



B

A

**le vélo du futur
le futur du vélo**

L

C

Y

C



Compte-rendu
de la journée du 04 Février 2010

Accueil des participants

Intervenant :

> Michel Duchène, Adjoint au maire de Bordeaux chargé de la prospective urbaine.

Michel Duchène, adjoint au maire de Bordeaux chargé de la prospective urbaine, ouvre la manifestation « Cyc'lab » en remerciant tous les intervenants, références nationales et internationales, qui participeront à cette journée. Il se félicite de la forte mobilisation qui témoigne de l'importance du vélo dans les politiques urbaines.

Après avoir été un pur produit des 30 glorieuses, dont l'aménagement était totalement dévolu à la voiture, Bordeaux a opéré à la fin des années 90 un rééquilibrage au profit d'autres modes de déplacement, à l'image de la place Pey Berland. Michel Duchène note que le vélo a été pour beaucoup dans ce changement, dans une Ville qui fait désormais référence pour la qualité de ces modes de déplacement.

Michel Duchène tient à saluer le travail engagé depuis les années 80 en particulier celui de Hélène Desplats, conseillère municipale chargée du vélo sous Jacques Chaban-Delmas. Elle a été avec Jacques Chaban-Delmas, la fondatrice du Club des villes cyclables. Michel Duchène rappelle les débuts difficiles des politiques cyclables mais observe que les mentalités aujourd'hui ont évolué y compris celle des élus et des fonctionnaires.

D'après la dernière enquête « ménage », diligentée par la Communauté Urbaine de Bordeaux, la part des déplacements en vélo sur Bordeaux représente 7 à 9 % contre 2-3%, il y a quelques années. Ainsi le vélo a pris toute sa place comme mode de déplacement.

Cette rencontre s'inscrit dans une volonté de débattre du vélo du futur, de repenser un nouveau Code de la route adapté aux modes de déplacement actif, de se nourrir des expérimentations et de réfléchir aux évolutions possibles du vélo pour qu'il soit plus confortable, plus sécurisant.

Cyclab'idée : Présentation de projets de vélos futuristes par les étudiants de l'école de design Créasud, Bordeaux

Intervenants :

> Camille Picot, étudiante 2^{ème} année BTS Design de produits Créasud Bordeaux.

> Nicolas Belly, étudiant 2^{ème} année BTS Design de produits Créasud Bordeaux.



Dans le cadre du concours Argus qui s'interroge sur les contours de la mobilité de demain, il fallait répondre à la problématique de se déplacer dans l'ère de la sobriété. Les deux étudiants sont arrivés au constat suivant : que le vélo présente le meilleur rapport déplacement et empreinte écologique.

Le projet de Camille Picot, d'intégrer un 3^{ème} appui inspiré du side-car, permet d'accueillir un enfant ou diverses charges dans une sécurité accrue (un tube partant du guidon se divise à l'arrière pour créer une plateforme). Ainsi ce projet répond aux attentes des familles urbaines de concilier déplacement collectif dans un emploi du temps quotidien.

Les impératifs d'indépendance et de mode de déplacement non-polluant ont conduit Nicolas Belly à développer un vélo en bois à monter soi-même. Proposé sous forme de plaques prédécoupées, ce vélo en kit facilite un transport à plat moins encombrant et offre un coût maîtrisé. De plus, le recours au bois, ressource renouvelable

et locale permet de réduire l'empreinte écologique de ce produit.

Ces projets prospectifs nous aiguillent sur le devenir du vélo.



Le statut social du vélo peut-il encore évoluer ? Qui seront les cyclistes de demain ?

Intervenants :

- > Jean-Claude Martinez, Photographe auteur du livre Les cycles de l'amour, détours en France,
- > Bruno Marzloff, Sociologue, spécialiste des mobilités, groupe Chronos
- > Dr Jean-Luc Saladin, Conseiller municipal de la ville du Havre, délégué aux modes actifs, administrateur du Club des villes et territoires cyclables
- > Isabelle Lesens, Consultante, spécialiste du vélo

A partir des clichés du photographe Jean-Claude Martinez, Jean-Luc Saladin et Bruno Marzloff réagissent et s'interrogent sur les perspectives des transports actifs.



« Dans les villes vélo, les handicapés peuvent réoccuper l'espace public. »

« Le droit à la mobilité : le vélo n'est pas réservé à une catégorie de population. »

« Grande diversité de vélos. »

« Le vélo devient un instrument de transport collectif. »

Questionné par Isabelle Lesens, Jean-Claude Martinez rappelle que la genèse de ce livre de recueil de photographies, a pour origine un cliché pris en Roumanie d'un père portant sur son cadre son enfant. De là est né l'envie de travailler sur les relations affectives sur le vélo. Jean-Claude Martinez a ainsi parcouru plusieurs pays européens et grandes villes françaises afin d'en saisir l'essence.

Bruno Marzloff, sociologue, spécialiste des mobilités, s'interroge sur la cyclabilité des villes. L'émergence de nouvelles mobilités, sous le signe de la multimodalité et de l'intermodalité, n'est pas sans conséquence sur l'organisation des villes. Ces dernières sont constamment à la recherche de nouveaux équilibres :

- Entre des mobilités choisies ou subies. Les mobilités subies ne cessent de croître du fait de l'éloignement entre les lieux de résidence et de travail.
- Entre le proche et le lointain, conséquence de la dispersion de nos déplacements à la mesure de l'étalement urbain. Ceci pose désormais des problèmes de reliance entre les territoires.
- Entre les modes de déplacements avec l'arrivée de nouveaux modes.
- De partage de l'espace public en favorisant la coexistence de tous ces modes.
- De vitesse entre les modes. Il s'agit d'adapter les vitesses entre les différents modes pour garantir la sécurité de tous.
- Entre les infrastructures physiques et les intelligences. Un effort important a déjà été engagé concernant les infrastructures physiques avec les voies cyclables. Il convient maintenant de travailler sur les intelligences. Elles renvoient notamment à l'apaisement des flux par la régulation mais concernent également toutes les possibilités qu'offre le numérique dans la recherche et le partage de l'information et l'organisation et la planification des déplacements.

La recherche de ces équilibres conditionne la viabilité des villes : on parle de ville « vivable ». Plus la ville sera marchable, cyclable et équilibrée plus elle sera vivable. La cyclabilité est un élément déterminant de la qualité des villes.

Pour cela, certains facteurs s'avèrent importants :

- Les infrastructures cyclables : l'importance de ces infrastructures conditionne l'usage du vélo. Si un travail considérable est largement engagé concernant les voies cyclables, on constate un retard concernant les infrastructures de stationnement. Or ces dernières constituent une forte requête des usagers du vélo.
- Les régulations de la ville cyclable : à l'heure actuelle, la coexistence entre les différents modes de déplacement est assez difficile. Il s'agit alors de travailler sur les régulations afin d'apaiser les cohabitations.
- Les partages de la ville : la cohabitation semble inéluctable car il paraît impossible d'attribuer une voie à chaque mode de déplacement sans rendre l'espace public impraticable. Une réflexion est à mener afin de partager les voies et les espaces entre les modes.
- Le droit au vélo : Il convient de garantir la sécurité et l'accessibilité des infrastructures cyclables à l'ensemble des catégories de population.
- La reliance : le vélo articule les déplacements entre les territoires et avec tous les autres modes. C'est pourquoi, il faut porter une attention particulière aux infrastructures qui assurent cette continuité à l'instar des autoroutes cyclables qui relient les territoires en limitant les croisements des modes de déplacement et en assurant une fluidité des parcours.

