



## Sommaire

### TABLE RONDE : LE VELO C'EST LE JOUR ET LA NUIT !

#### VELO ET NOUVELLES TEMPORALITES

A/ LE MINI-SONDAGE EN DIRECT DU CONGRÈS.....	1
B/ L'ETUDE SUR LE VELO DANS LA NUIT URBAINE.....	2
C/ LES COMMENTAIRES, 1 <sup>re</sup> partie.....	6
D/ LES COMMENTAIRES, 2 <sup>e</sup> PARTIE.....	9
E/ LA CONCLUSION DES INTERVENANTS .....	13

## Table ronde : Le vélo, c'est le jour et la nuit ! Vélo et nouvelles temporalités.

### ***A / LE MINI-SONDAGE EN DIRECT DU CONGRÈS***

**Véronique MICHAUD**

Nous vous avons consulté et fait réagir sur 3 questions. Vous avez été une petite centaine à répondre. Le dépouillement a été fait tard, hier soir, par nos amis du bureau d'études cité qui, aujourd'hui, réalise une recherche sur une thématique qui est proche, comme vous le savez pour ceux qui ont suivi l'atelier n° 3. Nous travaillons sur le développement du vélo en banlieue dense.

La première étape de cette recherche vise justement à savoir qu'elle est, aujourd'hui, la représentation du vélo en banlieue, ce qui nous a donné l'idée de sonder le groupe que vous constituez, la communauté des congressistes que vous êtes, pour ce 17<sup>e</sup> Congrès, sur 3 questions. Vous avez répondu, et ces questions donnent une image que nous allons retrouver à l'écran et allons commenter très rapidement.

#### 1<sup>re</sup> question : Qualifier le vélo en 3 adjectifs

La première question était la suivante : « Pourriez-vous citer spontanément trois adjectifs pour qualifier le vélo ? » Nos amis, Vincent KAUFMANN et Nicolas LOUVET, ont classé ces adjectifs par ordre d'occurrence.

Aussi, vous, congressistes, vous nous dites que le vélo est d'abord pratique, rapide, autonome, écologique, économique, agréable et sympa. Voilà l'image que vous donnez du vélo. Je passe la parole à **Marianne Beaucire**, chargée de mission au club des villes cyclables.



## **2<sup>e</sup> question : Comment les Français qualifient le vélo ?**

**Marianne Beaucire**

À la 2<sup>e</sup> question : « En citant trois adjectifs, selon vous personnellement, comment la majorité des Français qualifient le vélo ? », vous êtes un petit peu moins optimistes. Vous pensez qu'il est d'abord dangereux, écologique, sportif, fatigant, pratique, économique et sympa. Vous êtes donc relativement lucides puisque c'est ce que répondent les Français en moyenne, selon Nicolas LOUVET et Vincent KAUFMANN.

## **3<sup>e</sup> question : Quelle est l'opinion des élus au sujet du vélo ?**

**Véronique MICHAUD**

Nous étions quand même tentés, et cette démarche va être entreprise dans le cadre de cette étude sur le vélo en banlieue, de vous interroger sur ce qu'est, selon vous, l'opinion aujourd'hui des élus s'agissant du vélo, et la manière dont ils qualifient le vélo. Vous répondez, en ordre de citation des adjectifs : le vélo est ainsi d'abord écologique, mais en 2, aussi dérisoire. En 3, il est perçu comme étant dangereux. Ensuite, il est tendance, économique, pratique et contraignant. Je ne sais pas s'il est utile de commenter beaucoup ce résultat. Le second qualificatif nous interroge un peu. Néanmoins, il est possible d'appréhender toute la marche de progression sur la conviction partagée que le vélo est un mode de déplacement à part entière et que ce sujet doit faire l'objet d'une forte mobilisation.

Nous vérifierons dans cette étude que nous nous trompons et que cette image a beaucoup progressé. Nous remercions, en tous les cas, toutes les personnes ayant bien voulu répondre à ce sondage.

## ***B/ L'ÉTUDE SUR LE VÉLO DANS LA NUIT URBAINE***

**Catherine ESPINASSE**

Je vais vous parler des principaux résultats d'une étude que je viens de mener pour le Club des villes cyclables, en partenariat avec trois villes : Lyon, Paris et Poitiers. Cette étude est une recherche qualitative, je ne vous apporterai donc pas d'éléments chiffrés.

Cette étude avait pour objectif de comprendre les principes du vélo auprès d'urbains, ses pratiques dans différents contextes urbains. Et par ailleurs, elle avait pour finalité de comprendre les pratiques du vélo en fonction des temporalités, et en particulier par rapport à la nuit. Elle apporte donc un éclairage par rapport à un temps qui apparaît de plus en plus important dans le temps de vie des urbains.

### **Les modalités de l'enquête**

Cette étude a été réalisée à partir de 60 entretiens ouverts, effectués sur les 3 villes précitées. Il y a eu 20 entretiens réalisés à Lyon : 10 auprès de possesseurs de vélos, 10 auprès d'usagers de Vélo'v. Il y a eu 30 entretiens réalisés à Paris. Et il y a eu 10 entretiens réalisés sur Poitiers. Nous avons recruté les cyclistes à différents moments de la journée, dans différents quartiers de ces trois villes. Il y a eu une 2<sup>e</sup> phase de recherche qui a consisté à faire faire des rédactions à des élèves de 2<sup>nde</sup>, avec le sujet de rédaction suivant : « vous êtes en vélo dans la nuit, en ville, racontez vos ressentis, développez vos sensations, imaginez une dramaturgie ».

Que révèle cette recherche, qui a été menée avant la mise en place de Vélib' à Paris ?

### **Les différentes catégories de cyclistes**

Tout d'abord, je voudrais dire qu'il n'y a pas un cycliste, mais des cyclistes, différentes catégories de cyclistes. Il y a tout d'abord les inconditionnels du vélo. Ces cyclistes utilisent prioritairement le vélo, quotidiennement, quelles que soient les saisons et les temporalités. Ceux-ci le précisent bien d'emblée, de jour et de nuit. Cette 1<sup>re</sup> catégorie



2

d'inconditionnels considère le vélo comme est un mode dominant, et il équivaut presque à un mode de vie, comme il a été évoqué précédemment. Dans l'usage du vélo, ils revendiquent une sorte d'engagement citoyen.

2<sup>e</sup> catégorie : les hédonistes. Les hédonistes sont des personnes qui font du vélo quand les conditions météo sont favorables, clémentes, et qui recherchent essentiellement du plaisir dans cette pratique urbaine. Ils en font de jour, mais ils en font également la nuit. Ils le disent, également spontanément, par rapport à leur pratique de loisir essentiellement. Voilà les deux catégories de cyclistes majoritaires que l'on rencontre essentiellement à Paris et à Lyon.

### **3 autres catégories plus minoritaires**

Il faut noter également trois autres catégories beaucoup plus minoritaires. D'abord, apparaissent les prudents, ou plus exactement les prudentes, qui sont essentiellement des femmes, qui ont peur de la circulation automobile, et qui vont parfois avoir certaines transgressions par rapport au code de la route et emprunter les trottoirs. Au niveau de places qu'elles jugent relativement dangereuses, elles vont effectivement se rabattre sur les trottoirs. Et elles vont peut-être hésiter à utiliser le vélo la nuit par crainte de l'agression.

