

ville & vélo

N°6

Le magazine des villes cyclables

Tour de ville à Annecy

Velo-city
2003

ville & vélo
Le magazine des villes cyclables



ET SI
L'IMAGE
CRÉAIT L'USAGE ?

villes-cyclables.org

Le vélo sur toute la ligne !



Pour prolonger et compléter la lecture de votre magazine "Ville&Vélo", le Club des villes cyclables se décline aussi sur internet.

- Un espace dédié à l'information, à la découverte et à l'échange;
- Un espace de débats et de commentaires;
- Un espace de rencontre pour les adhérents, les élus, les techniciens et tous les acteurs du vélo en ville;
- Un espace de restitution et de commentaires autour des différentes manifestations organisées par le club (congrès, journées techniques...);
- Un espace de référence en matière d'accompagnement et de législation des politiques vélos;
- Un espace ouvert sur l'Europe et les pratiques de nos voisins.

Venez nous faire partager votre expérience du vélo en ville !

éditorial



DR

Vélo et Environnement.

À Nantes, le 29 janvier dernier, le Président de la République, dans son discours d'ouverture des premières Assises de la Charte de l'Environnement a rappelé combien il était important aux hommes de préserver nos ressources naturelles en engageant une véritable politique de "développement durable".

Dans le cadre de cette Charte, le Club des villes cyclables est invité à exprimer largement les préoccupations et les attentes des villes et des usagers sur la politique qu'il faudra, demain, imaginer pour préserver nos ressources naturelles tout en assurant un progrès continu et durable de la qualité de la vie.

Nous devons participer à ce grand débat national, l'avenir de notre planète, le devenir de nos villes dépendent de solutions concrètes. Favoriser la pratique du vélo en ville, promouvoir une autre image du vélo au quotidien sont des mesures simples, évidentes qu'il faut absolument développer.

L'écologie ne doit pas être..., politique..., verte..., bleue... Comme les qualités du cœur, ce n'est pas le "commerce" de tel ou tel individu, de tel élu ou de tel parti politique. L'écologie c'est un simple engagement quotidien de tous les responsables, de tous les élus, de chaque citoyen de notre planète.

Ce véritable droit de l'homme à son environnement, nous devons, à l'avenir, le préserver pour notre santé, pour notre qualité de vie. Nous devons l'offrir sans restriction à nos enfants.

Je souhaite que les hommes et les femmes de notre association participent sans réserve à cette consultation du Président de la République. Je souhaite qu'ils contribuent, à leur niveau, par une éducation appropriée, par la conservation et par l'amélioration de l'environnement dans lequel ils vivent, à l'accomplissement d'un droit fondamental : celui que les hommes ont de s'épanouir heureux ensemble.

Jean Perdoux
Président

sommaire

éditorial P 3

actualités P 4

fête du vélo P 8

velo-city P 9

dossier



**et si
l'image
créait
l'usage ?**

P 12

tour de ville



à Annecy

P 18

ailleurs



**l'Argentine
pédale
avec la crise**

P 22

en rayons P 25

petites annonces P 27

Grenoble

Formation des “Nouveaux Cyclistes”

En assurant la sensibilisation et la formation de ses “nouveaux (agents) cyclistes” la ville de Grenoble a permis, en décembre dernier, à six de ses agents de mieux appréhender la pratique du vélo au quotidien dans le cadre du Plan de déplacement des administrations. Une expérience positive et concluante qui devrait être renouvelée.



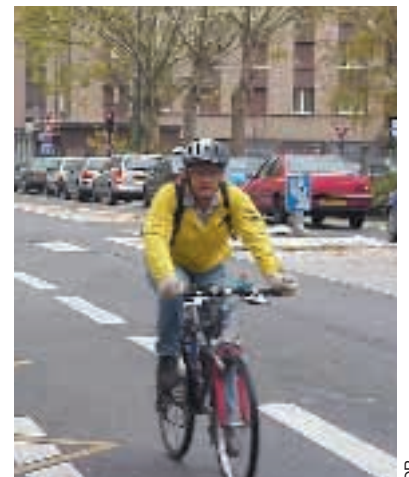
DR

Six stagiaires ont pu bénéficier de la “conduite accompagnée”.

Dans le cadre du Plan de déplacement des administrations, la ville de Grenoble encourage ses agents à utiliser des modes de déplacement doux, dont la pratique pour certains, les novices en particulier, pourrait se révéler dangereuse. Afin de répondre à cette préoccupation formulée en Comité d'Hygiène de Sécurité et des Conditions de Travail (CHSCT), il a été décidé d'organiser une formation à l'intention des “nouveaux cyclistes” de façon à leur éviter une

surexposition aux risques d'accidents de la circulation.

Les principes et le contenu de la formation ont été élaborés par les services Déplacements accessibilité, Prévention des risques professionnels, et Évolution formation professionnelle. La formation devant apporter des éléments pour une pratique autonome et responsable du vélo au quotidien, deux niveaux ont semblé nécessaires selon le degré de pratique des candidats :



DR

- le premier niveau pour la prise de confiance avec la bicyclette (maîtrise de l'équilibre, du freinage etc.) ;
- le deuxième niveau pour savoir s'insérer dans la circulation sans prendre de risques.

Une formation expérimentale nécessaire pour finaliser le projet a été mise en place et réalisée au mois de décembre. Seul le niveau 2 a été expérimenté. Parmi les différents organismes ou associations qui ont su répondre à la demande de prestations permettant de réaliser cette formation, c'est l'ADTC(*) qui a été retenue compte tenu de son offre et de l'expérience similaire menée avec d'autres entreprises.

UNE FORMATION EN PLUSIEURS MODULES

La formation qui s'est déroulée courant décembre avec six stagiaires, trois femmes et trois hommes, s'est décomposée en quatre modules comportant chacun deux séquences, l'une pratique sur le terrain et l'autre d'information en salle.

- La première séquence pratique a



DR

De nouveaux cyclistes plus à l'aise sur leurs parcours quotidiens.

porté sur l'insertion des cyclistes dans les carrefours, l'importance d'anticiper leur comportement et celui des autres usagers, et de prévenir de leurs propres intentions.

- La seconde séquence proposait un circuit en groupe sur des aménagements cyclables ou dans des rues calmes avec passage en individuel sur quatre ou cinq points difficiles en appliquant les principes exposés et testés lors du premier module.
- La troisième séquence était réalisée en individuel sur un parcours de même niveau de difficulté que le précédent, obligeant la prise de décision et développant l'autonomie.
- Enfin, la quatrième séance pratique proposait la découverte d'aménagements cyclables hors hyper-centre, ainsi que la façon de construire un itinéraire en complémentarité des aménagements cyclables par des voies agréables et facilement circulables à vélo.

Les séquences d'information ont porté sur les fondamentaux du code de la route, les risques réels et risques perçus, les équipements de sécurité obligatoires (éclairage, avertisseur) et conseillés (vêtements de pluie, vêtements voyants de nuit, et débat sur le port du casque...) avec support audiovisuel. Un thème supplémentaire a été créé à la demande des stagiaires et

devrait être intégré dans les prochaines sessions. Il s'agit de la construction d'un itinéraire avec ou sans aménagement cyclable, en évitant les passages désagréables ou jugés à risque. Cela contribue à la sécurité, mais également au confort des déplacements à vélo et à la mise en confiance des "nouveaux cyclistes". ■

Pierre Deschamps

** ADTC : Association pour le Développement des Transports en Commun, voies cyclables et piétonnes dans la région grenobloise.*

Lille Objectif 6 millions d'euros en 2006

Lille Métropole veut se donner les moyens de pédaler dans le bon sens. D'ici 2006 le budget consacré au vélo devrait atteindre 6 millions d'euros, alors que pour 2003 l'enveloppe retenue est de 1,5 million. Un budget qui devrait permettre, à terme, d'ajouter quelque 400 km de voies cyclables aux 200 qui existent déjà. Cependant, pour rendre cohérents les différents aménagements entrepris sur différentes communes de la Métropole, la collectivité souhaite aujourd'hui se doter d'un vrai réseau cyclable. "Laisser une place au vélo dans la ville est un travail de dentelle" note Jean-Louis Sehier, responsable de la mission PDU à la communauté urbaine, dans l'édition du 11 janvier dernier du quotidien Nord Éclair. L'arrivée d'un "Monsieur Vélo" devrait permettre de coordonner les différentes actions conduites dans l'agglomération lilloise, le budget alloué au vélo étant désormais raisonné au niveau de la métropole et non plus des différentes communes concernées.

