

Mercredi 17 octobre 2007

« Nouveaux rythmes de la ville : une vie nouvelle pour le vélo! »

*Forum organisé par l'Espace des Temps du Grand Lyon,
en off du Congrès des villes cyclables*



Forum de l'Espace des temps
« Nouveaux rythmes de la ville : une vie nouvelle pour le vélo »
17 octobre 2007

I- Interventions

Nicolas DUFFOUR

Bonjour à tous, je suis Nicolas DUFFOUR, journaliste, et je serai l'animateur du Congrès du Club des villes cyclables à Lyon, qui commence demain. Nos échanges de ce jour formeront le prélude public, le off du congrès. Je compte d'ailleurs sur vous pour que le débat ne se réduise pas à des considérations uniquement locales.

Le thème « Nouveaux rythmes de la ville : une vie nouvelle pour le vélo » nous offre au moins deux entrées : « rythme », d'un côté, modes de déplacement et services, de l'autre. Les interventions de Thérèse RABATEL (Vice-présidente du Grand Lyon en charge de l'Espace des Temps) et Gilles VESCO (Vice-président du Grand Lyon en charge des modes doux) devraient nous aider à concilier ces deux entrées. Thérèse RABATEL, devons-nous donner « du temps au temps » ?

Thérèse RABATEL, vice-présidente du Grand Lyon chargée de l'Espace des temps :

Le public se renouvelant largement selon les thèmes des forums que j'organise, je vous dirai d'abord quelques mots sur cette mission créée dans ce mandat. Nous sommes partis du constat qu'une forte évolution du temps des habitants a eu lieu au cours des trente dernières années, au positif et au négatif, et que le temps des services urbains ne s'est pas toujours adapté. Bien sûr, il ne s'agit pas de préconiser systématiquement une réponse individuelle et « à la carte » des services ; cela nous confronterait rapidement à des extrémités impossibles à tenir. Néanmoins, des adaptations raisonnées paraissent nécessaires pour améliorer la qualité de vie des habitants et salariés, voire des touristes de passage. Les politiques temporelles réfléchissent à ces questions par le biais des notions d'espace et de temps, dans ce qu'on appelle les « bureaux des temps ». Il en existe une douzaine en France (Paris, Rennes, Saint Denis, agglomérations de Poitiers ou du Grand Lyon...). J'ai été chargée, en tant qu'élue, de mettre en place de la sensibilisation mais aussi des actions liées au temps qui puissent changer concrètement la vie des habitants.

Trois enjeux se dégagent de la question des rythmes urbains :

- un enjeu d'égalité : selon leur sexe, leurs ressources financières, leur territoire, leur âge, le rapport au temps des habitants peut varier considérablement ;
- un enjeu de développement durable, lié aux questions relatives à la qualité de vie ; on trouve ici tout particulièrement le lien avec une mobilité durable ;
- un enjeu de démocratie: le temps est quelque chose de très intime. J'aime à le définir comme « de la vie qui passe ». Il ne s'agit donc pas de « chambouler » radicalement les habitudes des gens sans les consulter, sans connaître toutes les conséquences que peuvent avoir les évolutions dans les services urbains. Des comités de pilotage élargis, changeants selon les projets sur lesquels nous travaillons, sont systématiquement organisés.

Durant ce mandat qui s'achève, nous avons beaucoup travaillé sur la mobilité, Lucie Verchère-Tortel, chargée de mission à l'Espace des temps, et moi-même. George AMAR et Bruno MARZLOFF parleront tout à l'heure en spécialistes de la mobilité et je ne souhaite pas déflorer leurs propos. Je voudrais cependant souligner à quel point le temps est un enjeu central de la mobilité ; les habitants se demandent toujours avant de choisir un mode de déplacement, s'ils y gagneront ou perdront du temps, et si ce temps de déplacement pourra se combiner à d'autres activités dans une mobilité actuellement devenue zigzagante.



Concernant la sensibilisation, nous avons envoyé en janvier 2003 une carte de vœux de l'Espace des temps aux administrations, services publics, associations, à 4 500 exemplaires. Cette opération a eu beaucoup de retentissement : pour la première fois à Lyon (pratique déjà connue à Paris), nous avons insisté sur l'idée que lors des convocations à des réunions, des rendez-vous, etc., il était important d'indiquer quels transports en commun permettaient de s'y rendre. Le Grand Lyon lui-même péchait dans ce domaine en n'indiquant le plus souvent que la localisation des rues et des parkings. Cette opération a eu un grand succès. En quelques années (et pas seulement à cause de nous !), le pli a été pris de mieux indiquer les modes doux pour accéder aux événements et convocations.

Autre exemple de sensibilisation : nous avons fait des comparaisons entre des temps de parcours à travers la ville selon le type de transport utilisé, en heures creuses ou en heures pleines. Il s'avère que « les modes doux », dits de plus en plus et avec raison « actifs », sont compétitifs avec la voiture, spécialement en heure pleine et quand on compte honnêtement les temps pour aller chercher et garer sa voiture. Ce document a été distribué à 30 000 exemplaires dans les rues de Lyon lors de la Semaine de la mobilité l'an dernier.

Nous avons aussi travaillé sur la mobilité des femmes, en collaboration avec le CERTU, en nous demandant si elle était la même que celle des hommes. La réponse est non : les femmes se déplacent beaucoup plus à pied ou en transports en commun. Mais le mode de vie des femmes tend à se calquer sur celui des hommes, y compris pour l'utilisation de la voiture. Catherine ESPINASSE, notre psychosociologue, ici présente, a beaucoup travaillé et écrit sur ce thème. Un 8 pages avec des propositions temporelles a été édité. Nous demandons en particulier que les transports en commun prennent mieux en compte les horaires décalés qui touchent spécialement les femmes salariées.

Nous avons également fait des travaux pratiques, dont voici deux exemples:

- Nous travaillons sur la mobilité scolaire. Le maire de Neuville-sur-Saône nous a passé commande : l'idée, provenant du bureau des temps de Poitiers, était de décaler les horaires d'entrée des établissements scolaires de façon à réduire l'engorgement du matin. Avec beaucoup de concertation (établissements secondaires publics et privés, transports en commun, élus, questionnaires aux parents et élèves), nous avons atteint nos objectifs. Travailler sur la notion de temps permet de moins penser seulement en termes d'infrastructures nouvelles. Comme un nouveau lycée ouvrait, il a certes fallu avancer des nouvelles solutions en termes de transports en commun et le Sytral s'y est attelé. Mais en jouant sur le temps, il nous est apparu aussi que des adaptations fines des ouvertures des collèges et du lycée étaient possibles. Nous l'avons fait et avons réduit l'engorgement du matin. Cette expérience de Neuville, nous la démultiplions actuellement en travaillant sur la mobilité scolaire des 4ème et 5ème arrondissements, de Oullins, de Saint Genis Laval.

- Notre travail touche aussi aux plans de déplacements inter-entreprises. Il s'agit là aussi de préconiser les transports en commun, le covoiturage, éventuellement le vélo quand les lieux s'y prêtent. Des plans de déplacements inter-entreprises sont ainsi lancés sur plusieurs zones industrielles et tertiaires, y compris dans la Presqu'île de Lyon avec les TPE du petit commerce. Nous tâchons de convaincre les salariés ET leurs employeurs d'abandonner leur voiture et de venir au travail en transport en commun, en vélo ou à pied.



L'Espace des temps a donc été très intéressé par la venue sur Lyon du Club des Villes Cyclables pour son congrès annuel. Nous avons alors proposé à Gilles Vesco de lancer un atelier « off » en adoptant une entrée originale : nous voulons montrer les évolutions de la mobilité urbaine liées au temps, et rendre compte de tous les services proposés aujourd'hui par le vélo, de jour comme de nuit, sur une ville comme Lyon. Notre agglomération est innovante dans ce domaine, non seulement par le Vélo'V, mais aussi par les nouveaux services aux personnes et entreprises apparus grâce à l'utilisation du vélo.

Nicolas DUFFOUR

Je cède la parole à Gilles VESCO, autre figure du binôme que j'évoquais tout à l'heure.

Gilles VESCO, vice-président du Grand Lyon chargé

Merci et bienvenue à tous. Je remercie aussi Thérèse RABATEL. Nous avons la chance de participer au premier colloque du Grand Lyon (ou à la première conférence) sur le vélo depuis l'apparition de Vélo'V. Le Vélo'V a totalement occupé nos esprits ces derniers temps (nous aurons en fin d'année ou en début d'année prochaine 4000 vélos et 340 stations). Nous avons « la tête dans le guidon ». Nous ne pouvions donc pas avoir suffisamment de recul pour réfléchir aux conséquences larges de ce que nous faisons. Il s'agissait d'intervenir au jour le jour pour qu'un « vivre ensemble » s'instaure, dans les meilleures conditions possibles, sur la voie publique.

Merci encore d'être venus, d'avoir « pris » du temps, merci d'avoir choisi d'en perdre un peu aujourd'hui pour en gagner, ensuite. Nous avons d'ailleurs demandé, dans le cadre des grèves des transports qui s'annoncent demain, à l'équipe de JC Decaux d'être sur le pont afin de battre notre record de 30 000 déplacements /jour (battu lors de la dernière grève des TCL). Je dis cela pour signaler que ce nouveau mode de vélo a déjà fait ses preuves en tant que « transporteur public individuel » (tel est le concept que nous essayons de développer et de décliner). Vélo'V est bien une offre à part entière de transport qui s'inscrit auprès de toutes les autres offres de transport urbain.

Je rappelle quelques chiffres : 26 millions de kilomètres parcourus depuis l'ouverture, il y a un peu plus de deux ans, et 60 000 abonnés. De tels chiffres n'auraient jamais pu être réalisés si nous ne touchions pas tout le monde. Je veux dire par là que nous touchons les agendas de tout le monde, les temps de tout le monde, tous les temps de la ville. Le vélo s'instille dans les temps de la ville. Matin, midi, soir et nuit : toutes les périodes du jour sont concernées (Mme Espinasse a mené là-dessus une étude importante cofinancée par l'Espace des temps, le Grand Lyon et le Club des Villes Cyclables, dont elle nous dévoilera quelques aspects). Le phénomène se voit d'ailleurs confirmé à Paris, avec Vélib. Le vélo intervient maintenant à tout moment dans la vie de la ville.

Puisqu'il s'agit du rééquilibrage, du partage, des formes de cohabitation dans l'espace public, nous avons travaillé sur la dimension spatio-temporelle. Chaque espace peut avoir une utilisation différente en fonction du temps où il est fréquenté. Quand nous refaisons la ville sur la ville avec des équipements favorisant les modes doux (bande cyclable, zone trente) nous nous apercevons, comme le dit Denis BAUPIN, que les modes doux sont une « médecine douce » pour refaire la ville sur elle-même. Et la dimension temporelle entre immédiatement en jeu. Je pense à la piste cyclable du quai Pierre Scize, lieu de la nuit par excellence : nous avons fait disparaître quatre ou cinq cents voitures en parking sauvage, malgré les craintes des commerçants (lesquels, aujourd'hui, nous remercient pour ces innovations).



L'idée du temps permet d'illustrer aussi de belles évolutions : l'idée du vélo en libre-service a été crédibilisée à Lyon (après des expériences à La Rochelle, Rennes, Vienne...). Produit du cahier des charges du Grand Lyon, il a été depuis copié et encore amélioré. Nous espérons d'ailleurs obtenir en retour le témoignage et les enseignements des villes qui nous rejoignent dans cette expérience (ce sera le propos de l'atelier de demain, réunion fondatrice d'un réseau des villes en vélo partagé). Paris reçoit à présent des délégations quotidiennes (le maire de New York, celui de Chicago) et nous soulage d'ailleurs quelque peu de ce côté-là (nous recevions presque deux fois par semaine des visites sur ce thème) : l'attention se tourne vers « le nouveau modèle parisien des vélos en libre-service » selon France Info. Telle est la rançon de la gloire du Vélo'V.

Le temps illustre l'idée d'un choc entre le public et le privé : le vélo intervient dans cet espace. Je rappelle que le vélo en libre-service contribue à augmenter l'usage du vélo « normal ». A Lyon nous avons constaté une augmentation de 80% du trafic de vélos depuis la création de Vélo'V. Or Vélo'V ne représente qu'un quart de ce trafic. Vélo'V contribue donc à faire ressortir les vélos individuels, alimentant aussi l'achat de vélo neuf. Un « cycle vertueux » se met en place qui bénéficie à toute la ville et au nouveau lien social qui se crée actuellement autour de la notion de partage : un vélo partagé dans un espace public partagé pour un temps partagé.

Nicolas DUFFOUR

Merci Gilles VESCO. Nous entendrons plusieurs témoignages qui nous donneront une vue concrète sur les nouveaux besoins et services que suscite l'évolution des rythmes urbains. Mais, avec Georges AMAR, nous pourrions dresser un panorama des enjeux. Vous êtes le directeur de la prospective de la RATP : à quelle distance réfléchissez-vous dans l'avenir ?

