

## L'avenir du vélo à Paris : la parole aux politiques.

*Claude Dargent (PS), Charlotte Nenner (Verts), Olivier Prentout (MoDem), Jean Tibéri (UMP)*

La table ronde était animée par Marc Ambroise-Rendu, journaliste, administrateur et ancien président d'Ile-de-France Environnement

Pour le prochain mandat municipal à Paris, si l'on en croit nos intervenants, il ne faut pas s'attendre à une politique des déplacements centrée sur le vélo.

Au mieux visera-t-on l'« équilibre et la concertation avec les riverains et commerçants », selon Jean Tibéri (UMP), tandis que Charlotte Nenner (les Verts) pense qu'il faut être courageux et savoir imposer car l'excès de concertation finit par paralyser la décision. Aucun n'a dit que l'on arrêterait de faire des aménagements cyclables, mais aucun n'a donné d'indication sur l'esprit dans lequel cela pourrait se faire.



Photo d'Erwan Humbert

Le code de la rue semble l'essentiel « plutôt que de traiter les rues une par une » pour Claude Dargent (PS), Olivier Prentout (MoDem) et Charlotte Nenner, laquelle plaide aussi pour l'extension à toute la ville de la vitesse limitée à 30 km/h.

Claude Dargent (PS) indiqua qu'il fallait continuer à faire baisser l'automobile, ce qui lui valut une assez violente remise en place de la part d'un auditeur dans la salle du fait que l'automobile baisse d'elle-même depuis 1995, ne serait-ce que parce que les emplois partent en banlieue.

Faut-il étendre le système Vélib' ? Charlotte Nenner aurait préféré que le système soit municipal et pense qu'il ne saurait tenir lieu de politique cyclable. Jean Tibéri se félicite au contraire que l'opérateur soit une société efficace et française. Pour l'extension, Olivier Prentout et lui trouvent

que cela devrait se faire sous l'égide du STIF.

Après le départ de Jean Tibéri, vint la question des deux-roues à moteur, dont la pollution fut sujet de relatif accord. Charlotte Nenner propose de faire payer le stationnement aux motos et d'interdire aux plus polluantes de circuler dans Paris, Olivier Prentout et Claude Dargent réclamant que la Ville récupère au moins une partie des pouvoirs de police. Le PS se dit prêt à accepter les deux-roues électriques limités à 40 dans les couloirs d'autobus.

Sur le péage urbain, les réponses sont brèves et claires : Modem, non ; PS, non. Les Verts veulent faire payer l'usage du périphérique.



*Cécile Chartier*, présidente de Vélo 15et7 clôt le colloque en remerciant chaleureusement les intervenants, ainsi que tous ceux qui ont apporté leur aide à la réalisation de cette journée et émet le voeu que Paris devienne au XXI<sup>e</sup> siècle une ville en pointe pour sa politique cycliste.



« Je suis heureuse que ce colloque ait pu avoir lieu. Pour Vélo 15et7, une petite association locale souvent occupée à gérer des questions techniques dans les deux arrondissements que couvre la 3<sup>ème</sup> Section Territoriale de Voirie, c'est l'occasion de prendre un recul salutaire sur le passé, le présent et l'avenir du vélo à Paris. C'est aussi l'occasion de rendre hommage aux acteurs de la cause cycliste à Paris : aux associatifs, comme Jacques Essel et le MDB, aux politiques, aux techniciens, mais aussi de constater l'importance des facteurs indirects tels que les grèves de 1995 et 2003.

Ce colloque vient à point nommé : deux mois avant les élections municipales, je souhaite qu'il fixe pour les candidats des lignes de réflexion pour leur campagne. Ce colloque arrive également peu après un évènement dont on ne doit pas sous-estimer la portée : en 2007, la proportion de la population mondiale qui vit en milieu urbain a franchi les 50%. Alors que les problématiques liées à l'environnement, à la pollution de l'air, aux gaz à effet de serre et aux ressources naturelles occupent le devant de la scène médiatique, politique et scientifique, il semble clair que la question du déplacement en milieu urbain doit être au coeur des débats concernant la politique locale mais aussi nationale ou internationale.

Dans cette question du déplacement en milieu urbain, le vélo a bien entendu une place de choix, et il me semble que les cités pluri-séculaires comme Paris, dans l'histoire desquelles les transports motorisés sont une invention récente, ont un devoir envers les villes qui émergent : un devoir d'innovation, un devoir d'audace, pour créer l'agglomération de demain dans laquelle les déplacements seront synonymes de sécurité, d'activité locale et de respect de l'environnement. »



Compte rendu du colloque  
« 1996-2008 : douze ans de politique cyclable à Paris »  
qui s'est tenu  
le 19 janvier 2008 à Paris,

- réalisé par Nathalie Privat,
- avec l'aide de Gaël David, Abel Guggenheim et Isabelle Lesens (<http://monsieur.wanadoo.fr/velo-actus>),
- et la participation du forum Vélotaf.



**Vélo 15et7 : L'association des cyclistes du 15<sup>ème</sup> et du 7<sup>ème</sup> arrondissements**

Association loi 1901 déclarée au J.O. du 31.01.1990

6 rue Blomet 75015 Paris

01 43 06 34 73

[velo15et7@no-log.org](mailto:velo15et7@no-log.org)

<http://velo15et7.free.fr>