau extrêmement intéressant à l'architecture, puisqu'à l'intérieur même de l'immeuble, les espaces communs sont dessinés pour le vélo.

Récemment, nous avons travaillé avec la communauté urbaine de Strasbourg à un système de vélos en libre-service - Vél'hop - qui soit intégré à une politique d'aménagement urbaine. Des stations ont été créées. Les vélos doivent être ramenés là où ils ont été pris. 90 % des utilisateurs de ce système réalisent des trajets quotidiens aller/retour. Le *one way* concerne un petit segment. Paris fait figure d'exception.

Ariella MASBOUNGI

A Paris, ce qui a favorisé l'utilisation du Vélib', c'est bien le fait que les vélos peuvent être laissés à n'importe quelle station. C'est une liberté formidable.

Alfred PETER

Un vélo *one way* a un coût de 4 000 euros par an à la collectivité. Nous avons essayé de redévelopper ce système un peu différemment à Strasbourg, notamment en instillant cette idée en banlieue. Le vélo reste un phénomène de centre-ville. Or les gens habitent plutôt en banlieue. Nous avons donc pris toutes les urbanités naissantes. Une station Vél'hop sera fabriquée dans chaque centralisé naissante. Des relais seront opérés entre la nourriture, la santé et le plaisir de se déplacer.

Enfin, la politique d'accessibilité est un sujet très important en ce moment. Elle concerne les personnes à mobilité réduite, mais également les vélos. Dans les villes, il n'y a jamais d'obstacle. Tout obstacle devient un thème d'architecture.

Ariella MASBOUNGI

L'expérience strasbourgeoise est assez contrastée. Le vélo a rencontré un succès fantastique dans la partie urbanisée de la ville, mais son utilisation a diminué dans les périphéries. Le vélo est même rejeté dans les quartiers populaires. Ceux qui en auraient presque le plus besoin ne l'utilisent pas. Cela pose un certain nombre de questions. Le vélo est-il plutôt un phénomène de centre-ville ? Est-il le fait uniquement de populations privilégiées, les « bobos », plus ouverts que d'autres à des expérimentations ? Cela pourrait-il donner envie à des populations moins privilégiées d'y accéder ?

Alfred PETER

Le vélo est incontestablement un phénomène bobo, mais ce n'est pas très grave. Pendant longtemps le vélo était réservé à ceux qui n'avaient pas le permis ou qui n'avaient pas les moyens de s'acheter une voiture. Son basculement vers la bourgeoisie n'est pas forcément un mal. Tout ce qui tire l'image du vélo vers le haut sort le vélo de son ghetto. Le présenter comme un mode de vie bourgeois-bohème est un passage obligé. Si les banlieues n'ont pas de vélos, c'est uniquement pour des questions de sécurité. La seule manière de sécuriser son vélo dans un grand ensemble est de le ranger chez soi. Il faudrait régler ce problème. Le vélo est tout de même le moyen de transport le moins cher qui existe.

Ariella MASBOUNGI

La parole est maintenant à la salle.

De la salle

Je suis enseignant chercheur. Aucun des intervenants n'a évoqué la modération de la circulation automobile. Je connais bien Strasbourg. Le maintien, puis le regain du vélo s'expliquent par le fait que la ville ait tardé à moderniser ses transports publics, jusqu'à l'arrivée du tramway. Le vélo était donc l'unique solution pour les pauvres qui n'avaient pas de voiture. En 1992, lorsque la ville a fermé son centre à la circulation automobile, elle a d'un coup réduit son niveau sonore et de pollution. La pratique du vélo a alors explosé dans le centre-ville. Toutefois, en dehors du centre-ville, il n'y a toujours rien. Certaines départementales sont interdites aux cyclistes. C'est le problème de la grande périphérie.

Ce qui frappe avec Lund, c'est que les trajets domicile-travail y sont plus rapides en vélo qu'en voiture. Ça encourage les déplacements à vélo. Sur vos photos, j'ai cru remarquer que dans les années 70, il y avait beaucoup de voitures à Lund. Finalement, les pays d'Europe du Nord n'ont pas toujours vécu à vélo. Ils ont opéré une reconquête sur la voiture. La pratique du vélo y a énormément baissé, comme chez nous, dans les années 50 et 60, mais eux ont réussi à la relancer, pas nous. Nous n'avons pas su prendre ce tournant des années 80. Nous étions focalisés sur la relance des transports publics. C'était nécessaire, mais nous n'avons pas su mener en même temps une politique de relance du vélo et des modes actifs. Nous avons commis beaucoup d'erreurs dans les années 80. Nous le regrettons beaucoup aujourd'hui. Lorsque la pratique du vélo est tombée très bas, il est très difficile de la relancer.

