

## Interview d'Isabelle Lesens

Isabelle Lesens s'intéresse de près au vélo comme mode de déplacement en ville depuis plus de vingt-cinq ans. Fière d'être à l'origine de l'ouverture des berges de la Seine à Paris au début des années 90, elle tient un blog « [Isabelle et le vélo](#) », une référence pour tous ceux qui veulent se tenir informés. Elle est aussi élue dans le 15<sup>e</sup> arrondissement de Paris, en charge des mobilités actives. Elle sera présente dimanche pour une conférence intitulée « Expériences réussies de politique vélo », espace Climat. Mais avant cela, elle s'est entretenue avec Paris-Normandie. Le temps de parler de son parcours, du retard de la France en matière de politique vélo, mais aussi du chemin parcouru depuis les années 90...

Paris-Normandie, 2 octobre 2015

### *Pourriez-vous vous présenter ?*

Isabelle Lesens : « Je suis impliquée dans le domaine du vélo au quotidien, entendez au sens non sportif, depuis 1989 avec successivement des casquettes diverses. Militante associative à Paris, je me suis ensuite mise à mon compte en tant que consultante après avoir travaillé dix ans à l'administration centrale de l'aménagement du territoire. J'ai réalisé pas mal d'études, de schémas directeurs vélo, ainsi que quelques « coups » comme le premier classement des villes cyclables, en 1990 avec 50 millions de consommateurs. J'ai été au cabinet de Michel Barnier quand il était ministre de l'environnement et c'est avec lui que nous avons ouvert les berges de la Seine à Paris le dimanche. J'ai été directrice du congrès international Velocity en 2003. Voilà en gros. Et maintenant je suis à la fois bloggeuse et conseillère d'arrondissement à Paris en charge des mobilités actives, ce qui veut dire en Français les piétons et le vélo, et je suis un peu pigiste aussi. »

### *C'est venu comment le vélo ?*

« Bah j'étais à Rouen figurez-vous. J'ai fait mes études de Lettres modernes à Rouen bien que parisienne d'avant et d'après. Je me suis retrouvée au chômage, j'habitais rue du Renard et pour me rendre à Pôle emploi, c'était un peu trop loin pour y aller à pied et un peu trop près pour prendre un autobus, et donc le vélo s'est imposé. Je me suis souvenue que j'avais eu un vélo beaucoup plus jeune, et j'en ai racheté un. Et il s'est trouvé que j'ai eu l'occasion de faire un voyage avec des potes et j'étais toujours derrière. Je me suis rendu compte que le vélo que j'avais n'était pas suffisamment bien et j'ai donc commandé une superbe randonneuse. Et avec elle ma vie a changé. Du jour où j'ai eu ce vélo, c'était formidable. Ensuite quand je suis revenue d'un voyage de neuf mois en Inde, j'ai rencontré un des grands militants du vélo, Jacques Essel, qui était très connu à l'époque. J'ai tout compris grâce à lui, et c'est là que je me suis rendue

compte que j'allais passer ma vie à m'occuper de vélo. »

*On dit souvent que la France a beaucoup de retard sur ses voisins, est-elle en train de le rattraper ?*