EN BREF

30 ans de péripherique...

Et si, l'espace d'une journée, les 35 km du péripherique parisien se transformaient en un gigantesque anneau d'asphalte livré aux cyclistes, rollers, joggers et aux piétons? Et si le 30ème anniversaire de cette autoroute urbaine (inaugurée en 1973) offrait un prétexte en or pour une telle initiative? Et si, forts de leur expérience de Paris Plage et des voies sur berges ouvertes aux cyclistes, la Mairie de Paris, la Préfecture de Police et les nombreuses associations impliquées dans ces événements, s'investissaient dans un tel projet? Avec des "si"... Mais d'un autre côté il ne s'agit pas mettre Paris en bouteille, juste de faire sauter un bouchon, une journée tous les 30 ans... Même s'il n'en est encore qu'au stade de projet, cet événement qui pourrait se tenir en 2004, donne lieu à des échanges des débats nourris et un foisonnement d'idées sur le site internet www.perifeerique.com (créé par l'association du même nom). En quelques jours, plusieurs centaines de soutiens se sont faits connaître et quelques mouvements d'humains se sont affichés sur le forum qui est désormais ouvert pour toutes remarques et suggestions. Le compte à rebours aurait-il commencé? www.perifeerique.com

Paris

Un esprit vert et civilisé souffle sur Paris...

Après les quartiers tranquilles ceinturés par des axes rouges pas tranquilles du tout, voici les quartiers verts et les espaces civilisés. Question de vocabulaire?.. Pas seulement. Plutôt un état d'esprit et des objectifs radicalement différents.

Il y avait les quartiers tranquilles, des zones 30 avec restrictions d'accès automobile, et maintenant les Parisiens apprennent à connaître les quartiers verts pour lesquels la Ville de Paris a signé un contrat triennal avec la Région (2002-2004). Outre le premier d'entre eux achevé dans le 14^e arrondissement, 15 autres sont prévus dont la réalisation, compte tenu des délais de concertation, s'échelonnent au mieux jusqu'en 2005.

Ces aménagements peuvent occuper de plus grands périmètres que les quartiers tranquilles : plusieurs zones 30 peuvent couvrir ces quartiers verts. Il s'agit, grâce à des aménagements spécifiques à l'identité visuelle reconnaissable d'un quartier vert à l'autre, non seulement de limiter la vitesse à 30 km/h et d'améliorer la sécurité pour les piétons et les cyclistes, mais aussi et surtout de détourner le trafic automobile de transit vers les voies d'intérêt général où la vitesse reste limitée à 50 km/h. Ce sera, selon la charte quartier vert de la Ville de Paris, l'occasion d'améliorer la qualité de vie par l'aménagement de placettes, de parvis devant les équipements ou monuments, une attention particulière portée au stationnement résidentiel et une "végétalisation" dont la perception repose également sur une ambiance générale. Le traitement des façades, des balcons ou des cours d'immeuble sont autant d'éléments à prendre en considération et ne peuvent être que le fruit d'une collaboration avec les riverains du secteur.

Les liaisons entre les zones 30 seront des "liaisons douces" au



Le piéton, le cycliste et la ville qui va avec...

sens du PDU d'Ile-de-France incitant à l'usage du vélo, de la marche et du roller dont on rétablira les continuités qui peuvent être malmenées une fois cassés les "itinéraires malins" des automobilistes.

LES ESPACES CIVILISÉS

Parallèlement aux quartiers verts, il s'agit aussi de rendre plus vivables et plus sûres les grandes voies de circulation et d'y faire respecter la vitesse limitée à 50 km/h. La reconquête de ces axes pour les piétons, les cyclistes, les résidents, les commerçants et les transports publics s'effectue soit en les requalifiant en "espaces civilisés" de façade à façade, ou en instaurant un nouveau partage de l'espace "chaussée" seul (couloirs bus, sites propres bus-vélos...) notamment pour les 14 lignes prévues du Mobilien. Ces différents traitements ont aussi pour objectif de faire entrer moins d'automobiles dans la capitale sans pour autant recourir à un système de péage comme celui mis en œuvre à Londres en février 2003. ■

Francine Loiseau

Créon

En inaugurant la "première station vélo de France", la ville de Créon (33), qui compte quelque 3000 habitants, témoigne de son dynamisme et de sa volonté de faire du vélo un élément essentiel de sa politique de développement. L'ancienne voie de chemin de fer reliant Latresne à Sauveterre de Guyenne est devenue la piste cyclable Roger Lapébie sur plus de 50 km en site propre. Elle est aménagée et gérée par le Conseil Général de la Gironde. C'est sur cette piste que la mairie a lancé un vaste programme d'aménagement d'espaces complémentaires liés au vélo (pistes spécifiques, espaces de stationnement, animations diverses...) et a créé cette station vélo sur le site de l'ex-gare qui met déjà à la disposition du public un point de location, un espace d'information et des circuits. La station vélo est gérée par l'Office de tourisme du Créonnais. Pour marquer l'arrivée de ce nouveau lieu dédié au vélo de nombreuses manifestations seront organisées tout au long de l'année. Ainsi le 1^{er} juin la fête du vélo, "Tous à vélo", offrira de nombreuses animations aux Créonnais. Mais le point d'orgue aura, sans aucun doute lieu en juillet à l'occasion du passage du 100^e Tour de France. C'est en effet le 24 juillet que sera officiellement inaugurée la station vélo de Créon! ■



Informations au 05 57 34 30 95 ou au 06 17 99 34 29.

creon.velos@wanadoo.fr



“En ville sans ma voiture”, le palmarès

Un jury réuni autour de Roselyne Bachelot, ministre de l'Écologie et du Développement durable, et comptant de nombreux élus a décerné le 12 mars dernier les prix de la “Journée en ville sans ma voiture” 2002.

- Grand prix du JURY : **Amiens Métropole**
- Mentions spéciales : **Nevers, Villeurbanne, Romans, Tourcoing**
- Prix Fidélité : **Albertville, Amiens, Besançon, Bourges, Calais, Chambéry, Dunkerque, la Rochelle, Le Mans, Lorient, Montreuil, Communauté Urbaine de Nantes, Nevers, Tours**
- Prix Périmètre : **Poitiers**
- Prix Action pérenne : **Paris**
- Prix Transports alternatifs : **Avignon**
- Prix Vélo : **Besançon**
- Prix Action éducative : **Balma**
- Prix Sensibilisation : **Pantin**
- Prix Communication : **Dijon**
- Prix Originalité : **Angers**
- Prix Fréquence : **Bordeaux**
- Prix Patrimoine : **La Rochelle**
- Prix Coopération inter-villes : **Boulogne-Billancourt**
- Prix Semaine de la Mobilité : **Tours**

Aube

La Vélovoie des lacs ouverte dès l'été

C'est une voie verte en site propre sur la quasi-totalité de ses 50 km qui sera mise à la disposition des cyclistes, piétons et autres adeptes du roller dès l'été prochain entre Saint-Julien-les-Villas et Dienville, dans l'Aube. Cette première étape dans la mise en place du futur schéma départemental des itinéraires cyclables est réalisée sous maîtrise d'ouvrage du département de l'Aube pour un budget total de 2,3 millions d'euros, l'Union européenne pouvant financer l'opération à hauteur de 40%. Dans un deuxième temps cette vélovoie sera reliée à celle du lac de Der permettant une valorisation touristique du nord est du département. Enfin, un troisième projet d'envergure prévoit de créer une voie verte sur l'ancienne voie ferrée entre les Riceys et Cunfin.

EN BREF

Agenda

Lyon – Grand Lyon

- 21 mai 2003

“Ville accessible à tous et activités commerciales”.

Journée du Réseau Ville accessible à tous, organisée par le Certu.

Contacts :

maryvonne.dejeammes@equipement.gouv.fr

bernard.fiole@equipement.gouv.fr

Tél. : 04 72 74 58 67

Paris – Hôtel de Ville

- 23 mai 2003

“Les assises du stationnement des vélos à Paris”.

Organisées par le Mouvement de défense de la bicyclette (MDB), en collaboration avec la Ville de Paris. Sous l'égide du Comité national de suivi de la politique du vélo et du Club des villes cyclables.

Renseignements :

www.mdb-idf.org

Dans toute la France...

- 31 mai et 1^{er} juin 2003

“Tous à vélo !”.

La nouvelle fête du vélo.

