



17^{ème} congrès du Club des villes cyclables

Discours de Denis Baupin

Vendredi 19 octobre 2007

**Monsieur le vice-président du Grand Lyon,
Messieurs les élus et collaborateurs de Lyon et du Grand Lyon,
Monsieur le Coordonnateur interministériel,
Mesdames, Messieurs les élus,
Mesdames, Messieurs les représentants des associations
Mesdames, Messieurs les entrepreneurs et professionnels du vélo
Mesdames, Messieurs.**

Voici que se termine ce 17^{ème} congrès, dernier grand rendez-vous des acteurs des politiques cyclables du mandat municipal, dernier rassemblement avant les élections municipales du printemps 2008.

Ce congrès n'a cependant pas été un moment de commémoration. Car il y a aujourd'hui une dynamique autour du vélo qui nous incite à aller d'abord de l'avant.

Les débats et les échanges de notre manifestation ont montré combien la nécessité d'imaginer des solutions innovantes pour nos villes se faisait aujourd'hui ressentir, combien le développement du vélo était porteur d'aspirations nouvelles.

Je voudrais remercier en votre nom l'équipe locale de la Ville de Lyon, autour de notre ami Gilles Vesco, qui en a été la cheville ouvrière.

Je voudrais remercier les associations cyclistes lyonnaises qui ont organisé la balade d'hier soir et qui nous ont fait le plaisir de remettre aujourd'hui les trophées des prix du Challenge inter-entreprises « Allons au travail à vélo ».

Je voudrais remercier les exposants, dont la qualité des stands contribue chaque année, alternativement à Paris sur l'espace modes doux du Salon européen de la mobilité et en région comme aujourd'hui à Lyon, à offrir une vitrine de produits et services performants et prometteurs.

Ces mots de clôture ne seront donc pas commémoratifs mais en cette fin de mandat, il est intéressant de mesurer le chemin parcouru ces six dernières années et l'action de notre réseau.

D'abord le nombre d'adhérents qui reste un bon indicateur de la progression de la prise en compte du vélo et de l'engagement des politiques locales : le Club créé en 1989 par 10 villes pionnières rassemblait 450 villes en 2001, au début de cette

mandature. Il compte aujourd'hui 950 communes. Soit donc plus qu'un doublement pendant les 6 années du mandat municipal qui se termine.

Ensuite un élargissement que nous appelions de nos vœux lors de la désignation d'un nouveau conseil d'administration en 2004, à mi parcours du mandat municipal. Pari en passe d'être gagné : Une seconde région – Rhône-Alpes - a rejoint notre réseau en 2006, aux côtés de la Région d'Ile-de-France adhérente depuis 1998. Et les échanges que nous avons avec quelques régions nous laissent penser que la participation de la collectivité régionale ira croissante dans les travaux et les actions du Club dans les prochains mois. Le rôle de la Région est en effet déterminant pour la réalisation du schéma national des véloroutes et voies vertes, avec la mise en œuvre progressive des schémas régionaux, et pour le développement de l'intermodalité vélo et transports régionaux.

La transversalité de l'action de la collectivité régionale peut jouer un rôle majeur dans l'accélération des réalisations en faveur du vélo, mode de déplacement, comme du vélo loisir et du vélo touristique. Les régions accompagnent également les agglomérations dans leurs réalisations en faveur du vélo par des cofinancements qui permettent la concrétisation de nombreux projets de territoire.

La Région constitue donc un territoire particulièrement pertinent d'expansion des politiques cyclables.

Elargissement du Club aussi avec l'adhésion de nouvelles intercommunalités. Il s'agit d'un signe très encourageant : le vélo est pris en compte à l'échelle des territoires d'agglomération. Il n'est pas l'apanage des centre-ville. En effet, à n'en pas douter, le prochain mandat municipal devra relever le défi du vélo en banlieue et de l'articulation réussie avec les transports collectifs. Il s'agit d'une obligation au regard de la nécessité d'apporter aux territoires de périphérie des villes un meilleur niveau de service en matière de mobilité alternative à la voiture. Pour cela, les transports collectifs de banlieue à banlieue sont une priorité absolue. Mais ils n'y parviendront pas seuls tant la dispersion des hommes et des activités sur ces territoires est une condition défavorable à la performance des services de transport « classiques ».