Annika ANNERBY JANSSON

Davantage de foyers ont une voiture aujourd'hui à Lund qu'en 1971. Le nombre de voitures n'a pas diminué. C'est sur l'utilisation de ces voitures que nous avons travaillé. Il faut discuter du bon moment d'utilisation de chaque mode de transport. Il est devenu impossible de traverser Lund en voiture du nord au sud ou de l'est à l'ouest. C'est peut-être la plus importante décision que nous ayons prise. Il s'agit d'un grand sujet politique. Les personnes qui habitent en dehors de Lund ont besoin d'aller en ville pour faire leurs courses. Pour trouver le bon équilibre, il faut travailler avec toutes les structures de planification urbaine. Il n'existe pas de solution simple.

Notre grand problème d'aujourd'hui, ce sont les autobus, qui sont fréquents et très lourds. Ils commencent à devenir une grande menace du fait de leur bruit. La population aime quand le bus entre dans la ville, mais elle le déteste lorsqu'il est en ville. C'est un grand problème.

Ariella MASBOUNGI

Finalement, vous démontrez qu'il n'existe pas de solution unique. Il n'est jamais très simple de décourager l'utilisation de la voiture. En général, les élus craignent beaucoup ces mesures. Pourtant, l'équipe municipale de Lisbonne a été reconduite malgré une politique dure envers les voitures. A Lund, vous vous êtes engagés clairement contre la voiture reine.

Annika ANNERBY JANSSON

La Suède n'a pas une grande population. Il est très difficile pour une famille avec enfants de vivre sans voiture. En général, chaque famille possède une voiture. Il faut simplement faire en sorte qu'elle l'utilise moins.

De la salle

Je travaille à l'institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France. Nous n'avons pas forcément de retard en France. Nous venons de commencer. Il faut laisser le temps aux politiques de porter leurs fruits. Cela fait dix ans que la ville de Paris a commencé, six ans pour la ville de Bordeaux. Strasbourg a été précurseur, mais globalement, nous venons juste de commencer.

Par ailleurs, différentes études montrent que nos modes de vie modernes manquent d'activités physiques. Le déficit s'élève à 200 kilocalories par jour. La promotion des modes actifs revêt donc également un enjeu sanitaire extrêmement important.

Enfin, au-delà de l'envie de proposer un autre moyen de transport, les actions en faveur du vélo vont devenir obligatoires pour que l'offre de mobilité soit constante. Les réseaux routiers et de transports collectifs sont de plus en plus congestionnés. Il est indispensable d'entreprendre des actions en faveur des modes actifs, faute de quoi ce sont les deux-roues motorisés qui exploseront, ce qui aurait des conséquences très néfastes pour la sécurité routière et la pollution, sans compter les très nombreux laissés pour compte que ce mode de transport induira.

Ariella MASBOUNGI

Je précise que la ville de La Rochelle, qui est le vrai précurseur, a commencé en 1974.

Hubert PEIGNE

Je ne sais pas si nous avons du retard. Disons que nous avons du retard par rapport aux attentes sociales. Aujourd'hui, l'usage des deux-roues motorisés reste beaucoup plus dangereux en France que la marche ou le vélo. A Paris, leur utilisation est en forte hausse. Dans d'autres villes comme Grenoble ou Strasbourg, c'est l'inverse : l'usage des deux-roues motorisés a stagné, voire diminué. Pourquoi ? Peut-être parce que les conditions dans lesquelles les deux-roues motorisés circulent sont très délicates.

Je ne sais pas si, un jour, une grande ville parviendra à faire disparaître la congestion. Pour lutter contre elle de manière rapide et peu coûteuse, il faut proposer des alternatives attractives qui permettent au moins de maintenir la congestion à un niveau à peu près acceptable. Les transports en commun et le vélo représentent de telles alternatives qui ne réduisent pas la circulation automobile de manière artificielle et seulement contraignante. La circulation de marchandises, qui en constitue un quart et qui est indispensable à la vie des villes, en serait la première pénalisée.