Afin, d'évaluer la cyclabilité des villes, certains indicateurs sont à notre disposition pour mesurer la capacité d'un territoire à donner des ressources, à opposer le moins d'obstacle et à permettre l'accessibilité. Cependant l'essentiel de ce travail reste à construire pour mesurer les évolutions des villes en termes de cyclabilité.

Le docteur Jean-Luc Saladin, au travers de ses expériences en tant que médecin, témoigne des bienfaits avérés de la pratique quotidienne du vélo sur la santé. Sa présentation démontre que la sédentarisation de l'Homme, combinée à une nourriture trop riche, est devenue un véritable risque pour sa santé, dès lors qu'il ne pratique plus une activité physique suffisante. L'explosion de l'utilisation des énergies fossiles a considérablement diminué le recours à l'énergie humaine (en 1990 seul 1% de l'énergie utilisée est encore d'origine humaine).

Selon lui, les cyclistes produisent autant d'activité physique qu'un sportif. Or, le budget dévolu au sport (30 milliards d'euros) ne concerne qu'un quart de la population (15 millions de sportifs), alors que pour 1/100^e de ce même budget, la France pourrait se doter d'un réseau cyclo-pédestre qui permettrait d'intégrer l'activité physique dans le quotidien.

Si l'on considère, une étude danoise, l'utilisation du vélo, ne serait-ce que pour les trajets domicile-travail, engendre une diminution du risque de mortalité de 40%. De même, l'expérience d'un patient souffrant de cholestérol, d'hypertension et de goutte, a vu ses maladies se normaliser avec 1 heure de marche ou de vélo par jour. Son traitement a donc été stoppé, il économise ainsi chaque mois 40€ de médicaments. Le Dr Saladin a pu observer les mêmes effets sur les risques de mortalité et les coûts de traitement pour d'autres pathologies (diabète de type II, cancer, parkinson, ...). L'addition des

économies réalisées donne environ 17 milliards. De plus, 1€ investi en infrastructures favorables au transport actif rapporterait entre 30 et 150€ toutes les années suivantes. Au regard des besoins énergétiques actuels, chaque français consomme en moyenne 4 tonnes d'équivalent pétrole par an (alimentation, transport, habitation, industrie). Cette consommation énergétique (40 000 kWh) rapportée à la capacité de production de l'activité humaine (100 watts) revient à considérer que pour chaque français, c'est le travail de 250 personnes qui est nécessaire. En matière d'alimentation, ce sont 500 calories animales de trop qui sont consommées par jour, la seule suppression de cet excédent revient à diviser par deux les émissions de gaz à effet de serre du poste alimentation.

Les moyens pour encourager et optimiser la pratique du vélo sont pour le Dr Saladin, le réglage du vélo, le réentraînement à l'effort et le développement de nouveaux véhicules. Le docteur Saladin conclut : « Faire du vélo, c'est peut-être un tout petit peu dangereux, ne pas en faire est à coup sûr très dangereux ! »

Echanges avec la salle :

La mutation que connaît le vélo aujourd'hui, s'accompagne d'inquiétudes en ce qui concerne sa modernisation (élargissement, vélo couché, ...) qui engendre des risques supplémentaires notamment en termes de visibilité du cycliste. Le vélo est suffisamment optimisé, il s'agit aujourd'hui de travailler sur l'aménagement et les voies de circulation.

B. Marzloff : Faisant écho à une période d'effervescence, les innovations liées au vélo dans sa forme et dans les aménagements, l'organisation des parcours apportent des réponses intéressantes. Cette révolution annoncée de la voiture thermique à la voiture électrique est sans doute un progrès à entendre mais on sait que ce n'est qu'une partie de la solution car elle reste toujours une voiture, qui encombrera toujours autant, avec toutes les séquelles que cela peut avoir. La voiture ouvre la voie à d'autres solutions si on envisage le service qui peut être rendu. Les efforts se portent sur la productivité de la voiture, notamment sur le nombre de passagers. C'est ici qu'il y a des gisements considérables de productivité. Ce sont les pistes du côté de l'autopartage, du covoiturage, du transport à la demande, du taxi collectif, ... Les solutions d'innovations sur le vélo seront faibles du côté de l'objet et plus importantes sur la façon dont il va se développer en ville et sur la façon dont on va favoriser son usage.

Existe-t-il des données de santé sur le cyclisme dans le trafic pollué ?

J-L Saladin : Une étude VECTOR observe que le vélo n'est plus dans un flux de voiture, il s'avère que le plus pollué dans la chaîne de transport est l'automobiliste. Même si la pollution existe, le cycliste est trois fois moins exposé que le piéton. En ce sens, des axes démotorisés sont demandés, pour que les cyclistes puissent respirer un air beaucoup moins pollué et garder la notion de plaisir liée à la pratique. Pour les faire émerger, il faut mettre en place un fond d'action vélo, comme le versement transport ainsi que des commissions transport actif dans les collectivités pertinentes. C'est un axe fort de réflexion au regard des dommages de santé liés à la pollution de l'air (cancer du poumon, problèmes cardiovasculaires, asthme, ...).

Au Pays-Bas, le code de la route rend le vélo prioritaire. En France, il y a beaucoup à faire pour mettre en œuvre des réglementations en ce sens...

B.Marzloff : Il s'agit d'une question de rapport de force. Le nombre de cyclistes est plus important et le rapport de force dans les négociations est différent.

Aux USA, les villes sont notées selon leur cyclabilité en utilisant cinq critères. En France, une étude de 2008 réalisée par la FUBICY s'est intéressée au seul critère des infrastructures. L'enjeu n'est-il pas également dans ce que représente le vélo, dans l'image de soi qu'a le cycliste ?

B.Marzloff : Je suis pleinement convaincu d'une part qu'il faut se donner des éléments d'observation et diagnostic, car c'est en rendant compte de ce qu'il se passe que l'on pourra agir. Les infrastructures ne sont qu'une partie des réponses au problème. Au-delà, il faut renseigner toute une série d'informations sur la capacité que la ville et ses infrastructures vont avoir d'accueillir le vélo, d'accueillir la multi modalité, d'organiser du rabattement, ... Tout cela fait partie des conditions qu'il faut mesurer pour une meilleure cyclabilité de la ville.

Vélophonie, une initiative associative internationale en faveur du vélo

Intervenants :

- > Didier Féneron,
- > Annie-Claude Sebban,
- > Laetitia Jarty, Conseillère municipale de Bordeaux en charge des déplacements doux

Après une rapide présentation des intervenants par Laetitia Jarty, conseillère municipale de Bordeaux en charge des déplacements doux, Annie-Claude Sebban et Didier Féneron exposent les motivations qui les ont poussés à créer cette association internationale en faveur du vélo.

Suite au constat de la sous-représentation de la culture vélo francophone et l'absence du vélo dans les programmes de développement internationaux, Vélophonie, initiative associative, souhaite valoriser et promouvoir à l'international la pratique du vélo dans une approche transversale.

Elle ambitionne d'accroître la notoriété et la visibilité de la pratique du vélo par le partage, l'échange en diffusant des valeurs de liberté de déplacement, de respect de l'environnement et du développement durable, la langue française et le principe de solidarité en particulier la réciprocité Nord-Sud.