Contact :

infos.lafeteduvelo@wanadoo.fr

Libourne

- 12 juin 2003

“Le vélo : une chance pour les petites villes !”.

Rencontre du Club des villes cyclables, en partenariat avec l'Association des petites villes de France et l'Association des villes bastides.

Contact :

vmichaud@villes-cyclables.org

Tél. : 01 56 03 92 14

www.villes-cyclables.org

Avignon

- 19 et 20 juin 2003

“Transports et pollution de l'air”.

Colloque organisé par l'INRETS.

Contact : Catherine Goré

Tél. : 01 47 40 70 51

catherine.gore@inrets.fr

Paris – Maison de la Chimie et Hôtel de Ville

- Du 23 au 26 septembre 2003

14^e congrès international

Velo-city.

Organisé par la Ville de Paris, en partenariat avec le Club des villes cyclables, la RATP, le Conseil national des professions du cycle, la SNCF.

Renseignements :

www.velo-city2003.com

Paris – Porte de Versailles

- Du 26 au 29 septembre 2003

Le premier Salon international du Cycle.

Dans le cadre du Mondial du Deux-roues.

Renseignements :

www.mondial-deuxroues.com

Liège – Palais des Congrès

- 6, 7 et 8 novembre 2003

4^e conférence européenne des “Voies vertes”.

Cette réunion marquera aussi le 5^e anniversaire de l'Association européenne des voies vertes.

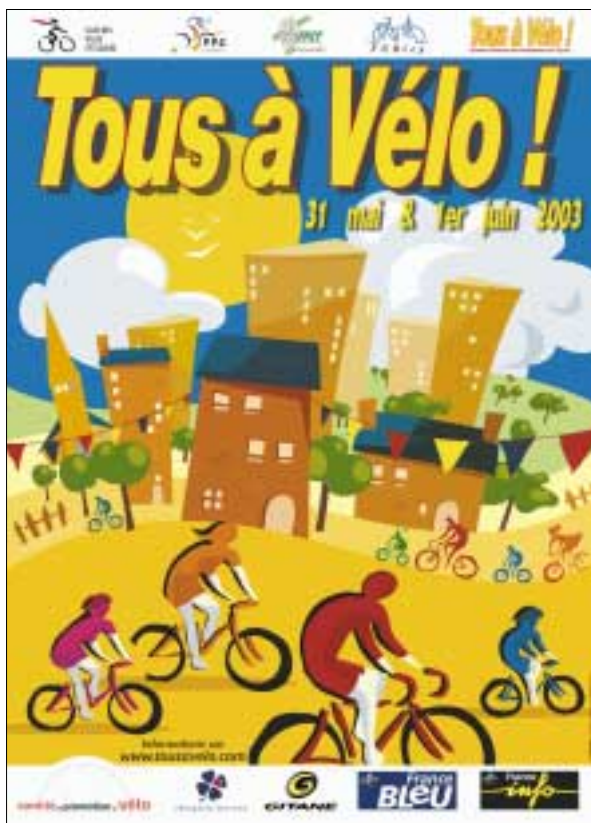
Renseignements :

info@aevv-egwa.org

Fax : (32) 81 22 90 02

Un week-end... 200 % vélo!

Samedi 31 mai et le dimanche 1^{er} juin, le Comité de promotion du vélo et ses partenaires le Club des villes cyclables, la Fédération française de cyclisme, la Fédération française de cyclotourisme, la Fédération française des usagers de la bicyclette et le Conseil national des professions du cycle donnent rendez-vous à tous les utilisateurs (et futurs utilisateurs) de vélo.



“Tous à Vélo!”. Quand la fête du vélo fait sienne ce slogan, cette invite, il est bien difficile de résister. Le dernier week-end de mai, plus de 500 rendez-vous nous attendent dans des dizaines de villes françaises qui vont conjuguer le vélo à tous les temps et sur tous les modes. “Faire d’abord de ce week-end une fête

conviviale”... Le mot d’ordre est clair, et compte tenu des événements mis en place, sa réalisation ne devrait pas poser trop de problèmes. Entre la découverte de Nice à vélo à l’aide d’un guide édité spécialement, une balade avec plateau-repas sur la route des Vins de Champagne pour les cyclistes d’Epernay ou encore une sortie en tandem avec “pilote qualifié” dans la forêt Lorraine, le programme est à la fois éclectique et riche. Il n’est plus simplement question de se retrouver entre passionnés de la petite reine pour faire une boucle de plusieurs kilomètres en ville ou dans des paysages de rêve, “Tous à vélo” s’adresse aussi à tous ceux qui n’ont pas encore l’habitude de pédaler ou... ceux qui l’ont perdue. Ainsi, de nombreuses manifestations laissent une place importante aux jeunes et notamment aux enfants qui seront les cyclistes (heureux!) de demain. Au Havre, un dessin, réalisé par un élève de CM2, puis sélectionné par un jury servira de support à la communication de cet événement qui insistera sur la prise en main, l’entretien et la sensibilisation au vélo pour les plus jeunes. Des jeux pédagogiques, des parcours de maniabilité et différents contrôles techniques seront proposés aux

jeunes (et moins jeunes) participants de la ville qui pourront ensuite s’égayer sur la véloroute du littoral ou profiter d’une visite guidée dans la vieille ville. Plusieurs villes en profiteront aussi pour organiser des “vélos parades” au cours desquelles il sera fortement conseillé d’enfourcher des machines originales ou excentriques dans des tenues tout aussi inhabituelles. Ce sera le cas à Mérignac en Gironde où le vélo club de la ville remettra le prix du plus beau vélo fleuri, ou à Lille dans le cadre de la “Caravane Vanne” qui associera le festival de l’accordéon, un défilé de vélo-pousses et tandems ou encore de cyclo-sides.

L’ensemble des parcours proposés au cours de ce week-end seront balisés et les participants bénéficieront d’une assurance pendant la durée de la manifestation. D’une façon générale toutes les manifestations proposées seront gratuites (sauf éléments extérieurs à l’organisation comme les locations de bicyclettes ou les transferts) et plusieurs rendez-vous permettront aux cyclistes de faire contrôler leurs machines gratuitement voire de les “troquer” dans le cadre de “bourses aux vélos” qui connaissent un succès grandissant (ce sera le cas à Neuilly-Plaisance en banlieue parisienne).

En vous rendant sur le site (tousavelo.com) qui s’enrichit chaque jour de nouveaux rendez-vous, vous pourrez glaner aussi des informations plus générales sur la pratique du vélo. Saviez-vous par exemple que non content de diminuer l’anxiété et l’instabilité émotionnelle, le fait de pédaler (deux fois par jour pendant 20 minutes) pouvait protéger certains de nos organes et retarder l’apparition de maladies. Alors... il n’y a pas à hésiter un instant : “Tous à vélo!”

■
P.D.

<http://www.tousavelo.com>

3 questions à Oliver Hatch, directeur de Velo-city 2003

Nous sommes aujourd'hui à un croisement

À quelques mois de la 14^e édition de Velo-city qui se tiendra à Paris du 23 au 26 septembre prochains, Oliver Hatch, son directeur, revient sur les expériences auxquelles les précédentes conférences ont pu donner naissance, et dessine les grandes lignes du millésime 2003. Aussi passionnantes et riches que soient les communications et les tables rondes, Velo-city ne saurait se résumer à un simple espace de conférences. C'est toute une ville et ses aménagements cyclables que les centaines de congressistes venus du monde entier vont pouvoir découvrir, et autour desquels ils vont pouvoir débattre.

Ville&Vélo : Le Congrès international Velo-city aura lieu à Paris du 23 au 26 septembre prochains. Quelles seront les grandes lignes directrices de cette 14^e édition ?

Oliver Hatch : Velo-city est une conférence-événement qui couvre différents niveaux et qui concerne différents publics. Dans cet esprit nous avons imaginé différents éléments afin que la conférence puisse être utile et soit susceptible d'intéresser l'ensemble des délégations venues des quatre coins de la planète. Velo-city s'articulera autour de



DR

“Velo-city” sera l’occasion de dessiner la ville de demain...

sessions plénières au cours desquelles les représentants nationaux et internationaux présenteront des actions importantes. Les délégués auront non seulement la possibilité d'assister à de nombreux ateliers qui traiteront de thèmes spécifiques, mais aussi l'opportunité d'échanger avec les intervenants et les auteurs des différentes contributions. Nous souhaitons aussi faire participer activement les Parisiens eux-mêmes, après tout Velo-city sera aussi l'occasion de dessiner leur ville de demain ! Ainsi pourront-ils participer à une formidable randonnée à vélos le mercredi 24 septembre au soir qui devrait réunir plusieurs milliers de cyclistes dans les rues de Paris. Ces événements seront aussi bien destinés aux congressistes qu'aux Parisiens permettant ainsi d'élargir les débats. Enfin nous avons prévu de permettre aux délégués présents de se rendre sur le terrain pour découvrir les aménagements mis en place dans la Capitale et d'échanger entre eux de façon informelle. À l'inverse d'autres manifestations de ce type, Velo-city offre la chance de réunir des >>>

publics différents, très engagés dans la promotion du vélo. Élus, experts, représentants des cyclistes comme des industriels du secteur seront présents et pourront échanger de façon très constructive.