Autre catégorie : les cyclistes à prétention sportive. Il s'agit exclusivement d'hommes qui vont utiliser le vélo au quotidien dans la ville, mais qui vont également avoir une pratique du vélo pour leurs loisirs, partir en week-end hors de la ville.

Enfin, une catégorie très lyonnaise : les rationalistes, qui sont des gens qui ont effectué, depuis la mise en place de Vélo'v, et je crois qu'il faut le souligner, un changement, un transfert modal, radical. Ils sont passés de l'automobile au vélo, considérant que c'est LE mode de déplacement le plus intelligent. Nous avons parlé précédemment de ces rationalistes, et ils deviennent des inconditionnels du vélo. Tout simplement, ils rejoignent la 1<sup>re</sup> catégorie. Soulignons que ces rationalistes sont vraiment issus de la mise en place de Vélo'v.

Alors, nous avons beaucoup discuté sur le changement d'image du vélo. Certes, un changement d'image du vélo est en cours, en particulier dans ces deux grandes agglomérations que sont Paris et Lyon. Cependant, j'insiste sur le fait qu'à Poitiers, l'usage du vélo est beaucoup plus à mi-chemin entre un usage urbain et un moyen de contact avec la nature, les balades, les promenades dans la nature. N'allons donc peut-être pas trop vite pour affirmer ce changement d'image radical, puisqu'on observe que dans les villes de moindre taille comme Poitiers, le vélo reste associé à cette dimension de nature.

### **Les différentes cultures du vélo**

En outre, il est à noter certainement différentes cultures du vélo dans certaines familles. Le cyclisme y est évoqué comme un référent. Nous avons beaucoup parlé de mode doux concernant le vélo, et je pense que nous devrions prendre exemple sur les Québécois et parler de mode actif. Pourquoi ? Au regard du nombre important des bénéfices attribués à la pratique du vélo dans ces 3 villes.

### **Le vélo, moyen écologique**

Le vélo est considéré comme un moyen écologique puisque non polluant. Faire du vélo se traduit par une sorte d'engagement citoyen. Il est lié à la dimension économique qui est très évidente, en particulier pour tous les gens jeunes, les étudiants. Il est attaché à la notion de liberté, de souplesse. Il permet une sorte de porosité entre les temps professionnels, les temps contraints, les activités contraintes et les temps de loisirs.

### **Le vélo, bon pour la santé**

La dimension de santé, le rapport au corps est une composante majeure. Je crois qu'effectivement, il y a là quelque chose de très important, non seulement pour les jeunes, mais également pour ceux que l'on qualifie de séniors. L'entretien de soi, le fait de prendre soin de soi, en faisant du vélo, apparaît également une dimension importante.

### **Le vélo, source de plaisir**



Enfin, il y a aussi le plaisir et l'urbanité. Plaisir de redécouvrir la ville, plaisir de circuler en vélo le long des berges. L'association est évidente entre l'eau et le vélo, au regard de la platitude exigée. Et puis urbanité, convivialité, en particulier avec les stations Vélo'v.

### **Les inconvénients du vélo**

Les inconvénients attribués au vélo sont rares. Ils sont de trois natures. Bien sûr, nous l'avons déjà évoqué : la dangerosité au regard de la vulnérabilité du cycliste par rapport à la circulation automobile. La contrainte vestimentaire compte également comme un frein. Nous avons évoqué la mode hier, je crois qu'il y a là effectivement un problème, problème de transpiration, osons le dire, même si ce sujet est tabou. Et enfin, sont à signaler les risques de vol, de dégradations, en particulier à Paris et à Lyon.

Maintenant, je vais évoquer avec vous les aspects génériques, les caractéristiques en fonction des villes. Et je conclurai en vous parlant de la nuit.

### **Les caractéristiques à Lyon...**

À Lyon, le vélo a été légitimé totalement par la mise en place de Vélo'v. À Lyon, prendre son vélo au quotidien apparaît comme normal, et Vélo'v a permis une multiplication du nombre de cyclistes et presque une inversion d'un rapport de force avec les automobilistes. L'ennemi, c'est l'automobiliste. Je vous rassure, le piéton n'est en aucun cas un ennemi pour les cyclistes. Les cyclistes en parlent, particulièrement des personnes âgées. Ils sont conscients de faire quelques transgressions, pas toujours joyeuses, mais plutôt craintives. À Lyon, on a vraiment une légitimité totale du vélo par rapport à la mise en place de Vélo'v.

### **... à Paris,**

L'ennemi à Lyon, c'est l'automobiliste exclusivement. En revanche, à Paris, lors de la réalisation des entretiens où il y avait une attente impatiente de la mise en place de Vélib', les ennemis sont apparus plus nombreux. Il ne s'agit pas seulement des automobilistes, mais aussi des scooters et des deux roues motorisées. Le discours se révèle être très paranoïaque par rapport à ces deux roues motorisées, et le scooter en particulier apparaît comme le mauvais choix, la mauvaise alternative par rapport à l'automobile.

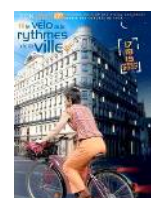
À Paris, en revanche, des codes de civilité émergent dans les couloirs de bus avec le partage des cyclistes et des bus dans ces mêmes couloirs. Codes de civilité grâce à l'usage de la sonnette, tant pour les cyclistes que pour les bus. Donc les cyclistes comme les bus sont du même côté de la voie. À Paris, il faut noter également un problème de stationnement, stationnement du vélo, stationnement résidentiel. Les appartements ne sont pas toujours les lieux idéaux pour y mettre son vélo. Il n'est pas toujours aisé de monter quelques étages avec un vélo. Et il existe peu d'équipements visiblement dans les immeubles.

### **... à Poitiers**

À Poitiers, nous remarquons un usage mixte du vélo, en ville, mais aussi à la campagne, en nature. La concurrence est significative par rapport aux transports collectifs qui sont très bien vécus dans cette ville. Le réseau de bus est très apprécié. Et le vélo semble être un mode de déplacement réservé aux jeunes, aux étudiants et aux jeunes travailleurs. Et il apparaît en concurrence parfois avec le scooter et avec l'automobile.

### **Faire du vélo la nuit**

Faire du vélo la nuit apparaît comme une chose évidente, à Paris et à Lyon. L'usage du vélo la nuit est très apprécié dans ces deux grandes villes. Pourquoi ? Parce que le vélo permet d'abord d'admirer la ville. Lyon bénéficie d'une image de ville lumière, dont je tiens à féliciter les élus, une belle ville dont on peut profiter en particulier la nuit en vélo. De même pour Paris qui est très appréciée la nuit. Il existe donc une sorte de réappropriation de la ville par ses habitants grâce au vélo la nuit. Le vélo pallie le manque de transports collectifs nocturnes. Et puis, il est agréable d'utiliser son vélo la nuit parce qu'il y a moins de circulation automobile. Le cycliste a le sentiment d'encourir moins de risques par rapport à la circulation automobile.