Georges AMAR, directeur de la Prospective à la RATP

Nous réfléchissons sur le XXIème siècle, afin d'avoir une vue très élargie.

Merci aux organisateurs de ce forum auquel je suis heureux de participer. Peut-être vais-je légèrement excéder le sujet notifié : en effet, je trouve intéressant de replacer la question des modes doux et de la temporalité dans la perspective plus étendue des évolutions de la mobilité urbaine.

Le champ de la mobilité urbaine est en pleine mutation et je voudrais en évoquer quelques aspects.

La relation avec le thème du développement durable a déjà été évoquée : en effet, nous savons que les transports sont un des facteurs de durabilité (ou non) du développement. Nous savons également que nos solutions actuelles ne sont pas soutenables. La croissance de la mobilité urbaine a lieu partout : elle est universelle et constante depuis des décennies, voire des siècles. Nous savons que la croissance actuelle n'est pas soutenable telle quelle d'un point de vue social, économique et environnemental. Les solutions du XXème siècle ne sont pas suffisantes devant les enjeux du XXIème siècle. L'innovation est désormais un impératif, elle a déjà été initiée (comme Lyon le sait très bien). L'innovation sera technologique, urbaine, organisationnelle, sociale et économique. Mais l'innovation la plus importante sera celle des concepts : nous avons besoin de changer de concept, voire de logique. J'appelle « changement de paradigme » ce phénomène par lequel tous les concepts commencent à changer dans le même sens. Le changement de paradigme a déjà commencé (mais il doit être rendu lisible notamment par le travail de prospective). Le nouveau paradigme sera le terreau des innovations à venir. En prospective, en effet, nous nous intéressons moins aux tendances prévisibles qu'à ce qui relève de l'imprévisible.



Malgré le paradoxe apparent, cette « prospective de l'imprévisible » est possible et passe par la recherche des concepts porteurs qui seront la matrice des nouvelles innovations. Notre changement de paradigme revêt plusieurs dimensions :

- la mutation dans les usages: quelle est la pratique de la mobilité ?
- En parallèle, nous étudions la mutation des valeurs (le temps rapide ou non, etc.) car les valeurs évoluent.
- la mutation des outils, dont le vélo fait partie

1) Mutation des usages

Le mot de « mobilité » est lui-même central dans les mutations observées. Nous passons de la notion de « transport » à celle de « mobilité ». Ce mot de mobilité, très récent dans notre vocabulaire (apparu avec celui des médecins et des sociologues), est un des grands mots de politique public. L'utilisation de « transport » suppose un raisonnement en terme de flux, dans lequel l'individu est un « transporté », en position passive. « Mobilité » suggère plutôt l'idée d' « individu mobile »: la position est cette fois individuelle et active. Le changement de terminologie est très significatif.

La mobilité est en train de devenir le mode de vie contemporain. En forçant le trait, j'aime à dire que la mobilité est un nouveau droit social, presque une nouvelle civilisation, une ère de l' « homo mobilis » dont les symboles seraient Nike et Nokia : des baskets aux pieds et un téléphone mobile dans la poche. Dans cette nouvelle situation, nous sommes tous des « personnes à mobilité augmentée ». La mobilité est non seulement un droit mais aussi un devoir : ceux qui n'ont pas la mobilité sont quasiment exclus de la société.

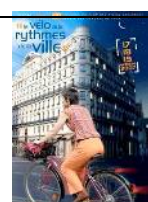
2) Les valeurs :

Dans le paradigme classique, la valeur du transport, du transit se définit par le franchissement des distances le plus rapidement possible. Le rendement se définit par l'absence de frottement. Le nouveau paradigme de la mobilité fait résider la valeur dans la création de liens : en franchissant des distances, créé-t-on des liens avec les territoires, les personnes ou les services ? La valeur créée par la mobilité résidera bientôt dans ces liens.

La « nouvelle mobilité » inclut donc un nouveau rapport au temps, donc, mais aussi nouveau rapport au corps, aux autres, aux lieux et à l'environnement.

a) Nouveau rapport au temps:

Dans le « transport », le rapport au temps se résume à une pure durée abstraite modulée à de la vitesse. Un autre temps compte dans la mobilité, le temps vécu par les individus. Le « temps distance » s'oppose par là au « temps substance ». Le « temps-distance » est celui de l'astronomie, des années-lumière ou des heures-TGV (Paris est à deux -TGV de Lyon) ou des minutes-métro (Montparnasse est à 10 minutes-métro de Gare de Lyon). Nous découvrons à présente un temps qui n'a pas nécessairement besoin d'être réduit. Le « temps-distance » est une pure perte qu'il faut réduire, un temps qui n'a pas de sens. L'autre temps gagne à durer : le temps du plaisir et de la vie, nul ne cherche à le raccourcir. Le transport a affaire à ces deux sortes de temps en même temps (et je dis alors que « La croisière est l'avenir du transport ! »). Le transport a donc à voir aujourd'hui avec une large variété de temps qui va déterminer les nouvelles formes de la mobilité.



b) Nouveau rapport au corps :

Le corps fait son retour dans la mobilité. Le corps du « transporté » était standardisé, pensé comme uniforme et passif. Nous nous intéressons aujourd'hui au rapport entre santé et mobilité. Je me plais à penser que dans l'avenir, notre mobilité pourra être prescrite par notre médecin : « Faites donc un quart d'heure de marche, un peu de vélo, un peu de métro, un peu d'automobile, etc. » La mobilité sera peut-être à la carte, mais aussi selon des critères médicaux.

c) Nouveau rapport aux autres :

Longtemps, le temps du transport a été pensé comme un temps vide, sans relations aux autres. Nous redécouvrons que le temps de la mobilité est particulièrement propice à la relation à autrui. Peut-être ira-t-on bientôt dans le métro pour faire des rencontres...D'ailleurs cela a commencé (contre le préjugé qui veut que le métro « c'est triste »).

d) Nouveau rapport aux lieux :

Là encore, de grandes évolutions ont lieu. Le tramway, par exemple, plus qu'un simple moyen de transport, est aussi un moyen de requalifier les lieux. De plus en plus, nous allons passer d'un raisonnement classique du transport que j'appelle « origine-destination » à un raisonnement inverse : le lieu n'est plus le terme du mouvement mais il est une étape entre deux mouvements. La notion d'étape est une notion forte dans la redéfinition des lieux, y compris dans leur architecture.

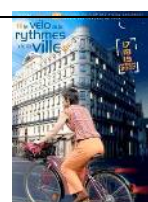
e) Nouveau rapport à l'environnement

De plus en plus, la mobilité va tendre à devenir responsable : de même que pour leurs habitudes de consommation, les individus vont choisir leur mobilité en partie en fonction de raisonnements éthiques. Le vélo donne l'exemple. Le « tri sélectif » va en quelque sorte s'appliquer à la mobilité.

L'individu mobile est multimodal et compose sa mobilité « à la carte ». La mobilité est une compétence, un savoir-faire. Des enquêtes récentes à Paris nous ont montré que beaucoup de gens ont une compétence faible. La compétence implique l'idée d'une capacité d'apprentissage. « Faire du service à la mobilité » signifiera apprendre aux gens à utiliser le mieux possible l'ensemble des capacités de déplacement.

3) Les nouveaux outils de la mobilité

Pour s'adapter à ce changement de valeur, il est nécessaire de développer de nouvelles offres, de nouveaux outils de mobilité. Traditionnellement, nous parlons plutôt de « modes de transport ». Or, les modes s'élargissent, évoluent. Depuis la révolution industrielle, quelques nouveaux modes se sont rajoutés aux trois premiers (à pied, à cheval, en voiture). Par ailleurs, nous entretenons toujours une « utopie du tapis volant ». L'évolution des modes de transport dénote quelques curiosités : la nouveauté dans les transports des villes européennes du XXIème siècle se constitue du développement des tramways et du vélo. Or, ces deux modes de déplacement ont été inventés, il y a fort longtemps. D'un certain point de vue, donc, aucune technique faramineuse ne semble s'imposer. Le monde des transports est-il un monde qui n'innove pas ? Pour moi, les innovations sont différentes de celles attendues. L'innovation concerne plus le périphérique que le cœur du transport (la vitesse et le véhicule). De plus, il s'agit plus souvent de réinventer que d'inventer (le Vélo'V en est un très bon exemple). Enfin, la diversité paraît beaucoup plus valorisée aujourd'hui que l'innovation pure.



Le « périphérique » est une métaphore basée sur l'informatique ; en informatique, l'innovation importante est moins l'augmentation de la puissance de calcul (qui double tous les 18 mois, selon la fameuse « Loi de Moore ») que l'invention de la souris (elle permet le Personal Computer, et donc Internet, finalement). Dans le monde des transports, des choses assez voisines ont lieu : trois grands domaines périphériques à la puissance de transport (vitesse et débit) apparaissent : le software, l'immobile, le service.

a) Le « software »

Il concerne l'information : dans le transport, la notion d'information change de nature ; nous passons d'une vision classique de l'information (une signalétique spatio-temporelle : où et quand passe mon bus ?) à un logiciel de la mobilité: le covoiturage peut fournir un bon exemple. Sur le même « hardware » (les automobiles, les voies rapides et les parkings) le logiciel change (une utilisation complètement différente de la voiture). Le covoiturage est un mode de déplacement extrêmement important dans certaines villes de Californie, plus important que les transports publics. L'information ne consiste plus en un simple mode d'emploi : elle devient elle-même un moyen de transport en mettant en liaison les usagers du covoiturage.

D'autres points seraient à évoquer : il est possible d'imaginer (ou de s'inquiéter de l'idée) que, par exemple, que, dans l'avenir, le grand « opérateur de mobilité » sera Google...

L'innovation dans la mobilité est et sera donc de plus en plus l'innovation dans le *soft*.

b) L'immobile

Il joue un rôle important dans les systèmes de mobilité. Les arrêts de bus en furent une première image. Les pôles d'échange aujourd'hui sont des lieux très importants à plusieurs points de vue. De même, le vélo ne forme pas la vraie innovation dans le Vélo'V, mais la station, elle, est innovante. Ni garage, ni parc à vélo, la station a été créée de toute pièce.

c) Le service.

La mobilité est une compétence individuelle : le service à rendre au voyageur devient l'« empowerment » : donner du pouvoir (pas seulement au sens politique). Il s'agit de mettre les gens en capacité de concevoir leur propre mobilité. Le service consiste à donner de la maîtrise à chacun sur sa mobilité. La pédagogie est fondamentale en ce sens. En Ile-de-France, des classes mobilités sont ouvertes : tout comme les enfants apprennent à marcher, à rouler en vélo, et plus tard vont à « l'auto-école », il paraît logique de leur apprendre leur mobilité urbaine future dans sa diversité. C'est tout aussi important avec des personnes qui ont des problèmes de maîtrise de la langue française, ou de lecture des cartes, ou d'usage des automates. Des « Ateliers Mobilités » sont organisés en ce sens avec plusieurs communes d'Ile-de-France.

Le vélo :

Un champ très important s'est ouvert ces dernières années, appelé « transmodalité » qui consiste à mélanger les modes. Au Brésil, une ville (Curitiba) a réussi à créer un « bus qui devient un métro », forme de métissage très convaincant.

Je souhaiterais parler du Vélo'V. Je crois que le concept de « vélo en libre service » n'est pas pleinement adéquat. Lyon a créé un concept qui s'appelle Vélo'V, qui mérite peut-être d'être pensé sur le plan théorique mais qui paraît très intéressant. Il s'agit bien d'un transmodal : Vélo'V n'est pas un vélo mais un système, un mode particulier, de même que le métro n'est pas un train et que le bus n'est pas un camion. Vélo'V est un mode complet, qui utilise la bicyclette, mélange du mobile et de l'immobile (la station), du hardware (la bicyclette) et du software. L'innovation de Vélo'V porte largement sur la station et le software.



Le champ du transmodal est un grand champ d'innovation. L'innovation aujourd'hui semble moins visible car nous ne cherchons plus l'optimum, le mode parfait. Notre situation est guidée par un principe écologique consistant en la diversité des modes. De même que le milieu naturel a besoin de biodiversité, le milieu urbain a besoin d'une diversité des modes. L'innovation sera de fonctionner à l'avenir dans la plus grande variété modale. Les villes les plus importantes se jugeront sans doute par cette diversité. Aujourd'hui, Lyon en fait partie.

Nicolas DUFFOUR

Merci George AMAR pour cette intervention très dense.

Geneviève LAFERRERE, vous êtes spécialiste des modes doux au Conseil Régional Ile-de-France. Pour mettre les choses au clair, j'aimerais savoir d'abord ce qu'il faut entendre par « modes doux ».

