

OUVERTURE 21<sup>è</sup> CONGRES  
Mardi 10 octobre 2017 – 12 h 00  
Allocution de Pierre SERNE, Président

Monsieur le Président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur,

Monsieur le Conseiller de la Métropole Aix-Marseille-Provence,

Mesdames, Messieurs les Maires et Présidents,

Mesdames, Messieurs les élu-e-s,

Mesdames, Messieurs les intervenants,

Mesdames, Messieurs les collaborateurs territoriaux

Mesdames, Messieurs les exposants,

Chers collègues

C'est avec beaucoup de plaisir que j'ouvre ce 21<sup>ème</sup> congrès du Club des villes et territoires cyclables à Aix-Marseille-Provence Métropole et en Région Provence Alpes Cote d'Azur, toutes deux adhérentes de notre association.

Nous revenons ainsi en Région Paca, après la 20<sup>e</sup> édition de notre congrès à Nice en 2013. En 2015, nous étions partenaires de Nantes Métropole pour l'accueil du congrès international Velo-city et avons mis le cap sur l'Ouest, terre de vélo !

Nos congrès sont, en effet, l'occasion de faire un tour de France des territoires cyclables et de valoriser de Lille à Marseille, de La Rochelle à Dijon, leur dynamisme et leur diversité ! Nous avons à cœur de faire entendre la voix des territoires et de l'ensemble des acteurs qui mettent en œuvre la transition écologique. Certes c'est notre tâche au quotidien, au Club des villes et territoires cyclables, mais les grands rendez-vous que sont les congrès demeurent des occasions privilégiées pour, tout à la fois, faire entendre, promouvoir, apprendre, comprendre et échanger.

Et pour interpeller aussi bien sûr, nous y reviendrons.

C'est enfin un grand plaisir de compter depuis juillet dernier la Métropole Aix-Marseille-Provence parmi les collectivités membres de notre réseau. C'est un beau symbole pour le développement du vélo dans notre pays ! La mise en œuvre d'un système vélo intégré à une politique de mobilité se conçoit à l'échelle du bassin de vie et s'articule avec l'échelle régionale. Jean-Pierre Serrus, son vice-président, souligne d'ailleurs bien dans notre magazine que la mobilité est la première raison d'être de la Métropole et sa première priorité. En accélérant le développement de l'usage du vélo avec 350 millions d'euros sur neuf ans dirigés prioritairement sur les accès aux pôles d'échange et aux cœurs de l'agglomération.

Changer d'échelle est une nécessité mais c'est aussi un défi tant les obstacles à la pratique du vélo sont encore nombreux dans les zones périurbaines où il représente pourtant une puissante solution pour améliorer la mobilité du quotidien et pour optimiser les offres de transports existantes.

**Tout un symbole également que la tenue de notre 21<sup>ème</sup> congrès national dans le cadre des Rencontres nationales du transport public !**

Et je tiens encore à remercier les Présidents du GIE Objectif transport public, du Gart et de l'UTP d'avoir permis le rapprochement de nos événements.

Partenaire dès 2004 du Salon européen de la mobilité à Paris les années paires, le Club des villes et territoires cyclables est heureux de rejoindre les Rencontres nationales du transport public en région cette année et de permettre ainsi à ses adhérents et partenaires de se réunir et d'échanger dans le cadre d'un rendez-vous majeur.

Tout un symbole car en rapprochant nos événements, nous, acteurs de la mobilité durable qui soulignons sans relâche les atouts de la complémentarité des modes alternatifs à la voiture solo et les bénéfices de leurs multiples combinaisons, nous passons en quelque sorte du dire au faire avec ces deux événements en un même lieu.

**Ce 21<sup>e</sup> congrès et les Rencontres nationales du transport public sont d'ores et déjà les temps forts de la concertation que le Gouvernement a lancée le 19 septembre avec les Assises de la mobilité qui vont durer trois mois. Au menu, rien de moins que la préparation d'une nouvelle loi d'orientation.**

C'est donc dans un contexte qui pourrait être enthousiasmant que s'ouvre notre congrès et nous savons que nos travaux, nos propositions – celles que nous avons déjà portées en cette année de rendez-vous électoraux et celles que nous allons écrire ensemble – pourraient trouver un écho unique avec la feuille de route gouvernementale.