V&V : Velo-city représente une bonne occasion de faire connaître les politiques cyclables et de promouvoir l'usage de la bicyclette : pensez-vous que cet événement puisse servir de déclencheur ?

OH : D'un côté Velo-city est d'abord une conférence avec un programme bien établi, mais il faut aussi considérer les retombées d'un tel événement international. Je connais des élus qui sont venus un peu contraints à une conférence Velo-city et qui ont été surpris et étonnés par le nombre de participants et leur diversité. Ils commencent alors à réaliser que le vélo est un sujet à aborder sérieusement. Je me souviens aussi d'une conférence au cours de laquelle les représentants d'un ministre des Transports ont été tellement impressionnés que, dès leur retour, ils ont immédiatement entamé des discussions avec les associations de cyclistes et d'autres groupes afin de mettre en place une politique cyclable dans leur pays. Deux ans plus tard, leur ministre est venu présenter leur toute première stratégie cyclable. Je suis bien entendu tout à fait satisfait lorsque la conférence elle-même est un succès, mais je suis encore plus heureux quand Velo-city devient le début d'une nouvelle aventure de développement du vélo, et cela se produit souvent. J'attends avec impatience de découvrir les nouvelles politiques, idées ou initiatives qui naîtront à la suite de la conférence qui se tiendra à Paris en septembre.

Villes-cyclables.org, le site du Club des villes cyclables assure le lien en temps réel avec la manifestation internationale.



Velo-city 2003, Paris capitale du vélo

En l'espace de quatre jours, du 23 au 26 septembre, Paris deviendra la capitale du vélo. Quatre sessions plénières, près d'une cinquantaine d'ateliers, des visites techniques et de nombreux événements, les centaines de congressistes qui feront le voyage à Paris pour la 14^e édition de Velo-city auront tout loisir de débattre, d'échanger mais aussi de découvrir les politiques et les villes cyclables de l'hexagone. Parmi les temps forts de ce congrès il convient de citer la séance plénière organisée le vendredi 26 septembre sur le thème "L'avenir du vélo dans les mégalo-poles" en présence de Bertrand Delanoë, maire de Paris, Ken Livingstone, maire de Londres et Klaus Wowereit, maire de Berlin ; ou encore la session intitulée "Vélo et politiques d'agglomérations" en présence de Jean-Paul Huchon (président de la région Ile-de-France), Alain Juppé (maire de Bordeaux), Michel Destot (maire de Grenoble), Jean-Marc Ayrault (maire de Nantes) et Fabienne Keller (maire de Strasbourg).

Velo-city se "partage" également avec le Mondial du deux-roues et le salon international du cycle à partir du 25 septembre. Des événements conjoints qui ont conduit aussi le Club des villes cyclables à mettre entre parenthèses son congrès 2003 et à organiser la remise des Vélos d'or le jeudi 25 au soir dans le cadre du Mondial du deux-roues. Autres rendez-vous importants : la remise des prix "le vélo dans la publicité" organisée par le club des villes cyclables au terme de la première journée du congrès mondial et le traditionnel "Vélo d'or".

À ces nombreux événements il convient d'ajouter des opérations organisées aussi en direction de milliers de Parisiens, cyclistes convaincus ou débutants, qui pourront ainsi profiter d'un grand rassemblement de cyclistes et descendre les Champs-Élysées.

V&V : Les villes qui conduisent une politique cyclable depuis plusieurs années et celles qui s'engagent dans cette voie auront à cœur de faire partager leur expérience et leurs bonnes pratiques : observez-vous cette tendance au "partage" des politiques cyclables locales actuellement ?

OH : Je sens très fortement que nous nous trouvons aujourd'hui à un croisement. La plupart des élus, experts et citoyens réalisent que nous avons besoin de nous interro-

ger sur la façon dont nous vivrons, nous déplacerons et travaillerons dans nos villes de demain. Les villes occupent un point central de notre civilisation, plus de 80 % de la population de l'Union européenne vit en zone urbaine, et ce pourcentage est en augmentation. La façon dont nous utilisons l'espace et dont nous organisons les transports constituent des éléments essentiels du débat, et nous n'avons pas le droit de nous tromper. C'est pour cette raison que le thème de la conférence Velo-city cette année est "Le vélo, un outil essentiel pour reconquérir la ville". Le vélo

n'est pas une fin en soi, mais un moyen important de civiliser les villes. Donc, les représentants des grandes villes qui viendront à Paris, partageront et compareront les différentes méthodes de construire des politiques intégrant le vélo ou d'autres modes, mais ils sont tous engagés dans une logique de "qualité de vie" pour leurs villes. Ils sont tous partie prenante d'un important mouvement de civilisation. C'est une période très riche et passionnante pour les villes. ■

PARCAGE ANTIVOL Vélos : Ayez le réflexe sécurité !



Un système *SIMPLE* et *EFFICACE* apportant une sécurité *MAXIMUM*

le seul antivol protégeant *intégralement* toutes les parties du vélo

ETUDES - PROJETS D'IMPLANTATION

Systemes brevetés.



Tous nos produits : Parcs, Abris, Appuis-velos, Systemes Consignes, Boxes ... vous attendent sur notre site www.cyclogard.com

CYCLOGARD FABRICANT

3, Rte de Vovray 74000 ANNECY
Tél. (33) 045 045 1345

Nombreuses références en France.

Et si l'image crédit



Pascal QUENNEHEN

Même si la voiture reste le moyen de transport privilégié pour la majorité des Français, le vélo gagne du terrain. Un terrain qui se situe plus au niveau de l'intention que de l'action si on en croit les enseignements de l'enquête Sofres menée pour le compte du Club des villes cyclables. Mais un terrain malgré tout propice à l'installation d'une culture vélo... Pour peu que l'ensemble des acteurs du vélo en ville sache capitaliser sur l'image et évoluer du savoir-faire au faire-savoir. Il serait illusoire (et faux) de penser que les succès à venir du vélo puissent uniquement se mesurer à l'aulne de la communication et de l'image positive que l'on peut construire autour de celui-ci. Toutefois, comme l'ont prouvé les différents intervenants à la journée du 2 avril, intitulée "Vélo : de l'image à l'usage...", la pratique et son développement, naissent aussi de l'image, voire de l'imaginaire, qui émergent autour du vélo. De nombreux exemples sont là pour le prouver...

**"Nous avons commencé à gagner la bataille de l'image. Les valeurs que nous promouvons à travers le vélo sont des valeurs de plus en plus acceptées par nos concitoyens, en adéquation avec leurs attentes. Nous devons livrer la bataille de l'usage."
Denis Baupin**

L'enjeu de la rencontre du 2 avril - organisée par le Club des villes cyclables en partenariat avec la Ville de Paris "Vélo : de l'image à l'usage..." - a été résumé en quelques mots par Denis Baupin, adjoint au Maire de Paris : "Remplacer les points de suspension du titre par des solutions pour passer, réellement, de l'image à l'usage". Et l'élu parisien de préciser qu' "aujourd'hui, la voiture est toujours reconnue comme pratique par nos concitoyens, même si nous

nous employons à la rendre moins efficace en centre-ville, mais les valeurs qu'elle véhicule sont de moins en moins portées par l'opinion". Et la publicité pour la voiture s'efforce de dépasser l'image négative en la présentant à la conquête d'espaces lunaires, de performances quasi magiques... Si les moyens dont dispose l'automobile sont et resteront encore longtemps bien supérieurs à ceux dont on dispose pour promouvoir le vélo, nous avons du crédit sur les valeurs, et devons passer du savoir-



l'usage?

