

LE VÉLO 2030

SÉMINAIRE DE PROSPECTIVE
ET DE CONCEPTION INNOVANTE



CLUB DES **villes**
& **territoires**
cyclables

Le Club des villes et territoires cyclables a lancé en juin 2011 un séminaire de prospective sur le vélo à horizon 2030. Il s'agit de renouveler les perspectives des collectivités locales en matière de mobilité active individuelle et d'identifier des leviers sur les politiques publiques nationales. Il s'agit aussi de définir de nouveaux axes de travail pour le réseau d'acteurs qu'il représente : les collectivités locales adhérentes – plus de 1 100 aujourd'hui de tous niveaux de compétences (villes, intercommunalités, départements et régions), et les partenaires qu'il fédère déjà et souhaite associer plus nombreux à l'avenir : associations d'usagers, associations familiales et de consommateurs, partenaires sociaux, opérateurs de mobilités, commerçants et autres acteurs économiques... et bien entendu Pouvoirs publics.

Les résultats de ces travaux sont présentés lors de son Congrès national du 5 au 7 octobre 2011 à Dijon, pendant la plénière du jeudi 6 matin.

L'enjeu du vélo à l'horizon 2030

L'enjeu du vélo peut être ainsi formulé :

“ Le vélo doit consolider son essor actuel pour devenir, au cœur des nouvelles mobilités durables, un des principaux services répondant à l'évolution des territoires et des modes de vie. L'enjeu est donc social, économique et environnemental ”.

On peut dresser le constat qu'au regard des évolutions actuelles, le vélo est en passe de devenir un des principaux services répondant à l'évolution des territoires et des modes de vie. Mais la marge de progrès est encore très importante.

Le vélo est sorti de sa marginalité, mais il reste encore beaucoup de chemin à parcourir. Parce que des obstacles demeurent et freinent le report modal de la voiture solo vers le vélo et le déploiement de l'intermodalité vélo+transports publics. Parce que la superposition des niveaux de compétences, le jeu des acteurs et le poids des lobbys compliquent la gouvernance de la mobilité dans notre pays.

Force est aussi de constater que l'opinion publique est en avance sur celle des décideurs qui sous-estiment l'acceptabilité des solutions alternatives à la voiture, et sur les politiques publiques qui ne soutiennent pas encore un changement profond des comportements de mobilité. Pourtant, comme le souligne Jean-Pierre Orfeuill, le contexte est favorable : l'avènement des technologies de l'information et de la communication

(TIC) a créé un imaginaire favorable aux modes de transport individuel. Le succès Vélo'v (2005 à Lyon) et Vélib (2007 Paris) s'inscrit dans ce mouvement. Et la recherche du sensible et de la qualité dans nos espaces urbains donne l'avantage aux modes que sont le vélo et la marche.

Mode encore dominant, la voiture accuse cependant un fort effet de lassitude. Elle devient source d'angoisse (inquiétude sur le prix, sur le changement climatique). En outre, comme beaucoup d'experts l'ont souligné ces dernières années, on est en train de migrer de la notion de transports vers celle de mobilité. L'individu est ainsi amené à jouer un rôle de plus en plus actif.

La notion d'efficacité des transports est à son tour chahutée. Il y a vingt ans, on la définissait en termes techniques. Aujourd'hui, il faut ajouter silencieux, propres, pas encombrants, et pas nécessairement très rapides. Et comme le souligne Jean-Pierre Orfeuill, « pas très rapide est dorénavant plutôt un avantage qu'un inconvénient ! »

« Avoir raison » ne suffit pas ! et le vélo ne « gagnera pas tout seul »...

Partant de ces éléments de constats, une double conviction a servi d'aiguillon à la réflexion dans le cadre de ce séminaire : d'une part qu'« avoir raison » ne suffit pas ! et que, d'autre part, le vélo ne « gagnera pas tout seul »...

« Avoir raison ne suffit pas ! » :

Savoir qu'« il n'existe aucun médicament actuellement qui offre autant de promesses pour le maintien de la santé qu'un programme d'exercice physique à vie ! » (Journal of the American medical association) et démontrer qu'un euro investi dans des infrastructures favorables aux modes actifs (marche et vélo) rapporterait entre 30 et 150 euros toutes les années suivantes (pour ne citer que ces deux atouts) ne suffit pas à déclencher des politiques publiques volontaristes en faveur du développement des modes actifs.