## **La convivialité la nuit**

On voit que la féerie de la ville et le plaisir sont intensifiés la nuit en vélo. De surcroît, il semble qu'il y ait une sorte de convivialité la nuit. On peut circuler la nuit, s'autoriser à circuler de front, à deux, ce qu'on ne s'autorise pas en tant que cycliste de jour. Donc cette convivialité, avec les rencontres, en particulier aux stations Vélo'v, sont accrues la nuit.

J'ai réalisé beaucoup de travaux sur ce temps très particulier qu'est la nuit, et je crois que la nuit a peut-être beaucoup de choses à apprendre au jour. On a longtemps diabolisé la nuit, et pourtant, il semble que la nuit, il y ait une convivialité accrue, voire une urbanité. De surcroît, le vélo permet d'éviter d'attendre un transport collectif de nuit. L'attente, la mobilité dans la l'immobilité est un thème important qui a toujours été passé un peu sous silence. Or attendre un bus la nuit est souvent un peu angoissant, il n'y a aucun aménagement de l'attente. Prendre son vélo, c'est être actif, c'est pouvoir rentrer chez soi.

## **Moins de danger pour se déplacer la nuit**

De surcroît, il est vrai que le vélo apparaît comme un mode de déplacement moins dangereux qu'un véhicule motorisé la nuit. Les jeunes en particulier, lorsqu'ils sortent de soirées bien arrosées voire plus, ont le sentiment de pouvoir se dégriser en vélo. Cette expression est très souvent employée : « je me dégrise ». Mais ils ont le sentiment en tout cas qu'il est plus prudent de prendre un vélo la nuit, plutôt que de prendre un véhicule motorisé.

À Poitiers en revanche, le vélo la nuit apparaît comme relativement incongru, en tout cas aux plus âgées. Les jeunes utilisent le vélo pour rentrer de leurs soirées par rapport à leurs loisirs, Mais pour les plus âgés, vélo et nuit apparaissent presque antinomiques. Alors, et je pense que Véronique JEANNIN et Thérèse RABATEL nous parleront des temporalités urbaines, je crois que la nuit revêt de plus en plus d'importance, en particulier dans les grandes agglomérations. Cette notion est évidente dans cette recherche, à Paris comme à Lyon, le vélo la nuit est très apprécié. En revanche, il apparaît plus incongru dans une ville de moindre taille comme Poitiers.

Toutefois, soulignons que la nuit permet quelques transgressions, en vélo. Elle permet de rouler de front, donc d'accentuer une convivialité. Cependant, les cyclistes interrogés le disent lors de ces entretiens qui font au moins une heure, voire 1 h 30 : ils prennent parfois des sens interdits, des trottoirs, et même ils grillent quelques feux rouges la nuit.

Et puis à Lyon, il existe une spécificité. Le vélo est très associé au tramway. Ces deux modes apparaissent effectivement comme allant de pair, dans le sens d'un développement durable. Les voies du tramway sont très utilisées la nuit par les cyclistes. Les cyclistes expriment cette dangerosité, mais il y a une sorte de flirt quand même avec ces voies du tramway.

## **La légitimité de Vélo'v**

Que retenir de cette recherche ? Effectivement, à Lyon, grâce à la mise en place de Vélo'v, ce mode de transport urbain a été légitimé et a permis de se débarrasser de la contrainte du parking et a facilité cet usage pendant la nuit. Toutes les personnes interrogées sur Lyon disent spontanément utiliser le vélo pendant la nuit. À Paris, la majorité des personnes interrogées évoque le plaisir de faire du vélo la nuit. Cependant, quelques femmes ont encore des craintes à utiliser le vélo la nuit, car elles ont peur de l'agression. Alors qu'à Lyon, certaines femmes disent se sentir moins vulnérable en vélo qu'à pied.

Autre effet de Vélo'v sur lequel je tiens à insister. Je disais tout à l'heure que les ennemis étaient non seulement les automobilistes, mais également les conducteurs de deux roues motorisées et de scooters en particulier. Il semblerait qu'à Lyon, il ne soit jamais question des deux roues motorisées, ou de scooters. N'est-il pas alors possible de faire l'hypothèse que Vélo'v a eu également pour effet une prévention par rapport à la montée en puissance de ces scooters et de ces deux roues motorisées ?



## **La nuit, un temps agréable**

Il est évident que la nuit est un temps particulièrement vécu agréablement et intensément par les populations les plus jeunes. Et certainement les cyclistes jeunes sont moteurs par rapport à ce mode de déplacement urbain. Mais je crois que le vélo a un très bel avenir, que les actions peuvent être nombreuses dans le futur par rapport à ce mode de déplacement urbain tout particulièrement apprécié la nuit.

## **Les attentes aujourd'hui : une extension des pistes et des bornes**

Les attentes par rapport à la nuit tournent effectivement autour d'une extension des pistes et des bornes cyclables, ceci dans les trois villes, mais également il y a le problème de la visibilité. Les voitures sont visibles puisqu'elles ont des phares, elles sont visibles pour le cycliste, mais le cycliste ne se sent pas toujours très visible. Là encore Vélo'v, comme Vélib' demain, apportent une sécurisation puisque les vélos proposés en libre-service sont équipés de phares.

## **Des vêtements innovants**

Ensuite, reste le problème du vêtement. Je pense qu'il y a des innovations à apporter sur le plan de la création en termes de vêtements. Nous avons évoqué, hier, des ponchos, des vêtements larges, mais les femmes ont-elles le désir de garder un corps visible la nuit et peut-être pourrait-on envisager des combinaisons au même titre fluorescentes, des vêtements plus élégants, moins camouflants, tout en étant fluorescents, pour assurer cette visibilité du cycliste ?

Sont évoquées aussi des attentes de pistes ou de bornes cyclables fluorescentes la nuit afin qu'elles soient visibles, tant des automobilistes, que des cyclistes eux-mêmes.

## **Une meilleure visibilité**

Enfin, une dernière attente concerne une visibilité des parcours cyclistes dans ces trois villes, tant de jour que de nuit. Il a été évoqué précédemment, par un des congressistes, le problème pour les non-habitants. Effectivement, je pense que le vélo est un mode de déplacement urbain qui est en plein essor, en plein développement. En témoigne ce sentiment d'inversion à Lyon d'une tendance et d'un rapport de force par rapport aux automobilistes qui feraient plus attention aux cyclistes, y compris la nuit depuis la mise en place de Vélo'v. Vélo'v a multiplié le nombre des cyclistes, y compris la nuit, et donc les automobilistes auraient, selon les cyclistes interrogés, changé leur comportement à Lyon.

Enfin, les passagers de la nuit, les touristes, les visiteurs de vos villes ne connaissent pas systématiquement les parcours cyclistes, et là, la demande d'une visibilité plus grande de cartes, de circuits cyclistes, est très présente y compris visibles et lisibles de nuit. Voilà pour les principaux résultats de cette recherche.