La pratique du vélo offre des avantages individuels en matière de santé, faisant notamment diminuer le risque cardiovasculaire ou l'obésité. Collectivement, le vélo est un outil qui est économiquement extrêmement important pour la santé. De nombreuses expériences et études le démontrent année après année. Dans un pays comme la France, si le taux d'usage du vélo dans les déplacements quotidiens rejoignait le taux moyen des villes européennes, le budget santé de notre pays économiserait 10 milliards d'euros. Pourtant, la première fois que je me suis rendu au ministère de la Santé pour m'y présenter, mes interlocuteurs m'ont essentiellement parlé des dangers du vélo, pas des avantages qu'il procure sur le plan de la santé. Fort heureusement, les choses changent.

La place physique de la voiture dans la rue représente un obstacle à la vie locale et au vélo nettement plus important que l'apaisement de la vitesse, qui commence à être bien accepté. Dans les rues où nous voulons moins de voitures, nous pouvons d'abord enlever des files de stationnement. Cette mesure semble encore politiquement et socialement rejetée. Or, l'exemple de Munich l'a prouvé : il existe une grande différence entre l'idée que se font les responsables politiques et techniciens de l'appréciation de la population et la vérité mesurée de cette appréciation. La différence est souvent de 30 à 40 points. Nous oublions qu'une énorme part de la population, de 70 à 80 %, est très en faveur de ce que nous disons.

Annika ANNERBY JANSSON

La santé est un argument que nous avançons lorsque nous discutons avec la population, mais également avec les entreprises. Les grandes entreprises suédoises se préoccupent beaucoup de la santé de leurs salariés. Pour elles, encourager les salariés à se déplacer à pied ou en vélo est une bonne chose.

Ariella MASBOUNGI

De mon point de vue, l'usager ne choisit pas son mode de déplacement pour des raisons de santé ou d'argent, mais pour des raisons de plaisir. Les basculements sont liés au plaisir. C'est ce qui s'est passé avec le Vélib'. Il faut insister sur cette dimension, donc sur la responsabilité des urbanistes à créer des lieux de plaisir.

De la salle

Je suis délégué général du conseil national des professions du cycle. Sachez qu'il se vend 3 millions de vélos par an, pour 2 millions de voitures. Les constructeurs de cycles, les aménageurs et les collectivités locales n'ont pas à rougir vis-à-vis de nos voisins. La France est le troisième pays consommateur de cycles en Europe derrière l'Allemagne et la Grande-Bretagne. Nous connaissons les bienfaits du vélo pour la santé. Nous sommes à un moment charnière. Il faut que la culture vélo franchisse un cap en France. Pour cela, une grande campagne nationale de communication sur les bienfaits du vélo est nécessaire. Il existe un parc de 22 à 25 millions de vélos en France, mais ces vélos sont dans les garages. Il faut créer l'envie et le besoin au travers d'une campagne de communication nationale.

Enfin, je vous félicite de tenir un tel colloque dans un endroit, La Défense, où le vélo est interdit. Je serais très curieux de savoir combien, parmi le million de personnes qui fréquentent cet endroit chaque jour, pratiquent le vélo au titre de loisir. La pratique du vélo se répartit entre 65 % de loisir, 10 % de sport et 25 % de mobilité. Ces dernières années, la pratique de loisir a diminué au profit de la pratique de mobilité. Il est invraisemblable qu'il ne soit pas possible de faire du vélo à La Défense simplement parce que la largeur des dalles est supérieure à la largeur des pneumatiques. La moindre des choses serait qu'un axe Charles-de-Gaulle Etoile/La Défense soit praticable en vélo.

De la salle

Je travaille pour le ministère de l'Ecologie. Je viens à vélo tous les jours à La Défense à partir de Paris, sans passer par la dalle. J'habite Gentilly. Je parcours 35 kilomètres aller/retour par jour. J'ai commencé à aimer le vélo à Strasbourg dans les années 60, lorsque le bus n'était pas efficace. Le vélo est un plaisir que je pratique maintenant tous les jours. Mon heure de vélo pour arriver au bureau est géniale.