Autre exemple : l'enjeu des déplacements en périphérie des villes est majeur. Même si c'est davantage en RER qu'en voiture individuelle qu'on va de la banlieue à Paris, les déplacements en périphérie augmentent notamment pour les trajets domicile-travail, et sont effectués en voiture. Paris ne représente en effet qu'un tiers des emplois d'Ile-de-France. Conclusion : le futur réseau de transports collectifs du Grand Paris ne sera donc pas à lui seul l'alternative à la voiture solo ! Pourtant on parle à ce jour surtout de modes lourds et de grands 8...

Une donnée commune à ces constats est toutefois de nature à montrer que ce statut quo est destiné à évoluer : les limites financières des Pouvoirs publics et notamment celles des budgets des collectivités locales (et des autorités organisatrices de transports, lesquelles déboursent déjà quelque 14 milliards d'euros par an pour le seul fonctionnement

des systèmes existants, montant qui ne cesse d'augmenter depuis 20 ans). Fait plus récent, les collectivités, réduction de la marge de manœuvre financière oblige, ne masquent plus cette situation à leurs administrés, ne leur promettant plus des transports collectifs pour desservir « plus tard » les espaces de faible densité où ceux-ci vivent déjà... De même l'Etat, déficit de la sécurité sociale oblige, intègre aux grands plans nationaux de santé publique des volets solides de lutte contre la sédentarité et ses effets délétères. Et donc de promotion de la marche et du vélo pour les trajets utilitaires.

« Le vélo ne gagnera pas tout seul » :

Une conviction a été renforcée au fil des deux séquences de travail : en matière de mobilité durable, aux côtés des transport public dans les villes denses (villes centres), tout particulièrement à destination des territoires périurbains et ruraux, il n'y a pas une mais des solutions croisées. Elles nécessitent la mise en synergie de toutes les offres et systèmes : marche, vélo, petits véhicules urbains connectés, téléservices, nouveau partage de la voiture, nouveaux partages de l'espace public, transport à la demande... , comme l'a démontré Olivier Paul-Dubois-Taine.

Le vélo doit déployer pleinement son potentiel de solutions dans ces offres croisées car il est, pour Jean-Pierre Orfeuill, un des « véhicules à forte urbanité »¹ les plus efficaces et les plus économes.

1 Les VFU, véhicules à forte urbanité, de Jean-Pierre Orfeuill sont « petits, pas bruyants, pas polluants, sûrs et sobres ». Dans cette gamme, on aura certainement des « hybrides de 2 roues et de voiture » mais dès à présent, le vélo et le Vélo à Assistance Electrique (VAE) répondent à la définition

Deux problématiques « phare »

Au fil des interventions d'experts et des travaux de conception, deux problématiques « phare » se sont dégagées :

- **la place du vélo dans l'espace de nouvelles mobilités**, notamment dans les territoires à faible densité où le développement des transports collectifs restera limité,
- **les opportunités et les jeux d'acteurs**

susceptibles de « porter » ces nouvelles mobilités, et bien évidemment, en filigrane de ces deux questionnements, une interrogation constante sur les conditions d'acceptabilité et d'appropriation des expériences qui pourraient être développées.

Le Congrès national à Dijon est une première étape à la fois de restitution et de confrontation des pistes du séminaire auprès du réseau des adhérents et partenaires, une présentation des principaux enseignements et des pistes de projets et d'actions qui seront développées ultérieurement.

Deux axes de travail à privilégier

Pour la poursuite de la démarche « Vélo 2030 », deux axes de travail sont désormais privilégiés.

Quel avenir pour le vélo dans le périurbain ?

Le périurbain dans son acception la plus large, autrement dit la définition par défaut de Marc Weil : « là où on ne peut circuler en transport collectif et à pied », caractéristique de nombreux territoires dans notre pays. Contexte qui constitue un enjeu majeur du développement du vélo et de son déploiement dans un écosystème durable de vie locale et de mobilité.