Le vélo a donc une carte à jouer. Il est un maillon indispensable, le chaînon manquant d'une chaîne de déplacement contrainte par l'étalement urbain. Il n'attend qu'à être mobilisé dans de nouveaux services à la mobilité. Et les résultats de la première phase de l'étude sur le vélo en banlieue dense qui ont été présentés pendant ce congrès sont à cet égard très encourageants puisqu'ils montrent que les populations concernées ont toutes une opinion du vélo très positive !

Traduction de cette volonté d'élargissement, le nouveau nom de notre réseau d'acteurs : ce matin en Assemblée générale, nous avons décidé de devenir le « Club des villes et territoires cyclables ».

Ce changement de nom, nous l'avons voulu, nous l'avons préparé. Il traduit une volonté politique, celle d'inscrire la ville, et sa politique cyclable, dans son territoire. Il traduit la volonté du Club d'être toujours en mouvement, pour continuer d'être moteur pour les politiques cyclables.

Le Club a également engagé une démarche partenariale très active de 2001 à aujourd'hui qui s'est traduite par

- des prises de position publiques régulières avec la FUBicy sur des problématiques majeures comme la sécurité : par exemple en avril 2006 sur la réalité de la sécurité du vélo, contre les idées reçues et le véritable enjeu de modération de la vitesse automobile en ville et de mise en œuvre d'un code de la rue. Ou d'autres plus récentes sur lesquelles je reviendrai dans un instant.
- le développement du marquage des vélos pour lutter contre le vol avec la FUBicy qui a mis en place et développe un système national de marquage, le « bicycode ». Après un lancement national avec une conférence de presse des présidents du Club et de la FUBicy en juin 2004, nous avons encouragé les villes à développer le marquage. Vous avez été nombreux à réaliser des opérations à l'occasion d'événements, dans les établissements scolaires, dans les vélostations. Le relais des collectivités est en effet indispensable au succès et à l'impact du marquage.
- toujours avec la FUBicy, l'organisation de la collecte des informations dans le cadre d'une grande enquête nationale sur les politiques cyclables urbaines dont les résultats seront disponibles en début d'année 2008.
- la création d'un label « villes vélotouristiques » en partenariat avec la Fédération française de cyclotourisme (FFCT) visant à encourager les villes cyclables à développer des actions et services en direction des touristes et visiteurs occasionnels, lancé le 1^{er} décembre 2006 à Créon en Gironde.
- avec l'Association des départements cyclables, la promotion des véloroutes et voies au sein du collectif qui nous rassemble.
- la collaboration avec le Gart a permis de porter des propositions communes sur le chèque transport, sur l'intermodalité vélo et transport public avec une nouvelle enquête auprès de nos adhérents respectifs en fin d'année 2006 permettant de vérifier une évolution positive depuis l'enquête précédente datant de 2001.
- un partenariat avec Epode, « ensemble luttons contre l'obésité des enfants », réseau national de villes et d'acteurs de la santé lancé en juin 2006 à l'occasion de la Fête du vélo, afin de favoriser les actions des collectivités en faveur du vélo, de nature à contribuer efficacement à la lutte contre la sédentarité et son corollaire de pathologie, notamment dans le cadre de l'écomobilité scolaire.
- un partenariat actif avec le Coliac, Comité de liaison pour l'accessibilité dans le cadre bâti et les transports, dans le cadre de la démarche code de la rue, favorisant un échange de savoir-faire et un retour d'expérience sur les actions de partage de l'espace public.

- un partenariat avec le GIE Objectif transport réunissant le Gart et l'UTP dans le cadre de l'organisation du Salon européen de la mobilité tous les 2 ans au sein duquel le Club gère directement l'espace « modes doux ». En juin 2006, l'espace modes doux rassemblait une vingtaine d'exposants, entreprises, associations, prestataires de services... Porte de Versailles pendant 4 jours.
- enfin, un travail collaboratif au sein du Comité de promotion du vélo qui rassemble tous les acteurs du vélo en France, et qui peut être fier de son influence en 2003-2004 qui a abouti à une mission parlementaire sur le développement du vélo et en 2006 à la nomination d'un « Monsieur vélo » national. Le comité est aussi l'organisateur de la Fête du vélo chaque année ainsi que des trophées du vélo et du prix du vélo de ville de l'année.