De la salle

Je suis président d'une association qui coordonne les autorités organisatrices de transport sur l'agglomération bordelaise. En matière de vélo, tous les secteurs de la ville ne fonctionnent pas de la même manière. A l'intérieur des cours de Bordeaux, la part des déplacements en voiture est de 14 % depuis 1999. Le vélo gagne des parts de marché sur les transports en commun et la marche à pied. Globalement, la part des modes doux est de 85 %. Entre les cours et la rocade, la part de la voiture monte à 30 %. C'est bien la chaîne des déplacements qui fait le droit à la mobilité. Dès qu'il manque un maillon, l'usager reprend sa voiture car elle lui assure la continuité de son déplacement. Cela pose question sur la complémentarité des modes de transport. Au-delà de la rocade, la part de la voiture monte à 75 % et celle du vélo à 1 %.

Pour que les déplacements courts ne s'effectuent plus en voiture, il faut s'interroger sur la sécurité des itinéraires et les aménagements paysagers. Nous avons besoin d'un ensemble de chaînons pour développer la part du vélo.

De la salle

Je travaille pour le bureau de recherche géologique et minière à Orléans. Le BRGM s'est engagé dans une démarche de plan de déplacement en 2007. Notre réflexion a notamment porté sur le vélo. Nous avons commencé par mettre en place des vélos pour les déplacements sur notre site de 27 hectares. Des abris à vélos ont été installés. Un atelier d'entretien et de maintenance a été mis en place. Ce sont des personnes handicapées qui s'en occupent deux jours par semaine. Nous venons de réaliser une enquête sur la mobilité. Depuis quelques jours, une vingtaine de salariés utilisent un vélo à assistance électrique, moyennant une redevance inférieure à 15 euros par mois, pour se rendre à leur travail depuis leur domicile. Nous ferons le bilan dans quelques mois. Nous fonctionnons avec une convention de trois mois renouvelable tacitement.

Ariella MASBOUNGI

Alfred Peter, que vous évoquent tous ces témoignages ?

Alfred PETER

Je ne peux que m'inscrire dans ces témoignages positifs de personnes convaincues. Le libre choix doit se faire par l'envie. Je travaille beaucoup sur les questions d'aménagement urbain. J'ai un peu le sentiment que l'état de l'opinion publique est en avance sur l'état de l'opinion politique. A Dijon, la construction du tramway sur 22 kilomètres de grandes artères ne rencontre pas d'opposition. L'opinion publique est vraiment mûre. Il manque simplement des signaux en termes d'aménagement pour la faire basculer. Beaucoup de choses ont été faites à Paris. Pourtant, le rapport de force reste en faveur de la voiture. Les usagers du vélo ont besoin d'avoir le sentiment que la ville est à eux. Ce qui a marché à Strasbourg peut fonctionner à Marseille ou ailleurs.

Ariella MASBOUNGI

Nous n'avons pas beaucoup parlé du facteur image. Je ne sais pas si les campagnes de sensibilisation fonctionnent. Ce qui fonctionne très bien, c'est ce qui est à la mode. Tous les Américains connaissent le Vélib'. Les images des foules à vélo dans Paris ont fait énormément pour la réputation de Paris et de la France. Comment faire pour que la pratique du vélo soit à la mode ? Elle ne doit pas être imposée car cela ne marche jamais. Ce sont les bobos qui montrent la direction et mettent le vélo à la mode. Comment accélérer ce processus ?

De la salle

Je travaille à la sécurité routière. La mise en place de Vélib' a eu un énorme effet de levier sur la politique de déplacement à Paris. Il faut continuer de l'accompagner par des petites mesures très simples comme la mise en place de crochets pour vélos autour de chaque îlot. De la sorte, ceux qui le souhaitent pourront continuer à garder leurs vélos personnels. Nous avons également besoin de stations de réparation.

L'inter-modalité est un autre sujet important qui n'a été que très peu abordé. Je rêve de pouvoir venir à La Défense depuis le centre de Paris.

Enfin, une étude a été réalisée sur sept cas d'aménagements - voie de bus, piste cyclable, aménagement de tramway, etc. - en France. Il en est ressorti que la sécurité routière avait assez peu été prise en compte dans ces aménagements. Il faut réfléchir à la manière d'intégrer plus en amont ces préoccupations de sécurité routière dans les futurs aménagements. Il existe une méthode d'évaluation prête à l'emploi.

