



Rencontre du Club des villes et territoires cyclables

Hôtel de Ville de Paris, 31 mars 2015

« *Le vélo sans couture* »

**Discours d'ouverture par Pierre Serne
Président du Club des villes et territoires cyclables
Vice-président du Conseil régional d'Île-de-France**

J'ai le plaisir d'introduire notre Rencontre nationale 2015 à Paris et de vous remercier pour votre présence nombreuse, cette année encore.

C'est en effet un rendez-vous important de notre réseau, de ses membres mais aussi de nos partenaires qu'il s'agisse des pouvoirs publics, des associations, des acteurs économiques de la filière ainsi que des chercheurs.

Nous avons la grande chance de vous accueillir, tous les ans, dans des conditions exceptionnelles grâce à la Ville de Paris, et notamment à notre collègue Christophe Najdovski, Maire-adjoint et membre du Conseil d'administration du Club. En votre nom, je tiens à le remercier vivement ainsi que ses équipes !

Nous avons choisi de mettre au cœur de cette Rencontre la question des continuités et de son pendant négatif, les coupures.

En effet, les qualités intrinsèques du mode vélo sont vite anéanties dès lors qu'on lui impose de longs détours inutiles et des obstacles de tous ordres, de la barrière physique à l'absence de service comme le parking du vélo qui annule l'interface pourtant si pertinente du stationnement en gare pour assurer la combinaison vélo-train.

Sachant qu'on allait beaucoup parler de coupures, nous avons choisi de mettre le « sans couture » dans le titre de cette journée car il illustre bien la notion de continuité non seulement spatiale, physique mais aussi servicielle. Les anglophones utilisent fréquemment le mot *seamless* dans le domaine de transports pour désigner ces continuités nécessaires, d'un mode à l'autre et de la ville au transport. La couture la plus invisible et surtout la plus indolore possible est un objectif essentiel dans la mise en œuvre d'un système multimodal.

Si la couture est ineffaçable, on peut aussi choisir de la transformer en une étape utile : je pense aux services qu'on peut agréger à du stationnement vélo situé dans un pôle d'échange ou à de la location vélo comme l'information, le guidage,

l'entretien du vélo... La couture est alors perceptible mais elle devient un hub à la charnière entre des réseaux de transport ou des territoires.

La SNCF qui parle régulièrement de voyage « porte-à-porte » est dans cette démarche qui remet le voyageur, la personne mobile, au centre de la réflexion et de la conception des services. L'opérateur de transports devient un ensemblier car il ne peut à lui-seul assurer toutes les transitions d'un mode à l'autre, ni tous les rabattements et parcours terminaux. C'est aussi avec d'autres acteurs qu'il offrira des espaces de correspondances et d'attente de qualité : on pense bien entendu aux commerces mais les services sont eux-aussi très précieux dans ces espaces (administrations, postes, laboratoires d'analyses médicales...).

Autrement dit, le vélo s'intègre dans une chaîne de déplacements de porte-à-porte qu'il soit utilisé seul ou combiné à d'autres modes de transport et il est donc essentiel de considérer les transitions.

Les transitions et les boucles de déplacements ! Nous aurons ce matin une présentation très intéressante sur les boucles complexes qui font le quotidien de nos mobilités et qui font, bien souvent, que les usagers écartent la solution vélo comme inadaptée.

Au Club, nous ne nous intéressons pas qu'au vélo. Depuis sa création, nous étudions la marche, et plus généralement les mobilités actives qui font depuis un an l'objet d'un Plan national à l'élaboration duquel nous avons beaucoup participé. Il est évident que le mode de déplacement premier, socle des mobilités, est la marche. Même en rabattement vers son vélo, même si celui-ci est garé au plus près du domicile, du lieu de travail ou du train. Le mode le plus « embarquable » est le mode piéton. Je propose que nous gardions cette question à l'esprit aujourd'hui même s'il sera largement question de vélo, surtout ce matin. Le marcheur peut être tout à la fois cycliste, voyageur des transports collectifs, autosoliste, passager en covoiturage... Il redevient piéton entre toutes ces séquences. Qu'il soit valide ou souffre de handicaps. A l'évidence, la chaîne de déplacements est très différente selon qu'on la considère du point de vue de l'opérateur – qui n'en gère parfois qu'un très petit bout – et du point de vue de l'utilisateur universel qu'est le marcheur !

