



LE VÉLO, OUTIL DE RÉSILIENCE EN TEMPS DE CRISE, TROUVE ENFIN SA PLACE EN VILLE

Clotilde Imbert – associée de Copenhagenize Design Co., directrice de Copenhagenize France

Ces derniers mois, le vélo, moyen de déplacement efficace, pratique et reconnu pour ses multiples bienfaits (baisse des pollutions atmosphérique et sonore, amélioration de la santé, humanisation de la rue, revitalisation des commerces de proximité), s'est retrouvé sur le devant de la scène, comme un outil de résilience au service des villes et de ses habitants. Dans le contexte de pandémie de la covid-19, partout dans le monde, le vélo s'est révélé comme un moyen de transport essentiel et sécurisant, car permettant la distanciation physique.

Faut-il rappeler que pendant le confinement en France, les vélocistes sont restés ouverts pour permettre aux infirmiers, médecins, livreurs de disposer d'un vélo en bon état de fonctionnement. Les citoyens restés à la maison ont mis en place des prêts de vélos pour les soignants. Dans les rues de Copenhague, les vélos-cargos continuaient à apporter leur soutien au système de santé en convoyant les prélèvements de sang entre hôpitaux et laboratoires.

Une fois les restrictions de mouvement levées, l'élan pour le vélo ne s'est pas estompé. Bien au contraire, la transformation des rues pour accueillir massivement des cyclistes s'est finalement mis en marche en France. Après tant d'années de militantisme auprès des collectivités pour obtenir des pistes cyclables, celles-ci sont arrivées du jour au lendemain. Les nouveaux aménagements cyclables ont, qui plus est, été sécurisés et ont pris la place de la voiture. Plus de soixante-dix collectivités ont créé les fameuses « corona pistes ». Même si certains de ces aménagements ont été retirés depuis, près de 80 % des collectivités envisagent d'en pérenniser au moins une partie.

Le vélo ne s'affirme donc pas comme une mode ou une réponse temporaire à un problème donné, mais bien comme une tendance de fond, un mode de déplacement du quotidien pouvant transporter massivement des habitants. Cet élan représente une opportunité unique d'accélérer la mise en place des Plans Vélos à travers toute la France.

Il s'agit, tout d'abord, de rendre pérennes les infrastructures provisoires. Dans cette dynamique, éviter les pistes cyclables bi-directionnelles en milieu urbain et surtout sécuriser les intersections sont de rigueur. Dans la précipitation de la création des pistes cyclables temporaires, cela a parfois fait défaut. L'exemple des rues de Copenhague présente des éléments de conception simples et facilement réalisables permettant de rendre confortable et sûre une intersection (cf. illustrations).

Afin de se diriger vers un urbanisme cyclable qualitatif et aller au-delà de la seule création d'infrastructures cyclables, c'est chaque acteur de la ville qui doit faire sa part. Et aujourd'hui, c'est véritablement le moment opportun. Le moment pour que les promoteurs immobiliers conçoivent du stationnement sécurisé, abrité, facile d'accès dans tous leurs bâtiments. Le moment pour que les entreprises déploient des services pour les usagers du vélo. Le moment pour que des plateformes de marchandises redistribuées en vélos-cargos se multiplient aux portes des centres-villes. Le moment pour que les écoles allouent du temps à l'apprentissage du vélo pour que la jeune génération considère - de nouveau - le vélo comme un mode de déplacement pratique autant qu'agréable au quotidien.

Copenhague : prioriser et sécuriser les cyclistes aux carrefours grâce à trois éléments simples



Ligne de stop reculée de 5 m. pour les automobilistes



Pré-vert de 4 secondes pour les cyclistes



Bande de couleur marquant la traversée des cyclistes

ORGANISER LA GOUVERNANCE DES POLITIQUES CYCLABLES POUR PÉRENNISER LA TENDANCE ACTUELLE

Philippe Gaudias – Directeur des mobilités MAB SPL

Indéniablement, le vélo a regagné la France : de Strasbourg toujours à la pointe, à Paris et sa première couronne qui se donnent maintenant les moyens de leurs ambitions, en passant par l'Assemblée Nationale et le MEDEF, où le sujet est désormais pris au sérieux. La crise de la covid-19 n'a fait qu'amplifier et pérenniser les bruissements constatés lors du dernier grand épisode de grève des transports en 2019. Néanmoins, le chemin est encore long pour installer durablement une mobilité cyclable sur tout le territoire français et qu'elle ne reste pas l'apanage des hypers-centres.

