



## **Rencontre du Club des villes et territoires cyclables**

**Hôtel de Ville de Paris, 17 septembre 2014**

**« Mobilités actives : la boîte à outils et la vision »**

### **Discours inaugural par Christophe Najdovski Adjoint à la maire de Paris, chargé des Déplacements, des Transports et de l'Espace public**

---

Je suis ravi de vous accueillir si nombreux aujourd'hui pour travailler ensemble sur un des axes majeurs de développement de nos politiques de déplacements en ville.

Cette rencontre nationale annuelle se déroule aujourd'hui dans un temps particulièrement stratégique pour nous, correspondant au 6 premiers mois de la nouvelle mandature municipale, une période clé durant laquelle se joue la majorité de nos engagements de campagne. Nos discussions doivent donc permettre d'envoyer un signal fort face aux frilosités institutionnelles et parfois politiques.

De même, l'accueil par la France à Nantes de l'événement international Velo-city en juin 2015 sera l'occasion de renforcer la présence du vélo dans les politiques publiques.

C'est par cette affirmation forte que le vélo est un outil potentiel majeur d'une politique de développement des villes et territoires durables que Frédéric Héran débute son propos dans un très bon livre dont je vous recommande la lecture ***Le retour de la bicyclette***, Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050.

*« Aux Pays-Bas, au Danemark et dans une moindre mesure en Allemagne ou en Suisse, le vélo est utilisé au quotidien. Des hordes de cyclistes se bousculent par tous les temps sur les pistes cyclables et des milliers de bicyclettes s'amoncellent près des gares centrales ou autour des lieux les plus fréquentés. Dans d'autres pays comme la France, le Royaume-Uni ou l'Espagne, le vélo utilitaire a quasiment disparu du paysage urbain relégué au rang de mode de déplacement confidentiel et désuet. Certes depuis quelques années, des vélos en libre-service lui redonnent un peu d'attrait et les vélos à assistance électrique connaissent un certain succès. Mais ce phénomène s'observe surtout dans le centre des grandes villes. Comment expliquer de tels écarts de pratique ? Est-ce simplement une question culturelle, comme beaucoup l'affirment ? Ou doit-on y voir les péripéties d'une histoire contrastée de la bicyclette dans ces différents pays ? Et quel rôle jouent les politiques de déplacements des États et des villes dans cette affaire ? Ces questions se compliquent quand on découvre la disparité des situations dans un même pays. En France, pour se limiter à cet exemple, les cyclistes ne sont relativement nombreux qu'à Strasbourg et La Rochelle. Ils le sont deux fois moins à Bordeaux, Rennes et Grenoble et, dans bien des villes, ils restent fort rares. Des écarts manifestes existent aussi entre le centre et la périphérie, d'une part et entre les grandes villes et les villes moyennes, d'autre part. Peut-on alors conclure à un « retour du vélo comme mode de déplacement » et ce retour peut-il être durable et s'étendre ? Quelle que soit l'opinion qu'on peut porter sur les cyclistes, ce retour – s'il se confirme – serait une bonne nouvelle. En raison de son faible coût, tant*

*pour les individus que pour la collectivité, de ses impacts quasiment nuls sur l'environnement et de son bilan très positif en matière de santé publique, le vélo, utilisé massivement comme mode de déplacement à part entière, représente une contribution potentielle majeure au développement de villes durables »*

A Paris nous avons fait notre l'objectif de la Charte Vélo-City, adoptée en 2009 par plusieurs autres villes en France, d'atteindre 15% de part modale dédiée au vélo d'ici 2020.

Nous connaissons bien les freins à la pratique du vélo : la circulation, le sentiment d'insécurité, le manque d'aménagement notamment en matière de stationnement sécurisé.

A Paris, notre plan vélo pour 2014-2020 identifie des leviers d'action pour développer un usage massif et partagé par toutes et tous ! Ainsi, notre principale philosophie générale est de faire de Paris une ville apaisée. Ensuite il s'agira d'optimiser des aménagements cyclables plus confortables en termes de sécurité et de continuité, de faciliter les trajets avec les doubles sens cyclables, et les cédez-le-passage cycliste au feu, d'implanter de grands parkings sécurisés aux abords des gares, et des box sécurisés sur la voie publique et enfin de développer le vélo en libre-service vers la métropole et à destination des enfants avec le Ptit Vélib déjà en service depuis cet été.

Voilà quelques premières pistes d'une politique cyclable à Paris pour la nouvelle mandature. Gageons donc que nos échanges d'aujourd'hui nous permettront de tracer ensemble les pistes d'une écomobilité dont les mobilités actives, la marche et le vélo seront les piliers centraux.

Je voudrais terminer sur une note littéraire et citer le très bon livre de Véronique Michaud, secrétaire générale du Club des villes et territoires cyclables, **À vélo, vite !** « *Dans une société en crise, le retour du vélo n'est pas un épiphénomène urbain, mais un mouvement de fond. C'est aussi un symptôme et un symbole. Le symbole d'une mutation de mobilité et de loisirs, et le symbole de notre aptitude à accueillir ces changements* ».

Bons échanges et bonne journée.