Cette initiative s'appuie sur 3 piliers :

- Le vélo : il s'agit de fédérer l'ensemble des acteurs pour promouvoir les cultures dans l'ensemble des pratiques et des territoires,
- La francophonie : la langue française est utilisée comme vecteur de communication et rassemble un potentiel de 430 millions de personnes ayant le français en partage,
- Les nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) : le recours à une plate-forme numérique d'échange et la présence sur les réseaux sociaux permettent une meilleure diffusion et accessibilité de l'information.

Le mot d'Alain Juppé, maire de Bordeaux

Alain Juppé, maire de Bordeaux, note que le vélo est l'un des véhicules du futur malgré sa longue histoire car il présente peu d'inconvénient et cumule les avantages : il entretient la santé de ses usagers, facilite la circulation dans la ville et n'émet pas de gaz à effet de serre.

C'est pourquoi M. le Maire rappelle que la Ville de Bordeaux et sa communauté urbaine ont fait, depuis plus de 15 ans, le choix de privilégier ce mode de déplacement et obtiennent de bons résultats comme le souligne la dernière enquête « ménage ». En effet, Bordeaux enregistre une des progressions les plus spectaculaires pour une grande ville de France, puisque la part des déplacements à vélo, dans le cœur de la ville, représente désormais 7 à 9%.

Alain Juppé attire notre attention sur la nécessité de continuer à aller de l'avant. C'est dans cette optique que la ville a souhaité organiser cette rencontre pour réfléchir ensemble aux perspectives de développement du vélo. Et notamment comment faire en sorte de mieux intégrer les cyclistes, dans les déplacements urbains, dans un contexte de cohabitation difficile. La ville a déjà mené des actions dans ce sens avec l'élaboration du Code de la rue qui promeut un partage de la rue et rappelle à chacun les bonnes pratiques. L'autre piste de réflexion abordée par Alain Juppé concerne l'intégration du vélo dans les politiques urbaines : « comment adapter, concevoir les programmes d'aménagement pour que les déplacements actifs y trouvent toute leur place ? » A Bordeaux, la politique cyclable ne se limite pas seulement au prêt de vélo ou, demain, au vélo en libre service mais concerne l'aménagement d'infrastructures cyclables et l'expérimentation comme la multiplication des doubles sens cyclables et du tourne à droite aux feux rouges.

Enfin la dernière piste de réflexion porte sur l'objet vélo en lui-même. Alain Juppé souligne qu'il reste à faire encore des progrès dans le design, les performances techniques pour faire du vélo un mode de déplacement interurbain à terme.

En conclusion, Alain Juppé tient à remercier les participants qui ont fait le déplacement depuis plusieurs villes européennes et françaises à l'invitation de la ville de Bordeaux.

Vitesse, records et quotidien

Intervenants :

- > Barbara Buatois, Recordwoman du monde du 200 mètres lancé sur vélo couché
- > Aurélien Bonneteau, Recordman du monde sur vélo couché
- > Yves Bertin, Médecin en région parisienne, utilisateur quotidien du vélo couché
- > Paul Belmondo, Coureur automobile, ambassadeur de la marque de vêtement de vélo DOYOUvélo ?
- > Isabelle Lesens, Consultante, spécialiste du vélo

Après la projection d'un film du record de Barbara Buatois (121,44 km/h le 18/09/09 USA), les quatre intervenants sont invités par Isabelle Lesens à présenter leurs déplacements quotidiens et leurs performances, valorisant le vélo couché comme mode de transport interurbain.

Barbara Buatois découvre et adopte le vélo couché en 2001. En 2004, elle fait ses premiers pas en compétition et remporte de nombreux succès jusqu'à la consécration du titre de championne du monde en 2006 et de recordwoman du 200 mètres lancé en 2009. Sportive amateur, ses déplacements au quotidien pour se rendre sur son lieu de travail en région parisienne lui servent d'entraînement. Chaque jour, elle effectue en moyenne 35 à 50 km soit 1h30 à 3h sur pistes cyclables et voies urbaines.

Aurélien Bonneteau, sportif de haut niveau de la défense détient le record du monde sur piste en circuit fermé. Il souligne qu'avec une puissance peu élevée, on peut atteindre des vitesses importantes en vélo couché, ce qui en fait un mode de déplacement idéal pour les déplacements au quotidien. Il en est tellement convaincu qu'il est désormais le dépositaire pour le grand sud-ouest de la marque « M5 » de vélo couché.

Le Dr Yves Bertin témoigne, quant à lui, que sa principale motivation, pour l'utilisation du vélo couché pour ses déplacements au quotidien, est le plaisir. En effet ce vélo se distingue par son efficacité, sa praticabilité et son confort.

Tous les trois s'accordent pour dire que le vélo couché et le vélo en général constituent un vrai mode de déplacement au quotidien même s'ils constatent que la cohabitation avec les automobilistes reste encore difficile. Aurélien Bonneteau relève le manque de pédagogie auprès des automobilistes : la surprise est le sentiment premier de ces derniers à l'égard des vélos couchés.

Paul Belmondo partage ce constat et souligne le manque de civisme et le non respect des règles de certains automobilistes. Coureur automobile, Paul Belmondo pratique le vélo pour son entraînement et pour ses déplacements au quotidien sur Paris. En moyenne, il ne parcourt pas moins de 250 à 300 km par semaine. Il tient à rappeler que certaines difficultés limitent encore la pratique du vélo notamment les difficultés pour transporter des vélos dans les transiliens ou les problèmes de sécurité. Néanmoins, il se félicite de toutes les avancées qui encouragent l'usage du vélo comme la création des vêtements « DOYOUvélo ? » pour les cyclistes, dont il est l'ambassadeur, qui permet de concilier la pratique du cyclisme, la sécurité et ses activités professionnelles.

Quels leviers politiques pour développer l'usage du vélo en ville ?

Intervenants :

- > Hubert Peigné, Coordonateur Interministériel pour le développement de l'usage du vélo
- > Christophe Raverdy, Président de la Fubicy
- > Anne Walryck, Adjointe au maire de Bordeaux en charge du développement durable

Avant de lancer le débat de cette table ronde, Anne Walryck revient sur la politique locale d'écomobilité de la ville de Bordeaux. Cette politique d'écomobilité s'inscrit dans une dimension transversale au travers de l'adoption d'un plan d'écomobilité qui elle-même s'inscrit dans le cadre d'un Agenda 21 et d'un plan climat. Ces derniers constituent le plan d'actions de la politique de développement durable de la ville dans ses trois dimensions. Cette politique, qui porte sur tous les aspects liés à l'usage du vélo, à la communication, à la pédagogie vis-à-vis des usagers, comporte également un volet insertion. En effet, la ville a passé un marché d'insertion pour l'entretien de tout le parc vélo, que la Ville de Bordeaux met à la disposition des Bordelaises et des Bordelais. De plus, Anne Walryck rappelle que la politique d'écomobilité de la ville s'inscrit dans l'avenir avec les problématiques d'aménagement durable.

Après cette rapide recontextualisation de la politique d'écomobilité de la ville de Bordeaux, Anne Walryck invite Hubert Peigné et Christophe Raverdy à la rejoindre pour s'interroger sur les évolutions possibles des politiques publiques, des législations, des aménagements en France pour encourager la pratique du vélo.