Le mandat municipal qui se termine est et restera probablement dans l'histoire du vélo urbain comme le moment d'une bascule déterminante. Le passage d'un statut de mode marginal et souvent perçu comme frondeur à une véritable légitimité. Une légitimité qui conjugue la rationalité et le plaisir. Car le vélo en gagnant une reconnaissance de mode de déplacement à part entière demeure encore un peu à part des autres modes par son caractère individuel et l'expérience polysensorielle qu'offre sa pratique, même utilitaire.

Je dois vous l'avouer, le mot « polysensoriel » n'est pas de moi. D'habitude j'exprime ça en d'autres termes moins savants en disant que le vélo est le mode de déplacement urbain par excellence, qui permet de sentir la ville, de la vivre, bien mieux que chacun dans sa bulle ou dans son sous-sol.

Ce mot « polysensoriel » conceptualise bien cette idée. Et c'est tout le talent de notre secrétaire générale, Véronique Michaud, de l'avoir ainsi résumé. Et je veux saisir ici l'occasion de lui rendre hommage. Dussé-je l'obliger à en rabattre sur sa modestie, je voudrais dire, ce que vous savez d'ailleurs tous, à quel point la réussite du Club tient à son énergie, à son dévouement, à sa capacité à faire des miracles avec peu de moyens et à son talent pour sentir les évolutions, les thématiques, les initiatives nouvelles pour faire progresser le vélo.

Le vélo en libre service a très largement contribué à ce changement de représentation et à cette légitimation.

Plus qu'un vélo en libre-service, les Vélo'v, Vélib, Vélocités... sont de véritables service à la mobilité, faciles, économiques, accessibles, appropriables, utiles. Nous le disions dès le succès de Vélo'v à Lyon il y a un peu plus de deux ans : il s'agit d'une démarche très innovante qui consiste à proposer une offre vélo et à laisser les usagers inventer la ville qui va avec... A combiner astucieusement les modes de déplacements dans un cocktail transport original pour reprendre la formule que nos amis de Québec ont préféré au vilain mot d'intermodalité.

Les principaux acteurs – les usagers – démontrent qu'ils ne sont pas programmés à vie pour la voiture. Ils peuvent essayer et adopter des solutions innovantes de mobilité, pour peu qu'on les leur propose.

Et plus fort encore, ils affirment avec l'appropriation massive et immédiate de ces vélos en libre service leur attachement à la ville, territoire familier et cadre de vie de 80% des Français !

Les vélos partagés ont fait sauter beaucoup de freins psychologiques et permis d'adresser un signal fort en direction des citadins en disant « voici ces vélos disponibles, modernes et beaux. Et ils ne sont pas dangereux puisque nous vous les proposons partout dans la ville ». Message reçu par des millions de Français... et attente impatiente de beaucoup d'autres.

Le vélo est peut-être même en train de détrôner le cyclomoteur à Lyon, préventivement en quelque sorte puisque la ville ne connaît pas encore d'essor du deux-roues motorisés. En détrônant scooter avant même qu'il n'arrive sur le podium. Phénomène que les spécialistes de la sécurité routière seraient bien avisés d'étudier et d'encourager. Rappelons que l'immatriculation des deux-roues motorisés a connu une hausse de 17% entre 2005 et 2006 ! L'accidentologie urbaine ne peut qu'être gagnante à un transfert vers le vélo, bien plus efficace que des campagnes ciblées ou destinées à dresser les usagers de la rue les uns contre les autres.

Le vélo n'est pas devenu un phénomène de mode. Il fait bouger les lignes. Il fait même bouger la mode comme nous l'avons vu hier avec les travaux de stylistes qui s'intéressent aujourd'hui aux cyclistes urbains.

