

INTRODUCTION CONFERENCE-DEBAT **du 18 mars 2010**

Notre association a pris l'habitude, depuis sa création en 2004, d'organiser une telle conférence à l'occasion de son Assemblée Générale annuelle.

Notre Assemblée Générale 2011 aura lieu ici même à 20h00, à l'issue de nos débats que nous essaierons donc de conclure vers 19h45.

Je veux d'abord remercier la Ville de Compiègne, représentée par M. Philippe TRINCHEZ –Conseiller Municipal Délégué au Commerce–, pour son accueil et Mme VIVE pour la mise à disposition de cette salle et du vidéo-projecteur.

Je remercie d'ores et déjà les élus des 20 villes de l'Oise de plus de 5000 habitants qui ont répondu à notre invitation de venir présenter un état de la situation concernant la « place du vélo » dans leur commune.

Plusieurs Mairies nous ont répondu en nous demandant de bien vouloir excuser leur absence à cette conférence-débat : Mme le Maire de Beauvais, M. le Maire de Villers-St-Paul, M. Le Maire de Saint-Just-en-Chaussée, retenus par la campagne électorale pour les élections cantonales.

Mais nous avons le plaisir et l'honneur d'avoir un ou plusieurs représentants des villes de Compiègne, Chantilly, Clermont, Pont-Ste-Maxence et Senlis. La présence d'un représentant des villes de Gouvieux et de Nogent/Oise était annoncée...

Nous n'avons pas eu de réponse de plusieurs villes comme : Chambly, Creil, Crépy-en-Valois, Lamorlaye, Liancourt, Margny-lès-Compiègne, Méru, Montataire, Mouy, Noyon, Thourotte.

Mais peut-être un représentant de ces communes est-il présent ?

Alors, pourquoi une conférence aujourd'hui sur ce thème « quelle place pour le vélo dans les villes de l'Oise ? ».

D'abord parce que l'objectif de notre association est de promouvoir l'usage du vélo et que nous espérons que cette conférence y contribuera...

Ensuite parce que l'idée de la FUB (Fédération des usagers de la Bicyclette) et du CVTC (Club des Villes et Territoires Cyclables) de se

doter d'un observatoire pour évaluer les politiques cyclables des villes de France, nous paraît excellente.

Cela permet en effet aux villes de disposer d'un outil de mesure et de communication sur les résultats de la politique d'aménagement menée sur leur territoire. Et cela permettra sûrement, nous le verrons à l'usage, de susciter une émulation entre les villes.

Nous souhaitons donc encourager la mise en place de cet observatoire.

Enfin, bien sûr, parce qu'il nous a semblé utile, voire nécessaire d'éveiller quelques consciences dans nos villes de l'Oise, afin de faire en sorte qu'elles ne figurent plus dans le peloton de queue au classement des villes cyclables...

Alors qu'entend-on par « place du vélo »? Et comment mesurer une politique cyclable ?

M. Alexandre LAIGNEL, chargé de mission au CVTC et qui pilote l'enquête pour l'observatoire des villes cyclables, vous en parlera mieux que moi dans quelques minutes.

Mais je voudrais tenter de faire un premier résumé pour fixer un peu les choses et commencer à imaginer ce que pourrait être la ville de demain.

Cette ville de demain, à défaut d'être idéale, serait pour le moins plus agréable à vivre, plus apaisée, moins polluée et bruyante, et les cyclistes et piétons (tout particulièrement PMR) pourraient y circuler partout dans de bonnes conditions de sécurité.

Pour nous cyclistes, la ville de demain est évidemment 100% cyclable, c'est-à-dire que 100% de la voirie est :

- soit aménagée avec des pistes ou des bandes cyclables,
- soit aménagée pour un meilleur partage de l'espace urbain entre piétons, cyclistes et automobiles.

Il n'est pas question pour nous d'interdire à nos concitoyens d'utiliser le moyen de transport de leur choix.

Fusse-t-il automobile et consommateur d'énergies fossiles, et donc émetteur de CO₂ et de micro-particules nocives, et dont on sait qu'elles viendront à s'épuiser d'ici 20 ou 30 ans, et qu'elles vont dès demain devenir hors de prix pour nombre de nos concitoyens.

