

Compte-rendu – Atelier 3

Le vélo au service de la revitalisation des centres-villes

Intervenants :

- Juliette AURICOSTE, directrice du programme *Petites villes de demain* à l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT),
- Philippe GENTY, membre fondateur et porte-parole des *Boîtes à vélo France*, et artisan-ébéniste,
- Olivier RAZEMON, journaliste au *Monde* et auteur du livre **Comment la France a tué ses villes** [pas de ? après le titre]

Animatrice :

- Alanne MAISON, Chargée de mission : programmes ALVEOLE et Objectif Employeur Pro-Vélo (OEPV)

Compte-rendu :

- Eva PENISSON, Cheffe de projet ALVEOLE

Introduction

L'atelier vise à identifier des solutions pour revitaliser les centres-villes. Il s'agit notamment de comprendre les interactions et liens qui peuvent exister entre les centres-villes, leur revitalisation et les déplacements à vélo.

Le centre-ville, c'est souvent le noyau urbain qui correspond au cœur historique de la ville. C'est un lieu de pouvoir, administratif, religieux ou économique. Le centre-ville se caractérise par une forte centralité c'est-à-dire une forte influence sur l'ensemble de l'agglomération et ses territoires environnants. Les centres-villes rassemblent les commerces, les centres culturels, les services des professions libérales, les cabinets médicaux de spécialistes, les cabinets d'affaires de consultation juridique, etc. Ce sont aussi des lieux d'interactions sociales, d'échanges, des espaces de rencontres et de vie. Pour toutes ces raisons, les centres-villes présentent une certaine attractivité. Ce sont des lieux vers lesquels les habitants convergent, ce qui induit une nécessité de déplacement.

Malgré tout, les centres-villes ont parfois perdu leur vitalité et leur attractivité. C'est là qu'entre en jeu la revitalisation. L'idée est de créer de l'activité, de renforcer l'attractivité des centres pour les habitants mais aussi pour les professionnels (commerçants, artisans, etc.).

En quoi les mobilités actives et plus particulièrement le vélo peuvent être des moyens pour revitaliser les centres-villes ?

Qu'est-ce qui explique la dévitalisation des centres-villes ? Quels liens entre la revitalisation des centres-villes et les déplacements à vélo ?

\\ Olivier RAZEMON //

Ces dernières décennies, les centres des villes moyennes ont perdu de leur attractivité car les élus, et les aménageurs, ont multiplié les sources d'attractivité en périphérie : zones

commerciales, équipements publics (centres de santé, mairies annexe) et privés (cinémas), tous dotés de parkings. Des prédateurs, comme Auchan, Carrefour ou Leclerc, viennent s'installer en périphérie, et créent une dynamique à l'extérieur. L'activité, l'emploi et l'habitat se dispersent dans un ensemble beaucoup plus vaste que la ville originelle. Et, même si on en a désormais pris conscience, cette dévitalisation se poursuit. Ainsi, à Montélimar, le maire sortant a été battu en 2020 à cause de la dévitalisation. Il avait promis que les nouvelles zones commerciales ne concurrenceraient pas le centre-ville, et les commerçants se sont rendu compte que ce n'était pas vrai.

L'étalement urbain et commercial allonge les distances à parcourir, ce qui favorise le recours à la voiture. Même dans une petite ville, il n'est pas rare de parcourir 5 km pour aller faire des courses alors que les magasins de centre-ville se situent à quelques centaines de mètres. Dès lors, bon nombre de personnes ont le réflexe de prendre la voiture pour parcourir 500 mètres. Cette dépendance automobile se voit, s'entend partout. **Il suffit de se poster dans un bistrot pour entendre cette phrase : « Ah bah on ne peut plus se garer ». La voiture s'apparente à un "animal de compagnie" qu'il faudrait promener. Souvent, le réflexe des élus ou des aménageurs consiste à donner encore davantage d'espace à la voiture. Dans cet atelier, j'espère livrer aux militants de la FUB des éléments pour lutter contre ces reflexes pavloviens.**

\\ Juliette AURICOSTE //

L'ANCT, l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires, est un service public placé aux cotés des collectivités. Nous souhaitons également évoquer les centralités dans les champs ruraux. L'ANCT accompagne principalement les villes de moins de 20 000 habitants.