Depuis 2001, nous avons toujours eu à cœur, au Club, de montrer que tout était en place : une opinion favorable au développement du vélo, des contradictions entre un espace viaire en quantité limitée et une mobilité croissante, la nécessité d'offrir des solutions efficaces et durables et de sortir du tout automobile... Bref une association d'atouts et de contraintes fortes. En quelque sorte une invitation à faire bouger nos référentiels et à innover.

L'atout du vélo, ainsi que nous l'avons redit pendant ces années, c'est qu'il croise toutes les tendances de la société contemporaine, individuation et construction de soi, respect de l'environnement, santé et bien-être...

Avec le prix du vélo dans la publicité en 2003, le challenge inter-écoles de l'ECV avec des étudiants en communication visuelle en 2005 et cette année nos échanges avec des professionnels du stylisme et de la mode, nous avons acquis la conviction qu'il faut additionner les atouts objectifs du vélo et le capital de sympathie qui lui est associé, le rationnel et le symbolique, le fonctionnel et l'hédonisme.

Malheureusement, de toute évidence, le vieux monde résiste. Et en l'absence d'un pilotage politique national, les archaïsmes et les idées fausses ont encore de beaux jours devant eux. Et ce sont les vieux réflexes de l'administration qui tiennent lieu de politique, se chargeant de doucher les enthousiasmes, voire d'essayer de briser les dynamiques locales.

Un feu rouge a été allumé malheureusement à Paris qui freine le vélo dans toutes les villes de France ! Les services de l'Etat ont choisi de donner un mauvais signal en privilégiant la répression à la prévention et à l'information. En laissant supposer qu'en chaque cycliste sommeille un délinquant multirécidiviste, champion de

l'infraction suicidaire au code de la route. En affirmant comme le secrétaire d'Etat aux transports, Dominique Bussereau, pendant la récente Semaine de la mobilité, que tout se vaut : le camion qui grille un stop vaut le cycliste qui ne met pas pied à terre au feu. Au mépris des statistiques, pourtant produites par ses services, le Gouvernement choisit d'afficher la fermeté et de niveler les usages et les usagers en maximisant et amalgamant les risques envers autrui !

Combien de fois ai-je entendu dans la bouche de ces cyclophobes « les cyclistes font n'importe quoi » !

C'est vrai. Mettez-vous un instant à leur place. Je sais, c'est dur, mais juste un instant ! Pour eux, « les cyclistes font n'importe quoi », c'est un pléonasme : monter sur un vélo, c'est déjà faire n'importe quoi !

Parce que tous ces élus, fonctionnaires zélés, préfets, ministres qui veulent verbaliser à tour de bras les cyclistes, s'ils étaient montés sur un vélo en ville, ne serait-ce qu'une fois, ils comprendraient que, loin de faire n'importe quoi, la très grande majorité des cyclistes adoptent les comportements les plus pragmatiques, les plus rationnels, qui leur permettent de se déplacer facilement et en sécurité dans la jungle automobile.

Ne nous laissons pas impressionner par les résistances du vieux monde. Dans toute mutation, aussi profonde que celle que vivent nos villes, il y a les anciens, gardiens du dogme, et les modernes. Revendiquons d'être les modernes !

Malgré tout, des signes encourageants sont intervenus en 2006. Nous nous félicitons de la nomination en avril 2006 d'Hubert Peigné, qui nous fait l'honneur de sa présence pendant ce 17^{ème} congrès, comme coordonnateur interministériel. Le ministre des Transports d'alors, Dominique Perben, donnait un signe fort et encourageant que l'Etat envisageait d'accompagner enfin les efforts des collectivités locales et ne serait pas absent de la dynamique vélo désormais à l'œuvre dans notre pays.

Pour autant, notre pays ne dispose toujours pas d'un véritable Plan vélo, plan que demandait Brigitte Le Brethon dans son rapport remis au Premier ministre en mars 2004. Pourtant, cher Hubert Peigné, nous savons tous les efforts que vous mobilisez pour inviter le Gouvernement à prendre part à ce mouvement en faveur du vélo. A non seulement accompagner les efforts des collectivités territoriales mais à adresser un signal fort, notamment par une politique nationale de promotion dont nous savons que vous en défendez le principe et la nécessité depuis longtemps.