Malgré des travaux engagés dès 2008, aucun plan national vélo n'a encore vu le jour. Selon Hubert Peigné, cela s'explique par la résistance de certains responsables qui ignorent le vélo car ils ne le connaissent pas personnellement ou encore ont peur de manifester un engagement dans un domaine encore marginal. Bien qu'il n'existe pas de plan vélo en tant que tel, certaines décisions ont été prises. M. Hubert Peigné cite comme exemple :

- l'appel à projet pour les transports collectifs urbains qui intègre la possibilité de financer des aménagements cyclables et l'intermodalité,
- une partie de mesures dans la prime transport,
- la création des voies vertes sur le patrimoine de Réseau Ferré de France,
- des mesures en matière de recherche financées par le plan de relance.

Cependant Christophe Raverdy regrette une certaine inertie des administrations et l'absence de moyens de l'Etat, malgré des objectifs en 2020 de 15% des déplacements à vélo suite à l'appel de Bruxelles en mai 2009. La Fubicy, par l'action de ses associations, est présente dans certaines instances de concertation mais déplore l'absence de résultat. Il rappelle que le rapport Le Brethon de 2004 remis au 1^{er} Ministre Jean-Pierre Raffarin est resté lettre morte et que les travaux sur le code de la rue en sont à leur 26^{ème} comité technique sans avancée concrète excepté les doubles sens cyclables et les zones de rencontres (décret de juillet 2008).

C'est pourquoi, Christophe Raverdy interpelle Hubert Peigné afin de connaître les mesures qui seront prises en faveur du vélo à l'occasion du prochain Comité Interministériel sécurité routière.

Hubert Peigné précise que la date et l'ordre du jour n'ont pas encore été arrêtés et qu'en conséquence, il ignore dans le détail ce qui va être discuté. Cependant, il estime que devraient être abordés lors de ce comité les résultats des 1^{ère} expérimentations du tourne à droite aux feux rouges et de l'éclairage clignotant. De plus, il rappelle qu'entre la prise de décision et la mise en action, un long processus juridico-administratif est incontournable et que de nombreuses mesures existent déjà mais ne sont pas connues et diffusées du fait d'une communication nationale limitée.

Anne Walryck souligne l'importance des associations cyclables au côté des collectivités. Leur rôle de sensibilisation et de conseil auprès des villes contribuent à l'expérimentation, l'innovation et la mise en œuvre de politique pilote. Hubert Peigné, questionné sur les évolutions du code de la rue et leurs délais de mise en œuvre, rappelle qu'il correspond au code de la route adapté à la ville, et a permis de nombreuses avancées (promotion du trottoir traversant, continuité des cheminements lors des chantiers, ...)

Hubert Peigné se félicite de l'implication de villes telles que Strasbourg ou Bordeaux dans la mise en œuvre de dispositifs pilotes et pointe le fait que la réglementation ne doit pas être nécessairement dure mais au service des besoins.

Christophe Raverdy regrette l'inertie de la réglementation et des pouvoirs publics et le manque de moyens dévolus qui sont un frein aux bonnes volontés des usagers et des collectivités.

Pour conclure, Hubert Peigné pointe les grands enjeux de la mobilité dans les années à venir. Les attentes en terme santé se posent avec une acuité particulière car il faut convaincre le milieu de la santé. De même, il faut engager une véritable réflexion sur la prise en compte de la mobilité active dans l'aménagement des écoquartiers.

Les expériences à l'international

Intervenants :

- > Brian Hansen, Directeur des déplacements, ville de Copenhague
- > Chris Brouwers, Directeur de la direction de Mobilité de la Province d'Anvers
- > Jörg Thiemann-Linden, Consultant, représentant le Deutsches Institut für Urbanistik d'Allemagne
- > Hubert Peigné, Coordonateur Interministériel pour le développement de l'usage du vélo
- > Christophe Raverdy, Président de la Fubicy
- > Anne Walryck, Adjointe au maire de Bordeaux en charge du développement durable

Brian Hansen, directeur des déplacements de la ville de Copenhague, revient sur les raisons et les modalités qui ont poussé sa municipalité à engager une politique cyclable très volontariste. La ville de Copenhague ambitionne de devenir la capitale du cyclisme. Pour cela, Brian Hansen souligne qu'il convient de répondre aux attentes de sécurité, de rendre le vélo accessible, rapide et compétitif par rapport aux autres modes de transport et peu onéreux. C'est pourquoi, d'importants aménagements dans la ville et des campagnes d'information et de promotion de la pratique du vélo sont initiés par la municipalité copenhagoise. Les nouveaux arrivants, les migrants sont ciblés afin de les inciter à la pratique du vélo. Il est vrai qu'au Danemark, la culture vélo est très importante même si elle a connu un ralentissement dans les années 60-70. Elle tient également à la fiscalité de l'automobile qui multiplie son prix par trois par rapport au prix moyen dans le reste de l'Europe.

La politique cyclable de la ville de Copenhague ne se limite pas à la taxation de l'automobile. La ville a engagé de gros efforts pour promouvoir le vélo. On estime que 85% des habitants de Copenhague possède un vélo, qu'ils sont 60% à l'utiliser tous les jours et que 70% d'entre eux continuent à utiliser leur vélo pendant l'hiver. Cette politique se concentre également sur les enfants par des programmes d'éducation et de sensibilisation à l'école et par la sécurisation des trajets vers l'école. On observe, ces dernières années, une augmentation du nombre de tricycles et de remorques à vélo : 33% des familles ayant un enfant, en remplacement de leur voiture, ont fait le choix d'un tricycle ou d'un vélo à remorque.

Si on questionne les Copenhagois sur les raisons qui les poussent à utiliser un vélo, les premières réponses sont la facilité et la rapidité. Ils ne sont que 1% à motiver leur choix pour des raisons écologiques.

La politique cyclable de Copenhague a pour objectif d'organiser la mobilité mais tient compte des enjeux de santé, environnementaux et économiques.

Le projet de développement de Copenhague est de faire de cette ville une éco-métropole. Dans cette stratégie de développement, la place accordée au vélo y est très importante.

Brian Hansen revient sur quelques exemples d'équipements dont la ville de Copenhague s'est dotée :

- des pistes cyclables séparées par des bordures,
- des voies vertes loin du trafic automobile,
- des aménagements spécifiques pour contourner les axes automobiles (ponts, ...).

Il tient également à souligner que plus les gens font du vélo, plus les déplacements sont sûrs : en même temps que le trafic à vélo augmentait de 50%, ces dix dernières années, le nombre d'accident a été divisé de moitié. Et pourtant, les cyclistes se sentent toujours peu en sécurité. Il rappelle l'importance de considérer le ressenti des cyclistes pour encourager la pratique du vélo.

Chris Brouwers, directeur de la mobilité de la province d'Anvers témoigne de la mise en œuvre de « cyclo-routes » sur la province d'Anvers qui regroupe 16% de la population de la Belgique avec 600 habitants par km². Les « cyclo-routes » sont les axes principaux de longue distance, aménagées le long d'infrastructures rectilignes, en continu et prioritaires. Le réseau de cyclo-route est en cours de déploiement et quelques aménagements supplémentaires sont à prévoir pour rendre le réseau idéal. Les caractéristiques des « cyclo-routes » sont la vitesse, la sécurité et le confort. Cependant, le coefficient de détour ne peut excéder 1.3, le revêtement doit être en béton ou asphalté, les carrefours doivent être sans croisement (pont ou tunnel), la largeur ne peut pas être inférieure à 3 mètres (en double sens), les itinéraires doivent être éclairés et signalisés. L'aménagement est le produit de la collaboration entre différents acteurs (les autorités flamandes, les communes, compagnies d'utilité publiques, les sociétés de transport, la fédération cycliste).



