

**16<sup>ème</sup> congrès du Club des villes cyclables**  
**Discours de Denis Baupin**  
Vendredi 21 octobre 2005

**Madame le Maire de Lille,  
Monsieur le vice-président de Lille Métropole  
Monsieur le Maire adjoint de Lille,  
Messieurs les élus et collaborateurs de la Ville de Courtrai  
Mesdames, Messieurs les élus,  
Mesdames, Messieurs les représentants des associations  
Mesdames, Messieurs les entrepreneurs et professionnels du vélo  
Mesdames, Messieurs.**

Je sais, ce type d'énumération en début de discours, c'est toujours un peu rébarbatif... mais elle dit aussi clairement que l'ensemble de la famille vélo est représentée aujourd'hui. Et pour nous c'est toujours un grand plaisir.

Car un congrès annuel, c'est un moment privilégié pour se rencontrer, échanger, apprendre. Et cette 16<sup>ème</sup> édition aura été fidèle à cette tradition avec des séances riches des expertises et des témoignages que chacun d'entre vous avez apportés.

Je voudrais en remercier en votre nom l'équipe locale de la Ville de Lille, autour de notre ami Marc Santré qui en a été la cheville ouvrière.

Je voudrais en remercier les associations cyclistes lilloises qui ont organisé la balade d'hier soir et ont eu un apport très enrichissant dans nos débats.

Je voudrais en remercier les exposants, dont la qualité des stands aura permis à beaucoup d'entre vous de repartir avec des idées nouvelles pour votre action.

Et puis, je voudrais remercier ceux avec lesquels nous avons organisé ce Congrès : les 3 Vice-Présidents du Club, Serge, Johanna et Annick, le Trésorier, Jean-François, et, parce qu'ils le méritent vraiment, je voudrais très chaleureusement remercier le staff national du Club, et tout particulièrement notre Secrétaire Générale, Véronique Michaud. Ils se sont donnés à fond pour la réussite de ce Congrès.

Mais un Congrès c'est aussi l'occasion de faire le point. Faire le point de ce qui avance... et malheureusement aussi de ce qui fait du sur place... une position qui n'est jamais recommandée s'agissant du vélo...

Au chapitre positif, des indicateurs incontestables qui sont autant de cause de satisfaction.

Satisfaction de constater que le nombre de collectivités territoriales membres de notre réseau ne cesse de progresser. Il a plus que doublé en cinq ans. Il compte encore près de trente nouvelles villes et agglomérations depuis notre dernier rendez-vous à Tours en octobre 2004.

Parmi elles, des collectivités de communes en zone rurale, signe que le vélo est aujourd'hui perçu non seulement comme un atout de valorisation des territoires, ainsi que nous l'avons étudié à Tours l'an passé, mais aussi un service à la mobilité locale, y compris dans les petites villes et les pays.

Et avec cette représentativité renforcée, c'est aussi la satisfaction de constater que le linéaire cyclable augmente, que la qualité des aménagements se renforce, que les

partis pris sont de plus en plus francs, les choix politiques de plus en plus clairs et cohérents. Dans beaucoup de contextes locaux où, pourtant, il fallait – il faut encore ! – une véritable volonté politique pour partir à la reconquête des territoires du cycliste et du piéton, autrefois et durablement annexés par l'automobile, selon la logique pompidolienne de l'adaptation de la ville à la voiture.

Satisfaction également de constater que la coopération des acteurs locaux est effective et efficace. Villes, départements et régions travaillent de plus en plus ensemble. En agissant pour la continuité et la sécurité des itinéraires, nous sommes au service des cyclistes, dont les parcours ne s'arrêtent pas aux limites institutionnelles des territoires

Le décloisonnement des approches et des pratiques est passé du discours aux actes. Le vélo loisir est une bonne porte d'entrée dans certains contextes locaux pour initier une politique cyclable et impulser la pratique du vélo utilitaire. Inversement, le vélo quotidien se trouvera davantage encouragé avec la réalisation de véloroutes et voies vertes drainant une clientèle nouvelle, touristique et occasionnelle et invitant de nouveaux acteurs économiques à s'intéresser à ce vélo pourtant si familier mais qui s'avère soudain doté d'un impact économique hier insoupçonné.