J'ai envie de dire : qu'attend le Gouvernement pour voler au secours du succès ? Qu'est-ce qui retient nos ministres d'engager une vraie politique vélo quand on constate partout l'adhésion de la population aux nouveaux services vélo ?

La démarche et le courage d'un Al Gore salués par un prix Nobel de la paix seront-ils de nature à encourager nos dirigeants à davantage d'ambition et d'audace dans leur politique environnementale ?

Il est permis d'en douter au regard de l'absence du vélo y compris dans le Grenelle de l'environnement.

C'est pourquoi, dans le cadre de la Semaine européenne de la mobilité du 16 au 22 septembre 2007, le Club et la FUBicy ont rappelé à l'attention du Gouvernement que le vélo, mode de transport propre et économe qui séduit un très grand nombre de citoyens est un des outils les plus efficaces du développement durable.

Convaincus que 10% des déplacements urbains à vélo en 2012, c'est possible, nous avons demandé à l'Etat de s'engager aux côtés des collectivités territoriales et d'inscrire le vélo dans les travaux du Grenelle de l'environnement.

Et nous avons avancé 7 mesures prioritaires pour faire du vélo l'outil du développement durable des territoires :

➤ l'adoption d'un "Code de la rue"

Démarche initiée en avril 2006, elle doit aboutir au plus tard mi 2008. Il s'agit d'adapter la réglementation aux usages et usagers multiples de la rue et de prioriser la sécurité des plus vulnérables. La généralisation des double-sens cyclables est une des mesures qui favorisera la sécurité et l'efficacité du déplacement à vélo.

Nous avons adopté ce matin en Assemblée générale une motion demandant au Gouvernement de mettre en œuvre cette généralisation sans délai, dans un premier temps dans les zones 30 et les rues à 30 km/h.

➤ l'intégration du vélo dans le "chèque transport"

Le « chèque-transport » doit être un chèque tous transports. Le vélo doit être encouragé comme alternative à la voiture en solo, utilisé seul ou combiné aux transports collectifs, pour les déplacements domicile-travail.

- une TVA écologique (5,5%) dans le cadre de la logique bonus / malus carbone pour l'achat d'un vélo (voire pour les accessoires vélo)
- l'affectation de 10% du budget des routes et autoroutes pour l'aménagement d'itinéraires vélo (réduction des coupures urbaines dans le périurbain, réalisation de pistes cyclables et voies vertes...)
- la mise en œuvre d'un plan ambitieux de développement du stationnement vélo dans l'habitat collectif existant (garages vélos, box, stationnements sur voirie, etc.), dans les équipements publics et dans les gares
- le déploiement du marquage des vélos à l'échelle du territoire pour lutter contre le vol
- une campagne de communication annuelle sur le thème "le vélo quotidien, c'est bon pour la santé"

Nos propositions n'ont trouvé d'écho que dans les médias et l'absence de Dominique Bussereau pourtant annoncé à ce congrès témoigne de l'embarras gouvernemental à formuler des réponses. Y compris dans le cadre de l'élaboration d'un Code de la rue dont la démarche a été initiée en France à l'occasion du congrès 2005 du Club à Lille et qui a fédéré tous les usagers de la rue dans des réunions de travail depuis un peu plus d'un an.

Nous ne nions pas la complexité des défis majeurs de notre société mais nous devons refuser les réponses univoques et la seule injonction au respect de la réglementation actuelle.

Les collectivités en général, et 950 villes et territoires réunis au sein du Club des villes cyclables en particulier, ont appris à ne pas attendre de l'Etat qu'il indique la voie des futurs souhaitables et des changements nécessaires : changement de comportements de mobilité, changement de représentation des modes de déplacements, etc. Ni qu'il accompagne ces évolutions demandées à chacun, à la collectivité comme à l'individu.

Nous avançons et continuerons d'avancer. Mais cette schizophrénie ne pourra durer éternellement.

Tous les récents succès de nouveaux services, parfois même inattendus, sont révélateurs à la fois du potentiel du vélo et d'une société qui rêve impatientement de changement.