Jörg Thiemann-Linden propose une réflexion sur l'omniprésence des feux de signalisation qui n'ont d'intérêt que pour une circulation rapide. La tendance actuelle au remplacement des feux permet de laisser la place à l'interaction individuelle naturelle. L'idée est de créer des espaces de partage qui ne sont plus dominés par des règles ou de la signalisation.

Chambéry: viele Mischverkehrsflächen seit 20 Jahren



A l'exemple de Chambéry où ces aménagements en faveur des cyclistes ont complètement changé le climat de circulation dans la ville. Il y a de plus en plus de villes où ces zones de rencontres aménagées sont mises en place. L'enjeu n'est pas forcément la circulation mais l'interface entre la route et les pistes cyclables.

Haren aux Pays-Bas propose un mélange équilibré entre différentes solutions. Ce n'est pas l'anarchie crainte par beaucoup. Ce type d'aménagement laisse une plus grande liberté au vélo qui peut s'arrêter plus souvent, le trafic étant réglé sur les

vitesse que peuvent atteindre les vélos.

En Suisse, il y a des centaines de zones de rencontre et d'espaces partagés. Tous les embouteillages ont été résolus en enlevant les feux de signalisation. Il ne s'agit pas de donner une priorité à un mode de déplacement mais des droits égaux à chacun.

Bohmte, en Allemagne, fait partie de ces projets européens d'espaces partagés où les feux de trafic ont été enlevés. Il n'y a pas de limitation de vitesse, la plupart des gens ne dépasse pas les 30km/h. Ce ne sont pas les panneaux mais l'aménagement qui conditionne la vitesse.

Parmi les leçons tirées de ces expériences, il convient de réfléchir à la limitation des vitesses, l'aménagement des espaces de stationnement intuitif ne mélangeant pas les différents modes de déplacement, et la problématique de la mobilité des personnes malvoyantes, des enfants et des personnes âgées.

EU-Projekt als Namensgeber Bohmte nahe Osnabrück



Echanges avec la salle :

Ce matin, il a été dit qu'il s'agissait de mettre des vélos à la place des voitures et non pas en plus. Comment faire progresser le vélo, où sont les résistances ? Limiter la production de voiture n'est-il pas un risque pour la croissance (matière première, process industriel, ...) ?

C.Brouwers : Il faut convaincre les politiciens par de bons exemples et des résultats économiques. Il faut trouver des relais et des appuis dans les collectivités.

B.Hansen : Il faut se concentrer sur les bénéfices et non sur les obstacles. Les vélos n'est pas cher et est bon pour la santé. De plus, les équipements cyclables ne sont pas chers en comparaison des équipements routiers et des voies ferrées.

La loi sur l'air a été rendue inapplicable pour les cyclistes en raison du lobby des constructeurs automobiles. Est-il d'actualité de la relancer ? Est-il vrai que les déplacements en vélo sont remboursés par les autorités belges ?

H. Peigné : Cette loi sur l'air qui date de fin 96, est arrivée trop tôt ce qui rendait son application impossible. Elle n'est pas appliquée dans plusieurs villes. De plus, le contrôle de légalité des communes a été restreint et la loi sur l'air n'était pas incluse. La seule voie juridique possible est l'action des citoyens. Sur la fiscalité, c'est l'occasion de rappeler que les 20 centimes par kilomètres parcourus sont payés par l'employeur qui bénéficie d'avantages fiscaux et non par les autorités belges. Cette initiative fait partie des propositions faites dans le cadre du groupe de travail dédié à la fiscalité du vélo. Le ministère des finances n'est pas hostile à ce type de proposition en comparaison du coût des infrastructures pour les collectivités. Mais cette mesure reste rare dans les pays d'Europe.

C. Brouwers : En Belgique, les employeurs financent les déplacements domicile-travail en vélo sans être imposés fiscalement. Le coût n'est pas important en comparaison des frais à payer pour les automobilistes.

Les intervenants étrangers ont insisté sur les aménagements cyclables or en France, pour une plus grande visibilité politique, les collectivités se concentrent sur les services aux cyclistes au détriment des aménagements.

A.Walryck : Nous devons avoir une politique globale qui prenne en compte les aménagements et notamment les continuités qui sont un chantier important pour l'agglomération de Bordeaux. La première volonté va dans le sens d'une sécurisation et d'une mise en continuité des itinéraires. C'est la conjugaison des initiatives des acteurs qui fait une politique volontariste. Concernant les vélos en libre service, une politique ne se résume pas à ça, ils viennent en plus et ce n'est donc pas un gadget. Il s'agira par ailleurs d'évaluer ce dispositif pour voir le coût d'installation, d'exploitation et de maintenance par rapport à d'autres systèmes.

Cyclab'idée

Intervenants :

- > Eibert Draisma, Professeur à la Design Academy d'Eindhoven – Pays-Bas
- > Michel Martens, Etudiant à la Design Academy d'Eindhoven
- > Eefje Sandmann, Etudiant à la Design Academy d'Eindhoven
- > Albert-Jan van Dijk, Designer Promea Industrial Design – Pays-Bas

Bien que le vélo soit une brillante invention, l'éclairage demeure un de ses points faibles car, dans de nombreux cas, il ne fonctionne pas correctement ou est tout simplement absent. De plus, très souvent l'éclairage est alimenté par des batteries qui ne sont pas rechargeables. C'est pourquoi, professeurs et étudiants de la Design Academy d'Eindhoven ont travaillé sur des prototypes d'éclairage de vélo incassables. L'objectif était de créer des éclairages basés sur la technologie des LED alimentés par une dynamo ou des cellules photovoltaïques.

En voici quelques réalisations :



Equipement avec batterie intégrée alimenté par le soleil.



Système avec dynamo et batterie intégrées. Quelques tours de manivelles suffisent à recharger les batteries



Eclairage intégré dans le garde-boue alimenté par le soleil.



L'éclairage est inspiré des méduses des profondeurs. La lumière n'est pas seulement fonctionnelle mais également esthétique. Ce système n'a ni batterie, ni bouton ou câble. Il est alimenté par une dynamo intégré dans le système d'éclairage.

Partant du constat, que le concept de vélo, à l'exception de quelques détails, a peu évolué en 100 ans, Albert-Jan van Dijk, designer chez Promea Industrial Design a engagé tout un travail de réflexion pour repenser le vélo. Une des raisons de cette lente évolution provient de la séparation de la production des pièces et de la production du vélo dans son ensemble. L'idée du designer est de renouveler le concept. Pour cela, il se concentre sur les attentes, propose un cadre bas unisexe, et intègre la technologie à l'intérieur. Ce prototype est doté d'un éclairage automatique et un ordinateur de bord. L'ensemble du système de chaîne est intégré dans le cadre du vélo.