A preuve de cette coopération locale et de cette complémentarité, la collaboration avec l'Association des départements cyclables engagée depuis 2003, dont nos deux organisations ont redit en septembre dernier, à l'occasion d'une rencontre de nos Bureaux, combien elle est nécessaire.

Combien il est indispensable de travailler ensemble, afin de regrouper l'ensemble des énergies des territoires cyclables. Et pour cela d'entraîner avec nous le niveau régional. A la fois pour la réalisation du schéma national des véloroutes et voies vertes, avec la mise en œuvre progressive des schémas régionaux et pour le développement de l'intermodalité vélo et transports régionaux.

La transversalité de l'action de la collectivité régionale peut jouer en effet un rôle majeur dans l'accélération des réalisations en faveur du vélo, dans toutes ses composantes.

L'alliance des villes cyclables, des intercommunalités cyclables, des départements cyclables et des régions cyclables doit être notre nouvel horizon, j'en suis convaincu. Par des initiatives concrètes organisées ensemble, nous devons fédérer nos énergies. Non seulement pour mettre en œuvre localement des politiques cyclables. Mais aussi pour constituer un véritable « lobby » des élus locaux favorables au vélo, une véritable union des territoires cyclables, capable de peser face à nos interlocuteurs.

La décision que nous avons prise ensemble, avec le Président de l'ADC, d'écrire au Président de l'association des Régions de France, ainsi qu'à tous les Présidents de Région, pour les inviter à s'inscrire dans une démarche cyclable, est une première étape en ce sens.

Permettez moi, à ce moment, de dire un mot de nos alliés privilégiés : les associations d'usagers. Une vraie dynamique nous associe à la FUBicy. La Fédération française des associations d'usagers de la bicyclette est notre partenaire « naturel ». Au niveau national comme au niveau local ses associations aiguillonnent et accompagnent les collectivités. Naturel et sans concession et c'est bien le moins qu'on attend d'une fédération indépendante.

Mais nos membres savent qu'ils peuvent compter sur des alliés exigeants, critiques et constructifs. Qui disent les carences... mais disent aussi, parfois, leur satisfaction de constater des améliorations... le cas échéant.

Nous avons ainsi soutenu et accompagné le lancement du Bicycode pour le marquage des vélos, afin de lutter contre le vol et faciliter la restitution des vélos trouvés. Cette initiative a été lancée par la FUBicy en juin 2004.

Faut-il rappeler le succès de l'opération de marquage organisée par l'association nantaise Place au vélo pendant le congrès 2004 et les files d'attente des tourangeaux venus faire tatouer le vélo sur la place de la gare, devant le centre de congrès pendant trois jours ? Ils exprimaient très spontanément combien cette initiative leur paraissait intelligente et utile, en attendant patiemment leur tour, parfois sous la pluie. *Je sais que l'opération de marquage organisée par l'association Droit au vélo de Lille a rencontré également un vif succès pendant ce 16<sup>ème</sup> congrès.*

Nous souhaitons aider la FUBicy à amplifier cette démarche, en incitant les villes à organiser ces opérations de marquage, en permettant d'augmenter le format des services proposés, afin d'aboutir rapidement à une proportion plus importante du parc de vélos tatoués.

La Semaine européenne de la mobilité du 16 au 22 septembre a été également une occasion de coopérer afin de valoriser les initiatives de nos villes et associations, expériences innovantes et reproductibles, exemplaires et contagieuses, notamment en présentant plus de 80 actions à l'occasion d'une conférence de presse commune le 15 septembre dernier.

Innovations, services, nouveaux produits... tout doit concourir à l'amélioration du quotidien du cycliste. L'image et la communication font aussi partie du dispositif.

Car la recette du développement du vélo dépend de nombreux facteurs. Les gens ne sont pas idiots. Ils choisiront le vélo quand on aura facilité le stationnement de ce mode certes léger mais qu'il faut bien garer quelque part, dans les lieux d'habitation et d'activités. Quand on aura offert des itinéraires cohérents et continus. Et qu'on l'aura fait savoir.

Ils nous le disent sans détour. 55% des Français disaient encore tout récemment, dans un sondage Ifop pour le journal Ouest France, que le vélo était une solution efficace sur les courts trajets pour diminuer leur budget transport durement alourdi par la récente hausse à la pompe.