« Au début des années 90, le vélo n'existait plus, le mot avait quasiment disparu de la langue française. J'en veux pour preuve, il y avait un grand congrès international Vivre et circuler en ville, fin des années 80, et tous les orateurs étrangers disaient que dans les villes il y a quatre modes de déplacement : l'automobile, les transports en commun, le vélo et les piétons. Les Français, eux, disaient dans les villes, il y a l'automobile, les transports en commun et les piétons. Le vélo n'existait même plus. C'est effrayant, il était inenvisageable, devenu complètement tabou. Il y a eu trois choses qui ont déclenché son retour : l'ouverture des voies sur berges en 1994. Ça a eu une grande vertu c'est que le maire de Paris, Chirac à l'époque, et son successeur Jean Tiberi, ont été très alertés par ce qu'il se passait. Les voies sur berges ont été envahies de cyclistes alors qu'on pensait que les Parisiens n'avaient pas de vélos parce qu'ils n'avaient pas de place pour en avoir. On n'a jamais su d'où ils sortaient mais ils étaient bien là. C'est ce qui a fait que Tiberi l'a reproduit ensuite tous les dimanches. Le succès ne s'est jamais démenti depuis. D'ailleurs j'ai la modestie d'être certaine que Paris plage n'aurait jamais existé si je n'avais pas eu le culot de proposer l'ouverture des voies sur berge. Le deuxième point encore plus fort, et je n'y suis pour rien, c'est décembre 1995, la grande grève des transports en commun. Paris a totalement été envahie de cyclistes, c'était extrêmement spectaculaire et pour le coup, plus personne ne pouvait ignorer le phénomène vélo. La Ville et la Région ont commandé à partir de là des enquêtes sur le sujet. Dans les deux cas il ressortait que les nouveaux cyclistes pétaient une pêche comme ils n'avaient jamais connu, ils se sentaient fiers. On s'est aperçu que ce n'était pas du tout une souffrance. Les élus ont pris conscience qu'il y avait un potentiel. Enfin ce qui a été déterminant, c'est Velib'. L'ironie c'est que tout ça s'est fait sous la droite, ce ne sont pas les socialos, ni les écolos ! Et Decaux [concessionnaire du système de vélo en libre-service] ce n'est pas Emmaüs ! »

*Diriez-vous qu'aujourd'hui, ça y est, tous les élus ont compris tous les avantages qu'il y avait à développer la pratique du vélo en ville ?*

« Non. Si vous posez la question tout le monde va vous dire oui oui oui. Mais ça s'arrête au moment où il faut agir. Pour favoriser le vélo il faut souvent supprimer du stationnement, réduire la vitesse, éventuellement réduire la largeur des voies, ou même en supprimer, et à ce moment-là ça coince. Théoriquement c'est acquis mais pour la pratique ça bloque encore souvent. La voiture reste dominante dans l'esprit des dirigeants. Il y a des exceptions bien sûr, comme Strasbourg ou Bordeaux. Juppé se déplace en vélo, son premier

adjoint aussi. Et ce sont des hommes élégants, pas des écolos ! (rire) J'avais rédigé un article pendant la campagne des municipales, avant d'être candidate moi-même, une enquête sur les discours politiques et la présence du vélo dans ces derniers. En fait, soit il était totalement absent, soit il était encore perçu comme un truc dangereux, donc il fallait protéger les cyclistes. Ce n'était mirobolant du tout. »

*Il existe tout un arsenal de mesures en matière de politique vélo, est-ce qu'on a une idée de ce qui marche le mieux ?*

« En réalité, il n'y en a pas une qui marche, il faut les appliquer toutes. Faut tout faire. Il n'y a pas de recette miracle et il n'y a rien qui soit véritablement transposable d'une ville à l'autre. Faut s'adapter aux lieux. Il faut non seulement rendre le vélo confortable, facile, attirant. Mais il faut aussi penser au stationnement, c'est essentiel c'est même le nerf de la guerre. À la maison et où l'on se rend la journée. »

*Quand vous dites stationnement, vous parlez de la sécurité du stationnement ?*

« Oui absolument. Ce n'est pas les arceaux dans la rue, même s'il en faut. Ce n'est pas ça mais le stationnement local fermé. Dès qu'on a des beaux vélos on n'a pas envie de se les faire abîmer. Sinon, les services, comme Guidoline chez vous, ça fait partie de la panoplie. Mais il faut aussi des marchands de vélo, des pompes en libre-service. Il y en a au moins deux au Havre je crois. Il faut aussi du vélo en location. »

*Justement, la Métropole a arrêté le service Velo'r au profit de faire émerger un atelier de réparation basé sur l'économie sociale et solidaire...*

« Je ne savais pas. Ils auraient pu faire les deux. À Dijon, La bécane à Jules est aussi en charge de la location longue durée. Celle-ci est très efficace, c'est comme ça que Bordeaux a initié sa politique vélo. »

\*