Le vélo urbain du futur entre innovation et design

Intervenants :

- > Georges Girout, Directeur DAGG Distribution pour les vélos G Star/G Max
- > Didier Huré, Délégué général du Conseil national des professionnels du cycle
- > Jean-Luc Errant, Fondateur de la marque de vêtements DOYOUvélo ?
- > Marc Scharpenzeel, Airodin Sports
- > David Gilbert, Velomobile
- > Malric Leborgne, Zockrabike
- > Thierry Bombardier, Enseignant à l'IUT génie mécanique et productique de Bordeaux
- > Marc Pleyssier, Aliaciklo

Cette table ronde se propose d'ouvrir la réflexion sur les évolutions du vélo urbain, résultat d'une collaboration entre la recherche et l'industrie, et de se questionner sur les gains pour le cycliste.

Didier Huré en préambule rappelle qu'il se vend chaque année 3 500 000 vélos sur le marché français. 70% de ces vélos ont une vocation loisir, 10% sont des vélos sportifs et les vélos de ville et de déplacement représentent 20% des ventes. La part des vélos de ville est en pleine progression au détriment des vélos de loisir. Si le vélo n'a pas évolué dans sa forme, il a connu d'important progrès depuis sa création en 1868, date du premier brevet sur le vélo, puisque se ne sont pas moins de 7000 brevets qui ont été déposés. Un vélo, c'est 1500 composants qui connaissent une évolution notoire. De nombreuses normes et réglementations encadrent la production de vélo afin de garantir la sécurité des consommateurs et des utilisateurs. Cette réglementation peut, dans une certaine mesure, handicaper la progression du vélo.

Jean-Luc Errant souligne l'importance de la composante technique pour l'évolution du vélo mais rappelle qu'il faut également s'intéresser aux usagers. L'usage des déplacements en ville est limité par des vêtements qui ne sont pas adaptés. D'où l'idée de produire des vêtements à l'usage du vélo citadin. Donc si on veut développer le vélo, il faut aussi prendre en compte cette dynamique.

Georges Girout, représentant de la société DAGG, spécialisée dans les vélos de compétition, pointe l'apport des recherches et des innovations des vélos de course pour les vélos urbains. L'utilisation du carbone est une piste d'innovation pour alléger les vélos de ville. De même, tout le travail sur les positions ergonomiques au travers de la compétition peut trouver une application pour les déplacements au quotidien.

Une des pistes d'évolution du vélo urbain peut prendre la forme du vélomobile. Le vélomobile peut être assimilé à un tricycle caréné. C'est une bonne alternative à l'automobile pour les déplacements quotidiens en milieu urbain car il protège des intempéries, fait preuve d'une grande stabilité et permet de bonne performance de vitesse. Les élèves de l'IUT génie mécanique et productique de Bordeaux, représenté par Thierry Bombardier, ont travaillé sur l'optimisation d'un vélomobile à l'usage du plus grand nombre. Les pistes de recherche concernent les roulements, les pneumatiques, la masse et les nouveaux modes de propulsion.

Le vélo-couché peut être une autre piste d'évolution du vélo urbain. Constitué des mêmes composants qu'un vélo traditionnel, seule la position du cycliste diffère. Ce positionnement couché confère des avantages, en réduisant les frottements et en apportant plus de confort. En effet la position couchée est bien plus ergonomique et moins traumatisante pour le corps.

Mark Scherpenzeel et Marc Pleyssier rappelle que l'innovation et la recherche ont un coût difficilement compatible avec une production de masse et un prix de vente moyen de 262€ par vélo. L'accessibilité économique du vélo restreint son développement. Les innovations concernent essentiellement des vélos de niche. De plus, l'Europe ne facilite pas la fabrication de vélo sur son territoire. Elle ne protège pas des distorsions de concurrence dans un marché mondialisé et impose des réglementations et des contrôles de conformité qui sont d'importantes contraintes de production.

Echanges avec la salle :

J-L Saladin : L'Etat est drogué au pétrole. La TIPP représente le 4^{ème} poste de ressource. A cela il faut ajouter la TVA sur la filière automobile. A l'inverse l'économie du vélo ne représente que 10 000 emplois et 2 milliards, ce qui n'est rien. En plus, lors de la signature des accords de l'OMC, les états en voie de développement devaient, parallèlement à la possibilité de vendre leurs produits chez nous mettre en place des politiques sociales. Cela na pas était fait contrairement à l'abaissement des frontières.

D. Huré : L'industrie française du vélo souhaite conserver ses emplois et son industrie. Depuis 1995, l'Union Européenne a mis en place des droits antidumping contre les importations provenant de Chine populaire et du Vietnam à hauteur de 40%. A partir du 1^{er} janvier 2011, l'affichage environnemental des produits sera obligatoire. Cela donnera une information comparative des produits sur leur empreinte carbone.

Serait-il possible d'éliminer la chaine dans la transmission du vélo urbain car elle représente une source de nuisance importante ?

D. Huré : Je partage tout à fait votre point de vue sur les transmissions. Les transmissions par courroie existent aujourd'hui. La transmission par cardan existe également. Au dernier salon de Copenhague a été présenté un modèle avec un élément au niveau du moyeu arrière qui permet d'emmagasiner l'énergie cinétique et de faire la fonction pratiquement d'un vélo à assistance électrique sans moteur. Il y a beaucoup de travaux qui s'opèrent et qui doivent permettre de faire évoluer la transmission. Si on veut que le développement d'usage s'opère, il faut vaincre les freins sociétaux : le vol, le stationnement,

Ce sont des éléments connexes qu'il faut lever pour permettre le développement d'usage.

M. Duchène : Sur le stationnement, ce qui est important, c'est que les collectivités s'engagent dans les permis de construire. A Bordeaux, tout nouveau permis de construire doit intégrer un local assez grand pour accueillir les poubelles, les poussettes, les vélos et leurs remorques. Dans le secteur ancien, quand la structure du bâtiment ne le permet pas, nous mettons en place des stationnements de proximité sécurisés.

Les certifications techniques sont de plus en plus strictes, or elles sont difficilement applicables par les artisans fragilisant leur pérennité.

D. Huré : Un décret de 95 réglemente la production du vélo. Ce décret fait référence à des normes européennes auxquels les vélos doivent être conformes. Pour que ces vélos soient conformes, il y a possibilité d'une auto-certification qui doit prouver que vous avez tous les tests définis par les normes, soit fait appel à un laboratoire qui s'assure de la conformité du vélo. Cet encadrement judiciaire garantit la sécurité pour les usagers et permet d'éviter l'arrivée de produits qui pourraient s'avérer dangereux pour le consommateur.

Lors de ce débat, qui tourne autour du vélo couché, il n'a pas été abordé l'utilisation du vélo pliant. Le vélo pliant permet de s'affranchir de nombreuses contraintes : le stress, le vol, le stationnement.

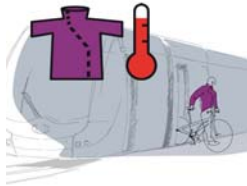
M. Duchène : On ne veut pas opposer le vélo couché au vélo pliant. Le vélo pliant est une bonne solution pour ceux qui se déplacent en transport en commun. Car il permet de combiner les deux modes de déplacements. Le vélo couché est quant à lui une solution pour l'interurbain. On peut penser que ce type de vélo dans de bonnes conditions de confort peut relier deux centres urbains. Ces deux types de vélos sont assez complémentaires selon le type de déplacements.

Le vélo, une alternative de logistique urbaine et familiale ?