Pourtant, cet alignement des planètes évidemment très favorable au vélo et à la mobilité active, bien ancrés dans la mobilité du quotidien, vient d'être quelque peu ébranlé. J'y reviendrai mais tout d'abord, je voudrais souligner combien, comme vous le savez, le vélo ou plus exactement le « système vélo » est un puissant levier au service de la transition vers une mobilité durable et équitable.

Ne boudons pas notre plaisir ! Et soyons fiers qu'enfin - et notre mobilisation, notre travail collectif n'y sont pas étrangers - le vélo et la mobilité active soient reconnus comme un gisement de solutions ! Le Gouvernement, en effet, a fléchi le vélo et le covoiturage comme des domaines d'action majeurs dès le lancement des Assises de la mobilité. Le 25 septembre, le plan d'investissement présenté par le Premier ministre confirmait cette orientation avec, dans le cadre des 5 milliards consacrés aux transports, l'initiative n°4 qui prévoit de « soutenir le développement de solutions de transports innovants et répondants aux besoins des territoires ». Et le soutien aux « collectivités territoriales qui s'engagent dans la mise en place des solutions de proximité, adaptées aux difficultés de transport dans leurs territoires ».

Les difficultés de transport ne manquent pas. Les collectivités qui s'attachent à les résoudre non plus. A n'en pas douter, la dotation que vient d'annoncer le Gouvernement pour améliorer les transports de proximité et développer les mobilités actives et l'équité territoriale sera sollicitée par nos territoires ! 500 millions d'euros sont en effet mobilisés sur la durée du quinquennat et financeront deux programmes prioritaires : le développement des plateformes de mobilité et les aménagements cyclables en agglomérations « avec une attention particulière aux installations permettant l'intermodalité (parkings à vélo dans les gares, pistes cyclables...) ».

500 millions est-ce assez ? Assurément non, notamment au regard des handicaps du périurbain où l'essor de la voiture s'est fait aux dépens du recours à tous les autres modes, en façonnant durablement la voirie ! Il faudra donc que ces crédits fléchent en priorité l'amélioration de points noirs, la résorption de coupures pour rétablir des itinéraires continus à vélo et à pied et comme le souligne le Plan d'investissement, l'intermodalité vélo et transports publics.

Mais c'est un bon début !

Et je voudrais souligner que cette avancée a été obtenue grâce à vous, grâce à nos actions collectives, à la mobilisation sans relâche de notre réseau depuis 2014 pour dire qu'un Plan d'action pour les mobilités actives, sans financement ni objectifs quantifiés, ne peut pas être une vraie stratégie pour le vélo et les mobilités actives.

L'accélération de la mise en œuvre de plateformes de mobilité – priorité n°2 – est aussi une bonne nouvelle pour le vélo. Ou plutôt, le vélo, excellent ingrédient des cocktails de mobilité, trouve dans ces solutions numériques l'amplification de services qu'il peut offrir.

Publiques et privées, collaboratives et individuelles, les solutions de mobilité qui combinent vélo et numérique se multiplient ! Notre actualité est d'ailleurs riche dans ce domaine avec l'arrivée en France d'offres de vélos en libre-service en *free-floating*. Cohabiteront-elles avec des offres plus classiques de VLS en station et de location longue durée ? La Métropole Lilloise le pense, d'autres villes s'interrogent et nous interrogent sur ces solutions et cette cohabitation. Paris a vu hier se déployer 500 vélos verts... C'est à coup sûr un nouveau champ d'observation, de réflexion et de partage d'expériences pour notre réseau déjà très impliqué dans les questions relatives à l'impact du numérique sur la mobilité. Nous poursuivrons donc notre participation aux travaux d'ATEC-ITS dans le cadre de la filière Mobilité 3.0., avec l'Agence française pour l'information multimodale et la billettique ainsi, bien sûr, qu'avec nos amis de la FING et de la Fabrique des mobilités que vous pouvez retrouver sur l'Espace mobilités actives pendant ces trois jours.