DR

Pascal QUENNEHEN



Vélo et design urbain

Yo Kaminagai est responsable de l'unité design de la RATP autrement dit de la coordination de tous les signes émis par l'entreprise RATP. Depuis sept ans, la RATP, en tant qu'acteur urbain, est engagée dans l'aventure du vélo. Les services liés au vélo sont "classés" dans cette catégorie des "services additionnels ciblés". Le rôle de l'opérateur de mobilité, sa responsabilité, c'est "toucher la personne qui sommeille en chaque voyageur". Déjà M. Guymard, en 1900, avait cette démarche, souligne le designer. "La vie quotidienne devient ainsi plus souriante". En 1993, la RATP avait essayé quelques arceaux

Pour Yo Kaminagai, le vélo porte en lui toute une amélioration du regard qu'on a sur la ville.

à vélo importés du Canada, dans le pôle multimodal de Bobigny... systèmes qui n'accueillirent aucun vélo. L'entreprise a revu sa copie, mis de côté les catalogues techniques, écrit un cahier des charges "avec des objectifs d'image". En cinq ans, 1700 places ont été installées, 120 parvis de gares ont été équipés. L'objet abri-vélos a provoqué une compréhension immédiate auprès des municipalités. Parce que l'objet abri-vélos bien éclairé, bien implanté dans les flux, accueillant le client "aux heures blêmes", sécurisant le vélo avec la possibilité de trois points d'attache... a répondu aux besoins des utilisateurs. De cet abri-vélo, modulaire, évolutif, la RATP est passée à la station-service vélo - les Maisons Roue Libre - avec des services d'entretien et de réparation en plus du gardiennage. Quatre générations de cyclobus plus tard, Yo Kaminagai souligne tout l'intérêt de ce "vecteur de communication" qui accompagne le citoyen, avec mille vélos renouvelés chaque année.

V.M

Donner des couleurs et de la vie au vélo l'aidera à mieux affronter sa rivale inaccessible... la voiture

faire au faire-savoir. Les argumentaires existent, les démonstrations des bénéfices directs et indirects du vélo, pour l'individu et pour la collectivité, sont fréquemment développés. Mais nous sommes-nous donnés tous les moyens pour que cet argumentaire soit approprié par ceux que nous voulons convaincre? Avons-nous suffisamment fait connaître et valorisé les choix alternatifs proposés aux citoyens? "La promotion, dernier étage de la fusée, mérite d'être approfondie parce qu'une politique cyclable ne se résume pas à un enjeu technique et à des aménagements de voirie" souligne Jean Perdoux, président du Club des villes cyclables.

LE PARADOXE FRANÇAIS

À l'automne 2001, un certain nombre d'enquêtes et de sondages montraient que le vélo disposait d'un bon capital d'image. À l'occasion de la Semaine du transport public et de la Journée "En ville sans ma voiture", deux sondages Sofres et le baromètre "Grand public, élus et techniciens" - réalisés tous les deux ans pour le compte de l'ADEME, du GART et de l'UTP - mettaient en évidence que le vélo était crédité du plus fort développement dans les années à venir. Cette opinion était partagée par les trois publics interrogés. Dès lors, comment encourager et favoriser le passage à l'acte individuel et surmonter ce que Johanna Bougon, >>>

vice-présidente d'Amiens Métropole qualifie de "paradoxe français"? Par des messages collectifs, bien audibles. Le vélo est un mode de déplacement consensuel. Si tout le monde est d'accord, alors comment, sans délai, en encourager l'usage? L'étude "Automobile et modes de vie urbain : quel degré de liberté?" conduite par Vincent Kauffmann et publiée en 2002 montrait que les citoyens interrogés dans quelques villes françaises ont une image avant tout sportive du vélo, et "sympathique". La seule ville dans laquelle on qualifie spontanément le vélo de "pratique" est Strasbourg. Quels sont donc les outils à la disposition des villes pour passer de l'image ludique au réflexe pratique, de la pratique occasionnelle à l'usage quotidien du vélo, de cet objet si "familier" et si consensuel à un mode de transport à part entière?

UN USAGE DU VÉLO

MAJORITAIREMENT OCCASIONNEL...

Didier Witkowski, directeur adjoint du département politique et opinion de la Sofres, a présenté les résultats d'un sondage réalisé en mars 2003, pour le Club des villes cyclables, lors de la journée du 2 avril. Ce sondage a été réalisé auprès d'un échantillon de 1 000 personnes de 18 ans et plus, habitant tout type de régions et d'agglomérations en France. Non pas un sondage "définitif" mais un état des lieux donnant quelques points de repères sur l'usage et l'image du vélo aujourd'hui.



"Comme pour les cigarettes, les voitures devraient afficher "Nuit gravement à la santé". La sienne et celle d'autrui"
Johanna Bougon

La voiture est, sans surprise, archi-dominante mais le vélo est utilisé quotidiennement ou occasionnellement par 14% des Français, derrière la marche et les transports publics. Sur 84% d'utilisateurs de la voiture, seuls 38% sont des utilisateurs exclusifs. Si la part modale du vélo est encore modeste en France (moins de 5% de l'ensemble des modes), ce pourcentage des personnes qui déclarent faire du vélo régulièrement ou non, pour des



Pascal QUENNEHEN

Les premières images du vélo retrouvent vie grâce à l'exposition présentée par le musée d'art et d'industrie de Saint-Étienne.

Les images passées de la bicyclette

Le Musée d'art et d'industrie de Saint-Étienne a présenté en 2002 une remarquable exposition* consacrée aux affiches des fabricants de cycles de 1890 à 1938. Sylvie Chovin, assistante de conservation, a retracé le 2 avril ce parcours du vélo à travers ses premières "publicités".

Au début de sa commercialisation à la fin du 19^e siècle, la bicyclette est un objet cher et luxueux destiné à la bourgeoisie parisienne aisée. À son apparition, l'utilisation de la bicyclette permet aux amateurs de se distinguer des très nombreux pratiquants de l'équitation. Pratiquer cette activité est donc alors une façon de se démarquer. De leur côté, les fabricants de cycles mettent l'accent sur la rapidité et la légèreté de leurs engins. Sensible évolution autour des années 1900, l'accent est alors mis sur l'aspect sportif de la bicyclette. À l'image des hippodromes - pour les chevaux - des vélodromes ouvrent peu à peu pour permettre aux amateurs d'apprendre l'usage du vélo.

Progressivement, la bicyclette se démocratise, et elle perd son attrait auprès de la bourgeoisie qui va lui préférer l'automobile, et l'avion. La bicyclette se répand dans les milieux ouvriers. C'est l'époque des premières courses cyclistes, mais c'est aussi celle des triporteurs (le vélo au service des petits métiers). La police a elle aussi choisi de rouler à vélo, en adoptant les "Hirondelles". Dans les années 30, le vélo connaît encore un nouvel essor avec le développement de son usage touristique.

Isabelle Giordan

Cette exposition sera présentée à Paris dans le cadre du Conservatoire national des arts et métiers du 20 juin au 27 septembre 2003.

motifs loisirs ou déplacements, est un indicateur utile. Il prouve que pour développer la pratique quotidienne, on a intérêt à s'appuyer aujourd'hui sur les "autres" usages du vélo.

...MAIS SON ATTRACTIVITÉ CONCURRENCE CELLE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Interrogés sur le mode de transport qu'ils souhaiteraient utiliser "s'ils avaient le choix", les Français expriment un attachement majoritaire à la voiture : 45% citent ce moyen de locomotion, loin devant les transports en commun (16%), la marche (16%), le vélo (13%) et un deux roues à moteur (6%). Si le vélo ne s'impose pas comme le moyen de transport alternatif, on notera que son attractivité n'est pas très éloignée de celle des transports publics. En milieu rural, ceux-ci sont même nettement dépassés par le vélo (10% contre 15%). En centre ville, en revanche, le rapport s'inverse

(21% contre 13%). L'utilisation de la voiture est essentiellement un usage contraint puisque seuls 45% des Français le citent comme mode préféré, sur 85% d'utilisateurs. Les utilisateurs exclusifs sont par ailleurs moins de six sur dix à déclarer préférer la voiture (57%).

Il y a donc un potentiel de substitution d'un mode d'utilisation du vélo généraliste - déplacements occasionnels - pour des déplacements quotidiens, certes pas uniquement les trajets domicile-travail, mais certainement des déplacements à vélo beaucoup plus fréquents.