Intervenants :

- > Samuel Allain-Caronni, Responsable d'agence La Petite Reine
- > Ludovic Cornec, Seasmic
- > André Fontes, Designer-ingénieur, cabinet la fève

On voit bien qu'au-delà de l'objet « vélo », déjà largement optimisé sous différentes formes, l'évolution vers davantage de pratiques cyclistes viendra de l'amélioration des conditions d'usage et l'adaptation au cadre citadin actuel et futur. Améliorer l'environnement mais aussi l'interface entre l'environnement



et le système cycliste+vélo : l'équipement. C'est précisément pour rendre la pratique du vélo plus confortable et plus sûre en toutes saisons, que Seasmic et la fève ont noué un partenariat. L'objectif est de proposer aux usagers des équipements « actifs », voire « réactifs » à l'environnement : pour les personnes présentant des problèmes de circulation sanguine et en particulier les femmes, des gants et des sur-bottes chauffants, de même des vestes chauffantes et, pour la nuit, éclairantes. La pertinence de ces équipements repose sur la qualité des composants eux-mêmes et bien sûr, sur une ergonomie étudiée (intégrer des produits souples et légers) ; mais avant cela, elle repose sur une fonction d'adaptation intelligente. En effet, les déplacements cyclistes urbains sont en majorité assez courts (moins d'une demi-heure) et la gamme de température corporelle évolue rapidement dans ce laps de temps. Un prototype de veste chauffante avec une fonction de signalisation lumineuse est présenté. C'est un prototype fonctionnel ayant passé des tests d'usage.

Seasmic, entreprise d'Aquitaine, développe et commercialise des vêtements et équipements



chauffants pour la personne, répondant à une exigence de performance, de fiabilité et de sécurité. Les cibles principales sont le marché professionnel, le loisir, la santé et plus récemment le handicap. Seasmic s'appuie sur une expertise en matériaux avancés et fonctionnels : matériau souple, fin et ayant un bon rendement thermique.

La fève est un cabinet de design de produits situé à Paris associant deux « doubles-profils », ingénierie et design. En lien avec le témoignage ci-dessus, la fève a travaillé récemment sur des systèmes de parement intérieur actifs (chauffants) et sur le cadre urbanistique de la pratique du vélo.

Les fondateurs de la Petite Reine ont fait le constat suivant. 20% des transports urbains concernent le transport des marchandises. Sur ces 20%, 80% concernent des colis de moins de 30 kg. Or dans de nombreux cas, il est utilisé des véhicules utilitaires de plus d'une tonne qui transportent en moyenne 100 kg de marchandises par tournée. En conclusion, on utilise plus d'énergie pour mouvoir le véhicule que la marchandise. D'où l'idée d'utiliser un véhicule plus léger. Le vélo s'est imposé de fait. L'entreprise a recours à des cargocycles de 100 kg qui peuvent accueillir une charge de 180 kg.

La Petite Reine s'inscrit pleinement dans le développement durable en offrant un service de livraison totalement écologique (400 teqCO₂ évitées) et socialement responsable puisqu'elle a le statut d'entreprise d'insertion (11 employés en insertion). L'entreprise travaille pour de grandes entreprises de fret et de logistique mais également pour des bureaux et des magasins.

La petite Reine est aujourd'hui implantée dans 4 villes : Paris (2 agences), Rouen, Dijon et Bordeaux.

Cyclab'idée

Intervenants :

> Romain Cuvellier, Enseignant à l'Ecole nationale de création industrielle de Paris



Romain Cuvellier se définit comme un designer produit éco-sensible. Dès 1996, il se questionne sur ce qu'est un vélo. Son objectif est de rationaliser à l'extrême pour remplir la fonction et éviter un assemblage complexe. L'idée était de créer la structure et l'équipement avec un minimum de pièces : 150 pièces au lieu des 1500 traditionnellement. Ce nombre limité de pièces permettait d'éviter la délocalisation de la production.

Une fois enseignant, Romain Cuvellier continue de se questionner avec ses étudiants sur le design du vélo au travers du projet prospectif Véloce II. Il a été demandé aux étudiants de se libérer des références et des archétypes du vélo pour pouvoir innover.

Voici quelques réponses :



« Vélo assis, communiquant qui se résume à un fauteuil et un petit poste de travail pour communiquer. »



« Vélo sécurisant qui parlait de protection. »



« Vélo qui parlait de stabilité. »



« Vélo qui se signalait grâce à des procédés techniques qui permet de tisser des diodes »



« Vélo qui parlait de la multimodalité. »



« Vélo qui soit le plus bas possible pour monter et descendre très facilement. »



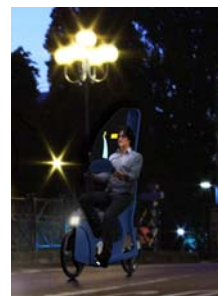
« Vélo pour le covoiturage »



« Vélo qui s'impose par son volume. »
« Bulle protectrice en réinterprétant le dicycle. »



« Dans la partie avant et arrière se cache des languettes de diodes qui fonctionnent sur le principe de persistance rétinienne »
« Générer des signes beaucoup plus grands que le vélo lui-même. »



« Rompre tous les codes »
« Déstructurer le lien entre la colonne de direction et la roue avant »
« Ecran géant affichant des informations »
« Réalité augmentée »

Appel de Bordeaux

En conclusion des interventions de la journée, Alain Juppé, maire de Bordeaux lance solennellement « l'appel de Bordeaux » adopté par l'assemblée.

En voici le texte.

« Nous appelons à la généralisation des choix et des engagements en faveur du vélo. Nous souhaitons que le développement de l'usage du vélo soit une nécessité qui, rapidement, s'impose à tous les décideurs. Persuadés que les transports actifs apportent des réponses aux enjeux environnementaux, sociaux et économiques du 21^{ème} siècle, aux questions de pollution atmosphérique, de bruit, de pathologies, de pouvoir d'achat des ménages, de difficultés budgétaires des collectivités territoriales, d'érosion du lien social.

Nous appelons à :

- une refonte du code de la route pensé pour les transports passifs qui ne correspond plus à l'émergence du vélo et à son développement. Le nouveau code devra faciliter l'usage du vélo et sécuriser les cyclistes, la coexistence entre les modes de déplacement s'appuyant sur un partage de l'espace urbain et l'accès de tous des jeunes comme des seniors à la pratique du vélo,

- l'inscription du vélo dans la définition des politiques urbaines, notamment son intégration systématique dans la voirie, permettant aux transports actifs de s'effectuer de manière sûre et efficace,
- la production de nouveaux vélos, grâce à l'innovation industrielle proposant des vélos confortables, sûrs, et d'un prix accessible au plus grand nombre, fruits d'une collaboration active entre la recherche et l'industrie,
- choisir le vélo, au quotidien dans les différents déplacements urbains et interurbains afin de conjuguer santé, équilibre personnel et plaisir de ville. »

Le vélo du futur et autres prospectives sur les déplacements en mode actif

Intervenants :

- > Philippe Starck, designer
- > Alain Juppé, Maire de Bordeaux
- > Michel Duchène, Adjoint au maire de Bordeaux chargé de la prospective urbaine.

Alain Juppé se félicite de la qualité des échanges de la journée qui ont porté sur le vélo en tant qu'objet mais également son usage et le développement des aménagements qui doit accompagner son évolution. Afin de clôturer cette journée, après la projection d'un film qui lui est dédié, le Maire accueille Philippe Starck, inventeur, créateur à succès du design démocratique et personnalité engagée dans le développement d'une écologie démocratique.