Les Français prêts à ce transfert modal de la voiture vers le vélo ? Ce n'est pas si surprenant quand on observe les sondages des dernières éditions de la Journée en ville sans ma voiture, des enquêtes du Certu et du Gart qui toutes nous disent que le

vélo est crédité du plus fort potentiel de développement dans les prochaines années, devant les transports collectifs.

Et si cette tendance ne peut que se renforcer avec l'accroissement du coût du pétrole, elle est aussi soutenue par une prise de conscience de plus en plus forte des nuisances de l'automobile. Ainsi, selon un autre sondage 55% des automobilistes seraient prêts à payer plus cher leur véhicule pour qu'il soit moins polluant. Je voudrais les rassurer : il n'est pas forcément nécessaire de payer plus pour polluer moins. Nous avons ici toute une gamme de véhicules qui sont non seulement beaucoup moins polluants que leurs voitures, mais aussi beaucoup moins chers !

Au-delà de la boutade, c'est bien sur les freins, les obstacles réels ou supposés à l'usage du vélo qu'il nous faut travailler, tout en poursuivant la réalisation d'infrastructures. Il nous faut inventer de nouveaux services, rendre vraiment accessible et facile un mode qui est par définition – j'ai failli dire « par essence » - simple et facile !

C'est la grande leçon du spectaculaire succès de Vélo'V à Lyon, voulu par le Grand Lyon, pensé avec la société Jean Claude Decaux. Vélo'V est un produit nouveau et bien nommé. Un ovni cyclable puisqu'il ne ressemble guère à ses cousins de Vienne ou de Munich.

Plus qu'un vélo en libre-service, il est un vrai service à la mobilité, facile, économique, accessible, appropriable, utile. Avec Vélo'V, on a une véritable permanence de l'offre de transport public puisque la nuit, même à 4 heures du matin les vélos sont encore empruntés. Et les lyonnais, les habitants de Villeurbanne ne s'y sont pas trompés qui se sont immédiatement appropriés ce « nouveau service de transport public individuel », pour reprendre l'expression de ses promoteurs !

Nous l'avons pensé au Club, et dans certains bureaux d'études et organismes de recherche... et les lyonnais l'ont fait. Proposer une offre vélo et laisser les usagers inventer la ville qui va avec... en empruntant pour descendre les collines de Fourvière et de Croix-Rousse et en optant pour le bus dans les montées, en optimisant son budget temps et son budget transport avec des utilisations de courte durée, en multipliant le recours au Vélo'V plusieurs fois dans la même journée... Les gens ne sont donc pas idiots. Mieux ils inventent des scénarios malins qui concrétisent nos discours multimodaux de congrès !

Avec Vélo'V, démonstration est faite que les obstacles à l'utilisation du vélo sont bien souvent psychologiques. Que le vélo devienne facile, optionnel, mais aussi beau et branché, et il passe immédiatement, pour de nombreux usagers qui s'ignoraient, du côté obscur au côté *clair*, de l'a priori négatif à l'a priori positif.

Et je voudrais tout particulièrement féliciter mon ami Gilles Vesco, avant même qu'il reçoive dans quelques minutes *le prix spécial des Trophées du Vélo*.

Je voudrais d'ailleurs en profiter pour mettre les choses au point. Certaines mauvaises langues prétendent que, sur ce coup-là, Lyon aurait grillé Paris. Comme si c'était possible ! La vérité est toute autre : ça fait longtemps qu'on réfléchit secrètement à Vélo'V. Mais comme on savait qu'il y aurait des difficultés de mise au point, on a laissé Lyon essayer les plâtres. Comme ça, quand on implantera un service à Paris, il sera parfait !

Car, je peux vous le confirmer, Paris se dotera, elle aussi, de vélos en libre service dès 2007. Et, par ailleurs, pour que Lyon cesse de frimer, nous avons aussi adopté une délibération en début de semaine pour mettre en place un véritable jalonnement des principaux itinéraires cyclables dans la ville.

Car – et je redeviens sérieux – nous sommes convaincus, comme Lyon, que c'est en rendant le vélo toujours plus visible dans la ville que nous gagnerons la bataille des déplacements urbains.