Aujourd'hui, nous sommes dans un phénomène culturel de segmentation, d'étalement urbain, avec des enjeux de cohésion sociale, de cohésion économique et de transition écologique avec une population vieillissante et/ou plus fragile (avec des difficultés d'insertion professionnelle notamment).

Nous avons mené un baromètre IPSOS pour notamment analyser les freins liés à la mobilité dans les petites villes. **Les difficultés de déplacement représentent 43% des inquiétudes/retours des sondés.**

1600 villes ont rejoint le programme *Petites villes de demain* depuis son lancement. Les élus doivent inscrire leurs priorités dans les conventions d'adhésion au programme. **Pour 75% d'entre eux, travailler sur les enjeux de mobilité est indispensable.** Le programme leur apporte les ingénieries. Les questions de mobilité sont repensées par les collectivités notamment lorsque les espaces publics le sont. Il est nécessaire pour les collectivités de regarder ce que font les autres par le biais de mise en réseaux entre élus et entre chargés de mission par exemple.

\\ Philippe GENTY //

Aujourd'hui, les petits territoires prennent conscience que le vélo, c'est possible.

Les vélo-cargos envahissent les territoires car ils permettent de regagner de la proximité (commerces, etc.). Le vélo est un moyen de déplacement bénéfique, même sur les petits territoires.

Par exemple, dans la ville de Lectoure qui compte près de 3000 habitants, avec des dénivelés, 7 vélos-cargos tournent dans toute la ville. Dans la Communauté de communes de Blain, en Loire-Atlantique qui compte plus de 10 000 habitants, la collectivité s'est emparée du sujet. Le vélo-cargo permet de recréer cette notion de vitalité dans tous les cœurs de territoires.

Quels intérêts présentent les centres-villes ? Quel est l'enjeu d'un centre-ville vivant ? Quels sont les atouts et avantages des centres-villes ?

\\ Olivier RAZEMON //

La ville se caractérise d'abord par son patrimoine bâti, où s'exprime l'histoire et la géographie, qui fondent l'identité locale. Toutes les localités un peu denses sont des villes, à des degrés divers. Même à Lectoure (Gers, 3700 habitants) ou Langogne (Lozère, 2900 habitants), il y a un cœur urbain ancien. La bastide de Villefranche-de-Rouergue (Aveyron) fait la fierté de tous les habitants, même si très peu d'entre eux y vivent encore. Les villes moyennes sont davantage des petites métropoles qui s'ignorent que des villages qui ont mal grossi.

L'urbanité implique une densité en population et en emplois. Dès lors, quelle que soit leur taille, les cœurs urbains sont confrontés à un manque d'espace. On ne peut pas administrer une ville, même petite, sans prendre en compte qu'au centre-ville, et dans les quartiers anciens, l'espace est une denrée rare.

Lorsque je discute avec des élus ou des commerçants d'une ville moyenne, je ne leur parle pas d'emblée de vélo. La plupart ne comprendraient pas. J'essaie plutôt de leur faire prendre conscience que, pour utiliser au mieux l'espace disponible, ils auraient intérêt à encourager les clients et les usagers de la ville qui se déplacent à vélo. Le vélo présente plein d'avantages, mais en centre-ville, l'argument le plus pertinent est qu'il répond au problème du manque d'espace que les collectivités rencontrent.

La première chose à faire consiste à faciliter les cheminements à pied (trottoirs et carrefours), puis à vélo, tout en limitant l'intérêt des déplacements courts en voiture. On peut s'inspirer du jour du marché. C'est un moment de regroupement, un lieu de rencontre séculaire auquel les habitants sont attachés : il y a plein de monde, c'est la ville au sens humain, et, paradoxalement... c'est compliqué de se garer. Ainsi, c'est le jour où il est le plus difficile de trouver une place pour une voiture qu'il y a le plus de monde. L'argument « on ne peut plus se garer » ne tient donc pas. Le jour du marché, c'est mal organisé, il faut marcher, mais les gens l'acceptent car c'est un jour exceptionnel. Pourquoi ne pas rendre cet exceptionnel plus fréquent ?

\\ Juliette AURICOSTE //

Dans le cadre du programme Petites villes de demain, quelles sont les premières étapes et actions à mettre en place pour une collectivité pour revitaliser le centre-ville ?

La transition écologique et la santé sont des enjeux auxquels le vélo répond. Les enjeux de transition démographique sont réels, notamment dans le milieu rural.