Geneviève LAFERRERE, spécialiste des modes doux au Conseil régional d'Ile de France

La question se pose en effet. En écoutant Georges AMAR, j'ai découvert que la raison pour laquelle je travaille depuis maintenant dix ans sur les modes doux tient bel et bien au rêve du « tapis volant » dont il nous a parlé. Je travaille à la région Ile-de-France depuis trois ans, après avoir travaillé au CERTU où j'ai « mis les mains dans le cambouis ». Le Centre Etude des Réseaux de Transport et de l'Urbanisme (CERTU), basé à Lyon, dépend du ministère de l'équipement. Il est chargé de produire des guides, de la méthodologie et de la recommandation en matière d'aménagement.

Les modes doux concernent finalement tous les modes alternatifs à la voiture. Les modes alternatifs sont: les transports publics, le vélo, la marche à pied, mais aussi le roller et la trottinette. Les modes doux ne se réduisent donc pas complètement au vélo et à la marche.

Nicolas DUFFOUR

Les québécois parlent de « mode actif », expression peut-être plus adaptée (monter à Fourvière en vélo n'a rien de « doux » en effet).

Geneviève LAFERRERE

Je vous remercie d'orienter ainsi la question. La première raison à l'utilisation du vélo tient en ce qu'il permet d'aller plus vite. L'image du tapis volant témoigne bien de ce désir de « zapping » en matière de mobilité : nous avons besoin d'évoluer très vite d'un lieu à un autre de la ville. Le vélo permet cela et permet en outre une proximité avec les lieux traversés : il est aussi efficace pour le shopping, qui suppose une vitesse ralentie que pour changer très rapidement de lieux. L'image du vélo a longtemps souffert d'être rapprochée de celle de la marche à pieds, perçue avant tout comme loisir, flânerie, etc.

L'avènement du Vélo'V et du Velib' a permis de démontrer l'efficacité du vélo : les utilisateurs louent aujourd'hui le gain de temps et la liberté qu'il permet, par opposition souvent à la voiture. La voiture se vend sur l'argument de la vitesse mais cet argument est un leurre : elle avance très lentement en zone urbaine dense. Les villes démontrent aujourd'hui qu'une même vitesse d'environ 15km/h vaut pour la voiture, le bus et le vélo. Pour la voiture, s'ajoute encore le temps de trouver une place de stationnement. Nous ne comptons pas le même temps pour la voiture et le vélo. En vélo, nous comptons seulement un temps de déplacement (« j'ai dix minutes de vélo pour me rendre à tel endroit ») alors que la voiture comprend un temps de stationnement. Ce temps de stationnement plombe aujourd'hui l'efficacité de la voiture. Le vélo permet des courses rapides avec un temps de stationnement inférieur à deux minutes et une grande proximité de la cible (boulangerie, bureaux, etc.).



La vitesse est donc bien le premier avantage du vélo. Or, cette vitesse a été négligée dès lors que le vélo a été catalogué comme un « mode doux ». Le vélo permet d'aller quatre fois plus vite qu'à pied, tout en conservant le plaisir de pédaler sans forcer. Cet écart de vitesse devient problématique dès lors que, pour laisser un maximum de place à la voiture, le vélo est cantonné aux mêmes espaces que les piétons.

Un de mes premiers combats en Ile de France est de convaincre de la nécessité de rendre au vélo sa juste place, et surtout pas en grignotant son espace sur celui des piétons. Le vélo doit donc être considéré plutôt comme un mode actif que comme un mode doux. La rapidité de déplacement dans les villes denses passe par une complémentarité entre marche à pied, vélo, voies ferrées ou bus (de plus en plus souvent créés en sites propres désormais). Nous générons ainsi une chaîne de déplacement qui permet de contourner la lenteur de la voiture.

Nicolas DUFFOUR

Quelle est précisément la particularité de l'action de la Région Ile-de-France, souvent citée en exemple ?

Geneviève LAFERRERE

Depuis dix ans, une politique particulière existe. Il est apparu nécessaire de créer cette chaîne de déplacement. Les premières interventions ont concerné des aménagements en rabattement sur les gares et les stations de RER et de métro. Le rabattement consiste à faciliter et sécuriser l'accès en vélo à la gare la plus proche.

Un second constat a imposé de créer des lieux de stationnement pour les vélos. Pour la voiture, il allait de soi depuis longtemps que des routes, des parkings, des pompes à essence étaient nécessaires. Pour le vélo, des évidences se sont dégagées progressivement : il fallait par exemple que le vélo soit disponible au domicile des habitants. La délivrance de permis de construire impose encore très rarement, aujourd'hui, que les immeubles disposent des lieux adaptés au stationnement de vélos. Le peu de place qui existe, en outre, a souvent été attribué au tri sélectif. Le vélo nécessite donc une nouvelle ville, un nouveau mode d'aménagement urbain de l'espace. Si nous repensons la ville en fonction des usagers premiers de la ville (les piétons et les cyclistes puisqu'ils ne font pas que traverser la ville), un réaménagement s'impose qui par ailleurs, s'avère souvent très bénéfique. Je suis moi-même lyonnaise et travaillant sur Paris, je suis une utilisatrice comblée du TGV. Mais je suis aussi heureuse de constater les évolutions récentes de la ville de Lyon: en quelques années, grâce à l'aménagement de l'espace public, Lyon est devenue une ville très attirante, une ville qui fait parler d'elle au niveau européen. De la place a été rendue aux espaces verts, au vélo si bien que Lyon n'est plus une « ville-voiture » mais une ville agréable à vivre et à visiter. Beaucoup de villes de France opèrent ce renversement de tendance. Les habitants souhaitent des villes où les déplacements soient facilités, avec des vrais trottoirs par exemple, où les parents peuvent se déplacer avec une poussette. Le quotidien urbain est en train d'être redécouvert par ce biais-là. Mon rôle à la région Ile-de-France est d'encourager ce changement en proposant aux élus l'attribution des subventions. J'invite les collectivités à voir combien les aménagements en faveur des piétons et des vélos servent l'intérêt de tous, bien mieux que les aménagements routiers.

Nicolas DUFFOUR

En matière de transports, l'échelle régionale paraît devoir s'imposer. Concernant les « modes actifs », la région n'est-elle pas trop grande ? Ne faut-il pas plutôt considérer des petits territoires ?



Geneviève LAFERRERE

L'aménagement des modes doux relève clairement d'une politique locale. Pourquoi la région intervient-elle ? La région a pressenti son rôle notamment en se penchant sur la question des lycées, qui relève de sa compétence. Nous avons découvert que la région avait une carte à jouer en matière de développement des transports scolaires. En Ile-de-France, sur 13 millions d'habitants, il y a 4 millions de scolaires : aussi, une mesure évidente, pour stabiliser les déplacements à l'échelle de la région, consistait à dissuader les parents d'utiliser la voiture pour emmener leurs enfants dans les établissements scolaires. L'application des mesures se fait donc au niveau local, mais la Région a un rôle incitatif, apporte une aide financière pour améliorer et sécuriser les itinéraires à pied et en vélo. Elle peut orienter les décisions du STIF (syndicat des transports en Ile-de-France) pour la desserte et les arrêts de bus.

La gestion du stationnement dans une ville relève du pouvoir du maire. Cet enjeu est une clé pour le développement des modes actifs. La question des aménagements cyclables paraît moins centrale que celle du stationnement automobile : en facilitant le stationnement, le déplacement automobile se trouve lui-même favorisé au détriment du vélo. Cette question se lie à celle des coûts : il est très difficile d'évaluer précisément au kilomètre le coût d'une voiture. En rendant le stationnement gratuit, le jeu se fausse en défaveur du vélo.

Ces problèmes relèvent d'une politique locale mais la région tâche néanmoins de peser en faveur du vélo. Chaque fois qu'une commune a le désir de travailler en ce sens, nous essayons de l'aider et de la subventionner.

Nicolas DUFFOUR

Merci pour votre intervention. Nous nous donnons à présent une dizaine de minutes pour écouter les questions que ces interventions n'auront pas manqué de susciter.

Questions du public

Nicolas IGERSHEIM

Bonjour, je suis le président de « La ville à vélo », association des vélocytes lyonnais pour la promotion du vélo urbain. Mme RABATEL suggérait qu'il faudrait indiquer les accès en transports en commun sur les prospectus et invitations. Il faudrait aussi indiquer les accès en vélo, il me semble, ce que le Congrès du Club des Villes Cyclables n'a pas pris le soin de faire. Les stations Vélo'V sont indiquées mais malheureusement les pistes cyclables n'y figurent pas. Malgré les apparences, le vélo reste donc largement occulté.

Je tiens à souligner, comme Mme LAFERRERE, l'importance accordée au stationnement. Dès lors que je ne peux stationner ma voiture, je choisis plus facilement d'utiliser mon vélo, à la condition que le stationnement du vélo soit, lui, favorisé. Dans la Région Rhône-Alpes, des collèges et lycées sont encore construits sans aucune solution de stationnement. Parfois, les aménagements de stationnement sont inadaptés ou voilent les roues des vélos.

Enfin, le Grand Lyon s'est engagé il y a sept ans à installer cinq cent arceaux par ans pour stationner les vélos, à une époque où le vélo était huit fois moins important qu'aujourd'hui. Conserver cet objectif conduit à rater les sept huitièmes des besoins réels.

Nicolas DUFFOUR

Le succès du vélo crée effectivement de nouvelles exigences.



Maurice ABEILLE

Bonjour, j'appartiens à l'association « Lyon-métro, transport public ». Un point a été peu abordé : la complémentarité entre transports publics et vélo. De nombreux usagers réclament par exemple plus de place pour les vélos dans les TER, même si cela n'est pas forcément judicieux et pose des problèmes en terme de sécurité. Je pense que des problèmes persistent dans la chaîne de déplacement : il faudrait par exemple renforcer les possibilités de stationnement aux abords des gares, mais développer aussi des systèmes de tarification avantageux dans le cadre de la complémentarité entre trains et vélos en libre-service.

De la salle

Bonjour. Je parle ici au nom de l'association « Point de vue sur la ville » qui défend les déficients visuels (personnes malvoyantes et non-voyantes). Nous sommes pour le vélo mais, ne pouvant pas le pratiquer, nous en subissons seulement les inconvénients. Nous avons constaté que les utilisateurs de Vélo'V, pour l'essentiel, ne sont pas des automobilistes (seulement deux à trois % d'automobilistes parmi eux). En conséquence, l'offre de transport en commun s'est allégée : les temps d'attente sont plus longs, des lignes de bus ont vu leur trafic diminuer (il faut parfois attendre quarante minutes un bus le soir). L'utilisation du vélo ne doit pas justifier la réduction des transports en commun.

Nous faisons aussi face à des conséquences dans les aménagements : les stations Vélo'V se trouvent sur les trottoirs et constituent pour nous des obstacles périlleux. Il arrive que nous nous fassions très mal par leur faute. Nous voudrions que « JC Decaux » pense à créer des arceaux qui nous protègent des stations. De façon générale, les trottoirs sont envahis de mobilier urbain. Nous pensons qu'il faut conserver, pour les piétons, des circuits libres de tout obstacle.

Enfin, les trottoirs étaient auparavant des repères fiables pour nous. A présent, du fait des nouveaux aménagements urbains, les trottoirs ont tendance à être aplanis, même les chiens guide ne s'y retrouvent pas. Vous avez dit vouloir prendre en compte toutes les populations. Nous souhaitons pouvoir vivre comme des citoyens à part entière, autonomes, et le nouvel urbanisme limite nos déplacements.

De la salle

Je suis Bruno LECORS, de l'association « Ville à vélo » à Champigny-sur-Marne. Le stationnement, constituant une occupation du domaine public, se doit effectivement d'être payant. N'est-il pas possible d'envisager, de la même façon, une contribution financière des vélos à cette occupation du domaine public ? Si dix vélos tiennent sur une place de voiture, peut-être serait-il possible de faire payer au cycliste un dixième de ce que paie la voiture.

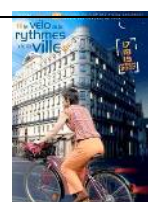
Il paraîtrait logique, en suivant ce principe, de demander à chacun de payer, même si, pour l'instant, il faut surtout penser à promouvoir le vélo.

Nicolas DUFFOUR

Cependant, Geneviève Laferrere nous a expliqué que les modes doux formaient un gain pour la collectivité.

Simone COULOS VAILLANT

Je représente à la fois le Conseil de Développement du Grand Lyon, l'association « Robin des villes » et l'association « Usine sans fin ». Je voulais attirer l'attention sur la question du stationnement. Je comprends qu'il faille des stationnements pour les vélos. Toutefois, pour les personnes à mobilité réduite, le problème demeure : si une personne qui marche peu, ou difficilement, souhaite venir en ville (pour toutes sortes de raison, du simple loisir à la consultation médicale), comment s'y prendra t'elle ?