# ***C / LES COMMENTAIRES, 1<sup>RE</sup> PARTIE***

## **Thérèse RABATEL**

La ville de Lyon apparaît sous un angle très positif dans cette enquête et j'en tire bien sûr du contentement, en particulier sur la sensibilité à la ville la nuit. La Ville de Lyon y tient beaucoup puisque le plan Lumière est une marque de la mise en valeur originale de notre cité, et tout cet aspect, apprécié par les habitants et pointé par Catherine ESPINASSE, nous conforte.

En même temps, je sais que n'apparaît pas le point de vue des piétons, ce qui n'était pas le sujet de l'enquête. A Lyon comme ailleurs, ne soyons pas idylliques, il existe des tensions ou des frottements si j'ose dire entre vélos et piétons, peut-être aussi forts qu'entre vélos et voitures. Les piétons pourraient avoir un point de vue plus nuancé sur le vélo dans la ville. Nous faisons des efforts pour qu'une cohabitation plus heureuse s'établisse.





Au positif, je peux développer mon point de vue d'élue chargée des questions de temps au « Bureau des Temps » du Grand Lyon et compléter ce qui a été déjà dit. Aujourd'hui, existe une forte désynchronisation des temps des habitants, temps de travail et donc temps hors travail. Par exemple, 1 salarié sur 3 change d'horaires toutes les semaines. 14 % de la population active travaille de nuit, entre 9 heures du soir et 6 heures du matin, soit systématiquement, soit occasionnellement. On dort 1 h et demie de moins que nos grands-parents... Aujourd'hui, on peut dire que l'on a « une vie et une ville à mille temps ».

De ce point de vue, le service nouveau créé par Vélo'v (et entraînant la sortie des vélos en général) donne une possibilité de plus de se déplacer et colle aux mobilités nouvelles, dans la liberté. Le vélo mélange une façon traditionnelle de se déplacer comme au 19<sup>e</sup> siècle, et le vélo est aussi vécu comme une innovation, ce qui est assez amusant, comme le tramway d'ailleurs.

De plus, nous observons parallèlement à la désynchronisation des temps des habitants, la volonté de se resynchroniser à certains moments, pour refaire temps ensemble. Autour du vélo, une convivialité nouvelle s'établit ; on refait temps ensemble. Je suis frappée, les quelques fois où je fais du Vélo'v, de l'entraide existant entre les gens de toutes générations dans les stations. Les jeunes sont là pour vous aider à retirer le vélo car le Vélo'v est un peu lourd. Quand on circule, les compagnons cyclistes sont toujours prêts à s'arrêter, à discuter, à conseiller. Une nouvelle convivialité se forme réellement tout autour du vélo dans la ville.

Et quand vous êtes à Lyon à la fin des transports en commun vers minuit et demi, et que les rues sont à ce moment-là envahies par les Vélo'v, avec des gens de tous âges et de tous styles, il faut dire que la présence des vélos anime et sécurise la ville. Et alors, y compris pour les piétons, cette présence des cyclistes revêt un aspect positif. Cyclistes et des piétons font vibrer la nuit, la rendant plus chaleureuse.

Par ailleurs, les questions de temps sont intrinsèquement liées à la qualité de la vie et à l'égalité. Beaucoup de services sont plus chers la nuit. Presque rien n'est gratuit la nuit. Or, le développement du Vélo'v, très peu cher de nuit comme de jour, est une réalisation très appréciable en terme de développement durable, sur le plan social et environnemental.

Enfin, j'ai réalisé une carte que vous avez dans votre dossier, la première carte en France, voire en Europe, présentant tous les services ouverts sur Lyon et Villeurbanne entre minuit et 5 heures du matin. Dans la partie mobilité, sont inclus les taxis, les bus des « Navettes pleines lunes » du week-end fonctionnant toute la nuit, et le Vélo'v puisque aujourd'hui, il est devenu un incontournable de la nuit sur Lyon pour les déplacements des jeunes et des moins jeunes.

## **Robert ROCHAUD**

Oui. On peut commencer par là effectivement pour situer un peu les commentaires que je vais pouvoir faire par la suite. La communauté d'agglomération de Poitiers compte 12 communes et 135 000 habitants. Poitiers même compte 89 000 habitants. Cette ville occupe une place prépondérante par rapport à la communauté d'agglomération. Sont présents plus de 25 000 étudiants. Poitiers est donc une ville qui a le taux d'étudiants le plus important de France. Le réseau de transport est collectif très développé. J'en parle parce qu'il est ressorti dans l'étude ; il est très utilisé parce qu'on compte près de 100 voyages par an et par habitant. Dans la strate des agglomérations de 100 000 à 250 000, ceci nous place en très bonne position.

En termes de politique cyclable, une politique cyclable avait été commencée, à la fin des années 1970, début des années 1980, puis s'était arrêtée ; elle a redémarré après 2001 selon 3 axes principaux :

- Un schéma directeur cyclable a été établi comportant 150 km de cheminement protégé sur l'ensemble de l'agglomération.
- Des modalités de financement entre la communauté d'agglomération et les communes ont été définies.
- Maintenant, fin juin 2006, au niveau de la communauté d'agglomération, nous avons 66 km de cheminement existant, dont 50 km pour Poitiers et dont 19 km ont été faits entre 2003 et 2007.



Les parcs de stationnement vélos ont aussi été développés. Les vélos en libre-service ne sont pas proposés, mais il existe un service de location de vélos avec 350 vélos, 3 points de location et tous nos vélos sont loués à l'heure actuelle.

### **Robert ROCHAUD**

Je ne sais pas. En tout cas, deux éléments de satisfaction quand même sont à noter dans l'étude. Le premier tient au fait que spontanément, le réseau de transport collectif est reconnu comme très attractif. Et puis en même temps, dans les résultats détaillés de l'enquête, la politique cyclable menée par la communauté d'agglomération est également reconnue. En même temps, les cyclistes le reconnaissent donc cette notion nous semble plutôt intéressante.

Parallèlement, des éléments de surprise et de déception apparaissent aussi. Je suis très surpris de la différence de perception entre les hommes et les femmes à Poitiers. Elle est vraiment très affirmée. Je suis également très surpris que les hommes aient une perception du vélo particulièrement sportive. Alors que les femmes en ont plutôt une représentation conviviale et agréable. Tel est le point de déception : le vélo n'est pas encore perçu globalement à Poitiers comme un moyen de déplacement urbain. Pourtant, l'objectif que l'on poursuit, est bien effectivement celui-ci.

En outre, des différences sont aussi très surprenantes. Nous travaillons beaucoup avec l'association de cyclistes urbains qui existe, et jamais cette association ne nous dit qu'à Poitiers, les rues sont trop pentues.

Ceci dit il, y a 35 mètres dénivelé entre les rives.

En effet, le dénivelé n'est pas très accentué. Les cyclistes en font aussi état. Mais dans l'enquête, les cyclistes urbains ne s'en plaignent pas. Il s'agit d'une perception des uns et des autres. En revanche, cette remarque émerge effectivement régulièrement des non cyclistes

L'autre surprise réside dans le fait que le vélo la nuit est considéré comme complètement insolite à Poitiers. Là aussi, toute la dimension du déplacement urbain pour le vélo n'est pas encore passée dans les mœurs, et on a donc encore du travail à faire par rapport à cette vision.