L'enjeu du vélo est clair : comment faire pour forcer la déambulation ? La voiture est anti-déambulation. Il est important de réaliser des aménagements de voirie, de créer des animations en centre-ville pour les revitaliser et interdire les voitures sur certains temps.

En premier lieu, **il est important de savoir poser un diagnostic sur son territoire**. Il est impératif de comprendre l'identité du territoire et la façon dont les habitants s'y projettent. Il s'agit également d'en identifier les forces vives (associations, centres culturels, etc). Les chefs de projets du programme *Petites villes de demain* sont outillés pour répondre aux sollicitations des élus et les accompagner. Les élus doivent choisir un angle d'accroche, une méthode pour faire évoluer leur territoire.

Le 2^{ème} point important dans les sujets liés à la mobilité est **l'échelle et la gouvernance**. L'objectif est de trouver les bons leviers d'actions.

Enfin, le 3^{ème} point est l'enjeu d'aménagement des rues : **comment rassurer et sécuriser ?** La simplicité du stationnement et la connexion entre les réseaux sont des moyens de rassurer et sécuriser. Quand nous nous intéressons aux centralités, il est primordial de penser aux territoires alentours.

Comment aider une collectivité ?

Aujourd'hui, le programme *Petites villes de demain* est constitué de 1600 chefs de projets. Leur travail en commun permet une meilleure articulation des enjeux. Par exemple, à la Communauté de communes de Monfort communauté, une cheffe de projet travaille sur le plan de circulation en y intégrant les enjeux de mobilité, et une autre cheffe de projet intercommunale travaille sur le plan de mobilité sur le plan territorial.

Dans le *Club des Petites villes de demain*, des chefs de projets sont formés. Ils sont **outillés** pour qu'ils puissent connaître les sources de financement. Sur les enjeux de mobilité, les cellules régionales d'intermodalité sont le point d'entrée pour les collectivités.

\\ Philippe GENTY //

Avez-vous des retours d'expériences à partager ? Des exemples d'actions mises en place ?

La mise à disposition de 7 vélos-cargos dans la ville de Lectoure a suscité de la curiosité de la part des habitants. Tout le monde est venu essayer, les personnes âgées comme les enfants. Il est nécessaire de valoriser l'image du vélo dans les territoires ruraux. Les *Boîtes à vélo* sont contactées pour leur expérience urbaine. Nous connaissons les besoins, les solutions de mobilité :

quel type de vélo privilégier ? Pour quel déplacement ? Pour quel profil ? Comment faire ? Nous apportons des solutions autant au cœur des territoires urbains que ruraux.

\\ Olivier RAZEMON //

Des études auprès des clients des commerces montrent que ces derniers demandent davantage d'espace pour marcher et circuler à pied. Toute les études, effectuées auprès des commerçants et des habitants à Graz, à Dublin, mais aussi à Rouen, à Vannes ou à Poitiers, montrent des attentes différentes. Les commerçants voulaient davantage de stationnement pour les voitures, imaginant sans doute que cela satisferait leur clientèle, tandis que la clientèle, elle, souhaitait davantage d'espace pour marcher.

\\ Philippe GENTY //

Avec le premier confinement, les communes se sont rendu compte qu'il fallait des commerces locaux. Il y a eu une renaissance. A Fontenay-aux-Roses par exemple grâce au déploiement du projet Far à Bike.

\\ Olivier RAZEMON //

Comment convaincre les habitants de la périphérie des petites ou moyennes villes de se déplacer à vélo ?

Évidemment, **nous n'allons jamais convaincre tout le monde d'un coup. C'est tout le paradoxe du sujet vélo. Une fois qu'une personne a compris tous les avantages du vélo, cela lui semble évident et elle pense que tout le monde sera immédiatement d'accord.** Et en fait non. Comment convaincre, c'est tout l'enjeu.

Les arguments pour limiter la place de la voiture en ville s'additionnent les uns aux autres et il faut choisir le bon en fonction de son interlocuteur. Dans toutes les villes de France, il y a des jolies places, malheureusement saccagées par des parkings. C'est moche et c'est dommage, c'est le patrimoine que l'on gâche ainsi. On peut piétonniser ces places, faciliter le passage à pied et à vélo, modifier le plan de circulation, tout en indiquant aux automobilistes qu'ils peuvent garer leur voiture à 300 mètres car, dans toutes les villes, il y a des parkings. Mais ceux-ci sont parfois méconnus. Pour amener les automobilistes à se garer plus loin, il faut d'une certaine façon leur faciliter la vie : indiquer les directions des parkings, le nombre de places, le cas échéant le prix. Ainsi, l'acceptation de la piétonnisation ou des aménagements cyclables sera renforcée.