En outre, le retour en grâce temporaire des modes individuels dû à la crise sanitaire fait autant office d'opportunité à saisir pour le vélo que de menace la plus sérieuse. On le voit quotidiennement dans la presse, la gestion de cette crise sanitaire, et le plan de relance de notre économie, tendent de plus en plus à opposer deux modes de vie et deux types d'aménagement du territoire.

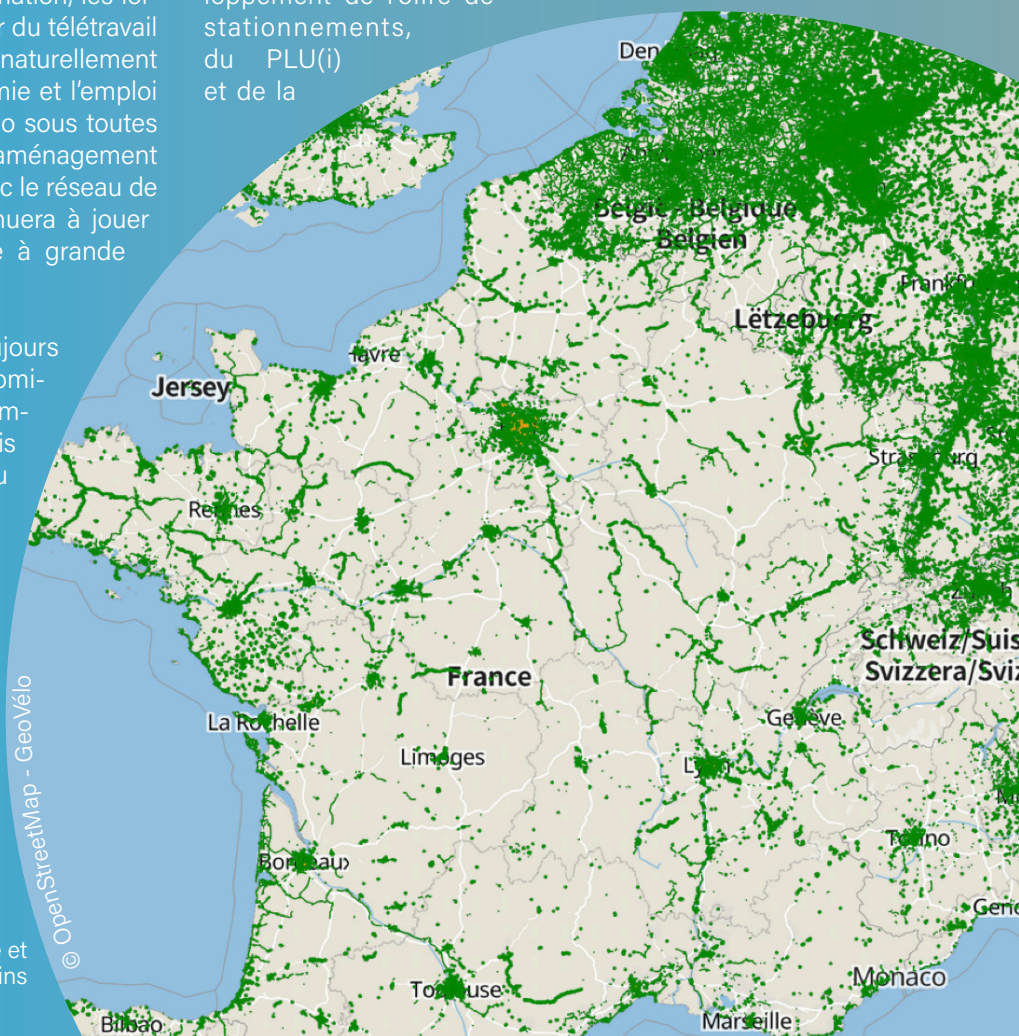
D'un côté, un mode de vie privilégiant le retour de la proximité, dans les modes de consommation, les loisirs, la prise en compte à sa juste valeur du télétravail ponctuel mais régulier. Celui-ci favorise naturellement l'amélioration du cadre de vie, l'économie et l'emploi local. Ainsi, il remet la marche et le vélo sous toutes ses formes au centre de la politique d'aménagement du territoire, en étroite coordination avec le réseau de transport en commun lourd qui continuera à jouer son rôle de structuration du territoire à grande échelle.