Résorber les coupures, réduire les obstacles en nombre et en difficulté, redonner de la continuité et de la fluidité, voilà qui est encore à l'agenda de nombreuses collectivités, portant bien engagées dans des politiques en faveur du vélo et de la marche ainsi que des transports publics. Pourquoi ? Parce qu'il s'agit de la partie la plus compliquée qui reste à jouer dans bien des territoires. Et souvent la plus coûteuse. A l'heure où les collectivités locales traversent une crise financière sans précédent en raison du retrait des dotations d'Etat et de la crise conjoncturelle, le traitement de ces coupures est complexe. C'est un peu comme si on avait fait le plus facile et qu'il restait désormais le plus délicat et cher au moment où les caisses sont vides.

Je suis certain que cette journée va nous offrir des perspectives non seulement nouvelles mais encourageantes pour trouver des solutions à ces questions et booster efficacement des réseaux et des pratiques cyclables qui ne demandent qu'à se déployer.

Il faudra sans doute changer l'échelle des projets et réorienter des investissements. De l'imagination et de l'audace. Mais l'intérêt de bien des solutions est pluriel et non dédié seulement au vélo. Quand on recouvre par exemple une voie ferrée, même sur un tronçon restreint, on recrée de l'espace public avec des jardins, des bancs, des haltes pour visiteurs et riverains, et on offre aussi une liaison confortable aux piétons et cyclistes.

Autre exemple gagnant-gagnant : dans le cadre du partenariat entre VNF et la Région Ile-de-France conclu en juin 2014, nous avons prévu que les barrages et écluses, vécus jusqu'à présent comme des coupures, soient ouverts aux piétons et cyclistes.

Il faut que les modes actifs profitent pleinement de leurs bénéfices : rapidité, souplesse, accessibilité... Et pour cela que 1/ les acteurs aient à l'esprit ces bénéfices pour l'individu et la collectivité et cessent de considérer vélo et marche comme de seuls loisirs et 2/ n'hésitent pas à pénaliser la voiture solo en éloignant son stationnement, en récupérant les espaces qu'elle a annexés, et donc en rendant son usage moins fluide qu'il ne l'est encore presque partout.

Le sans couture s'obtiendra dans le vélo et les transports publics si on rétablit quelques ruptures dans le parcours de la voiture solo.

D'autres occasions se présenteront cette année pour prolonger ces réflexions et partager une vision commune du développement du vélo et des mobilités actives : je pense bien sûr à Velo-City à Nantes début juin où nous rencontrerons des acteurs du monde entier et des modes d'action très divers.

Je pense aussi au congrès Mondial à Bordeaux sur les systèmes et services de transport intelligent qui se tiendra début octobre. Le Club en partenariat avec ATEC-ITS organisera une table-ronde dans le cadre de la session francophone organisée par ATEC, sur l'innovation dans le vélo. Ce sera une étape importante de notre programme conduit en partenariat avec la FING et la Fabrique des mobilités de l'Ademe qui a démarré en début d'année, avec des « Déricamps » jusqu'à l'été – par exemple dans le cadre de l'événement organisé à Lyon dans quelques jours sur les objets connectés –. Nous aurons l'occasion de revenir en détail sur ce programme et sa démarche car nous voulons montrer combien l'innovation est bien présente dans le vélo, sous toutes ses formes, et combien elle est source de développement économique et d'emplois. Je rappelle qu'il s'agit d'emplois locaux non délocalisables... !

Le Club sera présent également aux Rencontres nationales du transport public à Lyon fin septembre. Et participera à la COP 21 aux côtés d'autres réseaux de collectivités et acteurs du développement durable dans le cadre du Club France

développement durable, au Bourget et à Paris au Grand Palais. Nous collaborons également avec les organisateurs du Tour Alternatiba comme relais auprès de nos adhérents.

Nous aurons aussi le plaisir de vous retrouver dans ce même auditorium le 16 septembre prochain au soir, pendant la Semaine européenne de la mobilité, puisque dans le cadre de notre partenariat avec Image de Ville, Christophe Najdovski nous fait en effet le plaisir d'accueillir la conférence de Thierry Paquot, philosophe et président d'Image de Ville, sur le vélo au cinéma qui sera précédée d'un film de montage et suivie d'un débat.

Nous reviendrons bien entendu sur tous ces événements avec plus d'informations pour vous y associer et pour vous y convier.

2015 que je souhaitais se positionner comme l'année du vélo lors de notre point presse de début d'année, le 28 janvier dernier, semble bien partie pour le devenir. Au Club, nous nous mobilisons pour qu'elle le soit et pour qu'elle marque une avancée du vélo dans tous les domaines : ses représentations individuelles et culturelles, sa place dans les mobilités, son rôle au service du développement durable et de la transition écologique, son impact positif sur la santé et l'économie...

Bonne Rencontre 2015, bons travaux !