Les étudiants lauréats du challenge inter-écoles de l'ECV, dont nous avons récompensé les travaux jeudi en ouverture de ce 16<sup>ème</sup> congrès, ne nous ont pas dit autre chose. Ils nous ont montré de façon très inventive que le vélo, y compris pour la cible des 15 – 24 ans, avait de leur point de vue sa place dans la ville et qu'il devait le faire savoir. Tous les slogans des campagnes proposées trouvent un écho dans une réalisation innovante et exemplaire comme Vélo'V et dans toutes nos actions en faveur du vélo : « ma ville y gagne », « le vélo, ton indépendance ! », « le vélo en ville, c'est le bon plan », « à vélo, vous y seriez déjà ! »... tous ces slogans sont au cœur de nos politiques cyclables.

Malheureusement, et je vous avais prévenu en débutant mon intervention, il n'y a pas que des bonnes nouvelles dans le monde du vélo.

Comme vous pouvez le constater, et cela pour la première fois, aucun représentant du Gouvernement ne participe à notre congrès annuel.

Madame la Ministre de l'Ecologie et du développement durable a en effet décliné notre invitation à participer à ce 16<sup>ème</sup> congrès et à remettre les Trophées du vélo 2005, comme il est de coutume, ces trophées étant parrainés par le ministère.

Nous ne pouvons que le regretter vivement. Le regretter et l'interpréter. Depuis 2001, la participation d'un représentant du Gouvernement lors de notre rendez-vous annuel avec nos adhérents et partenaires a signifié que notre action était reconnue.

Si vous aviez été parmi nous, Madame la Ministre de l'Ecologie et du développement durable, je vous aurais rappelé que c'est justement en octobre 2001 que le Ministre des Transports, empêché, avait mandaté un des ses collaborateurs au congrès de Strasbourg, porteur d'un message en direction des agglomérations.

La circulaire de juillet de la même année offrait en effet un cadre très favorable à la mise en oeuvre des réseaux cyclables d'agglomérations et à l'innovation vélo, avec un concours de l'Etat à hauteur de 35% au financement de ces réalisations.

Certes, l'enveloppe consacrée à ces crédits a baissé de 85% dans le Budget pour 2003 pour être finalement supprimée dans la Loi de Finances 2004...

Pour autant, vos prédécesseurs – Madame Tokia Saïfi à Chambéry en 2002 et Monsieur Serge Lepeltier l'an passé à Tours – sont venus témoigner de leur conviction que le vélo disposait d'un fort potentiel, tout à la fois mode de déplacement, outil de développement économique et de valorisation de nos territoires, loisir...

J'ai évoqué les multiples fronts de coopération du Club des villes cyclables avec des organismes amis et partenaires. Sachez, Madame la Ministre, que les 750 élus représentant les collectivités réunies au sein du Club des villes cyclables ne veulent pas désespérer d'une coopération avec l'Etat.

Pas encore... même si, je dois l'avouer, vos propos nous ont particulièrement inquiété lorsque vous avez déclaré : « Mais comment peut-on vivre dans une ville sans avoir de voiture ? » !!! Les multiples ministres de l'Environnement ont eu la réputation d'avoir leur franc-parler. Vous ne dérogez pas à la règle. Mais, en l'occurrence, ce n'est pas fait pour nous rassurer.

Nous sommes en effet encore et toujours convaincus de la nécessité d'une stratégie nationale vélo. En effet, lorsque le Premier Ministre a confié en juillet 2003 à Brigitte Le Brethon, députée-maire de Caen, un rapport sur le développement de la bicyclette dans notre pays, tous les acteurs du vélo réunis au sein du Comité de promotion du vélo, ont manifesté leur satisfaction. Pour la première fois un Gouvernement prenait l'engagement de crédibiliser enfin le vélo comme un mode de déplacement à part entière.

### **Il faut en effet doter notre pays d'une politique nationale claire en faveur du vélo.**

Et qu'elle soit intégrée à une politique de transport durable. Et même, plus globalement, à une politique de développement durable... comme l'ont fait nos voisins européens, Britanniques, Néerlandais, Suisses, et même un Etat fédéral comme l'Allemagne.

Le 9 mars 2004, Madame Le Brethon remettait officiellement son rapport à Monsieur Raffarin alors Premier Ministre.