Il ne faut pas penser que la voiture concerne seulement des gens peu soucieux du développement durable. Ce problème de stationnement ne s'évacue pas facilement : il est très large, très pernicieux et très difficile à résoudre.

Réponses

Gilles VESCO

Chaque point mériterait de long développement puisque les questions posées ont insisté chaque fois de manière pertinente sur des problèmes cruciaux.

Je voudrais répondre aux remarques concernant les TER et le rabattage intercommunal : il est assez cocasse de mettre un moyen de transport (le vélo) dans un moyen de transport (le train). Nous voudrions plutôt continuer à développer nos « parc-relais » en les repoussant si possible de plus en plus loin afin d'éloigner les voitures de la ville (grâce à l'extension des lignes de métro et de tramway). Ces parcs-relais sont aussi l'occasion de stationner les vélos de façon sécurisée et abritée.

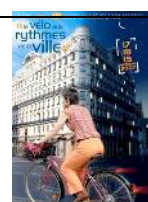
L'intermodalité ensuite se construit sur la proximité des stations et l'« interface monétique ». Nous proposons déjà depuis plusieurs mois aux détenteurs de la carte « Hourra » les mêmes conditions avantageuses dont bénéficient ceux de la carte « Tecely » : une heure de Vélo'V gratuite. Nous développons actuellement l'application qui permettra d'utiliser directement la carte Hourra sur les stations Vélo'V (comme la carte Tecely). Nous croyons à cette idée que l'association des vélos et des transports en commun permet aux pendulaires de laisser leur voiture en dehors de l'agglomération (les pendulaires sont les personnes effectuant les trajets domicile-travail).

D'autres intervenants pourront répondre de façon très précise à la personne qui s'inquiétait d'une diminution éventuelle des transports en commun à mesure de l'augmentation de l'utilisation des vélos. Je souhaite clairement le rassurer : le développement des transports en commun et celui des vélos sont forcément indissociables de par leur complémentarité. Ici, 1 + 1 = 3 : il s'agit d'un travail d'équipe destiné à tirer les conducteurs automobiles de leur voiture.

Le stationnement payant des vélos a été expérimenté : il s'appelle Vélo'V ! Lors des enquêtes préparatoires, lorsque nous demandions aux gens pourquoi ils n'utilisaient pas le vélo, la première réponse concernait le trafic, la peur de la chute, le manque d'aménagements et la seconde réponse était la peur du vol et de la dégradation : la mise en place des Vélo'V a permis au gens de dire en quelque sorte : « j'ai un vélo dans la rue ». Nous avons levé ainsi la question du stationnement en même temps que la peur du vol et de la dégradation. Celles-ci ont été transférées vers le prestataire qui dispose de produits antivols et anti-dégradation (même s'il est impossible des les anéantir complètement). Ce stationnement sécurisé sur l'espace public se paye naturellement (mais le prix est modique en regard du service rendu).

Thérèse RABATEL

Je suis moi-même élue pour les personnes âgées dans le quatrième arrondissement et je voudrais clarifier notre position par rapport à la voiture. Notre but n'est pas de faire disparaître la voiture mais de réduire la voiture au minimum nécessaire (puisque la voiture reste en certaines occasions nécessaire). Nous voulons plutôt pousser les gens à se demander lors de chaque déplacement si l'utilisation de la voiture est judicieuse. 30% de la population est susceptible d'être en difficulté de déplacement (femmes enceintes, personnes âgées, personnes handicapées). Il s'agit donc de rendre la voiture complémentaire aux autres modes de déplacement et d'en cantonner l'utilisation aux cas de nécessité.



Quant à la demande d'horaires élargis des transports en commun le soir et d'une fréquence renforcée, j'en suis d'accord, à condition que les bus soient effectivement utilisés par les usagers pour que la charge financière du service ne soit pas trop lourde. C'est un problème de coût humain et financier (cela fait travailler le personnel tard le soir) et non de mauvaise volonté a priori du Sytral.

George AMAR

Sur la question relative aux non-voyants, je veux dire que notre démarche de prospective consiste à réaborder l'ensemble des questions de mobilité urbaine à partir du marcheur. C'est le marcheur qui prend un vélo, un bus ou une automobile. En adoptant ce point de vue, de nombreuses questions se posent différemment. La marche est moins un mode de transport que la « cellule souche » de tous les autres modes de transport. Or elle a été négligée. Le vélo a été redécouvert, la marche n'a pas vraiment été redécouverte. De ce point de vue, nous pouvons aborder de façon plus raisonnée toutes les questions de mobilité ainsi que celle du handicap.

II Témoignages

Nicolas DUFFOUR

Je souhaite que nous écoutions à présent des témoignages pour mieux comprendre comment le vélo s'accorde aux questions de nouvelle temporalité. Une étude réalisée par l'Espace des temps nous permettra d'abord d'observer l'utilisation quotidienne des Vélo'V. Ayman ZOUBIR va nous la présenter.

Ayman ZOUBIR Architecte-Urbaniste, Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon
Bonjour. Je remercie l'Espace des temps de me permettre d'exposer cette étude menée dans le cadre d'un stage avec le Grand Lyon durant l'année 2006. Il s'agit plus spécifiquement d'explorer les temporalités d'usage du système Vélo'V. Vu la nouveauté du système, notre étude garde un caractère exploratoire.

Pourquoi avons-nous choisi Vélo'V comme objet d'étude ? Durant un séjour au Politecnico di Milano, je me suis intéressé aux questions de « Chrono-urbanisme » (temporalités urbaines). En effet, même au niveau législatif, ces questions de temporalité sont très présentes en Italie. Trois raisons m'ont amené à étudier plus particulièrement la dimension temporelle de Vélo'V :

- une mobilité à la carte (l'accessibilité du service 24h/24)
- une nouvelle configuration temporelle à observer : à l'aide de technologies nouvelles, Vélo'V nous donne l'occasion de quantifier ces nouveaux types de déplacement.
- Vélo'V conjugue l'intérêt individuel et l'intérêt collectif (il s'agit d'un service public).

Le cadre de réalisation de cette étude :

Le réseau comportait à l'époque de l'étude 173 stations et 2000 vélos (première tranche des travaux à partir de mai 2005). Le Grand Lyon a procédé à un diagnostic intermédiaire avant de compléter le réseau. Il a été possible, alors, de corriger les dysfonctionnements et d'améliorer la fluidité du système.

Il serait bien entendu intéressant de procéder maintenant à de nouvelles études qui permettent la comparaison avec l'utilisation des Vélo'V lors de la première phase.

Nous avons établi une approche chronotopique : nous avons spatialisé les déplacements des vélos, en détaillant les mouvements entrants (ici en couleur jaune) et sortants (en vert) des stations.



Cette carte chronotopique implique plusieurs constats : nous observons d'abord une désynchronisation sur l'ensemble des heures de la journée. Vélo'V reflète un éclatement temporel des formes de mobilité urbaine. Les temporalités nocturnes observées montrent une continuité d'usage : Vélo'V absorbe le déficit de transports en commun entre minuit et cinq heures du matin. Vélo'V absorbe aussi les mouvements pendulaires, surtout à certaines heures : nous avons un pic d'utilisation à 18h. En matinée, la tendance est plus faible : les gens hésitent encore à utiliser Vélo'V pour se rendre au travail. A 18h, les fréquentations explosent : cela s'explique à mon sens par un besoin de disponibilité, Vélo'V permettant des micros déplacements réalisés à la sortie du travail.

Ensuite, un schéma se forme à l'échelle de l'agglomération, comme un trident : le cours Gambetta forme un côté, l'axe Part-Dieu-Presqu'île un autre côté et l'axe Doua-Presqu'île le troisième côté. Ce trident reflète la centralité du système, vue la concentration d'activité dans ces zones en terme d'emplois et d'habitants.

Vélo'V révèle une intermodalité : ce transport est complémentaire (et non concurrent) des transports en commun. Au niveau des pôles d'échange (gare de la Part-Dieu, gare de Perrache et Grange Blanche), nous relevons un nombre très important d'entrées.

Le relief influe aussi sur l'usage du Vélo'V. Des dysfonctionnements sont apparus pour la régulation du système sur le plateau de la Croix-Rousse. Sur 24h, nous n'y constatons pratiquement que des sorties. Les vingt-six kilogrammes du Vélo'V rendent la remontée sur le plateau impossible.

Des micros centralités se révèlent aussi, par exemple autour du campus de la DOUA et du Parc de la Tête d'Or. Mais il faudrait prendre de nouvelles mesures qui séparent la semaine et le week-end afin de mettre en avant une fréquentation axée vers les pôles de loisir.

Nicolas DUFFOUR

Merci. Je souhaiterais avoir l'avis de Mme Catherine ESPINASSE, psycho-sociologue, auteur d'une étude sur le vélo la nuit, qui sera présentée lors du Congrès du Club des Villes Cyclables. Le Vélo'V fonctionne continuellement ?

Catherine ESPINASSE, psychosociologue spécialiste de la mobilité

Le vélo permet un usage tant diurne que nocturne, palliant aux manques de transports collectifs la nuit. Faire du vélo la nuit procure en outre un grand plaisir: le vélo est un moyen de redécouvrir sa ville éclairée, et Lyon bénéficie d'une belle image de « Ville-lumière ». Lyon vole presque la vedette à Paris dans ce domaine. Mon étude a été réalisée pour le Club des Villes Cyclables en partenariat avec les villes de Lyon, Paris et Poitiers. Je voulais apporter un éclairage nocturne à ce mode actif. La dimension du corps et du plaisir, outre l'engagement citoyen, est très importante. Une grande sensibilité à notre propre corps se développe, dont témoigne l'usage du vélo.

Nicolas DUFFOUR

La société BECYCLE va nous présenter son expérience concrète de portage des colis.

Francis PAQUET, fondateur de la société BECYCLE

J'ai créé la société avec trois associés en juin 2004. Aujourd'hui, nous doublons chaque année notre chiffre d'affaire, ce qui prouve notre bon fonctionnement. Nous sommes implantés dans le troisième arrondissement, dans le quartier de la Part-Dieu. Nous avons créé un réseau de franchise : nous faisons bénéficier de notre expérience des personnes qui souhaitent créer des sociétés de ce type mais qui n'osent pas se lancer.

Forum de l'Espace des temps

« Nouveaux rythmes de la ville : une vie nouvelle pour le vélo »

17 octobre 2007



Nous sommes présents à Lyon mais aussi à Grenoble, à Nancy et à Dijon.

Nous faisons du transport et de la livraison de plis et de petits colis à l'aide de vélo et de triporteurs à assistance électrique. Nous faisons le même métier que les coursiers traditionnels en utilisant un outil différent. 250 clients nous font actuellement confiance au bout de seulement trois ans et demi d'existence, malgré le scepticisme que nous avons ressenti au commencement.

Nicolas DUFFOUR

D'où vous est venue l'idée ?

Francis PAQUET

L'idée est venue naturellement : mes trois associés et moi étions des passionnés de vélo. Nous souhaitons, depuis de nombreuses années, utiliser notre passion pour en faire un métier. Nous connaissons les coursiers de New York, très réputés, mais il en existe un peu partout dans le monde (Etats-Unis, Canada, Angleterre et pays de l'Europe du nord). En France et dans les pays du sud de l'Europe, l'idée est encore loin d'être entrée dans les moeurs.

Nicolas DUFFOUR

Quel est justement votre avantage ? Pourquoi faire appel à vous ?

Francis PAQUET

Et pourquoi pas ? Nous proposons les mêmes avantages que les sociétés de coursiers. Nous livrons dans les mêmes temps, avec les mêmes tarifs. La seule raison de ne pas nous choisir serait de considérer que le vélo n'est pas un outil de travail mais de loisir. Cet argument a constitué, à nos débuts, le principal frein à notre activité. Les sociétés avaient un peu peur, nous avons lutté pour leur donner confiance en nous. Aujourd'hui, outre des sociétés privées, nous avons pour clients des institutions culturelles, le Grand Lyon et la Mairie (qui ont aussi mis du temps à franchir le pas). Une société qui travaille différemment des autres fait un peu peur au démarrage. Il a fallu faire la preuve de notre compétence.

Aujourd'hui, nous sommes bien partis, nous avons un prévisionnel de chiffre d'affaire pour 2007 de 200 000 euros. Nous travaillons aussi pour une grande société de livraison de colis : cette société nous fait confiance pour ses livraisons « du dernier kilomètre ». Nous livrons leurs colis aujourd'hui dans trois arrondissements et demain dans peut-être six ou sept arrondissements. Nous pourrions bientôt livrer des colis beaucoup plus imposants grâce à un nouveau modèle de triporteur à assistance électrique.