### **Catherine ESPINASSE**

Deux critères apparaissent déterminants à Poitiers, je tiens à la souligner : à la fois la question du genre, et je pense que la proximité de la nature fait que cette notion de balade, de promenade familiale liée aux loisirs occulte un peu la dimension en tant que mode de déplacement urbain. Et par ailleurs, l'âge parce que les plus jeunes en font effectivement un usage nocturne, alors que pour les plus de 35 ans, faire du vélo la nuit apparaît presque incongru. C'est vrai que quand vélo évoque encore cyclisme ou balade, nuit et vélo restent des notions peu incongrues, en tout cas pour les personnes de plus de 35 ans.

### **Robert ROCHAUD**

Je voudrais ajouter un dernier mot sur les attentes qui ressortent de cette étude et qui nous donnent en fait des pistes d'action que je n'aurai pas imaginé spontanément, et en particulier sur l'usage de la nuit. Il existe des attentes sur le fait qu'on puisse continuer de développer des pistes, des bandes cyclables. Qu'on fasse une meilleure information, une meilleure visibilité sur les actions que l'on mène, nous l'avons entrepris, mais visiblement pas de manière assez forte.

Ensuite, je n'aurais pas imaginé non plus qu'émerge une demande d'organisations d'événements festifs ou de communication autour de l'utilisation du vélo la nuit, et en particulier, par rapport aux sorties de boîtes dont vous avez parlé tout à l'heure. Il s'agit encore pour nous d'une piste d'action à explorer.

Enfin, je retiens une demande, ou attente, sur l'éducation à la pratique du vélo, la nuit. Un débat est latent, y compris avec les services techniques. Nous devons effectivement mener une éducation à la pratique du vélo, et la réponse, nous l'avons. Voilà nos pistes d'action dans les années à venir.





## **Annick de MONTGOLFIER**

Je pense qu'effectivement, il existe un certain nombre de points communs. J'ai beaucoup réagi à votre typologie, en particulier à Paris, avec la catégorisation des usagers en inconditionnels, hédonistes, et prudent(e)s. Je pense que beaucoup de nos villes ont ce genre de cyclistes, en tout cas j'en rencontre à Strasbourg. Et puis, une deuxième chose m'a beaucoup touchée dans votre enquête, dans la manière dont vous l'avez rendu : la très grande poésie avec laquelle les gens qui roulent la nuit savent dire que le vélo est formidable.

## ***D/ LES COMMENTAIRES, 2<sup>e</sup> partie.***

### **Véronique JEANNIN**

Je ne vais pas vous évoquer les comportements des cyclistes, mais des rythmes de la vie, des rythmes urbains et ce qui marque avant tout les rythmes de la vie. Citons d'abord les déplacements.

Paris est une agglomération de 9 millions d'habitants. Je vais vous présenter 3 populations qui, chacune, vont imprimer leur rythme propre à la ville. Vous avez, d'une part, les résidents, les personnes qui travaillent à Paris, qui n'y vivent pas forcément, vous avez des touristes, des visiteurs. Les résidents à Paris, une population jeune, particulièrement importante entre 20 et 35 ans représente près de 30 % de la population parisienne. Il s'agit d'une population très consommatrice de services urbains, des commerces, de sorties culturelles ou autres et qui va bouger. Les jeunes bougent en particulier en soirées, le week-end et en tout cas, jusqu'à la constitution d'une famille et l'arrivée du premier enfant.

Parmi les résidents, comptons aussi les familles. Des familles qui représentent à peu près 22 %, et avec des rythmes qui sont différents puisque marqués par les temps de la ville quotidienne, avec des enfants, des modes de garde, des écoles, rythmes devant être combinés avec les rythmes professionnels des parents. À Paris, les Parisiennes comme les Parisiens travaillent massivement, mais le taux de familles monoparentales est particulièrement élevé, puisqu'il atteint 25 %.

Ainsi, les déplacements de ces familles sont évidemment essentiellement pendulaires mais aussi liés à l'accompagnement des enfants aux loisirs, en début de journée, en soirée, le week-end, et le soir bien évidemment reste essentiellement un temps de repos.

Vous avez ensuite les salariés parisiens, des personnes qui ont des rythmes qui demeurent structurés, mais avec des situations de plus en plus complexes du fait de la modification de l'organisation du travail, des horaires qui sont de plus en plus flexibles, plutôt étirés en soirée. Parmi les emplois parisiens, plus de la moitié des personnes ne résident pas en centre ville, et la plupart du temps ont des rythmes pendulaires, matin, soir, lundi, vendredi, même si ces rythmes ont tendance à s'étirer en soirée et à se décaler le soir. L'étalement de la pointe est constaté dans le métro. Malgré tout, pour l'activité en journée, les déplacements sont de plus en plus importants en journée, avec de moins en moins d'heures creuses, et quasiment des embouteillages toute la journée rue de Rivoli.

Le travail la nuit à Paris là aussi, Thérèse RABATEL en parlait tout à l'heure, représente une problématique tout à fait importante, puisque qu'il concerne la moitié des emplois et que vous avez presque la moitié des employés parisiens qui vont travailler au moins de manière occasionnelle, voire stable entre 20 heures et minuit, et 15 % entre minuit et 5 heures. Avec là aussi des inégalités fortes entre des emplois qualifiés des salariés qui ceux-là habitent Paris. Vous comprendrez aisément que vu la situation du logement à Paris, tous ceux qui ont des faibles salaires vont plutôt habiter en banlieue, et ceux qui ont de faibles salaires et qui habitent en banlieue vont essentiellement être des salariés dans les commerces ou les bars-restaurants.

Une augmentation de l'activité nocturne s'est beaucoup traduite à Paris par une augmentation des transports publics. Depuis dix ans, vous avez à peu près 70 % entre 20 heures et 22 heures, c'est quand même énorme et plus de 86 %



pour la tranche 22 heures fin de service. Là malgré tout, malgré les améliorations, il y a eu le Noctilien, l'augmentation de l'ouverture du métro le samedi soir. Malgré cela, il existe toujours un vécu de pénurie persistante des transports publics et des déplacements qui restent complexes au cœur de la nuit, notamment pour les banlieusards, que ce soit des actifs de la nuit ou des sortants, qui pourtant s'adaptent, apprennent à gérer les difficultés, y compris par la marche, et une attente, Catherine ESPINASSE, en parlait tout à l'heure, forte pour les jeunes sortant du Nord de la ville. C'est pourquoi Vélib' peut constituer une véritable réponse à ces attentes.

Et puis dernière catégorie, nous avons les touristes. 26 millions de touristes sont présents à Paris, avec un facteur de saisonnalité important, mais en même temps une fréquentation toute l'année puisque Paris est la 1<sup>re</sup> ville de congrès au monde.

Je vais vous présenter une représentation des déplacements par le biais de cartes spatio-temporelles, tout au long de la journée c'est-à-dire heure par heure, qui vont comparer la fréquentation du métro et de Vélib'. Je trouvais intéressant de voir comment se positionnait Vélib' par rapport au métro, qui est quand même le principal mode de transport collectif à Paris.