### **Voilà très exactement 600 jours !**

600 jours pendant lesquels, très paradoxalement, les propos les plus positifs et les plus lénifiants ont été tenus, sans doute en raison du contexte très consensuel dans lequel ce rapport a été accueilli. Consensus dont nous ne pouvions que nous féliciter et féliciter Madame Le Brethon qui a proposé à la fois des mesures courageuses, comme celle de fixer un objectif quantifié de 10% de part modale vélo en 2010, et des mesures de bon sens comme la nécessaire mise en cohérence des actions nationales dispersées et l'accompagnement et l'encouragement des actions locales. Pragmatiques aussi en suggérant la désignation d'un Délégué interministériel, s'appuyant sur une structure de mission mise en place pour les cinq ans à venir.

Permettez moi de souligner d'ailleurs aussi que Madame Le Brethon préconise, outre une série de mesures efficaces, concrètes et de mise en œuvre simple, le rétablissement des crédits dans le cadre des plans de déplacements urbains.

Consensus dont j'arrive aujourd'hui à me demander s'il ne nous a pas plu desservi que servi. Rien de tel, visiblement, qu'une bonne polémique pour qu'une question remonte au sommet de l'agenda politique. Ca n'était pas notre choix, car nous avons privilégié une démarche pragmatique et coopérative. Mais si on ne nous laisse pas

d'autre choix, alors, oui, nous dirons et répèterons, et cela autant qu'il le faudra, qu'au moment où le changement climatique frappe, au moment où le prix du pétrole explose, au moment où les études médicales confirment que la pollution fait des milliers de morts, un Etat aux abonnés absents des politiques cyclables est un Etat irresponsable.

Nous aurons l'occasion de dire ce profond malaise et ce mécontentement à votre collègue Monsieur Perben, ministre des Transports, lors d'une audience que le Ministre accordera le 7 novembre prochain à une délégation du Bureau du Club que j'aurai l'honneur de conduire.

M. Perben est en effet chargé de la mise en œuvre des recommandations du rapport Le Brethon. Il succède à ce poste à Messieurs Bussereau et Goulard, dont la charge n'avait pas été trop alourdi par cette tâche jusqu'à présent !

L'an passé, à cette même époque, à Tours, nous regrettons vivement que les réflexions du Gouvernement portent davantage sur l'atténuation des effets du prix du baril pour les automobilistes, que sur les solutions pour sortir de la dépendance pétrolière. Cette rentrée 2005 a été encore plus marquée par la dureté de cette réalité économique pour certains et par l'absence d'imagination et d'audace de l'Etat dans les solutions envisagées pour la changer.

Force est de constater que même un contexte « porteur » n'invite pas à faire de nécessité vertu... A prioriser l'usage des modes les moins énergivores, plutôt que de trouver des solutions conjoncturelles à une crise qu'on sait pourtant structurelle ! D'agir aussi sur tous les fronts des nuisances et des injustices que produit ce modèle du tout automobile dans lequel nous vivons encore.

Nous avons choisi au Club des villes cyclables de nous impliquer dans ce combat pour sortir de la dépendance automobile. Et parce que nous nous concevons avant tout comme une force de proposition, nous avons choisi de mettre en évidence 3 propositions, simples et compréhensibles par l'opinion publique, qui montrent clairement le besoin d'une politique nationale vélo.

La première de ces propositions concerne la santé publique.

En effet, Madame la ministre, faire du vélo, c'est d'abord se faire du bien.

L'obésité comme la dépendance automobile est un mal des pays riches mais dont les méfaits commencent à se répandre dans les pays pauvres.

Reconnue par l'OMS comme une épidémie, première épidémie non infectieuse de l'Histoire...

La corrélation a été démontrée par des chercheurs entre l'augmentation de la prévalence de l'obésité aux Etats – Unis et le nombre d'automobiles en circulation. Et cela est sans doute vrai aussi en France..

Est-ce bien ce que nous voulons ? Pour nous et pour nos enfants ?

Or, pour reprendre l'expression du docteur Borys, coordinateur du réseau national Epode, hier, le vélo est un vaccin pour cette épidémie.

Nous proposons donc que l'Etat prenne en compte le vélo dans les plans nationaux comme le Plan santé environnement ou le Plan national nutrition santé et qu'il accompagne les efforts des collectivités locales, notamment dans le cadre des Plans de déplacements scolaires et des Plans de déplacements d'entreprises et d'administration.

Ce serait beaucoup plus utile que de financer des campagnes contreproductives comme les récentes campagnes de l'INPES sur le port du casque, se basant sur un amalgame des pratiques sportives et utilitaires !

