

Rencontre du Club des Villes et Territoires Cyclables – 2 avril 2009

A vélo : Santé et sécurité !

Madame Annick LEPETIT,

*Adjointe au Maire de Paris en charge des déplacements,
des transports et de l'espace public*

Bonjour à tous, je vous souhaite bien évidemment, à tous ceux qui sont là ce matin, la bienvenue à l'Hôtel de ville. Je remercie chaleureusement Jean Marie Darmian, Maire de Créon, Conseiller Générale de Gironde et actuel Président du Club des villes et territoires cyclables. Je le félicite pour ce nouveau mandat à la tête du Club.



Paris a une grande responsabilité et je souhaite qu'elle demeure un exemple en matière de vélo et plus largement de la promotion des circulations douces. C'est la raison pour laquelle je souhaite poursuivre la tradition des séances et des journées de travail et d'accueillir les rencontres annuelles du Club, ici, à l'Hôtel de ville.

Je profite donc de cette occasion, pour vous dire quelques mots sur l'action que nous conduisons à Paris pour développer davantage l'usage du vélo. Il s'agit d'un développement récent, si on regarde l'histoire de Paris, et qui concerne plus particulièrement ces dernières années, (plus de 94% de cyclistes en plus entre 2001 et 2007), durant lesquelles la mise en service de Vélib', à partir de juillet 2007 a joué un rôle majeur en faveur du développement du vélo. Il reste encore, c'est évident, plein de projets à réaliser car dans la circulation générale à Paris le trafic dit « vélo » ne représente que 2 à 3% du trafic général, ce qui montre le chemin que nous avons encore à parcourir.

Nous avons demandé récemment à l'APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme) de mettre à jour le schéma directeur vélo de Paris avec comme objectifs principaux le diagnostic et l'évaluation du réseau cyclable existant, la poursuite des aménagements cyclable et le développement des services aux cyclistes. Nous allons également créer 1000 nouvelles places de stationnement vélo pour faire face aux besoins très importants dans ce domaine. Un travail a déjà été engagé en ce sens mais il faut davantage le développer. Il faut bien sûr améliorer la signalétique, le maillage des pistes cyclables à Paris - chose souvent compliqué car il y a beaucoup de places à traverser, beaucoup de carrefours beaucoup de portes aussi. Là encore je m'appuierais sur le Vélib', puisque son extension, hors des frontières administratives parisiennes, va nous permettre de mieux travailler les traversées des portes de Paris.

En ce qui concerne développement d'actions de communication et de prévention, puisque que c'est un de vos thèmes aujourd'hui, nous allons profiter de la prochaine fête du vélo pour faire des démonstrations de prévention. Nous avons commencé l'année dernière, je pense en particulier à l'angle mort des poids lourds. Nous allons également développer des partenariats pour partager les expériences, promouvoir la pratique du vélo, partenariat dont le Club bien évidemment fait partie.

Le choix du thème de cette rencontre « à vélo, santé et sécurité » est tout à fait d'actualité, même s'il est toujours délicat d'aborder ces questions. Je le ressens plus particulièrement à Paris car il y a

une médiatisation forte dès lors qu'il y a un accident grave voire mortel d'un cycliste, et particulièrement lorsqu'il s'agit d'un Vélib'. Mais si ces accidents existent, ce n'est pas à cause de la marque du vélo, mais bien souvent parce qu'il y a de plus en plus de vélos dans la circulation. Il y a également des habitudes qui ont été prises à Paris, je pense notamment à la vitesse encore trop élevée des automobilistes et des deux roues à moteur, mais aussi des camions qui ont pourtant quelque fois des problèmes d'orientation dans Paris.

La sécurité des cyclistes, en particulier en milieu urbain, est une question primordiale et j'imagine bien sûr, au-delà de Paris. C'est une question qui doit mobiliser tous les acteurs concernés, les collectivités, mais aussi l'Etat, le milieu associatif qui l'est déjà et les organismes de transport.

A Paris, le volet sécurité des cyclistes se traduit par un certain nombre d'actions. Nous avons lancé une campagne de sensibilisation aux dangers de l'angle mort. Pourquoi ? Parce qu'il constitue, d'après les statistiques et les chiffres que nous avons, certainement l'un des dangers le plus fort pour les cyclistes et notamment pour les accidents extrêmement graves et les accidents mortels depuis 2004. Les chiffres parlent d'eux-mêmes, sur 18 cyclistes tués, 12 l'ont été dans un accident impliquant un camion, un poids lourd, un véhicule de gros gabarit et parmi ces douze, 11 seraient dus, (nous n'avons pas encore le résultat de toutes les enquêtes) au problème de l'angle mort.