Nicolas DUFFOUR

Vous tentez de gagner du temps en permanence - comme les autres coursiers (souvent au détriment des règles élémentaires de sécurité) ?

Francis PAQUET

Nous avons voulu marquer notre différence dans ce secteur par rapport aux pratiques courantes. Nos premiers concurrents sont les coursiers motorisés : beaucoup ont encore cette image du coursier qui n'enlève pas son casque en prenant le pli, ne dit pas bonjour, rabroue la secrétaire si le pli n'est pas prêt puis repart de la même façon. Nous souhaitons offrir un service de qualité et nous demandons à nos coursiers d'être souriants, polis, d'enlever leur casque quand ils arrivent, d'attendre si le pli n'est pas prêt et d'avoir également un strict respect du code de la route. Certains ont été surpris au départ, arguant de ce que beaucoup de cyclistes, sans même être particulièrement pressés, ne respectent pas le code de la route.



Pour connaître le métier, je sais que transgresser le code de la route fait gagner très peu de temps (une minute au mieux sur un trajet de cinq kilomètres). Il s'agit bien sûr d'une question d'image mais aussi de sécurité pour les coursiers eux-mêmes. En passant sept heures dans la circulation, les risques d'accidents sont déjà très élevés, inutile de les décupler. Depuis trois ans et demi, heureusement, les automobilistes savent mieux tenir compte des cyclistes sur la chaussée.

Nicolas DUFFOUR

Merci de votre intervention. L'augmentation du nombre de vélo, effectivement, n'a pas augmenté le nombre d'accidents mais elle a amélioré l'attention des automobilistes aux cyclistes. Nous écoutons à présent Sarah DUFOUR pour la société « Cyclopolitain » qui fait du transport de personnes en vélo.

Sarah DUFOUR, responsable sur Lyon de la société « Cyclopolitain »

Bonjour. Je vous conseille, pour avoir une vision très précise de ce que nous faisons, de consulter notre site Internet (cyclopolitain.com). Je travaille donc pour la société « Cyclopolitain », qui construit et exploite des cycles spéciaux destinés au marché de la mobilité douce dans les milieux hypers-urbains. Notre but est de développer une gamme de véhicules qui s'adresse à tous les opérateurs du centre ville. Nous exploitons en France un concept de compagnie de vélos-taxis électriques.

La société est basée à Lyon et présente aussi à Nice, Grenoble, Nantes, Paris et Saint-Denis. Nous souhaitons couvrir les onze principales villes de France d'ici fin 2008. Nous faisons presque un million d'euros de chiffre d'affaire et nous développons :

-le concept de vélos-taxis : un petit tricycle assisté électriquement, avec un chauffeur (que nous appelons un « cyclonaute ») qui vient vous chercher à votre domicile ou au travail ou au cinéma ou à ailleurs et vous emmène où vous le désirez pour un euro par personne et par kilomètre.

-parallèlement, nous développons toute une gamme de véhicules. Pour le Grand Lyon, via le groupe Véolia-environnement, nous avons développé un véhicule servant à la collecte des corbeilles de rue dans les zones piétonnes. Ce petit véhicule est pour le moment en test dans les zones piétonnes et sur les berges du Rhône. Bientôt, nous développerons un produit pour la livraison de marchandise.

Nicolas DUFFOUR

Comment avez-vous lancé le « Cyclo-taxi » ? Avez-vous réalisé une étude de marché ?

Sarah DUFOUR

En 2003, quand nous nous sommes lancés, la ville avait une image très négative, avec notamment trois *a priori* : la ville est bruyante, polluée, et les transports sont un calvaire. Nous voulions trouver une solution pour aller à l'encontre de ces trois idées reçues: un véhicule propre, silencieux et où règne la convivialité.

Le cyclo est conduit par un « Cyclonaute » (ce sont toujours des étudiants qui travaillent à temps partiel), dont l'objectif est non seulement de vous transporter mais aussi de vous faire voyager. Les utilisateurs du cyclo cherchent aussi à remettre un peu de l'humain au coeur de la ville. Le vélo est une manière de se réapproprié à la fois son corps et la ville, de flâner, de cesser un peu de foncer tête baissée sans réfléchir. Le cyclo fonctionne aussi pour cette raison. Notre public est constitué aussi bien de personnes à mobilité « normale » que de personnes à mobilité réduite, de personnes âgées.



Nous testons actuellement, avec un réseau de maison de retraite, un service de taxis privés pour les résidents des maisons de retraite. Nous pensons développer ce système sur toutes les maisons de retraite de France du réseau AREFO d'ici à quelques mois.

Nicolas DUFFOUR

N'y a t'il pas quelque chose d'un peu « pousse-pousse », un peu « tiers-monde » dans cette idée du vélo-taxi ? La grande époque du vélo taxi en France était l'Occupation, faute de carburant.

Sarah DUFOUR

Il est dommage que nous ne puissions pas voir ici les véhicules. Ce sont des tricycles entièrement carénés, comme de vrais petits véhicules. Deux passagers prennent place à l'arrière et le cyclonaute s'installe à l'avant. Il est dans une position de conduite optimale de type « pédalo », sur un siège. L'assistance électrique lui fournit une énergie proportionnelle au poids qu'il transporte. Quand il véhicule deux passagers, le cyclonaute fournit ainsi un effort inférieur à celui de quelqu'un qui fait du vélo. D'ailleurs, 70% de nos cyclonautes sont des filles.

Nicolas DUFFOUR

Merci à vous. Nous terminons cette série de témoignage avec un témoignage sur l'organisation collective des transports et la façon dont les entreprises peuvent s'impliquer, avec les Plans de Déplacement d'Entreprise. Gérarg GIBON, du Commissariat à l'énergie atomique (CEA de Grenoble) va nous parler de cette expérience des Plans d'Entreprise. Ces plans ne sont pas obligatoires en France ?

Gérard GIBON, acteur du plan de déplacement de l'entreprise CEA Grenoble

Non, il s'agit d'une démarche volontaire de la direction des entreprises. Je vais vous présenter notre démarche.

Le CEA Grenoble fait partie du CEA. Nous sommes 2800 salariés CEA à Grenoble et 4000 au total sur le site. Le CEA Grenoble est le site de référence de la Direction de la Recherche Technologique, dont je vais dire deux mots. Ses problématiques sont en phase avec les questions sociétales d'aujourd'hui, relative à l'énergie, la santé et l'information. Nous effectuons des recherches sur les nouvelles technologies de l'énergie (filiale hydrogène et énergie solaire), les micronanotechnologies et les technologies pour la santé. Nous sommes partie prenante avec tous les acteurs locaux: collectivités, organismes de recherche et d'enseignement, industriels et pôles de compétitivité (deux pôles mondiaux « Minalogic » et « Lyonbiopole » et « Tennerdis »).

En arrivant de Lyon, notre site se trouve sur la Presqu'île constituée par le Drac et l'Isère : le « polygone scientifique » représente 15 000 personnes. Le pôle Minatec est sur la partie nord. Le site du CEA Grenoble fait environ 70 hectares ; 1.5km sur 500 m de long. Il s'agit d'un site industriel fermé.

Quels sont les principaux éléments de la démarche du PDE ?

Le PDE a été lancé en même temps que le pôle Minatec (en 2002) : il fallait renforcer nos liens naturels avec les collectivités qui participaient au financement de nos aménagements, et donc contribuer au Plan de Déplacement Urbain (PDU) de l'agglomération grenobloise. Une volonté de développement durable du site était également implusée.



Le principal objectif était de ramener la part modale de l'automobile de 70% à 50%. Quels étaient les moyens de transports pour accéder au CEA de Grenoble en 2002 ? Le train, le tramway, les bus, le vélo, la marche à pied et la voiture. La voiture était très importante : il y avait environ 70% d' « auto-solistes ».

Les partenaires du pôle Minatec (CGI, Agglomération de Grenoble, Région Rhône-Alpes et l'Etat) ont décidé que ce pôle serait piétonnier : les déplacements s'y feraient à pied ou à vélo. Un parking décalé, avec un nombre réduit de places, a été réalisé. Mettre les salariés à dix minutes de leur bureau provoque des mécontentements mais suscite aussi la réflexion.

Concernant, le vélo, nous avons travaillé autant sur l'externe que sur l'interne. Sur l'externe, nous avons utilisé des services offerts par la collectivité (métrovélo, ...). Il était important de faciliter le dernier kilomètre, de la gare à chez nous, pour lequel le vélo est très efficace.

Nos mesures répondent à des demandes et des besoins concrets. Pour les déplacements sur le site nous souhaitions offrir à nos salariés des vélos qui soient en bon état de marche et qui soient disponibles: nous avons géré leur entretien de manière centrale. Un groupe de travail a choisi le vélo « idéal » : étant en site plat, nous n'avons pas mis de vitesse et privilégié une maintenance minimale. Nous avons distribué des kits de sécurité.

Nous offrons aussi un service d'entretien gratuit pour tous les vélos personnels. Il n'est pas forcément évident de trouver des artisans, en ville, qui proposent ces services. Des structures associatives nous ont donc aidé.

Nicolas DUFFOUR

A Lyon, la « Maison du vélo » existe.

Gérard GIBON

Un PDE est une action à long terme. Il faut une animation continue. Nous avons fait, par exemple, des animations de découverte du vélo en ville avec l'ADTC. Nous faisons des opérations d'entretien, d'abord ponctuelles, aujourd'hui généralisées. Nous nous intégrons aussi dans des animations locales, comme la « journée au travail à vélo »: nous avons par exemple proposé aux gens de découvrir nos activités de recherche à vélo. Nous avons organisé des tombolas, des conférences sur la sécurité à vélo. Nos cyclistes en effet se divisent en deux types : les urbains et les gens qui viennent de plus loin, de dix ou quinze kilomètres. Il s'agissait aussi de diminuer au maximum les cas d'accident de travail à vélo avec l'augmentation de la pratique.

Beaucoup de vélos ne sont pas éclairés. Des solutions simples nous étaient demandées. Nous avons trouvé un système avec des led à très faible consommation, sans piles, à durée de vie quasi illimitée.

Nicolas DUFFOUR

L'éclairage est-il performant ? L'éclairage constitue dans le domaine de la sécurité à vélo une question fondamentale, sans doute plus importante que la question du casque.

Gérard GIBON

Soyons clairs: cet éclairage sert à être vu et est efficace dans ce but précis en milieu urbain. Il s'agit d'un équipement de base complémentaire aux équipements réglementaires et à tout autre équipement améliorant la sécurité (gilets fluo, brassards, ...).



Tout au long du PDE, nous avons communiqué à travers un journal d'entreprise. En 2003, nous avons lancé un premier plan de mesure. Les bâtiments Minatec ne nous ont été remis qu'en 2006. Mais dès 2004, la direction du centre a voulu anticiper sur le centre piétonnier et dès janvier 2004, nous avons exigé des automobilistes qu'ils se garent sur le parking central, à dix minutes de leur bureau. A travers ce type d'action et de nombreuses réflexions, les gens ont pu découvrir alors de nouvelles manières de se déplacer.

Sur l'Intranet, le Plan de Déplacement est accessible au même titre que les activités de recherche. En externe, nous avons profité d'autres supports (magazines, Métroscope, trophées du vélo, Le Monde, site de l'ADEME).

Les résultats sont là : nous sommes passés de 70% à moins de 50% d'auto-solistes, avec une forte progression des cyclistes et des piétons. Nous effectuons des comptages réguliers : les cyclistes sont passés d'environ 8% à 16%. L'augmentation est très nette. 18% d'auto-solistes en moins représentent tout de même trois cent véhicules en moins par jour.

J'ai extrait de notre démarche quelques points clés : nous avons aujourd'hui plus de mille vélos sur le site, 500 vélos de service et 500 vélos personnels. L'espace piétonnier a créé une dynamique : la création d'un seul parking distant des bureaux a fait l'effet d'une contrainte « douce » mais efficace. Nous continuons d'avancer de cette façon. Il nous a été assez difficile de trouver des gens pour participer à la découverte du vélo en ville. Par contre, sur le site, les gens se sont très clairement réapproprié le vélo, dans un environnement sécurisé. En se rassurant ainsi, ils ont souvent franchit le pas, ensuite, pour utiliser le vélo en milieu urbain. Le vélo est une solution souple et efficace pour une part importante de nos salariés. Tout ceci est le fruit d'un travail collectif avec tous nos partenaires, aussi bien les financeurs, les opérateurs que les collectivités.

Nicolas DUFFOUR

Merci Gérard GIBON. Nous allons prendre à présent des questions sur ces nouvelles interventions.