Le système « tout voiture individuelle », de même que le « tout transport public », conduit à des impasses environnementales et économiques ! Les territoires de faible densité sont des territoires extrêmement fragiles car incapables de faire face à un choc pétrolier majeur (4 euros le litre d'essence par exemple). **Le Club des villes et territoires cyclables souhaite donc poursuivre la réflexion sur la contribution du vélo pour la prévention de ces risques et la mise en œuvre de nouveaux services de mobilité dans le périurbain.**

L'entrée par la santé renouvelle aussi puissamment le regard sur ces territoires et les solutions de mobilité et les remèdes à leur enclavement. Plus qu'ailleurs, le vélo constitue - seul ou combiné aux transports publics - une solution équitable et efficace de mobilité et un

outil au service de la lutte contre la sédentarité, comme l'a rappelé Jean-Luc Saladin.

Quelle gouvernance et quels nouveaux jeux d'acteurs ?

Pour faire émerger plus fréquemment et partout - et plus rapidement ! - des solutions croisées de mobilité, de nouveaux acteurs et surtout des synergies d'acteurs.

Et comment mobiliser l'intelligence collective ? Le vélo, mode individuel, peut être le support de projets collectifs dotés d'une forte urbanité, même dans des territoires non denses et ruraux ! Une politique vélo peut être le socle d'un projet citoyen qui intègre d'autres dimensions que le déplacement et l'accès de tous à la mobilité. C'est la dimension d'incubateur de services et de dynamique de projets locaux de l'écosystème vélo que le Club des villes et territoires cyclables souhaite également approfondir dans les semaines et mois à venir. Un scénario d'incubateur des nouveaux services à la mobilité et à la citoyenneté.

La « suite » du séminaire

La suite du séminaire s'écrit donc dès Dijon, avec les participants et les intervenants du 19^{ème} Congrès des villes et territoires cyclables. Leurs propositions seront collectées dans la foulée de la plénière du jeudi 6 octobre matin, dans le cadre de modules d'échanges express, organisés dans l'exposition, sur quelques thèmes.

Un espace ouvert sur le site du Club www.villes-cyclables.org permettra de prolonger et enrichir l'échange.

Un appel à projets axé sur la valeur d'un écosystème vélo

Le Club des villes et territoires cyclables soumettra aussi au Délégué interministériel pour le développement de l'usage du vélo, « Monsieur Vélo national », dans le cadre de la démarche en cours d'élaboration d'un Plan national vélo, l'idée d'un appel à projets non pas fondé sur les outils traditionnels d'une politique vélo, mais sur des projets de territoire qui fédèrent de multiples acteurs et mettent en évidence la valeur d'un écosystème vélo.

La création d'une base d'exploration des usages du vélo

Le Club est convaincu que la promotion du vélo, depuis bientôt 7 ans, a beaucoup été assurée (outre les réalisations facilitant l'usage bien entendu) par le succès des systèmes innovants de vélos en libre-service, partout où ils ont été mis en œuvre et même ailleurs, provoquant un changement profond de la représentation et une incitation forte à « essayer le vélo ». Il y a aujourd'hui une attente forte, que des messages institutionnels sur les bénéfices directs et associés du vélo ne viendront pas satisfaire, qui se situe toujours dans l'interface entre image et usage, attitude et comportement, bonne opinion et passage à l'acte. Ces attentes et besoins ne sont pas véritablement pris en charge par

les acteurs de l'essor du vélo aujourd'hui : collectivités, associations, constructeurs de vélos, opérateurs de mobilité, fabricants de mobilier urbain... - car chacun dans son domaine de compétences ne détient qu'une typologie de ces attentes et non une vue générale. Le Club des villes et territoires cyclables, en association avec certains de ses adhérents et notamment la Ville de Paris, et en lien avec son Observatoire des mobilités actives, s'engage donc dans la mise en œuvre d'une base d'exploration des usages du vélo et de la valeur associée. A terme, cette base d'exploration pourrait être consultée par tous ceux qui veulent confronter une solution, avant d'expérimenter.

Il s'agit d'explorer de nouveaux possibles grâce au vélo, tant dans la dimension

individuelle d'un usager du vélo ou qui combine le vélo et d'autres solutions de mobilité, que dans la capacité, grâce à l'outil, de remonter en générique et de permettre à des groupes d'usagers ou des typologies de cyclistes potentiels, de se reconnaître et de déclencher les transferts modaux de la voiture solo vers le vélo.