De même, au lieu de mettre un panneau « circulation difficile », il vaut mieux écrire « centre-ville piéton », c'est bien plus engageant !

\\ Juliette AURICOSTE //

Nous pouvons apaiser les rues, mais l'ANCT peut-elle financer des pistes cyclables le long des routes qui mènent aux centres-villes ?

Le programme *Petites villes de demain* a pour but de créer des incubateurs en allant chercher les bons partenaires. Nous allons voir les Ministères, les opérateurs. Il y a des financements pour les infrastructures cyclables, cependant nous avons des difficultés à les déployer dans les territoires. Le préalable est de donner ces capacités d'ingénierie grâce à un travail de conviction, de veille et de facilitation.

L'agence ne gère pas les crédits des infrastructures cyclables. Nous avons une approche transversale qui vise plutôt à l'activer/ la provoquer.

Le programme Petites villes de demain impose-t-il de la communication et de la concertation avec les habitants et les associations ?

Dans le cadre du programme *Petites villes de demain*, ce sont les élus qui s'engagent au travers d'un contrat à faire de la concertation. Plein de méthodes sont possibles sur les enjeux d'engagement et de participation citoyenne. Nous organisons des rencontres dont l'intégralité des contenus est en ligne et disponible gratuitement. Ce n'est pas toujours facile : des clichés sont à faire tomber. Nous avons des élus volontaires et dynamiques. Un exemple parmi tant d'autres, le maire de Plombières-les-Bains a mis en place un dispositif participatif.

Comment trouver son chef de projet du programme Petites villes de demain sur son territoire ?

Nous sommes en train de travailler à la mise en ligne. Aujourd'hui, une cartographie interactive est disponible. Il manque encore les contacts des chefs de projet. Dans l'attente, il faut contacter la mairie des villes engagées dans le programme.

\\ Philippe GENTY //

Quand le territoire présente des dénivelés, que faire ?

99% des vélo cargos utilisés par les professionnels sont à assistance électrique. C'est très performant. Un vélo cargo et une remorque peuvent charger jusqu'à 500 kilos de matériel. C'est l'équivalent d'un véhicule utilitaire Kangoo. Pour un vélo à assistance électrique performant, il s'agit de regarder l'autonomie de la batterie.

Est-ce que la problématique commune des premiers et derniers kilomètres implique les mêmes solutions pour les territoires urbains ou ruraux ?

L'efficacité du vélo est de 10 kilomètres. L'objectif est de créer des hubs. Comment inciter les élus ? Il faut installer des pistes cyclables afin qu'elles soient utilisées par les cyclistes. Le flux de cyclistes sur des pistes cyclables sécurisées permettra de créer l'envie au reste de la population. Les maires y sont sensibles.

\\ Olivier RAZEMON //

Que répondre aux élus qui proposent le parking gratuit le samedi comme solution pour redynamiser le commerce ?

C'est un réflexe classique, mais faux. L'usage de la voiture est tellement répandu qu'il est contre-intuitif de limiter son espace. Alors, il faut prendre la voiture par les cornes. Et dire aux élus : « Puisque vous voulez vous intéresser aux parkings, faisons le travail jusqu'au bout ». C'est l'occasion de déterminer le nombre de places existantes, gratuites ou payantes, situées à quelle distance du centre-ville, et calculer le taux d'occupation des places disponibles. On s'apercevra sans doute que la plupart du temps, de nombreuses places sont vides. On peut aussi en profiter pour faire une étude, assez simple, sur les usages réels de la ville, en interrogeant les gens : d'où viennent-ils, comment sont-ils venus, que viennent-ils faire ? Cela bouleversera sans doute pas mal d'idées reçues.

\\ Juliette AURICOSTE //

Les enjeux liés à la pérennité des commerces sont une des priorités principales des élus. Le point clé est l'objectivation. Comment penser la ville par rapport aux enjeux, et notamment au bien vieillir dans les petites villes ? Quelles sont les attentes ? L'objectivation et la réalité des faits est indispensable.