QUESTIONS

Yves GASCOIN

Bonjour. Je suis le président de l'association « Pour la cité humaine, les droits du piéton », unique association de piétons dans le Rhône, particulièrement active sur l'agglomération. Nous disposons à Lyon de très bons outils. Le PDU fixe la hiérarchie : la priorité doit revenir d'abord au piéton puis au vélo et enfin à la voiture. Nous sommes tout à fait d'accord avec cette règle et nous travaillons en parfaite harmonie avec les associations défendant le vélo. Qu'observons-nous dans la gestion quotidienne de l'espace public ?

D'abord, de fait, la priorité revient aux commerces : lorsque des commerçants mettent des terrasses et encombrant les trottoirs, un laisser-faire s'installe. La municipalité nous a ainsi écrit : « Lyon n'est pas une ville de cure. », assimilant l'ensemble des piétons à des curistes âgés, mal portants et ayant tout leur temps. Cette phrase est révélatrice de la mentalité de certains élus à l'endroit de la marche à pied.

Les terrasses sont le seul lieu où les commerces peuvent mordre sur l'espace de la voiture. Des terrasses estivales existent en été, pour lesquelles des places de stationnement sur voirie sont acceptées. Dans les faits, la voiture a la priorité numéro deux.



Les vélos arrivent en troisième priorité. Des stations Vélo'V sont construites sur les trottoirs alors que le code de la route stipule que le vélo circule sur la chaussée. Si les points de départ et d'arrivée se trouvent sur les trottoirs, il est bien évident que le parcours intermédiaire a tendance à se faire sur les trottoirs. Un grand nombre de pistes pour les vélos est tracé sur les trottoirs alors que dans le PDU, le principe de non mixité a été établi.

Les piétons arrivent en dernier lieu. Les piétons supportent des terrasses encombrantes, des trottoirs très étroits (car il n'est pas question d'élargir les trottoirs en supprimant des files de stationnement), des stations Vélo'V et nous supportons aussi, en quantité, la circulation de vélos sur les trottoirs. Nos visiteurs parisiens auront très certainement remarqué la très grande différence qui existe avec Lyon. A Paris, peu de vélos circulent sur les trottoirs. Le phénomène s'est développé à Lyon et la collectivité n'a pas de méthode pour le résorber.

Nicolas DUFFOUR

Vous estimez donc que les piétons sont lésés, malgré l'ambition du « Vivre ensemble ». Les piétons n'apprécient-ils pas les terrasses de café ?

Yves GASCOIN

Encore faut-il pouvoir passer entre deux sièges.

De la salle

J'ai fait partie de l'interquartier ville à Lyon sur le vélo. Nous sommes d'accord pour développer le vélo. Hélas, les pistes ou bandes cyclables ne sont toujours pas suffisamment sécurisées. Il vaut mieux en créer peu, mais qui soient bien sécurisées. Trop de pistes sont créées sur les trottoirs, provoquant forcément des conflits avec les piétons.

Beaucoup d'utilisateurs de Vélo'V ne savent pas se conduire en ville, roulent sur les trottoirs et grillent les feux. Nous avons besoin d'un code de la rue : le piéton est prioritaire devant un vélo.

Nicolas DUFFOUR

Un code de la rue serait à promouvoir en même temps que le « vivre ensemble ».

Gilbert PELOUX

Je suis responsable de la sécurité et des voies cyclables à la fédération française de cyclotourisme, pour le Département du Rhône. Je voulais apporter une note relative à la réintégration du vélo sur la voirie et la chaussée. J'ai été – je fais mon mea culpa – un fervent partisan des pistes sur trottoir. J'en suis de moins en moins partisan pour une raison qui n'a pas été évoquée jusqu'ici : la difficile réintégration de la piste en trottoir sur la chaussée.

Sur le problème nocturne, un point m'a étonné dans l'intervention du représentant de l'expérience grenobloise. Il m'a semblé que les dispositifs présents sur les vélos n'étaient pas réglementaires. Je tiens à rappeler que les feux clignotants sont interdits sur les vélos.

J'ai vécu hier soir une expérience. Pour la première fois, pour assister à un concert d'orgue, j'ai invité mon épouse à circuler de nuit avec moi. Il m'a fallu employer des trésors d'ingéniosité pour qu'elle accepte d'utiliser un vélo que j'avais remis en état dans l'après-midi, équipé de lumière, qu'elle veuille bien mettre un gilet réflectorisant (peu seyant pour se rendre à un concert). J'ai constaté d'abord qu'elle a été enchantée parce que nous avons fait le trajet en dix minutes. De plus, elle n'a pas eu trop peur (en ville, rouler de nuit n'est pas spécialement dangereux: la circulation est divisée par dix environ).



Puis, elle a trouvé cela très agréable. Par contre, sur la chaussée, nous ne pouvions voir ni les trous ni les plaques d'égout. Sur ces points, je pense qu'il est possible de procéder à des améliorations.

Catherine ESPINASSE

Bravo pour avoir convaincu votre épouse, et pour l'avoir incitée à mettre un gilet fluorescent. Ces gilets ne sont pas particulièrement seyants pour les femmes et des efforts pourraient être faits en ce sens. Votre témoignage confirme des points de mon étude : un meilleur entretien des voies et des bandes cyclables est nécessaire, particulièrement pour la nuit et pour la visibilité des nids-de-poule et autres plaques d'égout.

Annick DE MONTGOLFIER

Je suis une élue pour le vélo à Strasbourg. Je tiens à préciser que les équipements clignotants sur vélo ne sont pas réglementaires mais ils ne sont pas non plus interdits. Ils peuvent être employés en complément des éclairages réglementaires.

Le sujet de la vitesse à vélo a été soulevé à juste titre par Geneviève LAFERRERE. A Strasbourg, nous faisons souvent des rallyes en mettant en concurrence différents modes de déplacement (vélos, roller, taxi, solex) et en leur demandant de rejoindre une ligne d'arrivée en respectant le code de la route. La plupart du temps, les vélos arrivent les premiers, souvent suivis par les rollers.

L'expérience quotidienne prouve que sur un trajet de 8km maximum que doivent emprunter des groupes de personnes pour se rendre à une réunion, les vélos arrivent les premiers. La vitesse, sans forcer, du vélo, et l'absence de problème de stationnement en font le plus rapide des mode de déplacement.

J'en profite pour encourager l'entreprise BECYCLE, dont l'initiative me paraît très pertinente et sympathique, et je leur souhaite beaucoup de succès. Votre éthique mérite notre attention : il est important de montrer que des cyclistes se conduisent exemplairement.

Je souhaite aussi à Mme DUFOUR beaucoup de réussite et beaucoup de travail dans les journées de grève à venir. Je rêve d'ailleurs d'utiliser un cyclotaxi et je vous en commande un pour vendredi, sur le trajet entre le Palais des congrès et la gare. J'aurais beaucoup de plaisir à montrer cette note de frais à ma collectivité.

Thérèse RABATEL

Il convient d'ailleurs de souligner l'esthétique réussie des cyclotaxis, bien intégrés au mobilier et au paysage urbains.

Robert GOBI

Je travaille à la Direction Départementale de l'Équipement (DDE), à la mission déplacement et relais vélo. Vous disiez en introduction que la vitesse dans Lyon était de 15 à 20 km/h tous modes confondus. Plutôt que des aménagements spécifiques pour les vélos, il suffirait de mettre à l'intérieur du boulevard de ceinture une « zone trente » qui irait au delà de la Presqu'île et qui couvrirait également tous les arrondissements? Cela réglerait tous les problèmes d'aménagements spécifiques.

D'autre part, nous disons aussi que la rue appartient à tout le monde: les piétons, les cyclistes, les deux-roues. Il y a donc quelques axes qui pourraient être maintenus à 50km/h étant donné que cela représente la vitesse en ville, mais sous contrôle de radars car les automobilistes roulent facilement à 80 km/h.



De la salle

Je voulais parler de l'éclairage des vélos. Un danger persiste à Lyon vu le choix de la couleur du mobilier urbain. Je pense à ces potelets qui sont devenus effilés, minces et contondants et dont la couleur est le gris. Ils sont difficiles à percevoir puisqu'ils se confondent dans la couleur ambiante et posent un problème pour les personnes malvoyantes, mais aussi pour les cyclistes. Il faudrait donc penser à contraster le mobilier urbain avant de penser à l'éclairage.

Nicolas DUFFOUR

Au demeurant, ce mobilier urbain n'est peut-être pas compatible avec la loi de février 2005. Il faudrait peut-être penser à quelques aménagements de ce point de vue.

Paul-André STRIFFLER

Je suis adjoint au maire de Mulhouse en charge de la circulation. Je voulais revenir sur les questions de rythmes de vie dans la ville. Toutes les personnes qui s'occupent de voirie et de la circulation font les travaux de voiries pendant les vacances scolaires, ou bien le mercredi ou le week-end. Les écoles sont donc bel et bien un des principaux motifs de déplacement. Je pense que le Club des Villes Cyclables devrait interpeller le gouvernement sur un projet qui me fait extrêmement peur: l'assouplissement de la carte scolaire. Une forte augmentation des déplacements en voiture pourrait s'ensuivre. En effet, les parents choisiront des lieux de scolarisation en fonction de l'accessibilité automobile. Les transports en commun ne seront pas privilégiés. En Alsace, l'enseignement privé n'est pas très développé. Pourtant devant les quelques établissements privés de la ville de Mulhouse, les embouteillages le matin, à midi et le soir sont à présent ingérables.

Thérèse REBATEL

Nous avons fait des études sur la mobilité scolaire en cinq territoires du Grand Lyon. Les établissements privés drainent, pour certains, près de 400 communes différentes, parfois très lointaines. Concernant la fin de la carte scolaire, cela signifie donc une explosion des déplacements des élèves et de leurs parents en voiture, car venant de loin, la voiture est quasiment systématiquement utilisée. Cette conséquence de la réforme n'est jamais mise en avant alors qu'elle est très inquiétante. Toutes les études sur la mobilité scolaire montrent ce phénomène de façon très claire.

Anne-Marie PILLOUX

Je suis usager du vélo, ainsi que ma famille. Le problème auquel je suis confrontée est la cohabitation entre les usagers du vélo et les autres modes de transport comme les piétons. Lorsque je me déplace avec ma fille de 7 ans en vélo nous devons parfois développer des trésors d'ingéniosité afin de trouver des endroits où nous pouvons passer sans gêner quiconque. Nous sommes parfois obligées de passer sur les trottoirs. Nous choisissons des trottoirs assez larges, dans la mesure du possible. Ma question est donc: quelle est la place des enfants en vélo? Je parle du vélo non pas en tant que loisir. Les berges du Rhône sont très bien aménagées pour faire du vélo, mais je parle ici de déplacements quotidiens.

Daniel BERANGER

Je suis enseignant en Génie Urbain à l'Ecole Nationale des Techniciens de l'Équipement. Je m'exprime ici à titre privé. Concernant l'éclairage des vélos, je trouve qu'au XXIème siècle il est intolérable que l'on mette en circulation des objets mécaniques qui vont se mêler aux autres véhicules avec un éclairage aussi peu fiable alors que les usagers devraient pouvoir disposer d'un éclairage conforme et efficace. Nous devrions être plus nombreux à nous en offusquer et à revendiquer ce minimum de sécurité. En effet, nous savons que l'accidentologie sur les deux-roues non motorisées est due à des percussions par l'arrière avec une faible visibilité sur des routes importantes.

Forum de l'Espace des temps

« Nouveaux rythmes de la ville : une vie nouvelle pour le vélo »

17 octobre 2007



De la salle, de la ligue « Lyon Vélo »

Je partage entièrement les inquiétudes évoquées concernant les droits du piéton. Les cyclistes sont aussi des piétons. Nous sommes souvent obligés de nous déporter car les voitures stationnent sur nos voies cyclables. Les cyclistes montent donc sur le trottoir au détriment du plus faible.

Pierre BESCOND « La Ville à Vélo »

Je me mets à la place d'une personne étrangère à la ville de Lyon qui viendrait s'y promener en vélo. Cette personne va se poser beaucoup de questions dans la mesure où les aménagements cyclables sont tout à fait incohérents. Cycliste confirmé depuis de nombreuses années, je circule sur la voirie. Mais je comprends parfaitement les personnes qui, peu habituées à la ville, roulent sur les trottoirs dans la mesure où l'on continue à tracer des pistes sur les trottoirs. Je prendrai un exemple: une bande cyclable a été aménagée sur le trottoir sans même effacer celle qui se trouvait sur la chaussée. Je pense encore à d'autres aménagements, comme celui du cours Charlemagne : les bandes cyclables sont beaucoup trop étroites,; de sorte que les automobilistes en ouvrant leur portière gênent pas les cyclistes. De plus, ces pistes sont surélevées de 4 cm avec des côtés biaisés. Ces aberrations ont encore lieu. Ainsi, sur le tracé du tramway T4 les mêmes aménagements ont été réalisés, bien que les pistes soient un peu plus larges. Nous nous demandons vraiment si les personnes qui conçoivent ces pistes ont déjà pratiqué le vélo.

