

Séville, success story du vélo espagnol ¹

L'Espagne n'est pas connue pour sa tradition cyclable. Moins encore que la France. Le cas de Séville fait mentir cette idée reçue. En seulement 4 ans, la capitale de l'Andalousie, parmi les principales villes espagnoles (700 000 habitants), est passée d'une part modale vélo de 0.2 % à une part équivalente à Strasbourg, et flirte aujourd'hui avec les 7 %. Les DRC décryptent cette success story urbaine.



« On nous avait toujours dit que Séville était une ville parfaite pour faire du vélo. Personne n'osait le croire. Nous l'avons fait, explique sobrement Alfredo Sanchez Monteseirin, Maire de Séville, en ouverture de Velocity 2011 le 23 mars dernier. Grâce à notre politique cyclable, ce n'est pas juste un changement d'habitudes ou de routines que nous avons généré. Nous avons changé les mentalités ! La politique cyclable nous a permis d'améliorer la qualité de vie de nos citoyens, de faire prendre conscience de l'intérêt du développement durable, de gagner la bataille pour engager les travaux vers une ville meilleure. Nous avons prouvé que le vélo n'est pas juste l'affaire de quelques rêveurs alternatifs et un peu fous. Nous pouvons nous développer économiquement, investir dans les nouvelles technologies, saisir les opportunités économiques, sans avoir à payer un prix sur la santé et la pollution. Les contradicteurs sont désormais une minorité ». Voilà qui est dit.

De pas grand-chose à 120 km de pistes cyclables en seulement 4 ans, comment opérer pareil revirement ? « Notre proposition initiale fut un projet en deux phases de développement sur 8 ans, à raison de 40 km à chaque phase, indique Manuel Calvo, écologue du Bureau d'étude Estudio MC, retenu pour la réalisation du schéma vélo de la ville. José Garcá Cebrián (Directeur de l'urbanisme et du logement de la ville de Séville, ndr) a mis son veto à notre proposition et exigé la réalisation de 80 km d'un coup en deux ans. La surprise passée, nous avons été très excités par cette perspective ».

Alors que la politique cyclable est d'ordinaire le fait des transports dans les villes espagnoles, la ville en a remis les clés à la direction de l'urbanisme, plus influente. « Cela nous a donné une meilleure maîtrise de la planification et a ouvert plus de portes pour les financements nécessaires à ce projet. Sans cela, nous n'aurions jamais achevé ce programme en 4 ans (soit en un mandat, ndr) » explique José Garcá Cebrián.

En parallèle à la réalisation des pistes cyclables, Séville se dote d'un système de 2 500 vélos en libre service, répartis en 250 stations dans toute la ville et maîtrise ses délais au point de faire coïncider l'inauguration de l'un et de l'autre. Le succès est immédiat. « Le réseau est déjà utilisé par 66 000 cyclistes par jour et n'a coûté que 32 millions d'euros. Si l'on compare avec la seule ligne de métro de la ville qui transporte 40 000 usagers chaque jour et qui a coûté plus de 600 millions d'euros ou aux 6 millions d'euros que coûte un seul kilomètre d'autoroute, la rentabilité économique du vélo est impressionnante » s'enthousiasme Manuel Calvo. « Le potentiel de croissance est encore immense. Nous voulons accroître la part modale du vélo de 6.6 % à 15 % d'ici à 2015 ».

Et cet objectif pourrait bien être atteint, à en croire le maire de Séville : « Nous sommes à un tournant. Nous avons jusqu'à présent de la reconnaissance, de l'estime, des félicitations pour notre travail. Mais nous n'avons fait que notre devoir. Nous allons, à partir de maintenant, entrer dans une nouvelle aire pour la ville de Séville. Pourquoi ? Parce que la politique cyclable nous a fait réaliser bien autre chose que le simple intérêt de cette politique. C'est devenu notre outil premier pour transformer notre ville, pour mieux vivre ensemble. Le vélo n'a pas seulement permis de gagner une bataille auprès de personnes n'ayant jamais pris leur vélo auparavant. Le vélo nous a prouvé, à Séville, qu'il y a la volonté, l'envie, la possibilité de réinventer notre ville ».

¹ Les témoignages de Manuel Calvo et José Garcá Cebrián sont traduits du dossier "Revolution 1", Cycling Mobility, Issue 1, Mars 2011.