

« Les budgets assignés au vélo restent dérisoires : on a un plan vélo de vingt millions d'euros et un soutien de huit milliards à l'industrie automobile »

Celles qui ne prennent pas ces décisions risquent de voir leurs cadres et leurs millennials partir ailleurs. [Une étude comparant les trente plus grandes métropoles aux Etats-Unis](#) montre que les six villes les plus « marchables » ont jusqu'à 41 % de plus de PIB que les autres. C'est là que, demain, sera produite la valeur ajoutée du pays.

Les villes françaises sont-elles à la hauteur de ces changements ?

La plupart des villes développent des pistes cyclables, ce qui constitue une première étape mais ne peut pas résumer une politique de « ville cyclable », et encore moins une politique de « ville habitable ». En France, la part modale du vélo dans les grandes villes est environ de 4 à 6 %, à l'exception des 15 % de Strasbourg, ce qui reste loin des 10-15 % des villes suisses ou des 40 % au nord de l'Europe. Même en hausse ces dernières années, les budgets assignés au vélo restent dérisoires avec, d'un côté, [un plan vélo de vingt millions d'euros](#) et, de l'autre, [un soutien de huit milliards à l'industrie automobile](#). On ne joue pas dans la même cour.

Il existe néanmoins un mouvement intéressant en France, qui réfléchit à des quartiers à 20 km/h ou à une ville à 30 km/h généralisés comme à Nantes ou Grenoble, où les voiries classiques réglées par des feux de circulation sont remplacées par des zones de rencontre.

A Bordeaux, plus de 400 feux tricolores ont été supprimés dans des rues secondaires, où ils n'avaient guère de sens. On passe d'une logique de couloirs prioritaires, où l'on a tendance à ignorer son environnement, à une logique d'auto-organisation où l'on ralentit et communique.

Historiquement, le vélo est une conquête sociale et pourtant les politiques en faveur du vélo restent trop souvent limitées aux centres-villes et à un public aisé. Comment changer les choses ?

C'est un paradoxe. Le vélo représente un mode de transport accessible à tous, les dépenses qu'il entraîne restent marginales par rapport au coût d'entretien d'une voiture et d'obtention du permis de conduire. En théorie, il devrait donc accentuer l'égalité entre les territoires, mais ce n'est pas le cas. Les inégalités sont très fortes aujourd'hui en France, entre des centres-villes plutôt apaisés et des zones périphériques qui restent trop souvent conçues pour l'automobile, alors même que les gens y pratiquent de plus en plus le vélo ou la trottinette.

Il est urgent de développer les mobilités actives en banlieue et aussi les relier aux centres-villes par des pistes cyclables et des voies piétonnières, comme cela a été fait – et souvent très bien – pour le tramway. Aujourd'hui, vous ne pouvez sortir de certains quartiers qu'en voiture ou en transports en commun, mais pas à pied ou à [vélo](#). Le désenclavement des périphéries nécessite un grand programme de voies « marchables » et cyclables pour les relier aux centralités – centres-villes, mais aussi centres commerciaux, équipements publics, piscines, parcs... Les villes suisses ont développé les trames vertes et bleues dans leurs périphéries depuis une vingtaine d'années. Cette politique a contribué à lutter contre les inégalités en rendant les quartiers plus accessibles, où qu'ils se trouvent en ville.