À modes doux, communication douce? Résolument non pour Johanna Bougon, vice-présidente d'Amiens Métropole, pour qui notre comportement quotidien ne peut être que paradoxal tandis que les médias ne font aucun lien de cause à effet entre égo de la vitesse et des performances de la voiture et lutte contre l'insécurité routière, grande cause natio-

Le vélo urbain d'aujourd'hui et de demain

La bicyclette a beaucoup évolué depuis son origine. Alain Goetzmann, président du Conseil national des professions du cycle, l'a souligné en rappelant que le premier fabricant de vélo en France était Peugeot, un constructeur automobile... Depuis, le vélo a changé : l'éclairage d'apparence si simple est en fait très sophistiqué (générateur dans le moyeu). Les transmissions sont élaborées. Le freinage fait l'objet de nombreux investissements. Le plus gros équipementier mondial, japonais, consacre aujourd'hui les deux tiers de ses ressources de bureau d'études au vélo urbain. Mais ce travail ne s'applique aujourd'hui que dans des pays comme le Danemark, les Pays-Bas qui ont une pratique très importante. Parce qu'il reste malgré tout un frein de taille à la communication : le manque d'argent... et en la matière, l'industrie du cycle n'a aucune commune mesure avec l'industrie automobile. Comme le souligne Alain Goetzmann, "un vélo se vend en moyenne quarante fois moins cher qu'une automobile. Imaginez les conséquences sur les politiques commerciales des constructeurs!".

V.M



L'exposition sur le design du vélo présentée à l'automne dernier à la maison du Danemark à Paris traduisait aussi bien les tendances que les représentations de l'imaginaire autour du deux-roues dans les pays scandinaves.

nale, ou contre la pollution atmosphérique. De même, la journée "En ville sans ma voiture" suscite l'enthousiasme général mais la fréquentation dans les jours qui suivent des grandes messes de l'automobile – le Salon de l'Auto à Paris ou celui de Genève – ne cesse de croître. "On ne pourra changer l'image du vélo sans changer celle de la voiture". Axons donc la promotion du vélo sur l'usage urbain. Et détournons les arguments de la publicité automobile au profit du vélo : liberté, rapidité, sécurité, valorisation de l'utilisateur... Atouts du vélo et arguments positifs de la communication vélo, la santé et la convivialité sont aujourd'hui insuffisamment exploités.

PASSER DE LA CONTRAINTE À L'ENVIE

"Leçon essentielle du sondage 2003 : la contrainte domine !" commente Serge Morin, vice-président du Club des villes cyclables, à propos des automobilistes. Contrainte réelle - présence ou non de transport collectif - ou supposée. Il faut agir sur les deux domaines et donc gêner l'usage de la voiture. Il existe une potentialité de développer l'usage du vélo si il y a, simultanément, diminution de l'usage de la voiture. "Le potentiel est évident puisqu'il y a un usage souhaité et une utilisation occasionnelle beaucoup plus importants aujourd'hui que la pratique réelle". En effet, interrogés sur les raisons pour lesquelles ils n'ont pas recours au vélo pour se déplacer, les non-cyclistes (86% de l'échantillon) donnent en premier deux raisons principales : les distances à parcourir (22%) et la forme physique (21%). Ces deux raisons segmentent deux types distincts de population. Pour les moins de 50 ans, les distances parcourues quotidiennement sont trop longues pour l'être à vélo : 33% donnent cette réponse, très loin devant la peur de se faire renverser (11%) et le besoin d'emmener des passagers (8%). Chez les plus de 50 ans, c'est la forme physique insuffisante qui est avancée comme première raison >>>

PD

D'autres images pour d'autres usages

Forcément trop courte, trop dense et trop concentrée, la journée du 2 avril, organisée par le Club des villes cyclables a tout de même permis de réaliser un tour d'horizon assez large des différentes expériences et situations "in vivo" de communication autour du vélo. De la mise en œuvre de Léovélo à Clermont-Ferrand, à la belle campagne de promotion des modes de déplacements doux de la Communauté urbaine de Lille, en passant par l'expérience des "Bike nights" d'Echirrolles, près de Grenoble, les messages et les opérations se musclent, assument le vélo, et disent, chacun avec leurs mots et leur tempo "qu'il n'y a pas que la voiture dans la ville". Mais lorsqu'il s'agit de communiquer sur le vélo le premier acte, consiste souvent à regarder autour de soi et à échanger. Lorsque des groupes d'usagers, ou de futurs usagers, mettent en commun leur expérience et leur vision du vélo, la réflexion donne souvent naissance à une approche différente de l'usage... à une autre image aussi. Lorsque des parents d'élèves décident, comme ce fut le cas à Champigny en région parisienne, de mettre en place un ramassage à vélo, en affrontant des inerties et des pesanteurs qui auraient pu être fatales, le résultat va bien au-delà du seul usager du vélo comme moyen de déplacement. C'est aussi une occasion de "reconquérir" l'école, de tisser des liens différents avec les enseignants, avec les riverains. De casser une image en donnant naissance à une nouvelle... (ces initiatives sont présentées sur le site www.villes-cyclables.org)

par 40 %, réponses qui augmentent avec l'âge et qui témoignent de l'idée que ce mode de transport est inadapté à la vieillesse : 26 % entre 50 et 64 ans, 46 % entre 65 et 74 ans, 62 % après 75 ans. La question des distances est évidemment

un obstacle chez les actifs, en particulier ceux qui vivent en périphérie urbaine (44 % d'entre eux citent cette réponse en premier) et en milieu rural (41 %). Les actifs des centres villes avancent un peu plus la peur de se faire renverser par les

voitures (14 %) tandis que ceux du milieu rural reprochent au vélo sa lenteur (19 %).

Rappelons que la moitié des déplacements en voiture, en milieu urbain font moins de 5 km. Donc les distances sont bien une contrainte supposée et un axe à développer dans les actions de communication en faveur du vélo. La forme physique est aussi un présupposé et il faut trouver les moyens d'inviter les gens à "retrouver" le vélo, à l'essayer occasionnellement et à dépasser cette idée reçue.

LE VÉLO AU CŒUR DE L'URBANITÉ

"À partir du moment où on prend le vélo comme une cause, comme une chose à défendre et un message qui peut servir à un public, et à une entreprise comme la RATP, on arrive à décliner toute une série d'actions cohérentes" commente Yo Kaminagaï en retraçant le parcours de l'entreprise. *"La RATP s'est emparée du vélo comme un élément de sa politique de développement, développement quantitatif mais surtout qualitatif, d'un nouveau regard sur la ville"*. À côté des actions ciblées vélo qui sont nécessaires pour "faire savoir", autrement dit porter à la connaissance des citadins les atouts du vélo, les nouvelles réalisations de leur ville et les services qui vont leur faciliter l'usage, il faut des démarches de promotion qui placent le vélo au cœur d'un système de mobilité globale. S'adresser aux cyclistes en puissance, aussi bien aux "otages de la voiture", qu'aux parents taxis, aux étudiants qu'aux salariés... Il faut que le vélo fasse système, d'un bout à l'autre de la chaîne d'utilisation, y compris son stationnement, y compris sa location... La crédibilisation du vélo, mode de déplacement à part entière, s'appuie sur des initiatives à systématiser : intermodalité vélo et transport public, livraisons à vélo... Systématiser ces services permet de toucher des publics cibles avec des méthodes et techniques encore peu explorées... Il faut chercher encore, trouver le vocabulaire urbain et l'émotion qui touchent le cycliste en puissance, le citadin, chacun d'entre nous. Pour préserver l'espace public, ressource rare, la qualité de la ville et la vie qui va avec!

Ferrare, icône italienne du vélo

"Ville durable", "ville cyclable", "modèle européen", aucun laurier n'est épargné à la cité historique de Ferrare qui conjugue depuis de nombreuses années un usage immodéré du vélo par ses administrés et une mise en valeur et en images de cet usage par des responsables politiques qui savent communiquer leur savoir-faire.



40 % des habitants de Ferrare utilisent le vélo pour aller faire leurs courses.

développement durable. Un concept qui trouve aussi beaucoup d'écho de l'autre côté des Alpes. Une fois les "ferraresis" solidement assis sur leurs vélos (20 % l'utilisent pour aller à l'école, 20 % pour se rendre au travail, 40 % pour aller faire leurs courses...) l'enjeu est d'inscrire ce moyen de transport dans une logique de "mobilité durable". Si on ajoute les 14 % d'utilisation des transports publics et les 20 % de mobilité piétonne à l'usage régulier du vélo, la "mobilité durable" s'élève à 65%. Encore un chiffre conséquent, plus facile à transformer en image.