**Notre chance, en cette rentrée 2017, c'est aussi la priorité de l'amélioration de la mobilité du quotidien fixée par le Gouvernement !**

Je partage la conviction de notre ministre des Transports, Elisabeth Borne, qui soulignait, il y a quelques jours, que la préoccupation de la plupart de nos concitoyens quand ils se lèvent le matin, ce n'est pas d'aller à Paris.

Les questions qui se posent à un grand nombre de Français sont pratico-pratiques, leurs possibilités de choix parfois réduites et les arbitrages qu'ils rendent sont souvent contraints.

- Par exemple : Vais-je laisser la voiture pour un trajet vélo+train pour aller travailler ?

Il faut rappeler que lorsqu'on sait qu'on ne peut pas stationner un vélo à la gare, on n'opte pas pour le vélo. Axiome qui, soit dit en passant, s'applique aussi parfaitement à la voiture. À la différence que dans un cas, la dissuasion est souhaitée et dans l'autre elle est subie. Je vous laisse deviner laquelle est souhaitée...

- Comment faire si je ne peux pas stationner mon vélo au travail ou à l'université ?
- Je réside à 5 km de mon travail ou de la gare pour m'y rendre mais la route est rapide et dangereuse ?
- Je n'ose me lancer à vélo dans la circulation ?
- Et on pourrait multiplier les exemples qui montrent qu'en théorie les solutions existent, qu'elles sont robustes et devraient séduire nos concitoyens... et qu'en pratique il faut encore aménager et accompagner.

Pourtant, malgré ces obstacles encore nombreux, les conséquences le plus souvent d'une politique du tout auto et de l'étalement urbain au fil de l'eau, le vélo est en plein boom. C'est non seulement un constat encourageant mais la preuve que le Gouvernement fait un bon investissement en misant sur les mobilités actives et si tant est qu'il aille au bout de ces engagements.

Pour preuve en tout cas, l'enquête que nous venons de réaliser au Club des villes et territoires cyclables, auprès de nos adhérents qui se sont dotés de dispositif de comptage des cyclistes, préfigurant l'Index national des fréquentations vélo en agglomérations que nous allons mettre en place.

Le comptage des vélos, met en évidence qu'on a changé d'échelle dans un grand nombre de territoires. Les données de comptage corrigent l'observation simple : en effet, le vélo est moins visible dans les trafics et, surtout, dans les encombrements. Or il est parfois au coude à coude avec la voiture ! On observe ainsi à Lyon des écarts réduits entre voitures et vélos dont les voies de circulation respectives écoulent près de 2500 vélos par jour ouvré et moins de 1000 voitures de plus dans le même sens.

À Nantes, l'un des axes les plus fréquentés écoulait déjà plus d'un million de vélos en 2015 et enregistre une nette progression en 2016.

À nous collectivités, avec le concours de l'Etat et l'appui de tous les acteurs, associatifs et porteurs de projets, de mettre en œuvre les conditions d'une telle pratique massive partout, et spécialement dans le périurbain et les zones de faible densité.

**Il faut désormais compter avec le vélo ! La démonstration est faite. Mais est-elle vraiment partagée au plus haut niveau de l'Etat en ce démarrage des Assises de la mobilité ?**

**Rien n'est moins certain !**

En effet, l'horizon s'est soudain assombri le 27 septembre dernier, soit deux jours après la présentation du Plan d'investissement, suite à l'annonce du Ministre de l'action et des comptes publics à l'occasion de la présentation du projet de Loi de finances pour 2018.

La prime pour l'achat d'un vélo à assistance électrique, mise en place par décret en février dernier jusqu'au 1<sup>er</sup> février 2018, ne serait pas reconduite ! Sans autre argument que le constat de son succès – le Gouvernement annonçant 250 000 primes en 2017 – qui motiverait de l'arrêter d'urgence !

