

JEUDI 30 MAI - AU PALAIS DES CONGRÈS NICE-ACROPOLE

> 10h > 12h **Séance Plénière**
Le vélo, un outil local et global pour réinventer la vie

Rex Burkholder

Conseiller communautaire de l'agglomération de Portland
 2000 à 2012

Twitter : rexburkholder

Site internet : www.gettingto2100.org



Biographie

Issu d'une formation de biologiste, Rex Burkholder a d'abord commencé sa carrière comme professeur de sciences dans la région de *Northwestern forests*. Il a commencé la révolution du vélo à Portland, dans l'Oregon comme fondateur et directeur de l'Alliance du Transport à Vélo (*Bicycle Transportation Alliance*). Leader sur les questions de développement durable et d'équité, Burkholder a aussi co-fondé la Coalition pour un meilleur futur (*Coalition for a Livable Future*), et a rassemblé près d'une centaine d'ONG dans la grande région de Portland. Il a été élu, en 2000, conseiller communautaire de l'agglomération de Portland, mandat au cours duquel il a œuvré à la réforme du système de transport et à l'intégration des problématiques du changement climatique dans les décisions politiques, à toutes les échelles du gouvernement de l'Oregon. Il a été membre de nombreux groupes de travail, et notamment pour *Rail Volution* et l'Association pour l'Aménagement métropolitain (*Association of Metropolitan Planning Organization*) et a siégé dans plusieurs conseils nationaux. Récompensé à de nombreux titres, le travail de Rex Burkholder a été reconnu à l'échelle internationale. Il a notamment été convié à s'exprimer dans de nombreuses villes d'Amérique latine sur les sujets de la mobilité durable et du changement climatique. En 2010, le titre d'ambassadeur mondial des *Ciclovias* lui a été remis, en reconnaissance de son soutien au mouvement des *Ciclovias*, un mouvement international qui vise à rendre la ville aux modes actifs.

Séance plénière

1/ **Le vélo, les modes actifs occuperont-ils une position centrale dans la mobilité ?**

Je répondrai que le vélo et les modes actifs occupent déjà une position centrale dans la mobilité. Seulement, ils ne sont pas appréciés à leur juste valeur. Lorsqu'on examine certains quartiers ou certaines parties d'une ville, et notamment les banlieues américaines, on remarque qu'ils sont construits de façon à décourager la pratique de la marche et du vélo. C'est à ces mêmes endroits que la congestion automobile et les autres nuisances liées à l'automobile comme la pollution atmosphérique, sont les pires. En revanche, les quartiers construits avant l'arrivée de la voiture, qui sont pour la plupart les centres-villes, ne sont pas aussi fortement soumis à ces problèmes de congestion et de pollution, car de nombreux trajets y sont effectués à pied ou à vélo. Mais comme je l'ai dit, ces trajets sont invisibles. Pourquoi ? Car ils sont effectués par des personnes en marge de la société : les pauvres, les jeunes, les personnes âgées qui ont été jusqu'à maintenant ignorés par les ingénieurs des transports, et

qui commencent seulement à être intégrés dans les modèles et les réflexions sur le transport public.

Les modes actifs vont occuper une place majeure ces prochaines années, et ce pour trois raisons : le changement climatique, la raréfaction des énergies fossiles et le coût d'entretien d'une voiture.

Qu'en est-il aujourd'hui dans votre ville, votre pays ?

La hausse de la pratique du vélo à Portland montre qu'avec une politique incitative et un minimum d'infrastructures (0.7% du budget de transport est consacré aux infrastructures vélo), les habitants sont ravis de sortir de leur voiture. La pratique du vélo a connu une augmentation de 200% à Portland. Si elle a peut être été la première dans ce cas là, d'autres villes américaines se rapprochent de cette tendance. Les villes de New York, Chicago, San Francisco, et même de Los Angeles investissent lourdement dans les infrastructures cyclables, en vue d'améliorer la qualité de ces villes et de répondre à une demande publique importante. Les programmes de vélo en libre-service, les parkings sécurisés sont autant de projets qui permettent de créer un environnement propice à la pratique du vélo. De nombreuses villes sponsorisent les événements des « ciclovias » pour promouvoir le cyclisme et encourager la pratique du vélo chez les citoyens.

2/La crise économique – mondiale et locale – est-elle une « chance » pour le vélo ?

Aux Etats-Unis, la récession a permis d'accompagner une tendance déjà observée ces dernières années : la baisse de l'obtention du permis de conduire chez les jeunes, et de la possession d'une voiture. Et par ailleurs, une hausse significative de la pratique du covoiturage et le développement des plateformes de covoiturage (il en existe 5 à Portland). La tendance est également à l'embellissement des centres-villes (travaux de réhabilitation des vieux immeubles, de rénovation, etc.). Par ailleurs, les véhicules particuliers deviennent de moins en moins abordables et accessibles aux personnes connaissant déjà des difficultés à payer leur loyer, leur assurance maladie, etc.

D'autres synergies existent. Les gouvernements connaissent des difficultés financières et sont plus à même d'investir dans la construction de pistes cyclables et de trottoirs que dans de grandes infrastructures routières et autoroutières, pour un nombre pourtant équivalent de personnes. Ces projets sont d'ailleurs bien plus riches en capital humain, et créent davantage de travail que d'euros dépensés dans les projets routiers.

Le marché du cyclisme augmente aujourd'hui dans de nombreuses régions des Etats-Unis.