Vous allez avoir deux séries de cartes. Celle-ci est une carte concernant le métro. Les relevés ont été effectués en 2002, mais les tendances n'ont pas tellement évolué depuis. Ces cartes heure par heure comptent les entrants dans le métro. Là par exemple, vous avez la carte qui représente le créneau horaire de 5 h à 6 h : vous voyez que Paris ne s'éveille pas, c'est la banlieue qui s'éveille. Sur l'ensemble de la capitale, le nombre d'entrants reste faible. Vous avez quelques stations un petit peu animées, surtout les gares, la périphérie nord-est de Paris et quelques stations dans le 18<sup>e</sup> et le 19<sup>e</sup> arrondissements. Donc cette tranche horaire illustre bien la nuit et les caractéristiques sur une grande partie de Paris et montre que déjà au Nord et à l'Ouest, on commence à s'éveiller.

Présentons ensuite une carte de Vélib'. Les relevés ont été faits au mois de septembre, pendant une semaine, donc le principe est un petit peu différent. On a mesuré la balance des vélos, c'est-à-dire à la fois les vélos empruntés dans les stations et ceux déposés. Donc les couleurs rouges représentent les vélos qui sont sortis et les couleurs bleues, ceux qui sont rentrés.

Entre 5 h et 6 h du matin, on note peu d'activité dans la capitale et c'est tout à fait logique, puisque nous avons vu que la ville se réveillait plutôt dans la banlieue parisienne et dans le nord de la banlieue. Sur la tranche 6 h et 7 h, vous avez le mouvement initié de 5 h à 6 h qui s'affirme clairement. Les stations dans les communes du nord-est parisien affichent désormais un nombre important de rentrants. Vous avez ensuite toutes les gares qui voient leur trafic augmenter de façon sensible, ainsi que stations des arrondissements périphériques de l'est parisien. À l'inverse, dans le centre et à l'ouest, le nombre d'entrées dans les stations reste faible. Donc le mouvement des lieux de résidence vers les bureaux commence à s'amorcer. Vous avez ensuite pour Vélib' très peu d'activités entre 6 et 7 h du matin.

La tranche du métro entre 7 h et 10 h, vous observez que les cadres ont illustré la montée en puissance du nombre d'entrants, avec l'apogée de la pointe matinale entre 8 h et 9 h. Toujours une opposition forte entre une zone qui concerne les arrondissements centraux et l'extension de la voie sur la capitale, donc ceci marque la zone de bureaux. Le centre est un petit peu animé, ce qui est tout à fait logique finalement. Le centre de Paris est moins attractif ces dernières années. Il y a beaucoup d'emplois qui ont disparu. On arrive à 10 h du matin. Le mouvement s'amplifie et va du nord-est à l'ouest ou sud-ouest de la capitale.

Concernant Vélib', sur la tranche horaire 7 h - 10 h, les cyclistes commencent à se réveiller ; cette présence va de pair avec l'ouverture des bureaux. Les déplacements vont des arrondissements périphériques, nord-est et sud de la capitale vers le quartier d'affaires. Dans un premier temps, autour des grands magasins, opéra, musée du Louvre et ensuite, vous voyez un axe qui va très clairement de Bercy à l'Étoile, avec une concentration forte dans les quartiers du Châtelet, des Champs Élysées, là on entre vraiment dans l'activité des bureaux où en commence à travailler.

Ensuite, la pointe passée 10 h - midi, vous voyez que le trafic est plus homogène. Sur la plage horaire, 12 h - 15 h, vous avez à nouveau une animation qui va correspondre à l'heure du déjeuner ; avec la pause de la mi-journée, l'activité reprend. Vélib', est beaucoup plus calme entre 10 h et 11 h. Et entre 13 h et 14 h, il est intéressant de voir les déplacements à l'heure du déjeuner.



Sur la plage 15 h - 20 h, le nombre d'entrants dans le métro va croître progressivement, et en fin de journée, entre 17 h et 19 h, le trafic se densifie, avec des valeurs numériques très fortes du côté de la Défense et les quartiers de bureaux. Les valeurs des quartiers périphériques dans l'est sont beaucoup plus faibles.

Vous avez dans le même temps, Vélib'. Le centre de Paris, et progressivement les quartiers de bureaux, les gares, enregistrent des mouvements ; on est dans les premières sorties de bureaux. Vous avez ensuite, sur le créneau 20 h - 21 h, une tranche horaire qui constitue vraiment l'articulation entre la journée et la soirée. Avec une fin de journée qui est révélée par un nombre important d'entrants à la Défense, mais aussi dans les quartiers dits centraux comme la Bastille ou les Champs Elysées. Et un nombre important d'entrants dans les cités universitaires, comme à Montmartre.

Ensuite, nous arrivons au créneau 20 h - 21 h, qui est une tranche horaire marquant une forte baisse. Pour Vélib' aussi, les créneaux sont un petit peu creux. Enfin, l'activité de métro décline progressivement jusqu'à la fin de la soirée. Entre 1 h - 1h 30, vous voyez qu'il ne se passe plus grand-chose. En revanche, ce qui est très intéressant, c'est la carte Vélib' à 0 h. Là, vous pouvez constater qu'il y a une forte activité dans les quartiers centraux et un peu partout dans Paris, marquant soit les retours au domicile en fin de soirée, soit pour les salariés rentrants, soit pour les personnes qui se déplacent. Il est difficile d'évaluer les motifs des usages.

Je vais m'arrêter là pour les commentaires de ces cartes. J'ai été frappée par l'usage de Vélib' qui est vraiment un usage similaire au métro en journée ; là je vous rappelle qu'on est en semaine. On est à peu près sur les mêmes tranches horaires, les mêmes quartiers. À l'heure du déjeuner, notons vraiment une stabilisation de l'usage du vélo. Difficile de dire qui sont nos cyclistes, il faudrait des études plus fines pour pouvoir le dire. Je peux vous donner comme chiffres supplémentaires, ceux du week-end montrant qu'après l'arrêt du métro, il y a un usage qui est très élevé de Vélib'. On a sur des tranches minuit - 2 heures, de 6 000 à 8 000 emprunts ; et encore au moment de l'ouverture du métro et entre 2 h et 4 h, 2 000 et 4 000 emprunts s'opèrent.

### **Annick de MONTGOLFIER**

Je pense qu'effectivement, il faut pouvoir s'adapter, suivre le mouvement et même de préférence le précéder. Alors, nous avons nos spécificités, avec une ville qui n'a jamais cessé d'avoir des cyclistes, même à l'époque où le vélo n'était pas à la mode, et avec des cyclistes qui sont très largement propriétaires de leur bicyclette, même si nous comptabilisons 260 000 journées de location de vélos traditionnels par an. Mais je crois que l'on peut tirer quelques enseignements de ce que l'on voit à Strasbourg. D'une part, un vélo sert tout le temps. Même sans libre-service, les cyclistes vivent avec leur vélo, que ce soit pour les trajets domicile/travail, que ce soit pour les loisirs, et à toutes heures de la nuit, les vélos circulent.