Cette idée est lancée à Dijon et le dispositif sera testé par un recueil de témoignages pendant le Congrès auprès des congressistes, organisateurs et de tous les participants qui le souhaitent... pour s'enrichir dans les prochains mois.

Cette banque de profils d'usagers sera, bien entendu, partageable.

Véronique Michaud – 23/09/2011

Séminaire « Vélo 2030 » Rappel de la méthode

Ce « séminaire de prospective et de conception innovante » est la première étape d'une démarche qui a une double vocation. Tout d'abord, un caractère de prospective « exploratoire » dont le but est d'enrichir et de renouveler nos représentations du vélo dans le système de mobilité et de son écosystème et d'élargir les horizons de pertinence de notre action. Il s'inscrit aussi dans une logique de prospective « pro – active » dont le but est de proposer des évolutions, de mobiliser des acteurs, d'accompagner des projets, de favoriser la conception et l'émergence de nouveaux services (voire, de façon induite, de nouveaux produits).

Le séminaire a consisté en deux temps d'un travail conceptuel dont le premier a été largement consacré au partage des connaissances et le second à des travaux en ateliers sur des problématiques sélectionnées à l'issue de la première étape. Il a réuni un groupe « socle » d'une quinzaine de personnes – élus administrateurs du Club, directeurs de services déplacements et/ou voirie et permanents de l'association – et des experts et praticiens, pendant les deux sessions. Il a été co-conçu par le Secrétariat général du Club des villes et territoires cyclables et deux experts : Frédéric Touvard et Marc-André Eggimann, ingénieurs, consultants en innovation, qui en ont assuré également l'animation.

EXPERTS – INTERVENANTS

- **François Brégnac**, directeur adjoint de l'Agence d'urbanisme de Lyon
- **Dominique Christian**, philosophe, Communauté d'innovation de Renault
- **Marie Coirié**, designer
- **Eric Comparat**, vice-président de l'UNAF/Union nationale des associations familiales
- **François Fatoux**, responsable de la Vélo-école de Montreuil
- **Selma Fortin**, doctorante
- **Julien Lefait**, designer
- **Bruno Monjaret**, directeur de MTI Conseil
- **Jean-Pierre Orfeuill**, professeur à Paris XII, président de la Chaire universitaire de l'Institut pour la Ville en mouvement
- **Olivier Paul-Dubois-Taine**, ingénieur général CGDD, président du groupe d'études sur les nouvelles mobilités du Centre d'analyses stratégiques

PARTICIPANTS

Club des villes et territoires cyclables

- **Jean-Marie Darmian** Président du Club des villes et territoires cyclables, maire de Créon, Premier vice-président du Conseil général de Gironde
- **Catherine Hervieu**, vice-présidente du Grand Dijon, membre du Bureau
- **Alain Jund**, adjoint au Maire de Strasbourg chargé de l'urbanisme, vice-président du Club
- **Sabine Martin**, conseillère de la Communauté de commune Terrasses Vallée de l'Aveyron, membre du Bureau
- **Patrice Pattée**, adjoint au Maire de Sceaux, administrateur
- **Jean-Luc Saladin**, conseiller municipal du Havre, médecin, membre du Bureau
- **Véronique Michaud**, secrétaire générale
- **Diane Bouchenot**, chargée d'études
- **Alexandre Laignel**, chargé d'études

PARTENAIRES

- **Yves Bertin**, secrétaire générale de la FUB / Fédération française des associations d'usagers du vélo
- **Louis-René Chabannes**, diplômé de l'Essec 2011
- **Catherine Frustié**, responsable du service gestion des usages de déplacements du Grand Toulouse
- **Jean-Michel Herry**, directeur général des services techniques de Lorient
- **Didier Huré**, délégué général du CNPC/Conseil national des professions du cycle
- **Geneviève Laferrère**, présidente de la FUB
- **Claude Lisbonis**, agence Claude Lisbonis communication, CLC
- **Hubert Peigné**, CGDD, coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo



33, rue du Faubourg-Montmartre 75009 Paris
T +33 (0)1 56 03 92 14 · F +33 (0)1 56 03 92 16
info@villes-cyclables.org · www.villes-cyclables.org