Et sur cela aussi, nous aurions bien aimé vous entendre, madame la ministre.

Car comme le rappelait le docteur Saladin hier, au vu des risques sanitaires qu'encourent les personnes sédentaires, l'Etat ferait mieux d'expliquer que ce n'est pas faire du vélo qui est dangereux. C'est au contraire ne pas faire du vélo qui est dangereux pour la santé.

En tous cas, sans attendre l'Etat, à notre niveau, nos collectivités sont prêtes à concourir à relever ce défi. Nous sommes donc très favorables à une coopération avec les villes du programme national Epode (Ensemble luttons contre l'obésité des enfants) en associant nos deux réseaux d'acteurs, Club des villes cyclables et Club des maires Epode et en impulsant sur le terrain des dynamiques transversales associant les services de l'action sociale, de la santé et des transports.

Deuxième proposition du Club des Villes Cyclables sur laquelle nous aurions voulu connaître votre avis, madame la ministre : le chèque-déplacements pour encourager la mobilité alternative en agissant sur les incitations fiscales.

Nous avons en effet la conviction qu'un chèque déplacements, sur le modèle du célèbre chèque déjeuner, permettrait aux entreprises de participer aux frais de transports de leurs salariés, comme la Loi Solidarité et renouvellement urbain les y autorise et invite depuis 2000. Et que ce dispositif serait de nature à favoriser un transfert modal par sa souplesse, sa simplicité, son caractère multimodal et sa réversibilité, personne n'étant « prisonnier » d'un choix définitif pour un mode de déplacements mais pouvant combiner dans le temps, dans l'espace, plusieurs modes. Cette proposition a été présentée l'an passé à Tours dans le cadre d'une table ronde sur les Plans de déplacements d'entreprises.

Depuis, nous avançons ! Le Gart, qui regroupe les autorités responsables de transport, nous a rejoint. Et les collectivités membres du Club viennent d'adopter ce matin une motion pour la création de ce chèque déplacements. Nous aurons l'occasion de présenter cette proposition à Monsieur Perben lors de notre rencontre le 7 novembre.

Dominique Perben s'est déjà exprimé favorablement, suite à l'adoption par le Gart réuni en Assemblée générale à Toulouse le 12 octobre dernier, dans le cadre des Rencontres nationales du transport public, de cette même motion.

Au service des salariés qui se déplacent en transports publics, à vélo, en taxi... qui pratiquent le covoiturage ou l'autopartage, le chèque déplacements compléterait les dispositifs des Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE) mis en place par les employeurs.

Nous avons déjà présenté ce projet à la presse, avec le Gart, le 20 septembre dernier. Nous avons pris connaissance avec intérêt de l'annonce faite par Dominique de Villepin, Premier ministre, le 6 octobre 2005, de l'instauration d'un chèque transport à l'usage des salariés, inspiré du chèque déjeuner. Mais le Club et le Gart ont rappelé que cet outil ne devait pas inciter les salariés à l'utilisation de la voiture particulière. Nous voulons qu'il soit, dans un contexte durable d'augmentation du prix du pétrole, une aide au changement de mode de transport.

Les élus du Gart et du Club des Villes Cyclables demandent évidemment à être pleinement associés aux travaux de concrétisation de ce dispositif menés par les services de l'Etat.

Enfin, troisième proposition du Club, particulièrement d'actualité dans un pays qui a fait de la sécurité routière un grand chantier présidentiel : le Code de la rue, à l'image de celui qu'ont mis en place nos voisins Belges.

On vient de le voir, le "Code de la rue" permet une plus grande convivialité et un partage plus équilibré de la voie publique. Il place l'habitant et le citoyen au centre de la réflexion sur l'aménagement de l'espace urbain. La rue n'est pas une route rappelons-nous souvent au Club des villes cyclables. Le slogan fondateur de notre réseau était « Partageons la rue ». Cet objectif n'est pas atteint partout, loin s'en faut, car le changement de vision, l'inversion des priorités entre la voiture et les usagers vulnérables ne se fait pas en un tournemain.