De la salle

Beaucoup de gens pensent que le redémarrage de la pratique du vélo à Paris est dû à Vélib'. Or Vélib' n'a qu'une part mineure dans cette reprise, qui a en fait commencé avec les grèves de décembre 1995, puis avec le lancement de la politique de pistes cyclables en janvier 1996. La pratique du vélo à Paris avait déjà pratiquement doublé à la veille de l'inauguration de Vélib', qui a simplement donné un coup de pouce. Vélib' représente aujourd'hui 30 % du trafic cyclable à Paris, avec des effets positifs comme négatifs. Ainsi, Vélib' a pour partie cannibalisé la relance du vélo à Paris. Le chiffre d'affaires des principaux vendeurs de cycles a parfois diminué de 30 à 40 %.

La relance de la pratique du vélo n'est pas liée aux VLS. Le facteur principal de la pratique du vélo est le calme dans la ville. A Paris, la politique d'axes civilisés et de zones 30 a au moins autant contribué à la relance de la pratique que Vélib'.

Ariella MASBOUNGI

La pratique du vélo dépend d'une politique urbaine globale. L'exemple de Lund l'a bien démontré. S'il a beaucoup été question du Vélib', c'est en raison de son remarquable effet image. Nous ne lui attribuons pas pour autant tous les bénéfices de la reprise du vélo.

Hubert PEIGNE

Vélib' est arrivé à un moment où la ville de Paris s'interrogeait sur la suite à donner à sa politique. Il s'agissait donc d'une nouvelle étape. Cela montre bien que nous ne pouvons pas arrêter de prendre des mesures nouvelles, sinon c'est la régression assurée. Les faits le prouvent. Il n'existe pratiquement plus de discontinuité entre les systèmes de vélos en libre-service et les systèmes classiques de location. A Strasbourg, Vél'hop est un peu particulier. Ce n'est pas un *one way* et le tarif est différent. Chaque ville s'adapte à son histoire, à ses services et à ses opérateurs. La ville d'Orléans a été la première à mettre en place un système de vélos en libre-service qui ne s'appuie pas sur la publicité. Il existe probablement une dizaine de systèmes différents. D'ici deux ou trois ans, nous devons faire autre chose.

S'agissant de la mode, il me semble possible de montrer que le monde du vélo produit une innovation aujourd'hui foisonnante. L'usage du vélo et les images qui lui sont associées se sont multipliés de manière toujours ludique, positive et amusante.

Un salon du vélo est organisé tous les deux ans à Paris. En 2009, en pleine période de crise, les professionnels du cycle étaient présents pour la première fois sans ceux des deux-roues motorisés. La part du vélo prend de plus en plus d'importance, et l'inventivité est extraordinaire. Il se crée beaucoup de choses en Autriche, en Suède, au Japon ou ailleurs. Il suffit de voir la très grande variété des vélos-cargos au Danemark. Le vélo répond à une attente qui est de plus en plus ludique. A Copenhague, les gens font du vélo parce que — répondent-ils aux enquêtes — il s'agit d'un outil sûr, pas cher, rapide et commode.

Alfred PETER

Le vélo est entouré d'une très grande créativité, exactement avec les mêmes critères que les voitures.

De la salle

Je suis animateur de transport en milieu péri-urbain. Le réseau de pistes cyclables s'est fortement développé sur l'île de Ré. Est-il possible de développer les moyens d'être moins dépendants de la voiture en milieu péri-urbain ?

Hubert PEIGNE

Nous ne parlons quasiment que de cela. Il faut rendre les gens moins dépendants, mais sans rien imposer. Le fait que le vélo ait été intégré à l'appel à projet transports collectifs vise typiquement à favoriser l'inter-modalité. Aux Pays-Bas, en Allemagne ou dans les pays scandinaves, l'alliance entre les trains régionaux et le vélo fonctionne bien (15 à 40% des voyageurs viennent en vélo à la gare où ils le parquent), de même qu'à Strasbourg (10% et plus). Dans les trains régionaux français, il n'y a le plus souvent qu'1 à 2 % d'utilisateurs de vélos. Ce taux augmente dans les régions qui font des efforts dans l'équipement des gares en places de stationnement. Il faut favoriser l'usage du vélo dans le péri-urbain.

Annika ANNERBY JANSSON

Vous parliez de mettre le vélo à la mode. Au Danemark, le prince héritier et sa femme vont chercher leurs enfants à l'école maternelle en vélo. En Suède, certains ministres se déplacent à vélo dans Stockholm.

De la salle

Je suis responsable de la division vélo de la ville de Paris. Nous devons faire face à un conservatisme forcené des architectes des bâtiments de France.