Intéressé par les débats de la journée, Philippe Starck souhaite apporter maintenant un éclairage non pas sur les objets mais leur utilisation. Il invite la salle à retracer l'évolution de l'Humanité afin de réfléchir sur ce que nous sommes à partir de ce que nous avons été. De la bactérie à l'arrivée de l'Homme civilisé en passant par le poisson ou le singe, Philippe Starck démontre la recherche permanente de modernisation et de progrès. Ce progrès a conduit par exemple l'homme à découvrir l'atome et ses applications comme l'éclairage de Los Angeles mais aussi la bombe atomique. Il conclue ainsi qu'il n'y a jamais de mauvaises idées mais de mauvais usages. Il en est de même pour la mobilité, en illustrant ses propos, il démontre que le moyen de déplacement utilisé n'est pas toujours adapté à l'usage (trajet plus ou moins important).



En effet, dans la réalité quelque soit l'usage, la voiture prédomine, sans rationalité. D'autres facteurs d'ordre économique, social ou culturel interviennent dans ce choix. Plus il y a d'automobile moins il y a d'humanité, Philippe Starck propose de repenser la hiérarchie et la priorité des choses en replaçant l'homme en son centre.

Echanges avec la salle :

A. Juppé : Le développement du vélo est conditionné par la sécurité. Si on veut reconquérir de l'espace sur à la voiture, il faut que nous fassions de gros efforts pour sécuriser les parcours cyclables et piétons pour être attractif.

P. Starck : On en revient à l'idée de civilité, c'est un mot que l'on ose plus employer. Les rapports civiques doivent être remis au débat, s'il n'y a pas de sécurité pour les piétons, il est mal traité.

A. Juppé : Cette idée est à l'origine du Code de la rue qui est un gros travail de concertation avec les associations de la Ville, ... L'idée est de réapprendre le civisme pour se respecter dans la rue et limiter les conflits d'usage.

Le tramway a permis de rendre aux piétons de grands espaces urbains. La phase de travaux du tramway a été l'occasion de trouver une mode alternatif de déplacement par l'achat de 4000 vélos prêtés gratuitement. Cela a permis une solution de remplacement et de déclencher le goût pour le vélo.

L'arrivée du tramway a permis de reconquérir des espaces urbains à l'image de la Place Pey Berland et de la Bourse. Aujourd'hui, on constate que la part des déplacements à l'intérieur des boulevards en automobile est à peine supérieure à 50% contre 22% en transport collectif et 7-9% en vélo.

P. Starck : Une grande partie de nos problèmes provient de la société de consommation. Ce n'est pas totalement de notre faute car nous sommes dans un système de matraquage qui nous pousse à l'acte d'achat. Ainsi la prime à la casse nous incite à renouveler notre automobile éludant les questions sur nos besoins réels d'une automobile pour nos déplacements. Une des actions les plus positives aujourd'hui est le refus et la suspicion à l'acte d'achat.

A. Juppé : Est-ce que vous ne créez pas des objets qui poussent à la consommation ?

P. Starck : Toute la production du design est structurellement sans utilité. Elle n'est pas dans les nécessités premières. J'ai quand même essayé de transformer chaque objet inutile en une sorte de dénonciation ou de proposition pour montrer une voie. J'ai travaillé sur la démocratisation, l'amélioration de la qualité, la biomécanique, l'écologie, ... J'ai essayé de donner un sens politique et moral à une production inutile.

A. Juppé : Ne travaillez vous pas également sur les notions d'économie circulaire et de recyclage ?

P. Starck : Le recyclage n'est pas la solution finale. C'est un extraordinaire pansement pour faire continuer la société de consommation. Le recyclage est couteux en énergie et produit des matériaux de mauvaise qualité. Donc il faut trouver des solutions ailleurs. Se pose également la problématique de l'ère post-plastic avec l'épuisement des ressources pétrolières. 90% du premier confort des gens pauvres dans le monde vient du plastic. La disparition du plastic entrainera un effondrement des systèmes. Seuls les riches auront accès à ce matériau. La solution de remplacement que constitue l'agroplastic est une mauvaise réponse. Substituer des terres et des ressources alimentaires pour faire de l'agroplastic est criminel. D'importantes recherches sont menées afin de trouver un matériau de remplacement au plastic.

L'image de la voiture repose sur une part de rêve, quel part de rêve associez-vous au vélo ?

P. Starck : La part de rêve portée par l'automobile est obscène et médiocre. La part de rêve portée par le vélo est l'élégance et l'intelligence du minimum. Il faut toujours rechercher le minimum pour rendre le vrai service. Notre avenir passe par la dématérialisation. L'objectif est de donner le service sans passer par la matière

A. Juppé : Est-ce que dans cette recherche du minimum, l'idée de sobriété, de croissance plus sobre sont un bon concept ?

P. Starck : Notre civilisation basée sur le progrès et la matérialité s'appuie sur les objets, les outils pour améliorer notre société. Or ces outils, pour nous rendre meilleurs, ne sont que les moyens et non pas la fin. Il faut repenser une société où l'homme est la priorité. Cette priorité passe par le minimum, la dématérialisation. A l'exemple de l'ordinateur qui a connu une miniaturisation exceptionnelle. Le produit de demain a disparu au profit de sa compétence. Demain, il n'y aura plus de produit extérieur à nous.

Quelles mesures prendriez-vous si vous étiez ministre des transports ?

P. Starck : L'arrêt des subventions de l'industrie automobile. Cet argent économisé, je le réinvestirais dans les transports en commun pour les rendre plus attractifs (sol en vison blanc et champagne dans les métros !).

Comment arrivez-vous à concilier votre discours et votre activité ?

P. Starck : Mon travail propose de nombreux produits ayant une dimension écologique (éolienne, maison préfabriquée écologique). Les différentes crises économiques ont retardé le processus de

dématérialisation. A terme, je souhaite liquider ma société pour travailler sur la construction d'une université de recherche sur la créativité pure.

Ne pourrait-on pas imaginer à Bordeaux un règlement municipal qui protège plus le cycliste et le piéton ?

M. Duchène : Aucune réglementation, aucun aménagement cyclable ne permettra de protéger véritablement un cycliste. Seule une évolution culturelle, seule une prise de conscience de la présence de l'autre permettra de sécuriser le piéton et le cycliste. A Bordeaux, nous essayons de transformer les cultures et les mentalités de telle manière que chacun fasse attention à l'autre.

Quelle est la stratégie urbaine en termes d'équipement pour intégrer le stationnement du vélo ?

P. Starck : Il serait intéressant de faire du mot vélo, un mot valise parlant d'un véhicule minimum pour déplacer le corps humain. Dans ce cas, de nouveaux prototypes se dessinent : vélos pliants, nano-vélo extrêmement performants et légers. L'objet lui-même vélo va changer.

L'erreur à éviter est de créer des équipements en face d'un produit en complète mutation.

M. Duchène : Philippe Starck a dit l'essentiel, il nous faut des vélos extrêmement légers, pliables qui nous permettent de prendre les transports en commun. A Bordeaux, de nombreux systèmes permettent de stationner son vélo en toute sécurité : les parkings souterrains, la bicycletterie, (ancien commerce rénové qui mutualise le stationnement au niveau du quartier).