Le choix de nos voisins belges a retenu toute notre attention. En établissant une responsabilité du plus fort par rapport au plus faible, cette réforme met les usagers non motorisés de la voirie au centre de la loi. Les premiers bilans paraissent largement positifs : les usagers ont apparemment bien reçu, et bien intégré ces modifications. Les accidents de la circulation ont sensiblement baissé. Le nombre de cyclistes augmente. La table ronde de ce matin a permis de mieux apprécier cette démarche innovante, ce changement de cap.

Devons-nous évoluer vers une telle réforme en France ? C'est notre opinion ! Ne serait-ce que pour affirmer dans le Code un "*principe de prudence*" et le rendre obligatoire. L'obligation de prudence s'exerce du poids lourd envers la voiture, de la voiture envers le cycliste, mais aussi du cycliste envers le piéton, ou la personne à mobilité réduite... Les usagers « doux » se voient ainsi reconnaître des droits, assortis logiquement de devoirs.

Le Club des villes cyclables est aussi très intéressé par le choix de la Belgique de revoir son dispositif de sanctions avec des infractions "ordinaires" et des infractions "graves". Nous imaginons qu'avec un tel cadre législatif, l'amnistie présidentielle des infractions au Code de la route, exception française inadmissible et accidentogène, serait logiquement et définitivement remise en cause ! Et nous n'aurions plus à

dénoncer, comme en 2002, l'incohérence du message permissif qu'une telle mesure adresse aux contrevenants voire aux chauffards !

Enfin, nos voisins ont choisi de faire ce que Madame Le Brethon dans son rapport, la FUBicy depuis de nombreuses années et le Club des villes cyclables appellent de leurs vœux en généralisant les contresens cyclables. En inversant, comme nous l'avons fait pour l'accès des cyclistes aux zones piétonnes en 1998, la règle du principe et de l'exception.

Le grand mérite de cette démarche est aussi – et peut-être surtout – d'avoir engagé un débat en profondeur impliquant tous les acteurs et délégitimant la vitesse. En faisant de la qualité de vie et de la sécurité urbaines des priorités fédérales. Nous ne pouvons qu'être très séduits par un tel changement, je dirais même envieux. Nous devons à notre tour ouvrir le débat avec l'Etat sur un Code de la rue français pour une meilleure prise en compte du cycliste, du piéton et des personnes à mobilité réduite. Nous y travaillerons dès le lendemain de ce congrès annuel. Et nous vous donnons déjà rendez-vous sur ce thème à l'occasion de notre traditionnelle Rencontre de printemps.

Comme vous le constatez, chers collègues, chers partenaires, chers amis, notre feuille de route est bien remplie. Ces trois axes dans lesquels nous inscrivons l'action du Club des villes cyclables sont au cœur de nos convictions. Ils participent de nos fondamentaux, rappelés lors de notre assemblée générale de mai 2004 dans les Orientations que nous avons alors adoptées pour les trois années à venir.

Sans délai, nous allons agir en inventant des solidarités productives : la lutte contre la sédentarité et l'épidémie d'obésité inscrit le développement du vélo dans un enjeu fort aux déclinaisons très concrètes, au plus près de nos concitoyens.

Le chèque déplacements est un scénario gagnant – gagnant, pour le salarié, la collectivité et l'entreprise. Et nous ne voyons pas quels pourraient être les objections, les freins ou les obstacles juridiques sauf à vouloir prolonger l'addiction automobile et son cortège de nuisances.

Doter notre Code de la route d'un Code de la rue et participer à un tour de table qui réunit tous les usagers de la rue et de l'espace public, c'est concevoir non pas des contraintes nouvelles mais un cadre favorable au lien social, à la sécurité routière, à la mobilité alternative.

Puisque l'Etat est aux abonnés absents, nous n'attendons pas qu'il impulse, invite, convoque. Nous partons devant et nous prenons l'opinion publique à témoin.

Pour notre part, nous en sommes plus que jamais convaincus, et l'actualité nous donne chaque jour raison : le vélo est loin d'être un mode de déplacement dépassé. C'est un mode de déplacement résolument moderne. Je dirais même : c'est le mode de déplacement urbain par excellence : il est non polluant, non bruyant, ouvert sur la ville, bon pour la santé. Il est donc clairement une des solutions aux problèmes de la ville d'aujourd'hui et de demain.

C'est donc fort de cette conviction que je vous invite, demain, dans les mois qui viennent, à poursuivre votre action – à poursuivre notre action – pour rendre nos villes toujours plus cyclables.