Je peux citer juste une analyse. Des centaines de comptages ont été faits. Mais sur le pont du Corbeau à Strasbourg, qui est à la limite entre le centre historique et le quartier de l'Hôpital, où beaucoup de gens travaillent la nuit, si le maximum est à 18 heures 638 vélos, à 20 heures il y en a encore 385, à 23 heures, 223, à minuit, 212 et à 1 heure du matin, 82. Par conséquent, la ville bouge, les vélos circulent tout le temps, et sur les ponts, vers les endroits qui sont près des lieux d'habitation, on remarque que la pratique du vélo s'est, depuis 1991 et jusqu'à maintenant, complètement multipliée. Sur certains ponts, il y a eu 400 % d'augmentation de la pratique du vélo. Le résultat est assez étonnant pour une ville traditionnelle.

Autre constatation. Le vélo est un moyen de transport très convivial. Là aussi, des groupes de cyclistes peuvent la nuit rouler de front et discutent. E pour aller souvent à des réunions associatives et en revenir avec des gens de toutes sortes, des étudiants, des pasteurs, des profs de théologie, des responsables de HLM, je peux vous dire que rentrer à vélo, en discutant avec des gens avec lesquels on a travaillé, rend tout de suite des rapports humains complètement différents, et très conviviaux.

Troisième constatation, les vélos rapprochent des transports en commun. Ils créent de l'intermodalité. À Strasbourg, on peut monter avec son vélo pourvu qu'on ait un titre de transport, dans le tram, sauf aux heures de pointe, 2 heures le matin, 2 heures l'après-midi. Et le soir, je dois dire que je le pratique, quand il pleut, quand la fatigue se fait sentir. Une bonne partie du trajet en tram ce n'est pas désagréable. Je suis une des rares petites dames. Les jeunes pratiquent surtout cette intermodalité avec les vélos dans le tramway.



Et puis notre action vise à aider les gens à pouvoir profiter de leur vélo à toute heure du jour et de la nuit, en leur assurant le stationnement en toute sécurité. Nous installons des vélos-parcs tout près des principales stations, surtout les nœuds de stations du tram et de certains bus pour permettre gratuitement à tous ceux qui ont une carte de transport, chez nous elle s'appelle Badgéo, de pouvoir laisser leur vélo. En 2009, 1 500 places seront ainsi utilisables.

Et puis, on en parlera aussi tout à l'heure grâce à une reconnaissance du Club, dans le parking Sainte-Aurélie qui a été installé dans un parking en ouvrage, des emplacements qui étaient occupés par des voitures ont été reniés pour dans le but de créer 433 places gratuites, éclairées, gardées pour les vélos. Il est très intéressant de voir que le jour et la nuit, le parking est utilisé. Les mouvements sont formidables.

Non pas nécessairement, puisque 50 % sont des utilisateurs qui viennent des autres villes, qui ont pris le train ; ils sont largement des utilisateurs de la SNCF, et les ¾ arrivent le soir, parking éclairé, après le travail. Ils vont prendre le train, laissent leur vélo la nuit et le reprennent le matin ; 25 % de ces gens qui prennent le train, c'est dans l'autre sens. Ils sont à Strasbourg, ils vont prendre le train pour aller travailler dans une autre ville. Vraiment, je crois que nous, aménageurs, allons avoir dans les toutes prochaines années, beaucoup de travail à faire pour répondre à ces demandes des cyclistes, qu'ils soient particuliers, ou autres, afin d'obtenir des places de stationnements.

Et puis bien entendu, il faut être intuitif et savoir réagir. Les cyclistes veulent se garer simplement, donc il faut installer un nombre impressionnant d'arceaux. À Strasbourg, nous en comptons 11 000 pour l'instant sur le territoire de la CUS, la communauté urbaine de Strasbourg, mais ce n'est pas suffisant.

Or, le problème est que nous tenons à ce que les piétons aient de la place pour marcher.

Par ailleurs, je voudrais élargir la réflexion. Ce congrès et un certain nombre de tables rondes sur les nouvelles temporalités m'incitent à dire que le temps s'accélère. En 2001, le Congrès des villes cyclables s'est tenu à Strasbourg. Je crois que grâce aux vélos en libre-service, toutes les villes, quel que soit le système, vont vivre en 2 ans ce que nous nous vivons depuis 15 ans, et qu'il faut y réfléchir et qu'il faut s'y préparer. Certes, il y a les vélos en libre-service, mais *quid* des autres ? À Lyon, seulement 25 % des cyclistes utilisent Vélo'v. Pour les 75 % d'autres la mise en place d'équipements sera nécessaire. Il va falloir que vous fassiez exploser vos prévisions, des arceaux pour des pistes bien éclairées, etc. Il faut vraiment anticiper et penser à tout ce mouvement.

Enfin, dernier point. Les cyclistes sont hyper réactifs. Il y a eu, comme vous le savez, une interdiction de la SNCF pour que les vélos, dans un circuit particulier Strasbourg/ Bâle, puissent entrer dans les TER aux heures de pointe. Cette mesure a provoqué un raz-de-marée de pétitions par internet, de manifestations dans toutes les gares. Résultat : la SNCF va installer 500 places gratuites de stationnement à Colmar dont 304 pour les abonnés, et 230 à Célestin, et 81 arceaux ; le problème des vélos dans le train reste entier, mais cette décision va dans le bon sens. Et il y a des abonnements gratuits d'un an à tout titulaire d'un abonnement TER touché par cette mesure. Dans les parkings de Strasbourg et Mulhouse, pour l'instant, une centaine de personnes ont accepté cette offre. Donc le public est exigeant et réclame de la qualité.

Pour terminer, je dirais que cette accélération du temps montre que les mentalités changent. La pratique du vélo explose, mais enfin pour la 2<sup>e</sup> année, la pratique de la voiture, la part modale de la voiture, commence à baisser. Je voudrais tant que cette tendance se confirme.

Et un dernier petit point qui concerne Strasbourg puisque vous m'interrogez sur Strasbourg. Si Strasbourg ville cyclable est une grande sœur, elle tient à rester dans le coup et moderne.

### **Christophe RAVERDY**

Je voudrais juste apporter le témoignage du président d'une fédération. Des tas d'associations ont lancé des opérations déjà la nuit car je crois que la nuit est un moment idéal. Elles l'ont compris localement, en mettant en place des actions en partenariat avec des cinémas. Et j'aurais envie de continuer en disant que la FUBicy propose des outils, grâce à l'expérience des usagers qui donnent des conseils. Un slogan circule : « Cyclistes, brillez ». Des opérations sont faites parce qu'il est évident que le besoin est présent et qu'il y a une éducation à faire au vélo. Tout



à l'heure, j'ai noté une intervention d'un ami de Lyon, et je sais que La ville à Vélo propose aussi une éducation au vélo.