Le code de la route a apporté des améliorations dans la circulation des vélos en ville. Toutefois, la communication sur ces avancées est insuffisante. Il faut lutter contre l'image du cycliste qui brûle les feux et prend les sens interdits. Nous devons faire œuvre de pédagogie pour expliquer que le vélo n'est pas dangereux, ce que nous entendons encore trop souvent en réunion publique.

Ariella MASBOUNGI

Je propose maintenant à chacun de nos intervenants de conclure. J'ai retenu que vous étiez tous très positifs, même s'il reste beaucoup à faire auprès des acteurs de la ville. Quels sont les messages que vous souhaitez faire passer afin que nous puissions franchir une nouvelle étape ?

Annika ANNERBY JANSSON

Vous êtes les bienvenus à Lund pour voir de quelle manière nous travaillons.

Alfred PETER

Les cénacles vélos sont souvent des cénacles militants. Pourtant, il est impossible de faire passer une belle idée en obligeant les gens. Aujourd'hui, nous avons insisté sur le plaisir urbain, la qualité de l'aménagement. Le vélo crée parfois des frictions avec les piétons, mais au-delà, il crée le plaisir d'être ensemble. Les petits signes que s'adressent les cyclistes sont quand même plus agréables que les bras d'honneur que s'adressent les automobilistes. C'est ce que j'ai envie de retenir de cette réunion à laquelle j'ai eu plaisir à assister. Encore une fois, arrêtons de faire des règlements !

Hubert PEIGNE

Je souhaite exprimer une attente et une demande. Les professionnels de l'aménagement de l'espace et des voiries ont beaucoup à apporter — à condition d'évoluer — pour le service de nos concitoyens. A Utrecht, aux Pays-Bas, l'extension urbaine de Houten, 50 000 habitants, a été construite autour de deux gares, une gare existante et une gare nouvellement créée. La desserte automobile y est parfaitement assurée, et pourtant cette ville n'est pas envahie car tout y est accessible — à tous : jeunes, vieux, Personnes à Mobilité Réduite — à pied, à vélo, en bus. Personne n'a ressenti le besoin de créer des parkings-relais pour voitures près des gares. En Allemagne également, il y a beaucoup moins de parkings-relais pour voitures le long des gares que chez nous.

Dans les agglomérations allemandes, l'écart de pratique cycliste entre le centre-ville et la périphérie est beaucoup plus faible qu'en France, où nous constatons bien souvent une forte chute entre le centre et la périphérie. L'aménagement urbain y est pour quelque chose. Au final, ce sont les gens qui choisissent leur mode de déplacement.

En Allemagne, il existe un institut d'urbanisme, le DIFU, constitué par un regroupement de villes, qui promeuvent activement les mobilités autres qu'automobiles auprès des professionnels de l'architecture, de l'urbanisme, du paysage.. Nous devons inventer quelque chose nous aussi. J'aimerais donc que nous réfléchissions à formuler des propositions qui pourraient trouver des échos auprès de collectivités, de l'Etat ou d'ailleurs. L'Etat dispose de quelques outils avec les

établissements publics d'aménagement. J'aimerais qu'il leur fasse faire des choses intelligentes, très utiles et qui ne coûtent pas cher.

Christian LEYRIT

Je voudrais remercier très chaleureusement tous les intervenants pour leurs exposés absolument passionnants. Je n'ai pas été déçu par l'intérêt de ce thème, que j'avais sans doute sous-estimé. D'ailleurs, je remarque que l'assistance, nombreuse, est restée jusqu'au bout.

En écoutant les échanges, deux idées me sont venues. D'abord, le CGEDD s'engage à réaliser une étude de la réglementation française et à la comparer à celle de nos voisins européens, de manière à réduire les contraintes et à développer la place du vélo. Nous nous engageons également à promouvoir un grand projet extrêmement ambitieux de desserte de La Défense à vélo. Pour cela, nous pourrions réaliser une grande enquête auprès de la population du quartier. Je vous donne rendez-vous dans un an pour faire un bilan de ces deux projets.

Encore une fois, merci à toutes et à tous.

[Document rédigé par la société Ubiquis – Tél. 01.44.14.15.16 – http://www.ubiquis.fr](http://www.ubiquis.fr)
[– infofrance@ubiquis.com](mailto:infofrance@ubiquis.com)