Quelle vision !

Une année suffirait donc pour encourager l'usage du vélo à assistance électrique qui, certes, bénéficie d'un bon accueil dans notre pays et connaît une progression de ses ventes significative ces dernières années. Mais qui, surtout, et toutes les études le démontrent, est un puissant outil de transfert modal de la voiture individuelle vers le vélo, pour les trajets domicile-travail et études notamment.

Mais à Bercy lit-on les études ? Manifestement pas toutes. Se documente-t-on avant de pousser une telle décision ? Encore moins !

Interrogés, nous aurions pu, par exemple, avancer une opération mathématique simple en montrant que la mesure nationale n'a pas entraîné le désengagement des collectivités, bien au contraire, certaines continuant de financer plus que les 200 euros de la prime d'Etat - soustrayant donc une partie des demandeurs au budget de l'Etat -, d'autres fléchissant d'autres achats de vélos, standard, vélocargos pour le transport de charges ou de personnes...

Consultés en amont de l'annonce et des déclarations du ministre, nous aurions transmis des éléments de l'excellente étude de l'Ademe sur les services vélos de 2016 - au pilotage de laquelle le Club est fier d'avoir participé - et montré l'impact de l'achat et de l'entretien des vélos à assistance électrique sur le territoire local et les effets désastreux des manœuvres de *stop and go* sur les points de vente et de réparation et donc les emplois qui vont avec... Nous aurions invité le ministre et ses collaborateurs à prendre connaissance de l'enquête d'évaluation en cours que le Cerema conduit auprès des bénéficiaires de la prime. Et mieux, à attendre les résultats définitifs et la fin de l'année d'exercice.

Concertés en amont, nous aurions souligné l'effet déplorable d'une telle annonce au démarrage des Assises de la mobilité, qui laisse supposer que les conclusions sont écrites avant le début de la concertation dont on peut dès lors s'interroger sur l'intérêt.

Consultés nous aurions rappelé que Bercy défait systématiquement toutes les démarches pour faire du vélo un outil de la mobilité durable et de la transition écologique. Parfois sans succès, heureusement ! Nous avons ainsi, avec les Parlementaires vélo, réussi à maintenir dans la Loi pour la transition énergétique l'exonération fiscale pour les entreprises qui mettent des flottes de vélos à la disposition de leurs salariés en 2015, alors que Bercy avait inscrit l'abrogation de cette disposition au lendemain de la promulgation de la Loi, dans le projet de Loi de finances pour 2016. Quel déni de démocratie remarquera-t-on au passage !

Sollicités, nous n'aurions pas manqué de demander pourquoi les autres modes aidés par l'Etat, voiture et 2RM, ne sont pas soumis à la même exigence vis-à-vis du rapport coût/bénéfice des bonus dont ils bénéficient !

Avec une prime pour l'achat d'une voiture électrique, on finance les primes de 30 vélos à assistance électrique. Mais c'est sur le maintien de l'aide à l'achat de ce dernier qu'il était manifestement urgent que le Gouvernement cogne. L'enjeu n'est donc manifestement pas les économies réalisées.

**Cette annonce est un contre-signal désastreux et nous sommes réunis à Marseille, avec le Gart qui a pris également position contre l'arrêt**

**incompréhensible et mal motivé de cette mesure de transition écologique, pour demander au Gouvernement de revenir sur sa décision.**

Le Président du Gart est d'ailleurs remonté au créneau devant la Ministre ce matin citant le Club et s'en montrant totalement solidaire. La Ministre a reconnu l'émotion suscitée par la suppression de la prime et a promis un nouveau dispositif pour 2018 tout en expliquant étrangement que la prime actuelle ne remplissait les objectifs du Gouvernement. Quels objectifs ? Mystère. Restons donc vigilants et mobilisés.