Par ailleurs, il est nécessaire d'avoir une bonne vision de la place du vélo. Prenons l'exemple de feux rouges. Je rentre du cinéma. Aucune circulation. Le trafic est apaisé. Je m'arrête avec mon vélo. À quoi cela sert-il ? À rien. Cette attitude nous oblige à réfléchir sur l'application du Code de la rue. Comment est-ce qu'il faut se déplacer autrement ? Beaucoup d'élus sont présents ici. Il faudrait y réfléchir. La première impulsion des commerçants est de stigmatiser la diminution de la circulation des voitures, facteur, selon eux, de diminution du passage des clients potentiels de leurs enseignes. Les études démontrent que c'est le contraire qui se passe. Tous les plateaux piétonniers font le succès des centres-villes et évitent d'avoir une croissance des périphéries horribles avec des galeries commerciales et des parkings à voitures qui se désertifient après. Je crois qu'il y a des actions de promotion à faire parce que les personnes sont plus disponibles. On gagne du temps à vélo, mais on prend aussi son temps. Et c'est vrai que l'appropriation de l'espace urbain est formidable à vélo. Le vélo est naturellement grisant.

Autre chose qui a été dite tout à l'heure. Je voudrais signaler qu'en juillet, au Conseil national de la Sécurité routière, a été présenté le rapport sur l'alcoolisation des accidentés, tous usages. Je dois dire qu'il ne faut pas faire passer les cyclistes pour plus fêtards qu'ils ne sont. Après les conducteurs de bus, ils sont ceux qui, lorsqu'ils sont victimes d'accidents, sont le moins positifs en termes d'alcoolémie, et ce constat apparaît dans tous les résultats exploités par la Sécurité routière.

Donc, il faut sortir un petit peu des clichés. Je crois que le cycliste est sensible : s'il n'est pas en état d'être en équilibre sur son vélo, il marchera. Ainsi, le vélo est un avantage et un outil génial de déplacement individuel, mais qui respecte aussi la vie collective. J'avais encore deux ou trois autres réflexions.

Oui, la visibilité est très importante. Il faut être visible. Quand il y a un éclairage urbain, la question se pose de façon moins accrue, mais il est vrai qu'il faut des vêtements clairs. Nous dispensons ces bons conseils dans le guide du cycliste urbain que nous venons de sortir cette semaine. Les conseils sont de bon sens. Malheureusement, les pratiques et les ventes de vélos sont tout autres, avec des éclairages qui sont de basse qualité et non homologués. Les éclairages clignotants peuvent être intéressants. Là, il faudrait que le législateur fasse homologuer des éclairages répandus et utiles, pouvant peut-être présenter un intérêt en terme de sécurité.

Je voulais juste mentionner l'existence d'un autre souci. La nuit est un moment où on peut éduquer au vélo, promouvoir véritablement le vélo. Je trouve que la ville ferme les yeux. Il y a des zones centrales (cinémas, restaurants) où les voitures envahissent l'espace urbain. Je ne suis pas pour une politique d'amendes ou de répressions, mais à certains endroits, les voitures sont tellement envahissantes que les piétons et les cyclistes n'ont plus leur place. Il faudrait qu'on réattribue la place des cyclistes. Elle s'améliore, mais ce n'est pas partout le cas. Et je crois que là, une réflexion de la part des élus doit être menée en termes de territoires et d'éducation au temps de la nuit.

Je voulais encore ajouter un mot. Le vélo permet de revisiter l'espace urbain. A vélo, l'usager n'est pas enfermé dans un espace. Il peut s'arrêter. Je ne vais pas revenir sur ce qui a été très bien dit, et peut-être qu'il va y avoir des échanges avec la salle. C'est-à-dire que moi, je me suis retrouvé découvrant Lyon, très facilement par l'intermédiaire du vélo. En ville, le vélo rassure. Vous l'avez dit tout à l'heure : les choses et les êtres sont plus proches via ce moyen de locomotion. La relation est plus facile.

## ***E / LA CONCLUSION DES INTERVENANTS***

**Christophe RAVERDY**

Je crois qu'à vélo, le cycliste est obligé de faire attention, de regarder ce qui se passe autour de lui, de regarder les automobilistes, de faire attention à la façon dont il circule, où il circule. La nuit, le vélo nous ouvre les yeux et j'espère qu'il va encore ouvrir les yeux à plus de monde, mais je sais que les élus qui sont là ont déjà les yeux ouverts.



### **Robert ROCHAUD**

Je dirais que cette étude m'a ouvert les yeux sur le fait que la nuit, on peut encore faire des choses, en particulier sur les aspects pédagogiques aussi. Il était question de sécurité. En tant qu'utilisateur de vélo au quotidien, le fait d'avoir une chasuble de chantier, qui n'est pas très esthétique je vous l'accorde, permet aux automobilistes de tenir la distance. Je l'ai constaté pour l'utiliser l'hiver. Lorsque je l'ai, les automobilistes pour me doubler, en côte en particulier, dépassent la ligne médiane. Alors que quand je ne l'ai pas, ils me dépassent à quelques centimètres. Il faut vraiment encourager les cyclistes à avoir des vêtements qui sont très visibles.

### **Catherine ESPINASSE**

Je voudrais simplement dire en conclusion que le vélo me semble être un facteur d'urbanité et de civilité, par rapport à la nuit en particulier et qu'il est aussi une forme de mise en valeur de la réappropriation, à plusieurs reprises, de la ville par ses habitants, mais aussi par ses visiteurs.

### **Thérèse RABATEL**

Quand nous avons fait le forum de l'Espace des Temps, mercredi après-midi en pré-congrès, Georges AMAR, Directeur de l'unité prospective de la RATP, a beaucoup insisté sur l'idée que nous étions tous susceptibles désormais d'utiliser toutes sortes de moyens de déplacement : nous devenons « des individus multimodaux ». Il est nécessaire de parler d'éducation au vélo certes, mais gardons à l'esprit que nous sommes encore chacun orienté sur certains modes de déplacements plutôt que d'autres, et que nous avons des appréhensions à en changer. Cette éducation à la mobilité doit donc être pensée en termes de multimodalité, en ayant bien à l'idée de réfléchir sur la question des temps de déplacement. En effet, chacun choisit son mode de déplacement largement en fonction du temps qu'il estime (à tort ou à raison) gagné ou perdu. Il faut donc œuvrer dans le sens d'une éducation générale à la mobilité, n'impliquant pas uniquement le vélo, dans le but de réduire l'usage de la voiture à sa stricte nécessité et de développer les modes doux, ou plutôt « actifs » comme nous l'avons dit justement ces 3 jours.

### **Véronique JEANNIN**

Je voulais simplement dire, et c'est très en lien avec ce que disait Didier COUVAT, que le vélo va permettre de nouveaux usages et un vrai décloisonnement des quartiers. Et grâce à des petits déplacements qu'on ne peut pas forcément faire en transports en commun, va se créer une plus grande perméabilité entre les quartiers dans Paris. On sait très bien que les transports et les modes de déplacements sont très structurants, en même temps que les activités. Son utilisation va permettre de développer tout une économie nouvelle, de loisirs, et d'une manière générale les déplacements.

### **Annick de MONTGOLFIER**

Mon souhait le plus cher est que nos villes soient cyclables, plus et mieux.