À cette communication plus politique et philosophique autour de l'implantation du vélo sur la

durée s'ajoute des opérations et des expériences plus ponctuelles, pragmatiques ou concrètes qui renforcent encore un peu cette idée de place centrale du vélo. Qu'il s'agisse de donner aux cyclistes une priorité d'accès à différents lieux via le "Biciplan", de favoriser le marquage des vélos au travers de l'opération "Voleur de vélos", ou encore d'éditer une carte cyclable de la ville, les initiatives foisonnent, témoignant d'une belle santé du vélo... mais aussi de la communication qui accompagne son développement.



"Ferrare ville cyclable", un label qui va bien au-delà de la seule reconnaissance nationale puisque Ferrare est citée et récompensée au niveau européen.

PD

Véronique Michaud

Communication :

les Anglais mettent le turbo

Opération en direction des élèves au cœur même des écoles, aménagement de milliers de km de voies cyclables jalonnées d'œuvres d'art et de repères ludiques, éditions de documents divers, mise en ligne d'informations destinées à des publics différents. L'association britannique Sustrans pratique depuis 25 ans la communication autour du vélo avec un très haut degré de professionnalisme. Le meilleur moyen de conquérir leur cible : les automobilistes irréductibles !

"Même la mise en place d'une voie verte est une opération de communication ! Notre cible n'est pas le cycliste quotidien et convaincu. Nous visons toutes les victimes de la voiture et en particulier ceux qui ne peuvent imaginer de se déplacer autrement qu'en voiture!" reconnaît Philip Insall, le délégué général de l'association britannique Sustrans qui milite depuis près de 25 ans pour la reconquête du terrain par le vélo. Avec ses 150 salariés, ses 3000 bénévoles et ses 40 000 sympathisants,

Sustrans gère plusieurs types de projets qui parient chacun, à leur façon, sur l'image qui conduira, inévitablement, à l'usage du vélo. Les voies vertes gagnées sur d'anciennes voies ferrées auront été un point de départ qui est désormais devenu un symbole pour Sustrans : le premier aménagement réalisé entre Bristol et Bath enregistre aujourd'hui plus de deux millions de trajets par an !

Aujourd'hui, en Grande-Bretagne, le National Cycle Network – l'équivalent de notre réseau véloroutes et voies vertes - compte plus de 10 000 km, l'objectif étant d'atteindre les 16 000 km à l'échéance 2005. À ce programme d'envergure s'ajoutent des actions plus ciblées à l'image de "Safe routes to school" destinée à faire évoluer l'approche que les enfants peuvent avoir du vélo au sein même de leur école. Pour en finir avec les "maman-taxi" plus de 10 000 petits écoliers britanniques ont



Plus de 10 000 écoliers britanniques ont été sensibilisés à l'usage du vélo.

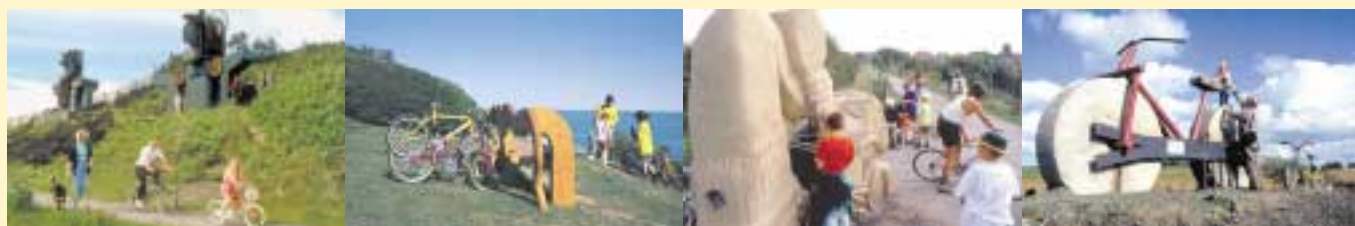
été approchés et ont fait part de leur souhait de se rendre à l'école à vélo. Des sessions de travail avec les enfants, et même des voyages d'étude au Danemark ont permis à ces jeunes cyclistes de porter le fer jusque dans les plus hautes instances politiques du pays en réalisant un véritable lobbying. Persuadés et convaincus, les jeunes adeptes du programme "safe routes to school" sont devenus persuasifs et convainquants, capables d'accélérer la mise en place de parkings à vélo dans les écoles ou encore d'itinéraires sécurisés. Dans des écoles du Suffolk, l'expérience conduite en 1994 a fait grimper l'usage du vélo à... 70% !

Côté image les promoteurs de Sustrans ont franchi un stade supplémentaire avec le "travelling landscape". Cette notion de

"paysage en mouvement" est destinée à "récompenser" tous ceux qui se déplacent à pied ou à vélo le long des milliers de km du réseau cyclable britannique. "Notre stratégie marking vise des groupes différents, ce qui nécessite naturellement des messages différents" poursuit Philip Insall. À défaut de balade à vélo dans la verte campagne anglaise il suffit de se rendre sur le site internet de Sustrans (<http://www.sustrans.co.uk>) et de chercher un peu pour trouver les images de cet "art cycliste" riche et varié. Des sculptures monumentales posées le long des voies d'une ancienne région sidérurgique au labyrinthe de terre et d'herbe que le cycliste doit emprunter, en utilisant les ouvrages d'art pour enjamber une autre voie, la diversité des créations permet aux voyageurs de découvrir un véritable musée à ciel ouvert. Les œuvres sont autant de repères ou de lieux de rendez-vous au cœur de voies cyclables de plus en plus empruntées.

Ce lobbying, qui utilise aussi des supports beaucoup plus classiques comme des publications papier (à direction du grand public, mais aussi des élus et des professionnels), semble porter ses fruits puisque Sustrans enregistre mensuellement plus de 350 articles ou reportages.

Pierre Deschamps



Plusieurs milliers d'artistes britanniques ont travaillé avec Sustrans pour jalonner d'œuvres d'art le parcours des piétons et des cyclistes le long des véloroutes du pays.

Annecy : Comment le lac a dopé le vélo

La capitale de Haute-Savoie a toujours accueilli de très nombreux amoureux du cyclisme sportif. En revanche, ces dernières décennies - comme dans la plupart des grands centres urbains - les vélos avaient quasiment disparu des rues de la ville. Pour tenter d'inverser la tendance, un schéma cyclable structurant a été adopté en 1994, et un Plan de déplacements urbains définitivement approuvé en 2001. Objectifs affichés : le développement et l'harmonisation des modes de déplacements alternatifs (vélos, bus, et piétons), en même temps qu'une redécouverte du patrimoine alentour. Pour les 13 communes de l'agglomération d'Annecy, il s'agit maintenant de convaincre les cyclistes qu'ils n'ont plus seulement les chemins de campagne et le bord du lac pour circuler, mais qu'ils sont aussi les bienvenus à l'intérieur de la ville.



La piste cyclable d'Annecy qui longe l'avenue d'Albigny se poursuit sur le Pâquier, le long du lac.

Habiter au pied des montagnes et avoir une solide réputation sportive ne rime pas forcément avec une pratique du vélo au quotidien, pour les habitants d'Annecy. Si le cœur du centre ville est plat, ce n'est pas toujours le cas dans les autres communes de l'agglomération, il faut donc parfois une bonne dose de motivation pour enfourcher son vélo. Constat appuyé par la lecture de quelques chiffres de l'Atlas 2002, publié par l'agglomération : "pour se rendre au travail, 66% des actifs de la C2A - la Communauté d'Agglomération Annécienne - utilisent leur voiture, et 4% seulement un deux-roues". Comparativement à d'autres agglomérations de taille similaire, on se déplace moins à pied, à vélo, ou en bus dans les rues des communes annécien-

nes. En 2001, la communauté d'agglomération constate, par ailleurs, que "140 000 voitures empruntent chaque jour le centre d'Annecy, souvent pour le traverser sans même s'y arrêter". Prendre son vélo n'est pas, a priori, dans les habitudes, et l'importance du trafic automobile ne facilite pas la donne pour les cyclistes. D'ailleurs les élus confirment cet état d'esprit. Pour Jean-François Boucher, le vice président de la C2A, et maire d'une petite commune de l'agglomération, "ici, la voiture est surpuissante! La Haute-Savoie est une région riche économiquement et la place de la voiture y est importante".