La répression me paraît également un problème assez important. Des gens roulent tranquillement sur la rue Bouchut par exemple, pour aller vers l'Est de Lyon. Il y a sur cette rue une partie piétonne sur laquelle les agents de police se font un plaisir de dresser des procès verbaux pour un montant minimum de 90 euros ce qui représente quasiment le prix d'un vélo. Si le PV n'est pas payé immédiatement, le montant s'élève à 135 euros. Le même phénomène a lieu sur le Pont Morand, où des agents municipaux appliquent des contraventions à des gens qui viennent de quitter un cheminement cyclable (sur lequel ils sont en parfaite légalité) pour rouler sur le trottoir du Pont Morand car ils ont peur de la circulation automobile.

Gilles VESCO

A Lyon, nous sommes probablement la ville où les piétons et les vélos s'entendent le mieux. Nous sommes quelque peu victime de notre succès, puisque nous les avons invités tous les mois afin d'aborder les projets le plus en amont possible, et discuter mois après mois, thème après thème. Nous avons eu l'occasion de nous rencontrer et d'échanger sur les thématiques que vous venez d'entendre. Toutes les interrogations qui se posent en matière de cohabitation sur l'espace publique ont été résumées. Il va être difficile pour moi de revenir ce qui a été dit, sans recommencer une réunion que j'ai précédemment donnée.

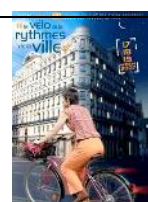
Thérèse REBATEL

Je rappelle que nous traitons aujourd'hui des rythmes urbains, du temps et de la mobilité. Beaucoup d'intervenants dévient sur des revendications locales qui peuvent s'exprimer ailleurs, et je trouve cela dommage.

Gilles VESCO

Mais cela est normal, cette réunion est aussi une soupape ! Le thème d'aujourd'hui était quasiment du second degré par rapport à ce qui vient de se dire, mais il est important que nous en parlions car nous ne pourrions pas parler des temps de la ville sans parler de la cohabitation sur l'espace public. Une gestion spatio-temporelle de la ville s'en dégage.

Je vais essayer de reprendre quelques points qui ont été abordés, sans trop me répéter.



L'approche de M. GASCOIN est la bonne. Nous essayons de l'avoir en terme d'aménagement des espaces publics au Grand Lyon. Nous prenons ainsi le point de vue du plus faible qui, évidemment, est toujours le meilleur en matière de cohabitation sur l'espace public. Nous partons donc du piéton, du vélo, puis nous remontons la chaîne jusqu'au poids lourd, jusqu'au bus, jusqu'au tramway.

Concernant les commerces, les terrasses ne sont pas le seul exemple où nous avons fait la guerre aux voitures, puisque (je reviens ainsi sur le sujet des stations Vélo'V et je réponds ainsi à notre ami malvoyant) sur 350 stations, nous avons utilisé en moyenne 2 places de stationnement par station. Les 9 arrondissements de Lyon ainsi que Villeurbanne sont concernés par ces stations. Elles représentent donc 700 places de stationnement. Nous avons là un rééquilibrage de l'espace public. Mettre un système comme Vélo'V sur l'espace public permet aussi de le rééquilibrer, et cela en dehors des 25 000 trajets par jours qui contribuent aussi à ce rééquilibrage.

Des conflits d'usages existent entre les modes doux. Il s'agit de ne pas de se cannibaliser entre modes doux. Nous avons donc recensé l'ensemble des pistes cyclables, puisque la feuille de route de Gérard COLLOMB stipulait la non-mixité piétons/vélos. Concernant la rue Bouchut, nous avons une mixité mais organisée, avec un revêtement différent, des pictogrammes. Peut-être est-ce insuffisant.

Pourtant, cet entre-deux où nous sommes, entre l'aménagement renforcé sécurisé et le partage de la voirie pur et simple dans certaines conditions et notamment la diminution de la vitesse, ce système bâtard ne fonctionne pas. Dans la rue Bouchut, des personnes circulent avec des valises à roulettes. L'espace piéton constitue le seul passage pour les vélos. Les piétons, eux, ne savent pas comment se situer. Ce système est donc trop problématique et nous ne voulons plus l'appliquer. Cette expérience nous aura en tout cas montré que ce n'est plus ce que nous voulons faire.

Pourquoi les piétons et les vélos sont-ils d'accord et ont-ils des revendications communes aujourd'hui à destination des collectivités? Leur problème est différent, mais la solution est la même. Nous devons aménager la voirie afin que les vélos reprennent pied sur la voirie et pour libérer les espaces dédiés aux piétons. Je ne ferai pas le bilan de la collectivité. Pour que les vélos reprennent pied sur la voirie et descendent des trottoirs nous devons faire des aménagements cyclables. Sur six années l'objectif est de 80km dont 50 de bandes cyclables, 30km d'aménagements renforcés. Pour cela nous avons un budget de 55 millions d'euros. Il s'agit d'une vraie politique.

Pourtant elle ne suffit pas. Le système Vélo'V s'est fait en un an mais Lyon ne s'est pas fait en un jour. Nous devons mieux anticiper. Paris l'a fait. Denis Baupin nous a rejoint et présidera demain l'ouverture de notre congrès. Avant de mettre des vélos, il faut évidemment avoir les aménagements nécessaires. Voilà la raison pour laquelle nous expérimentons les doubles-sens, par exemple rue Jacquard, où le maire a mis en place un arrêté. La collectivité accompagne cette cohabitation. Nous parlions tout à l'heure de répression. Un triptyque fameux prévaut ici: prévention, dissuasion et sanction. En ce qui concerne la dissuasion, nous avons des placés des numéros sur les Vélo'V afin que l'utilisateur ne soit plus anonyme.

Je passe très rapidement sur les campagnes de communication, nous avons vraiment demandé aux autos de respecter les vélos, et aux vélos de respecter les piétons. Quant à la sanction, 135 euros d'amende peuvent tomber. Cette amende se fait connaître car les cyclistes sont souvent des internautes. Ainsi lorsque l'on verbalise un cycliste, cent personnes sont au courant dans les dix minutes suivantes.



Nous devons repasser sur nos traces, nous devons refaire ce que nous avons fait avant. Il ne suffit pas de faire ces 80 km en plus.

Quant à la cohabitation, l'Histoire va dans ce sens puisque la rue n'est pas divisible à l'infini, que chacun ne peut pas traverser la ville dans sa bulle, pas plus un piéton qu'un vélo ou une voiture. Nous devons cesser de considérer la rue comme un lieu de transfert où il faut aller le plus vite possible, pour la voir davantage comme un lieu de convivialité, de partage et de cohabitation. M. AMAR l'a très bien expliqué. Nous devons avoir des trajectoires plus capillarisées avec des conditions de sécurité permettant de traverser l'espace public. La collectivité doit permettre de renforcer le respect mutuel entre ces différents modes de déplacements.

Il se peut que nous laissons des pistes sur les trottoirs comme sur le pont de la Guillotière mais que nous en placions également sur la chaussée et cela parce qu'il y a deux types de cyclistes: les professionnels et les personnes qui viennent de monter sur une selle de Vélo'V. Nous essayons de créer des sas, des espaces où, tout du moins au début, l'usager à davantage le sentiment de sécurité. Nous tolérons sur les ponts et dans les passages souterrains une sorte de cohabitation que nous ne tolérerions pas ailleurs. Sur un pont, dans un passage contraint nous sommes obligés, si le trottoir est assez large, d'y inscrire une bande.

Quant à l'éclairage, un brevet a été déposé, le « diode Decaux ». En effet, à quoi reconnaît-on les Vélo'V? A leur éclairage la nuit, un éclairage au Xénon. A l'arrière du vélo il y a deux lumières rouges, tandis d'ailleurs que les Vélib' n'en n'ont qu'une.

II Seconde série d'interventions

Nicolas DUFFOUR

Nous allons maintenant grâce à Bruno MARZLOFF tenter de remettre de l'ordre dans cette rencontre. Une chose est sûre : ce débat est riche en réactions.

Bruno MARZLOFF, sociologue, directeur du groupe Chronos

Avant de parler du vélo, j'aimerais prendre un chemin buissonnier. J'ai été récemment très surpris de voir des annonces en rafales de colloques, de séminaires et d'interventions directes autour de la mobilité durable. Cette expression n'existait quasiment pas il y a quelque mois, elle fait flores aujourd'hui. Tout cela est intéressant et nous renvoie à un défi:

- satisfaire une mobilité de plus en plus conséquente pour toutes les catégories de population
- dans le même temps, diminuer les séquelles environnementales.

Alors, comment fait-on pour faire plus avec moins? Le vélo fait partie des réponses mais il n'en est qu'une partie. Le vélo s'est beaucoup manifesté ces derniers mois. Le système Vélo'V en a été sans doute le déclencheur, le système Vélib' a été un accélérateur. Nous nous sommes aperçus que dans cette chorégraphie urbaine (et cette notion très importante touche pleinement aux rythmes de la ville), le vélo a une place qui n'est pas encore très importante. Nous voyons que les marges de développement du vélo sont considérables si l'on pense à ce qui se passe à Strasbourg par exemple. Je ne suis pas tout à fait certain des chiffres mais il me semble avoir lu ce matin dans « Villes et Transports » le chiffre de 20% de part modale dans l'hypercentre, ce qui me paraissait déjà beaucoup. Nous savons que dans certaines villes allemandes, comme Fribourg, nous sommes au tiers de part modale du vélo.



La marge de développement est donc tout à fait considérable. Mais il faut aussi savoir que dans ces villes où la part modale atteint les 20%, la chorégraphie change. Le rapport de force entre la population qui est à vélo et les autres populations (piétonnière ou en voiture) change aussi. Je ne suis pas surpris que l'essentiel des observations, et je dirai plutôt des récriminations, porte sur la coexistence piétons/vélos. J'ai déjà eu l'occasion, au mois de mars, au dernier Club des Villes Cyclables, de montrer quelques images de Tokyo par exemple, où nous pouvions voir une cohabitation intelligente et civile entre des piétons et des vélos. J'avais à cette même occasion rappelée que cette intelligence s'accompagnait d'un aménagement intelligent. Ainsi, accompagner l'intelligence de la civilité suppose de réfléchir à cet aménagement de l'espace afin que cette chorégraphie, que ces flux, puissent coexister de façon intelligente.

Georges AMAR l'a dit tout à l'heure: nous nous inscrivons dans une démultiplication des modes. Nous aurons de plus en plus de modes, mais nous n'allons pas faire autant de cloisonnement que de modes. Ce système deviendrait aberrant.

Je me souviens d'une anecdote: François RACHAIRE revenait d'une grande métropole française et me disait que dans le plan qui lui avait été proposé, il y avait parallèlement un tramway, puis des voies de bus, des voies pour les voitures, des voies pour les vélos, des voies pour les piétons, etc. Nous nous demandions où cela allait s'arrêter. La ville n'est pas faite pour être cloisonnée. Elle est faite pour une chorégraphie supposant un minimum d'intelligence et de respect entre les modes. Il est clair que les cyclistes japonais, qui auparavant roulaient sur la chaussée, sont montés spontanément sur les trottoirs parce que la différence de vitesse avec les voitures est évidente.

Nicolas DUFFOUR

Il y a de ce point de vue de nouvelles civilités à inventer (l'expression vient de vous), de nouvelles façons de vivre ensemble à trouver.

Bruno MARZLOFF

Faut-il que nous ne passions que par des régulations? Voilà une caractéristique typiquement française : le code de la rue est intelligent mais peut-être devrions nous encourager de nouvelles civilités. Je n'en connaît pas les recettes, mais sans doute existent-elles? Reprenez des photos de la fin du XIXème siècle, des déambulations parisiennes. Nous voyons bien qu'à l'époque, n'ayant pas de voitures, le statut du piéton est infiniment plus valorisé, et donc qu'une autre cohabitation existait. Il ne s'agit pas d'être nostalgique mais de réinventer une ville avec ses nouvelles contraintes.

Nicolas DUFFOUR

A ce propos, dans une tribune que vous avez co-signée dans Libération avec Luc GWIAZDZINSKI, vous écrivez: « Le vélo nous invite à une révolution qui le dépasse ».

Bruno MARZLOFF

Le vélo est révélateur de quelque chose. Cette passion pour le vélo et la croissance très importante de ce mode de transport, ne sont pas accidentels. Quand je vois des personnes qui ne se déplaçaient qu'en voiture basculer pour choisir le vélo, je pense aux bénéfiques qui en découlent.

