



Rencontre nationale du club des villes et territoires cyclables
en partenariat avec la Ville de Paris
Hôtel de Ville de Paris, 19 mars 2013

« *Vélo 2030 : diagnostiquer, prévoir, planifier, évaluer* »

Lancer une politique vélo et modes actifs avec ou sans démarche de planification : par quoi commencer, que privilégier ?

*Cette table ronde réunissait quatre acteurs de la mobilité, **Patricia Grandchamps**, échevine de la mobilité, du tourisme et de la jeunesse à Namur (Belgique), **Alexandra Lenain**, conseillère municipale déléguée aux mobilités de la ville de Sens, **Isabelle Mesnard**, adjointe au Maire de Chartres en charge du cadre de vie et **Clément Rossignol**, vice-président de la CUB (Communauté urbaine de Bordeaux) en charge des déplacements doux et des mobilités alternatives, représentant quatre collectivités aux tailles et caractéristiques politiques et urbaines différentes.*

Elle s'intéressait à la démarche d'engagement d'une politique vélo suivant des exemples de collectivités très différentes et s'attachait à décrire les étapes de la mise en œuvre d'une telle politique. Comme l'a introduit Patricia Grandchamps, « A Namur, il s'agissait de remettre les namurois en selle car la politique cyclable était vraiment faible à l'époque ». Qu'il s'agisse de Namur, Chartres, Sens ou Bordeaux, la prise de conscience était la même : la politique cyclable sur le territoire était au début faible voire inexistante.

Partant de ce constat, les différents acteurs nous ont décrit de quelle manière les villes ont travaillé à la mise en œuvre d'outils comme un plan vélo, un plan des mobilités actives ou un schéma directeur cyclable, et nous ont raconté leurs premiers pas comme à Sens et à Chartres.

Démarches d'engagement

Les intervenants sont unanimes : le processus de lancement d'une politique cyclable dans leur collectivité a dans tous les cas été complexe : manque de budget, manque de volonté politique, manque d'approbation de la part des autres membres de la municipalité, etc.

Si la Communauté urbaine de Bordeaux dispose aujourd'hui d'une politique cyclable bien engagée, avec l'objectif de « *positionner l'agglomération parmi les plus grandes métropoles cyclables européennes* » à l'horizon 2020, rappelons que cela n'a pas toujours été le cas. Clément Rossignol en témoigne, et affirme que « *mettre en place une politique vélo, c'est difficile car on est dans le champ du développement durable, dans le champ des changements de comportement. Donc il faut toujours convaincre : convaincre les collègues, techniciens, les élus, les habitants, etc. Cela se fait dans la durée et avec beaucoup de persévérance. Même si les outils méthodologiques et le cadre sont mis en place, il y a des arbitrages à faire : arbitrages financiers, arbitrages de terrain* ».

Aujourd'hui, la Communauté urbaine de Bordeaux poursuit cette politique cyclable. Avec un réseau cyclable local de 650 km, un schéma directeur cyclable, un budget de 10€ par an et par habitant consacré au vélo, des services comme V'CUB ou Pibal, la signature de la Charte de Bruxelles en 2009, des politiques d'aide à l'achat, la mise en place de maisons du vélo ou encore de stationnements sécurisés, la CUB s'est dotée d'outils solides pour la réussite de sa politique cyclable.

La ville de Namur a connu les mêmes difficultés au départ, mais a eu la chance d'être encouragée en remportant un appel à projet, à l'issue duquel elle est devenue l'une des dix villes-pilote de la politique cyclable en Wallonie ; distinction qui a facilité l'élaboration d'un plan vélo, avec des moyens complémentaires de 600 000€/an. Tandis qu'elle démarre son 2ème mandat, Patricia Grandchamps insiste sur le fait « *qu'il faudra des années pour que le plan soit complètement mis en place* ».

A Chartres et Sens, Isabelle Mesnard et Alexandra Lenain ont également présenté les difficultés des débuts, et ont expliqué leur démarche auprès des élus locaux et des habitants pour la prise en compte du vélo.

Après un premier mandat de conseillère municipale de 2001 à 2008 et un argumentaire tenace qui consistait à démontrer sans relâche la pertinence et la nécessité de la mise en œuvre d'un plan cyclable, Isabelle Mesnard explique que le vélo s'est enfin imposé à Chartres et a pris sa place dans la ville. Soutenue par le Maire, la municipalité s'est dotée d'une vraie politique cyclable, traduite dans des aménagements concrets : zones 30, zone de rencontre, parcs de stationnement vélo, maison du vélo, projet de pôle gare multimodal, etc. Cette politique s'est d'ailleurs étendue à l'agglomération de Chartres Métropole. En conclusion de son intervention, Isabelle Mesnard insiste sur la nécessaire communication autour de la mise en œuvre d'une politique vélo pour convaincre l'ensemble des élus et des collaborateurs.

Alexandra Lenain, conseillère municipale déléguée aux mobilités à Sens, porte une jeune politique vélo. En effet, en 2008, la municipalité de Sens décide de lancer un plan vélo et plus particulièrement un plan des mobilités actives. C'est alors son premier mandat. Ce plan a débuté en 2009 et a rencontré des problèmes de financement. Le budget consacré au vélo s'élève à 40 000 €/an pour le fonctionnement, poste à temps complet compris, et entre 120 000 et 200 000 €/ an d'investissement pour les aménagements cyclables. En 2010, un schéma directeur cyclable a été mis en place. « *La ville est encore loin d'avoir réalisé ce qui est mentionné dans ce schéma, mais elle avance plutôt bien depuis 3 ans* » nous explique Alexandra Lenain. Sans recours à un bureau d'études externe, la municipalité a commencé à travailler sur le stationnement vélo : 200 arceaux ont ainsi été installés dans la ville, 3 abris vélo à la gare de Sens (36 places immédiatement investies), afin de cibler un public de pendulaires se rendant quotidiennement à Paris. « *En ce qui concerne les aménagements, je crois qu'on a vraiment répondu à une attente* ». En plus de cela, un collectif « cyclo-sens » a été créé. « *Ce sont des services qui étaient attendus dans la ville, et qui se développeront dans le futur je l'espère* ».

Avec une politique cyclable encore jeune, et de nombreuses actions programmées, la ville de Sens œuvre en faveur de l'utilisation du vélo et inaugurera, au mois d'avril prochain, des zones 30 dans trois quartiers de la ville.

Concertation

Au cours de ce débat, les quatre intervenants se sont accordés sur les outils et les étapes nécessaires à l'émergence, à la consolidation, et à la réussite d'une politique cyclable. Nos élus insistent d'abord sur la communication : convaincre l'entourage, les habitants, les élus locaux, les techniciens ... Dans un deuxième temps, le benchmarking, autrement dit l'apprentissage et l'échange d'expériences avec d'autres collectivités en France ou à l'étranger, est une phase indispensable. Il ne faut pas se

jeter aveuglément dans un plan vélo, mais regarder ce qui s'est fait ailleurs, tirer parti des meilleurs exemples. « *Il faut voir ce qui se passe dans d'autres villes, il faut modeler par rapport à l'identité de la ville* », explique Isabelle Mesnard. Enfin, le travail global, autrement dit la participation de tous les acteurs institutionnels est essentielle au bon développement d'une politique cyclable. Patricia Grandchamps insiste sur ce point, « *la participation de tous les acteurs institutionnels est importante, malgré le cloisonnement des administrations dans les grandes villes. Il faut travailler aussi bien avec les responsables des routes, de l'urbanisme, des espaces verts, les représentants des cyclistes et avec la population directement* ».