De l'autre, un mode de vie gommant toujours plus les distances par la livraison à domicile de l'ensemble des biens de consommation, les sports et loisirs désormais entièrement dématérialisés grâce au numérique, et par le recours à la voiture individuelle pour l'ensemble des déplacements restants. Cela tombe bien, le télétravail a diminué la congestion sur le réseau viaire dans les grands centres urbains, améliorant encore sa performance au détriment des transports en commun ! Ce mode de vie, au-delà de ses effets délétères sur la santé à long terme (sédentarité exacerbée), vient parachever le travail de sape entrepris depuis les années 60

par un pan entier de l'économie française et mondiale (grandes entreprises du secteur automobile, des énergies fossiles et de la grande distribution, rejoints depuis peu par l'économie du numérique) pour adapter notre territoire à la voiture individuelle.

Le risque que l'écart entre ces modes de vie et ces territoires se creuse est réel. L'usage du vélo dans les centres urbains, largement relayé par les médias, ne doit pas faire oublier que circuler quotidiennement à vélo reste une gageure sur une immense majorité du territoire français. Il suffit de comparer la couverture du réseau cyclable en France et dans les pays du Nord de l'Europe pour s'en apercevoir.

Car, si le vélo est une politique peu onéreuse à mettre en œuvre, il exige néanmoins d'articuler un réseau sécurisé continu avec des stationnements déployés sur l'espace public et dans tous les programmes immobiliers, et de coordonner une multitude d'acteurs : communes et intercommunalités s'agissant de la pacification de leur voirie, du développement de l'offre de stationnements, du PLU(i) et de la



Le réseau cyclable en France et
dans les pays voisins

planification urbaine ; Départements dont le réseau routier génère à la fois des points durs, mais constitue une formidable opportunité d'aménagement d'un réseau cyclable structurant; Etat et Régions, autorité organisatrice des mobilités à grande échelle, cofinanceurs et législateurs. Enfin, l'aménageur dont le rôle est majeur dans l'intégration du vélo en amont des projets urbains, condition pour retrouver une ville

marchable et cyclable sur tous les territoires, et pour assurer qu'en fin de chaîne de développement, les acteurs de la promotion prennent leur part au sein des projets immobiliers.

Les solutions sont simples, encore faut-il avoir l'intelligence collective de les mettre en œuvre, et vite !

MAB SPL

Société anonyme fondée en 2012, MAB SPL est une Société Publique Locale au service de cinq Collectivités publiques actionnaires (Bry-sur-Marne, Champs-sur-Marne, Fontenay-sous-Bois et Nogent-sur-Marne, EPTT10 Paris Est Marne & Bois). Ancrée dans un territoire doté d'une forte identité (bois de Vincennes, bords de Marne), à proximité immédiate de Paris, MAB SPL intervient principalement dans quatre domaines d'activités : la réalisation d'opérations d'aménagement, la réalisation d'opération de construction, la revitalisation du commerce de proximité, la construction et la gestion de parc de stationnement. Philippe Gaudias est directeur des mobilités au sein de MAB SPL. Il pilote les études et les projets de mobilité pour le compte de MAB SPL sur des sujets aussi variés que les continuités cyclables, la politique de stationnement ou les pôles d'échange.

Mail : p.gaudias@mab-spl.fr

COPENHAGENIZE FRANCE

Copenhagenize France est le bureau francophone de Copenhagenize Design Co., société danoise spécialisée dans le conseil en urbanisme cyclable. Il est situé à Paris et est dirigé par Clotilde Imbert, également associée de Copenhagenize Design Co. Urbaniste ayant vécu et travaillé en France, au Danemark et en Belgique, elle dirige une équipe qui accompagne les acteurs publics et privés de la ville pour qu'ils intègrent le vélo comme moyen de transport du quotidien. Ces dernières années, Copenhagenize France a travaillé sur des projets d'infrastructures, de communication et de design auprès des villes de Paris, Bordeaux, Strasbourg, Amsterdam, Berne, Montréal ou encore Bruxelles. Elle accueille tous les ans, en France, la Master Class to Go, formation en urbanisme cyclable unique qui permet d'apprendre des meilleures villes cyclables.

Mail : ci@copenhagenize.eu



Collaboration n°1 MAB SPL X COPENHAGENIZE FRANCE

Les collaborations sont des invitations à partager réflexions et analyses. Parce que nous sommes convaincus que fabriquer la ville est une aventure collective, MAB SPL propose cet espace d'expression à ses partenaires.

© MAB SPL - Tous droits réservés

Décembre 2020