Fusse-t-il électrique et donc consommateur, à 80%, d'énergie d'origine nucléaire, dont on voit bien aujourd'hui les catastrophes auxquelles cela peut conduire.

Il faut seulement créer les conditions pour que nos concitoyens optent pour le moyen de transport le plus pertinent en fonction du trajet effecteur, en évitant autant que possible la « voiture solo ».

Notre conviction se trouve aujourd'hui dramatiquement et irrémédiablement renforcée : il faut développer les modes de déplacements actifs.

Il faut développer les modes de déplacements actifs.

Oui, le vélo est un moyen de déplacement moderne qui s'inscrit mieux que tout autre dans la nécessité de nous engager dans une démarche de développement durable que je ne développerais pas ici, car sa neutralité sur notre environnement est bien connue.

Il répond en outre à une problématique de Santé Publique liée à la sédentarité et à l'absence d'activité physique constatée chez un nombre croissant de nos concitoyens.

L'OMS recommande 30 minutes de marche à pied ou de vélo par jour pour tous les habitants. Cela représente, à vélo, 7 à 15 km de distance parcourue suivant les personnes.

Or, au niveau de l'Union Européenne, on utilise sa voiture :

- une fois sur deux pour effectuer moins de 5 km,
- une fois sur trois pour moins de 3 km,
- une fois sur quatre pour moins de 1000 m,
- une fois sur huit pour moins de 500 m !

La marge de progression de la part modale du vélo est donc énorme pour arriver à 15 ou 20% des petits déplacements effectués à vélo, objectif jugé réaliste par le Conseil d'Analyse Stratégique (ndlr : rattaché au Premier Ministre), sachant que nous en sommes à environ 3% aujourd'hui !!

Il nous faut donc bien « faire la ville » pour que, demain, chaque habitant puisse, s'il le souhaite, aller à pied ou à vélo de son domicile – quelle que soit la rue où il habite – à son lieu de travail, à son école ou collège, ou à la gare pour prendre son train ou son bus...

Pour arriver à cet objectif d'une ville 100% cyclable, les réflexions menées par les urbanistes, les recommandations du CERTU, l'enquête sur les villes cyclables dont nous allons reparler, les réflexions menées au plan national dans le cadre de la démarche « Code de la Rue », nous amènent à vous décrire ce que pourrait être la ville cyclable de demain de la façon suivante :

- tous les quartiers d'habitation, le centre ville ou les zones de commerces, aménagés selon le principe de la mixité des usages et du partage de la rue, en zones de circulation apaisée, c-a-d Zone 30, Zone de Rencontre ou Aire piétonne,

- les voies de transit –où la vitesse reste à 50kmh ou plus– aménagées selon le principe de séparation des usages (avec des bandes cyclables ou des pistes cyclables).

Dans un cas comme dans l'autre, la généralisation des Double Sens Cyclables doit évidemment être la règle sinon, toutes les rues en sens unique ne seront cyclables qu'à 50%...

En d'autres termes, il ne doit plus y avoir de sens interdit pour les vélos. Cette mesure est très efficace pour faciliter les trajets à vélo et donc inciter à son usage, et permet en outre de contribuer à apaiser la circulation automobile.

Les nombreuses expérimentations menées dans plusieurs villes de France depuis plusieurs années, et la généralisation de ce principe en Belgique depuis 2004 nous permettent d'affirmer qu'il n'est plus utile de mener des expérimentations pour s'en convaincre, ni à Compiègne, ni ailleurs...

En suivant ce schéma, on voit que seuls 10 à 20% —selon les villes— des voies urbaines nécessiteraient des aménagements considérés comme lourds et coûteux, tel que les pistes cyclables.

Pour la grande majorité de nos rues, en centre ville et dans tous les quartiers hors voies de transit, c'est donc en créant des Zones 30 et des Zones de Rencontre, voire des Aires Piétonnes, que l'on rendra nos villes cyclables, apaisées et même accessibles à tous, y compris aux personnes en situation de handicap.

Rappelons à ce sujet que nous avons une obligation de résultat à leur égard pour rendre la voirie Accessible d'ici 2015...

Notre association a la volonté et l'ambition de contribuer à atteindre cet objectif : des villes 100% cyclables et accessibles.

Et nous serons donc aux côtés des Municipalités qui veulent s'engager dans cette démarche.

Je laisse maintenant la parole à Alexandre LAIGNEL....