Comment recréer du flux de consommateurs ? Le centre-ville attire davantage lorsqu'il y a plusieurs marchands de chaussures dans la ville. Pour recréer ce flux, il est nécessaire de travailler sur plusieurs leviers. Il y a un choix politique de l' élu des priorités. Le programme *Petites villes de demain* accompagne sur ces sujets-là.

Clôture de l'atelier

Autres questions du public non posées :

L'infrastructure précède l'usage - une vision très optimiste mais aujourd'hui les politiques sont plutôt passives : comment répondez-vous à ces politiques passives ?

Cet adage, l'infra précède l'usage, est vrai dans les grandes villes, là où il y a beaucoup de flux et de densité. C'est beaucoup moins vrai dans les villes petites et moyennes où l'usage est faible. En revanche, on peut observer les passages à vélo et décider de renforcer la sécurité aux endroits où il y a beaucoup de passage, pour y amener davantage de monde.

“Il ne faut pas opposer les modes de transport”, litanie ressassée par les politiques pour justifier le statut quo du tout voiture et ne pas réduire sa place au profit le plus souvent du vélo. Quelle réponse donner à cette réflexion démagogique ?

Des éléments de réponse ici : <https://www.lemonde.fr/blog/transports/2019/02/03/mobilite-il-faut-opposer-modes/>

Les zones commerciales extérieures ont pourtant aussi leurs friches. Pourquoi continue-t-on d'en faire sans jamais s'inquiéter des besoins réels ? Comment le citoyen peut-il contrer ça ?

Il existe des mouvements associatifs contrant l'étalement commercial, mais ils sont locaux et embryonnaire. Voici un paragraphe issu de cet article : Pourrait-on renoncer à l'étalement urbain, par exemple en raison de l'augmentation du carburant ? Pour l'heure, à l'exception de quelques groupements associatifs opposés localement à la construction de telle zone commerciale ou de tel aéroport, il n'existe pas de mouvement social dénonçant l'étalement urbain, à l'image des manifestations pour le climat ou des associations prônant l'usage du vélo. « *Malgré des années de discours officiels, les politiques publiques ne sont pas assez puissantes pour contrer le phénomène* », déplore Aurélien Bigo, auteur d'une thèse consacrée aux « transports face au défi de la transition énergétique ». https://www.lemonde.fr/m-perso/article/2021/11/06/l-extension-problematique-du-pavillon_6101217_4497916.html

Rééquilibrer la situation pour les centres-villes est-il illusoire sans contraintes pour les modes motorisés lesquels et comment appliquer aux zones périphériques organisées autour de la voiture ?

Il faut faire les deux à la fois : lutter contre l'étalement et changer les modes de transport. Les mouvements pro-vélo ont un rôle énorme à jouer.

La réduction de la vitesse en ville (30 ou 20 km/h) est-elle la mesure la plus efficace pour la pratique du vélo ?

C'est une mesure efficace, à condition qu'elle soit appliquée, ce qui est rarement le cas. A Paris, par exemple, il n'y a aucun contrôle en dépit de la proclamation du 30 km/h généralisé.

Les commerçants qui s'opposent à la baisse des places de stationnement mettent en avant des études sur la chute du chiffre d'affaires. Quel discours adopter ? Quelles solutions avec les commerçants ? Exemple : rue du faubourg du Pont-neuf à Poitiers où la municipalité fait face à une grande confrontation.

On peut faire des comptages, en général les commerçants découvrent qu'ils ont mal évalué la part de clients qui viennent en voiture. <https://www.lemonde.fr/blog/transports/2017/03/31/vannes-commerçants-stationnement/>

Est-ce que les cyclistes sont plus ou moins dépensiers ?

Ils dépensent moins à chaque achat mais sont plus fidèles, et à la fin du mois, ont dépensé davantage. Une étude de la FUB datant de 2003 le montrait déjà. Mais attention à cet argument : si seulement 2% des clients viennent à vélo, ce n'est pas parce qu'ils sont plus dépensiers que les commerçants vont devenir pro-vélo. Ils vont dire, « c'est gentil, mais je préfère m'occuper des 98% ». En réalité, l'argument le plus efficace, c'est la question de l'espace (cf plus haut). <https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/Enquete/velocommerce03rapfin.pdf>