Une autre annonce est venue assombrir l'horizon : celle de la baisse drastique des moyens du Cerema qui voit ses crédits amputés de 5 millions d'euros en 2018 , réduction budgétaire qui sera certainement reconduite dans les 5 années suivantes et qui perd 105 postes l'an prochain et chaque année suivante pendant peut-être cinq ans.

Notre collègue Gaël Perdriau, maire de Saint-Etienne, vient de démissionner de la présidence du Cerema pour protester contre ces décisions et en déclarant ne pas vouloir être le fossoyeur de cet organisme qui accompagne les collectivités dans leurs projets et notamment celles de petites tailles qui ont de faibles moyens d'expertise interne.

Le Cerema est un acteur essentiel du développement du vélo et des mobilités actives comme le prouvent sa production de guides et recueil de bonnes pratiques et plus généralement son expertise qui enrichit l'action de notre association depuis sa création en 1989. Elles doivent continuer d'alimenter la concertation nationale, tout particulièrement en ce démarrage des Assises de la mobilité.

**Cette annonce concernant un acteur majeur auprès des collectivités, qui s'ajoutent, je me dois de le rappeler en tant que président d'une association de collectivités, à la baisse continue des dotations de l'Etat, est un second signal désastreux en plein lancement des Assises de la mobilité. J'ajoute que cette baisse répétée des ressources des collectivités pourrait largement venir annuler les effets budgétaires des annonces positives de l'Etat sur l'investissement nous concernant. Quand on donne d'un côté quelques centaines de millions d'euros et qu'on en retire des milliards de potentiels investissements des collectivités, le résultat risque de faire mal.**

Notre 21<sup>e</sup> congrès constitue donc un rendez-vous majeur sur fonds d'actualité pour le moins contrastée : il doit permettre de faire peser les arbitrages du Gouvernement en faveur des objectifs qu'il a fléchés et – surtout – en cohérence avec ces objectifs !

L'espoir et le désir d'agir qu'il a créés avec le lancement des Assises et l'affirmation que nous devons travailler tous ensemble à l'amélioration de la mobilité du quotidien ne peuvent être contredits immédiatement par des mesures qui laissent penser que - sans changement et surtout sans réflexion – c'est la seule recherche obsessionnelle d'économies qui guide l'action de l'Etat. Et j'ajouterais, une recherche elle-même obsessionnellement dirigée vers les solutions émergentes qui ne sont pas dans le radar de Bercy.

Notre congrès et les Rencontres nationales du transport public doivent être l'occasion de réaffirmer les priorités de l'action des collectivités et de l'Etat qui doit les accompagner.

La mobilité active entraîne des transformations déjà à l'œuvre sur l'économie, la gouvernance, les nouvelles stratégies urbaines, la santé... Elle remet l'individu au cœur du dispositif : il est parfois lui-même opérateur de sa mobilité éventuellement avec le concours d'appli toujours plus performantes.

De nouvelles combinaisons sont à l'œuvre entre les modes de déplacements, entre le collectif et l'individuel, et beaucoup d'autres sont encore à inventer.

Les évolutions des modes de vie et de consommation prennent de plus en plus souvent les institutions de vitesse. Il faut encourager celles que nous appelons de nos vœux et contenir les autres. Il n'en est pas différemment avec la mobilité.

La dynamique de l'essor du vélo est un atout fort. Mais l'Etat ne doit pas rétro pédaler sur les mesures qu'il a mises en place, ou qu'il annonce sans donner et se donner les moyens de leur mise en œuvre.

La transition écologique et l'avènement de la mobilité durable sont à ce prix, celui d'un engagement sincère, fort, cohérent et constant.

Alors Merci à la Métropole Aix-Marseille Provence !

Merci au GIE Objectif transport public, au Gart et à l'UTP !

Merci aux entreprises présentes sur l'exposition de ce 21<sup>ème</sup> congrès !

Merci à vous toutes et tous qui avez répondu présents pour ce rendez-vous des territoires cyclables ! Venant parfois de très loin !

**Bons échanges, bons travaux, bon congrès à tous !**