Cependant, un contexte « porteur », des atouts objectifs, des enjeux environnementaux ne suffisent pas. Il faut agir aussi sur tous les fronts des nuisances et des injustices que produit ce modèle du tout automobile dans lequel nous vivons encore.

Les cercles vertueux ne naissent pas de la vertu mais du conflit.

C'est tout l'intérêt et l'originalité de la démarche code de la rue que de prendre la complexité des mobilités comme une chance pour la fluidité urbaine, car elle va contraindre à trouver des solutions pour mieux faire cohabiter et articuler les différents modes. Sans doute, comme le souligne Bruno Marzloff, est-elle aussi une chance pour de nouvelles civilités.

Signe très encourageant, il y a un véritable mouvement en faveur des zones 30. Je crois que ce mandat municipal marquera l'histoire de la mixité et du partage de l'espace public. J'ai envie d'ajouter « enfin » puisque la zone 30 est dans la boîte à outils des aménagements et figure au code de la route depuis 1990 !

Des villes optent même pour la généralisation des zones 30, s'appuyant là encore sur un mouvement d'adhésion important de l'opinion. Lyon avec la zone 30 de la Presqu'île, mais je pense aussi à Lorient, Rennes, Chambéry qui mettent en œuvre des politiques d'aménagement et de reconquête de l'espace public courageuses et associent à la démarche les habitants, premiers concernés. Ces habitants qui expriment des attentes de plus en plus précises sur les choix de réaménagement parce qu'ils savent qu'ils conditionneront toute la qualité de vie des quartiers.

Mais on n'évitera pas un vrai débat sur l'attitude et le positionnement respectifs des piétons et des cyclistes dans la circulation générale. Comme Serge Morin l'a très bien montré dans les films qu'il a réalisés et qu'il nous a projetés pendant ce congrès, si on veut vraiment faire « une voirie pour tous » du nom du rapport du Conseil national des transports dirigé par Hubert Peigné en 2005, il faut des

réponses en terme d'intégration des piétons et des cyclistes dans l'aménagement. Rien à voir avec le tout répressif au prétexte du « respect » d'un code de la route mal nommé.

Il faut penser la rue comme un écosystème qui intègre les comportements et qui remet la voiture à sa place, en position modeste. Mais pour cela, au lieu d'injonctions spectaculaires, il faut apprendre à connaître le comportement des différents usagers. Faire un peu d'éthologie ne ferait pas de mal à beaucoup de services centraux.

Je suis convaincu qu'il faut inscrire résolument notre action, notre combat dans la défense d'un « vivre ensemble » qui est le grand et beau défi de ce XXI^e siècle. Combat qui n'est pas gagné d'avance si on le considère à sa juste dimension.

Le Club, depuis 18 ans, joue un rôle d'agitateur d'idées qui ne lui a pas mal réussi et dont on peut penser qu'il a impulsé quelques dynamiques positives, favorables non seulement aux cyclistes mais à l'ensemble des usagers fragiles de la rue.

Donnons-nous les moyens pour qu'il joue encore ce rôle dans les années à venir, renforcé par les résultats concrets, incontestables, des politiques locales que nous mettons en œuvre. En choisissant de mettre toujours et encore l'homme au centre de la vision et de la démarche, dans la conception des espaces et des services, dans la mixité qui prend plus que jamais tout son sens et toute son importance.

Dans quelques mois auront lieu les élections municipales. Il s'agit évidemment pour nous, élus locaux, d'une échéance majeure. Sans doute jamais autant qu'aujourd'hui, les questions que nous portons de réaménagement des villes en des villes que je qualifierais de plus « urbaines », n'auront été autant au cœur des débats. Ce sont des questions profondément politiques, au sens noble de ce mot. Il est de notre responsabilité, à nous élus, quelles que soient nos couleurs politiques, d'en faire un enjeu crucial du débat qui s'engage.

Fort de cette conviction, nous pourrons non seulement présenter fièrement le bilan de nos actions, au terme de ce mandat municipal, mais surtout donner l'impulsion nécessaire pour continuer de faire de nos villes des villes cyclables dans une démarche ambitieuse et surtout généreuse.