Nous recensons également, en partenariat avec la préfecture de police, les sites les plus accidentogènes à Paris. Nous avons identifiés à peu près 120 carrefours. Nous travaillons donc petit à petit à réduire au maximum ces risques.

Il existe des cours de conduite à vélo en ville proposés par plusieurs associations qui accueillent notamment des personnes qui avant de se lancer dans la circulation préfèrent une remise en selle avec des professionnels qui les guident.

Des campagnes de communication destinées à l'ensemble des usagers de l'espace public dans le but de promouvoir le partage de cet espace ont été réalisées. Cet été, lorsqu'il y a eu quelques accidents tragiques de cyclistes, nous avons eu droit à une campagne de communication assez forte de la part des médias, dont certains estimaient finalement que les cyclistes étaient dangereux. Hors, je pense qu'il faut que nous insistions, de façon pédagogique, sur le partage de l'espace public où les cyclistes sont encore très minoritaires. La cohabitation avec les deux roues à moteur, les automobilistes et quelque fois avec les bus, ne se passe pas toujours bien, et c'est souvent les plus fragiles, cyclistes mais aussi piétons, qui sont en première ligne.

Le décret du 31 juillet 2008 nous donne enfin les moyens, du moins de façon réglementaire, d'aller plus loin dans le partage de l'espace public urbain et de mieux adapter la réglementation aux usages urbains d'aujourd'hui. Nous allons donc généraliser progressivement les doubles sens cyclables dans les zones 30. Nous avons 67 zones 30 à Paris et nous allons commencer par expérimenter certaines de ces zones puisque elles sont dans des contextes urbains extrêmement variés. Nous allons, par exemple, démarrer cette expérience de double sens cyclables, à la demande des élus locaux, dans le quartier de la butte Montmartre qui a un relief particulier mais qui est une zone 30.

Je pense que c'est en faisant évoluer les mentalités et les comportements que petit à petit le vélo prendra une place entière dans les déplacements des citadins et qu'il cessera d'être stigmatisé comme un moyen de transport encore dangereux et à risques. Je note aussi des évolutions au niveau

des mentalités puisque les discussions que nous pouvons avoir avec la préfecture de police montrent qu'aujourd'hui cette Institution qui a le pouvoir de mettre des amendes aux contrevenants a commencé à le faire à partir de 2005 - 2006 non pas parce que l'indiscipline est de plus en plus forte, mais par ce que l'augmentation du nombre de cyclistes démontre que le vélo n'est plus considéré uniquement comme un loisir mais comme un mode de déplacement quotidien. C'est une nouveauté importante, car en dépit de certaines polémiques qu'il y a eu dans le passé sur les pistes cyclables dans les couloirs bus en site propre, désormais, aucun maire ne refuse de faire des pistes cyclables dans son arrondissement. Cette évolution montre que finalement en quelques années, le vélo a pris sa place dans l'esprit des élus.

L'étude AirParif est intéressante parce qu'elle démontre d'après la qualité de l'air respiré par les cyclistes à Paris la très grande utilité des aménagements cyclables et particulièrement les pistes cyclables qui éloignent les cyclistes de la circulation automobile. D'une part elle montre que plus les cyclistes s'éloignent de la circulation générale, plus l'exposition à la pollution est réduite. Cela montre une fois de plus l'intérêt de poursuivre de façon forte la réalisation d'aménagements cyclables. D'autre part parce qu'ils sécurisent les cyclistes, même si j'entends de nouveaux débats posant la question suivante : Est ce que les cyclistes ne devraient pas, à l'instar de pays d'Europe du nord, pouvoir circuler dans la circulation générale ? Ainsi ce serait plutôt aux automobilistes, aux deux roues à moteur et bien évidemment aux camions d'être beaucoup plus vigilants vis-à-vis des cyclistes. Ou bien, est ce qu'au contraire, parce que se pose la question de la santé, qui est l'autre thème de cette journée de travail, ne faut-il pas plutôt protéger les cyclistes et les éloigner le plus possible de la circulation générale ? C'est un débat qui reste ouvert mais qui montre tout de même que ces aménagements préservent à la fois la sécurité et aussi la santé des cyclistes.

Je pense donc que nous sommes bien là au cœur des sujets sur lesquels le Club a choisi de débattre aujourd'hui. Je vous souhaite une excellente journée, riche en débats j'en suis certaine, et bien évidemment je suis encore une fois très heureuse que vous puissiez passer la journée ici et de vous accueillir à nouveau à l'Hôtel de ville.

Merci.