3/Le vélo est un atout pour une mobilité plus « sobre ». Mais n'est-ce pas aussi et surtout un outil puissant pour un meilleur « vivre ensemble » ?

Oui, c'est un atout pour un meilleur « vivre ensemble ». Quelle est la dernière fois que vous avez eu une conversation avec un conducteur dans sa voiture ? La pratique du vélo permet les rencontres spontanées et donne l'opportunité d'enrichir son cercle de connaissances. Pourquoi le PDG de Yahoo a-t-il récemment interdit le télétravail ? Car être en présence physique de ses collègues augmente la créativité et la productivité. Aujourd'hui, aux Etats-Unis, les cyclistes, d'un point de vue social, sont des groupes d'intérêts, qui organisent des activités autour du cyclisme. Chaque année à Portland, il y a près de 3000 événements liés au vélo, pratiquement tous organisés par les habitants pour le plaisir.

THURSDAY MAY 30TH - AT THE PALAIS DES CONGRÈS NICE-ACROPOLIS

> 10 am > 12 am **Plenary session**

« *Cycling, a local and global tool to design a new life !* »

Rex Burkholder

Metro Councilor, Metro (the Portland area regional government)
2001- 2012

Rex Burkholder responses to Questions

Twitter: rexburkholder

Website: www.gettingto2100.org



Biography

Trained as a biologist, Rex Burkholder worked as a science teacher and in the Northwestern forests. He started the bicycling revolution in Portland, Oregon as a founder and policy director of the Bicycle Transportation Alliance. An early leader in sustainability and equity, Burkholder also co-founded the Coalition for a Livable Future, bringing together over 100 diverse NGOs in the greater Portland region. He was elected to the Metro Council in 2000, where he led efforts to reform regional transportation policy and to integrate climate change into the decisions of all levels of government in Oregon. He has served on key task forces as well as national boards including Rail volution and the Association of Metropolitan Planning Organizations. Recipient of numerous local awards, his work has been recognized internationally as well, being invited to speak in countries throughout Latin America on sustainable transportation and climate change. He was honored in 2010 as a Global Ambassador for Ciclovía, an international movement to reclaim cities from the automobile.

Plenary session

1) Is active transport (cycling/walking/running) a major player in the future of public transport?

I would argue that cycling and walking are already major players, they just aren't counted and appreciated for the role they play. This is very clear when we examine parts of the city/country that are designed to discourage walking and cycling, including most American suburbs. That is where the traffic congestion and other ills of car use such as air pollution are the worst. In contrast, the parts of cities built before the car—most inner cities in America—actually have less traffic congestion and pollution because many trips are made by walking and cycling. But as I said, these trips are invisible, and why? Some of it is because they are made by marginalized members of society: the poor, the young, the elderly whom transportation (traffic) engineers have ignored for years and are just now even bothering to include them in their transportation models. We count cars, trucks and buses, not people. One way to make them visible is to install a bicycle counter on a well used street like this. Since August 2012, over 1.2 million cycle trips have been made over this bridge. The counter is visible to all users and real time counts are posted on the web.

These modes of transportation will become ever more important for three simple reasons:

climate change, fossil fuel depletion and the capital cost of owning a car.

What is the current situation in your city/country?

The surge in cycling in the City of Portland (6% commute share citywide, 13% in inner neighborhoods, up to 28% during good weather in 2010) shows that with a little encouragement and minimal infrastructure (0.7% of the transportation budget) people are thrilled to get out of their cars. This is over a 200% increase since 2000. Portland may have been the first out the gate but other American cities are closing fast. New York City, Chicago, San Francisco and even Los Angeles are investing heavily in bicycle infrastructure as part of improving the livability of those cities and in response to strong public demand. Bicycle share programs, secure parking, off and on road bicycle ways are all part of creating better conditions for cycling. Many cities also sponsor Ciclovía type events to promote cycling and engage citizens. Programs like Safe Routes to School encourage parents and students to try walking and cycling. City leaders increasingly recognize that walking and cycling are supportive of public transit and much less expensive to implement.

2) Is the financial recession giving the bicycle a jump start?

In America, the recession served to reinforce a number of trends that were already developing: a drop in young people getting drivers licenses and owning cars, the growth of car-sharing services (there are 5 in the City of Portland), a resurgence of inner city living as desirable with both new housing development and rehabilitation of older buildings, (the aging of the Baby Boom generation, later household formation, lower crime rates, better city management). Plus, car ownership became even less affordable to many who already struggled to pay for housing, health care, etc.

There are other synergies as well. Cash strapped governments are able to build more sidewalks and cycleways for less money than needed to provide either transit or roadways for an equivalent number of people. These projects are also much more human capital intensive, creating far more jobs per million dollars/euros spent than roadway projects.

Cycling business has remained steady and growing in many parts of the US. In the Portland region, bicycling related business activity topped \$90 Million annually and is estimated to be over \$100 Million today.

3) Cycling is a healthy and economical means of getting around. Is it also a means to be sociable and promote community living?

Yes—when was that last time you had a conversation with someone passing in a car? And what's more, the increase in social interaction with acquaintances as well as strangers creates more opportunities for spontaneous creativity. Why did the CEO of Yahoo recently end the practice of working from home? Because being physically close to one's work colleagues increases creativity and productivity. And today in America, cyclists identify as a social as well as interest group, organizing activities around cycling. In Portland, there are over 3000 bicycle related events annually, almost all organized by citizens for the fun of it. History rides, beer rides, house moving parties by bike, bike polo and scavenger hunts as well as road rides for athletes. Witness Pedalpalooza.