Réfléchissons au système. Le vélo nécessite un système. Il s'intègre dans une ville et ce sont les mobilités qui façonnent les villes, qui font l'urbain et les urbanités. Le vélo n'est pas le seul mode. Il s'inscrit dans un florilège d'autres modes. Georges AMAR l'a dit tout à l'heure, l'une

Forum de l'Espace des temps

« Nouveaux rythmes de la ville : une vie nouvelle pour le vélo »

17 octobre 2007



des caractéristiques les plus intéressante de Vélib' comme de Vélo'V est à la fois le maillage et les stations. Soudain, la ville se livre à une autre lecture, une autre pratique. Les stations sont aussi intéressantes: elles sont un lieu de convivialité, elles maillent la ville. Le nombre de stations Vélib' se situe entre 1450 et 1500. Il faut savoir qu'il existe 250 stations de métro, et 2500 arrêts de bus. Nous sommes donc dans une densité extrêmement importante.

Mais si nous voulons réfléchir au système, nous devons réfléchir à l'intégration. Aujourd'hui une information est parue dans les quotidiens sur une proposition (M. BAUPIN nous donnera peut-être plus de précisions) qui a été faite aux communes limitrophes de participer au système Vélib'. Nous nous apercevons que nous avons cloisonné notre pensée comme le sont les administrations. La Communauté Urbaine n'a pas connu ce phénomène puisqu'elle l'a abordé d'emblée. Mais sur Paris il est intéressant de voir se poser cette question de l'intégration urbaine et géographique. Beaucoup d'autres questions vont encore se poser qui mêlent le juridique, l'économique et le pouvoir.

Pourtant nous voyons bien que cette problématique du vélo renvoie à la ville. L'intégration urbaine et géographique ne sont pas les seuls points qui nous intéressent. Il faut également compter avec tout ce qui relève de la facilitation du parcours de l'individu et notamment l'intégration tarifaire. J'entendais tout à l'heure que le titre de transport des TCL permettait également d'accéder aux vélos, ce qui ne se fait pas encore à Paris. Bien que le Navigo permette de libérer le vélo, il n'est pas un titre de transaction. Nous devrions aller dans ce sens, voire au-delà. Pourquoi le Navigo ne servirait-il pas également à l'automobiliste pour entrer dans un parc de stationnement?

Nous pouvons encore aller plus loin en suivant la notion d'intégration. Cette notion comprend aussi l'intégration modale.

Nicolas DUFFOUR

Pour des trajectoires fluides, cinq continuités sont nécessaires: modale, géographique, temporelle, tarifaire, et informationnelle.

Bruno MARZLOFF

Nous pourrions encore en trouver d'autres : je parlerai aussi de l'intégration sociale qui est très intéressante.

L'un des éléments les plus passionnant autour de Vélib' est la prise de parole, la réappropriation que les gens se sont fait de Vélib'. Nous le voyons parce que Vélib' est le sujet majeur de conversations autour de la machine à café. Mais nous nous sommes surtout rendus compte que dix jours après le lancement de Vélib' à Paris, certains ont livré des widgets (petits modules informatiques qui permettent d'avoir une information et une seule) s'adossant à la base de donnée des Vélib' permettant de savoir soit la disponibilité des vélos soit de la place. Vous pouvez donc avoir ce widget directement sur la barre de menu de votre PC ou sur votre téléphone mobile. Cette réappropriation est vraiment très intéressante.

La semaine dernière il y avait dans Rebonds, une tribune de Libération assez drôle. Un homme faisait une proposition de gratification et de pénalité de façon à trouver une régulation entre des stations pleines et des stations vides. Peut-être était-ce idiot, peut-être était-ce intelligent mais la réappropriation de ce transport me paraît de toute façon très bénéfique. Je pense aussi au web 2.0. Nous renvoyons les gens à des pratiques d'autonomisation de leur parcours. Encore faut-il leur en donner les moyens. Je pense que le vélo, par sa flexibilité, le permet, ainsi que tout ce qu'évoquait Georges AMAR sur le système informationnel. Oui, il faut une intégration informationnelle.



Je trouve que le GPS du vélo est une idée géniale, et Denis BAUPIN nous en parlera tout à l'heure. Il faudrait aussi que ce soit le GPS de la multimodalité car lorsque je prends mon vélo je dois pouvoir savoir quel est le trafic automobile avant de reprendre éventuellement ma voiture, ou de prendre un TER. Ce GPS du vélo ne serait-il pas aussi le GPS de la ville, puisque finalement la problématique est moins de construire un itinéraire, que de choisir le mode le plus approprié en fonction de l'heure et de la localisation de mes déplacements.

Nicolas DUFFOUR

Dans ces différents cas, l'information est un carburant de la mobilité.

Bruno MARZLOFF

Comme le disait tout à l'heure Georges AMAR, l'information constitue la moitié du transport, mais aussi, il est vrai, un carburant de la mobilité. Cette expression m'est venue dans une conférence avec des pétroliers où les experts débattaient de la fin des gisements fossiles et d'une politique malthusienne de réduction des mobilités. Ces experts débattaient de l'amélioration de la productivité des motorisations et des carburants. Quand ils me demandèrent mon avis je leur répondis qu'ils faisaient erreur car un taux d'amélioration de leur productivité de 2% par an de leurs carburants ou de leur motorisation ne suffira pas. Je continuais en ajoutant que je connaissais un carburant qui améliorerait de 100 à 200% leur système. Je m'expliquai avec l'exemple suivant: si dans une voiture où il n'y a qu'une personne il s'en rajoute une deuxième cela revient à une productivité de 100%.

Cette notion de partage est importante dans le système des vélos en libre-service. Nous la retrouvons évidemment dans le covoiturage, la voiture en partage, etc. Une voiture en partage représente dix voitures en moins. Nous voyons bien comment un Vélo'V peut être utilisé 10, 15 voire plus de fois dans une journée. Des perspectives s'ouvrent pour une mobilité de plus en plus importante et des séquelles environnementales amoindries.

Nicolas DUFFOUR

Le changement de paradigme qu'évoquait Georges AMAR, le passage du développement des transports à la mobilité fait que nous ne sommes plus seulement dans l'action mais que nous mettons en jeu des valeurs, des possibilités de fractures nouvelles. Des fractures existent dans la possibilité de se déplacer mais aussi dans l'usage d'Internet, de l'informatique. Le grand risque est d'avoir une société avec à la fois des gens hyper mobiles d'un côté et de l'autre des gens qui seraient encore moins mobiles qu'actuellement.

Bruno MARZLOFF

De facto, des différences très importantes se dessinent déjà. Des personnes sont contraintes à l'hyper-mobilité. Rappelons que trente ans auparavant, la distance domicile-travail était de l'ordre de 5 km. Elle est aujourd'hui de 30km : les villes se sont étendues. M Lesueur, maire d'Orléans et Ministre de la Ville disait: « Ma ville s'est plus étendue en 40 ans de civilisation automobile qu'en 20 siècles. » L'étalement urbain contribue très largement à maintenir la domination de l'automobile. Les transports collectifs se délitent en effet à mesure de l'éloignement des centres villes.

La mobilité est la capacité à accéder aux ressources de la ville, ressources de plus en plus éparpillées. Deux problèmes se posent alors : d'abord, il est difficile pour certaines personnes de lire les grilles de transports disponibles. Puis, certains n'accèdent pas aux moyens technologiques qui leur permettraient de s'informer et construire une mobilité fluide. Un travail considérable est à faire en matière de pédagogie et d'ergonomie : il faut simplifier l'usage des technologies. Il faut tenir compte, quoi qu'il en soit, de ce risque d'aggravement de fractures existantes.



Nicolas DUFFOUR

En conclusion, concernant le vélo, comment aller de l'avant ? Quelles sont les perspectives ?

Bruno MARZLOFF

Le phénomène Vélo'V, relayé intelligemment à Paris par Velib, conduit naturellement à l'optimisme. La marge de manoeuvre est considérable pour le vélo, sous réserve de résoudre divers problèmes, notamment celui de la coexistence intelligente des modes. La régulation réglementaire ne pourra pas en être le seul instrument. Une intelligence des civilités et de l'information est nécessaire. Tout reste à faire dans ces domaines. La menace la plus importante me semble être la tentation du cloisonnement : cloisonnement entre des modes, des informations, des aménagements urbains. Le risque est de s'en tenir chacun à son propre mode. Le vélo ne pourra se développer que s'il se trouve dans une chorégraphie intelligente avec les autres modes.

Nicolas DUFFOUR

Merci à vous. Denis BAUPIN, le président du Club des Villes Cyclables nous a rejoint.

Denis BAUPIN, adjoint au maire de Paris, président du Club des Villes Cyclables

Bonjour, je vous invite tout d'abord tous à participer aux travaux du congrès à venir. Je voulais rebondir sur l'intervention très intéressante de Bruno MARZLOFF. Velib n'a que trois mois d'existence et toutes les stations ne sont pas encore mises en place à Paris. Velib suscite une attente très forte en matière d'aménagement de la ville. Nous touchons très vite une limite dans son développement, notamment sur un point : le choix de plusieurs municipalités de lier le dispositif du vélo en libre-service à un dispositif de publicité (avec des contrats contraints) entraîne un manque de souplesse pour des extensions territoriales. Sur Paris, cette relation avec un publicitaire nous contraint. Dès lors qu'un prestataire privé (qui n'est pas un prestataire de transport et dont l'intérêt, donc, n'est pas forcément dans l'extension du service) s'immisce dans le système, des complications se révèlent. Nous ne devons pas regretter la mise en place de ces opérations. Mais des contraintes qu'il faudra dépasser apparaissent.

Ainsi, l'idée de créer un réseau des villes de vélo en libre-service pourrait nous aider à faire contrepoids à l'opérateur privé qui se trouve de plus en plus en situation de monopole. Les pouvoirs publics doivent être en position de discuter, voire d'imposer certains éléments, certaines idées.

Vous évoquiez une fracture entre les « hypermobiles » et les autres. Ce risque existe. Obtenir le permis de conduire, posséder une voiture ne sont pas non plus d'un accès forcément très aisé. La question de la fracture ne s'est pourtant jamais posée sur le problème de la place de l'automobile. Mettre en place des services qui permettent de se passer de la possession d'une automobile peut être aussi un facteur redonnant de la mobilité à des gens qui en étaient jusqu'alors exclus. Les nouveaux dispositifs de déplacement, à l'aide de nouvelles technologies simplifiées, peuvent permettre de compenser certaines inégalités. La complémentarité entre les modes doux (piéton, transports en commun, vélo) me paraît plus intéressante aujourd'hui que la complémentarité technologique (vélo et GPS par exemple). Progressivement, notamment avec l'outil tramway et l'outil Vélo'V (et Velib) nous parvenons à montrer que la ville moderne, aujourd'hui, n'est plus entièrement dédiée à la voiture. Ces modes de déplacement, classés un temps comme des « secondes voitures » doivent prendre aujourd'hui la première place (et la voiture devenir un « deuxième vélo »). Les alternatives à l'automobile sont en train de porter la ville.



Nicolas DUFFOUR

Merci. Je laisse à Thérèse RABATEL le soin de conclure ce forum de l'Espace des Temps.

Thérèse RABATEL

Nous nous sommes rendus compte cet après-midi qu'il y avait un nombre croissant de modes de déplacement à travers la ville et que nous sommes chacun susceptibles d'utiliser tous ces modes de déplacement. Nous avons évoqué les problèmes entre piétons et cyclistes. Je souhaite dire aussi que les piétons ne se comportent pas toujours correctement, ne respectant pas toujours le code de la route, se faufilant entre les voitures... Les piétons ne sont pas irréprochables, les cyclistes non plus, ni plus encore les conducteurs de voiture qui sont par la puissance de leur engin les plus dangereux. Je plaide pour qu'il y ait un effort généralisé de bonne conduite, peut-être contraire à l'individualisme ambiant... Pour moi qui utilise surtout les transports en commun et la marche à pied (rarement le Vélo'V et la voiture), je souhaite que chacun prenne conscience de sa responsabilité humaine.

Sur les questions de temps, une très forte désynchronisation des temps des habitants existe aujourd'hui. Un salarié sur trois change d'horaire toutes les semaines. Actuellement, 11% de la population travaille entre 9h et 6h du matin, 14% la nuit et 29% le dimanche, systématiquement ou occasionnellement... Des besoins très divers apparaissent. Nous avons donc besoin de tous les modes de transport, en privilégiant fortement les modes doux et leur adaptation aux nouveaux rythmes urbains. Le Grand Lyon fait des efforts, par exemple en développant le Vélo'V, mode de transport individuel et collectif de jour comme de nuit, mais aussi en créant avec le Sytral des navettes nocturnes depuis 3 ans sur Lyon les nuits des jeudi, vendredi et samedi (10 % des utilisateurs ces « Navettes pleines-lunes » sont des salariés et pas seulement des festifs). Je plaide pour un élargissement des horaires du métro, en particulier le week-end jusqu'à 2 heures du matin. L'entrée par le temps renouvelle la réflexion sur la mobilité et permet de coller au mieux aux besoins des habitants.