Mais si prendre son vélo dans la ville est loin de faire l'unanimité, faire du vélo au bord du lac est, en revanche, totalement rentré dans les habitudes, "c'est même un



DF

véritable engouement!" comme le souligne Jean Perdoux⁽¹⁾, qui fut il y a 26 ans, l'un des promoteurs de cette promenade le long des berges... l'idée depuis a fait du chemin.

LE SUCCÈS DE LA RIVE OUEST ET L'AVENIR DES GRANDS TRAVAUX DE LA RIVE EST

Au milieu des années 70, Jean Perdoux⁽¹⁾ - grand amateur de cyclotourisme - estime, en effet, qu'il est possible de tirer parti d'une ancienne voie ferrée désaffectée pour y installer une piste cyclable. Un premier tronçon d'un peu plus de 12 km est ainsi réhabilité pour être ouvert au public le 23 octobre 1976. Aujourd'hui, la piste cyclable court sur la moitié du tour du lac, et le succès est au rendez-vous. Tout au long de l'année, les jours de semaine, on y voit très régulièrement des cyclotouristes, mais aussi des mamans y promener leurs enfants à tricyles ou à vélo. Le dimanche après-midi, ce sont des familles entières qui s'y retrouvent. L'été avec les habitués des plages du lac, les touristes de passage, et le voisinage des campings, "il peut y avoir plus de 6 000 vélos par jour" estime Jean Perdoux, voire quelques embouteillages de cyclistes, mélangés aux rollers et aux piétons! Le tour du lac est ainsi devenu un incontournable lieu de promenade : en terme de fréquentation, le site arrive en "seconde place après la piste cyclable de l'île de Ré", estiment les services techniques de l'agglomération. Pourtant, son aménagement est loin d'être

L'agglomération souhaite construire, à terme, un réseau structurant d'agglomération de 18 km, intégré dans un réseau cyclable total de 103 km irriguant l'ensemble du territoire.

terminé. Si les cyclistes roulent sans danger sur la rive Ouest, tout reste encore à faire sur la rive opposée! Pour boucler l'actuel circuit de 42 km qui longe le lac, les usagers doivent toujours emprunter une route départementale très fréquentée, et réputée très dangereuse pour les cyclistes. Les riverains estiment d'ailleurs qu'il est "urgent de séparer la circulation des voitures de celle des vélos sur la rive droite", et le projet sera l'un des très gros chantiers programmés pour la circulation des vélos, ces cinq à sept prochaines années... un chantier très long-temps ralenti, par la topographie des lieux (peu d'espace entre les tombants de la montagne et le rivage), et par son budget d'investissement très lourd, (environ 10 millions d'euros, pour ces travaux financés par le Conseil général de Haute-Savoie, le Syndicat Intercommunal du Lac d'Annecy, et par la Région).

RÉINVESTIR LES RUES DE L'AGGLOMÉRATION

Mais le tour du lac ne suffit pas. Les communes riveraines se sont aussi attaquées à la mise en chantier d'un véritable réseau cyclable d'agglomération, dans le but de développer un usage quotidien du vélo.

Annecy a été une des villes pionnières de France à réaliser un Plan de déplacements urbains de la "première génération", prévu par la Loi d'orientation des transports intérieurs de 1982.

Après cette première étape, les élus d'Annecy ont ensuite tenté de mettre en place un maillage d'itinéraires cyclables dans les rues de la ville. Nous som- >>>

Annecy : quatrième agglomération de la région Rhône-Alpes

Origines : La C2A (Communauté de l'agglomération annécienne) existe depuis le 1^{er} Janvier 2001. Elle est issue de la transformation de l'ancien district (créé en 1991), suite à l'application des nouvelles dispositions sur l'intercommunalité.

Organisation : La C2A regroupe 13 communes de la bordure du Lac d'Annecy. En 1999, l'agglomération rassemblait 130 000 habitants et quelque 70 000 emplois.

Compétences : La C2A gère et organise les transports urbains et l'aménagement du réseau cyclable structurant, l'aménagement du territoire, la protection et la mise en valeur de l'environnement... Elle agit aussi dans les domaines du logement, du développement économique, de la gestion des équipements sportifs, ou encore dans l'assainissement et la gestion de l'eau.

Tour de ville



DF

mes en 1994, et l'objectif est alors de réaliser une grande "toile d'araignée" pour permettre aux cyclistes de rayonner entre centres et périphéries de toutes les communes de l'agglomération. En 1998, et dans les années qui suivent, le projet sera maintenu, puis affiné. Nouvelle date clé, juin 2001, lorsque les communes de l'agglomération adoptent leur Plan de déplacements urbains (PDU) nouvelle mouture.

Sur le papier, Annecy présente le vélo comme une priorité, et sur le terrain les choses commencent à bouger... Dans la charte signée par Annecy pour développer l'usage du vélo, l'agglomération souhaite construire à terme "un réseau structurant d'agglomération de 18 km, intégré dans un réseau cyclable total de 103 km irriguant l'ensemble du territoire". À l'heure actuelle, 50% de ce réseau a vu le jour, et 10 kilomètres de plus doivent être réalisés sur le réseau cyclable entre 2002 et 2004. Mais comme le souligne Thierry Girard, le chargé de mission Transports et déplacements urbains de la C2A : "inciter les gens à circuler à vélo, c'est un tour", et il ne suffit pas de mettre en place des pistes et des bandes cyclables pour que la population se mette au vélo; le cycliste doit être totalement intégré dans la circulation, et il faut arriver à un partage équitable du réseau entre deux-roues, voitures, et transports en commun.

LIMITER LES CONTRAINTES DU CYCLISTE

Une des premières grandes mesures chocs en ce sens intervient durant l'été 2001 : la réorganisation de tout le trafic dans le centre d'Annecy. Les automobilistes sont incités à contourner l'hyper centre ville, et pour ceux qui circulent dans ce périmètre, l'aménagement de "zones 30" les incite à réduire leur vitesse.

Même mixité de circulation avec les transports en commun, depuis que certaines rues du centre - près de la gare, par exemple - ont été totalement fermées à la

La ligne d'été part de la gare et conduit les cyclistes à 12 km du sommet du mont Semnoz



"Remonte-pente" pour VTT ou moyen d'accès pour les randonneurs, la ligne du Semnoz a transporté plus de 4 800 voyageurs l'été dernier.

Des vélos à la sortie du train

Cet été, Annecy inaugure un nouveau service pour développer l'usage du vélo. À partir du 15 juin, et jusqu'à la fin du mois de septembre, la "Vélonécycy" sera ouverte dans la gare SNCF. Le local disposera de 50 bicyclettes à louer, à la disposition du public. Première clientèle visée : celle des touristes. Mais si les locations fonctionnent bien durant la période estivale, l'activité pourrait continuer tout au long de l'année, avec des horaires plus réduits. La "vélo station" intéresserait alors l'ensemble de la population active, et les étudiants d'Annecy. Côté gestion, un partage des tâches s'organise entre l'agglomération et la SIBRA (la Société Intercommunale de Bus de la Région Annécienne). Les investissements sont à la charge de la C2A, l'exploitation revenant à la SIBRA. À terme, le transporteur public pourrait jouer la carte de l'intégration tarifaire, en proposant des prix promotionnels pour les clients qui louent des vélos et utilisent les bus d'Annecy. Cet été pourtant, ce ne sera pas encore le cas. Pas de gardiennage non plus dans un premier temps, faute de place dans les 65 m² de ce futur point de location.

circulation automobile. Cette cohabitation bus/vélos "se déroule très bien, même si les conducteurs de bus n'étaient pas vraiment convaincus, au départ, que les choses allaient bien se passer!" nous explique Gilles Fargier, le directeur de la SIBRA (la Société Intercommunale de Bus de la Région Annécienne).

Vélos et bus : autre forme de cohabitation à succès avec la mise en service de la ligne d'été du Semnoz. Sur ce trajet saisonnier, ouvert entre la gare et le sommet du mont Semnoz (1704 mètres d'altitude), l'intérieur des véhicules - spécialement aménagé - permet aux passagers d'embarquer leurs vélos, s'ils veulent "escalader" le sommet sans effort. La formule connaît un engouement tel que Gilles Fargier

envisage très sérieusement d'étendre ce type de service à d'autres lignes de la C2A. Sur la commune d'Annecy le Vieux, par exemple - au nord de l'agglomération - où la desserte du campus universitaire est très en pente (150 mètres de dénivelé, sur une distance de trois à quatre km). Sur ce trajet, "un minibus équipé d'une remorque à vélo pourrait rendre de grands services aux usagers, notamment aux étudiants", estime le directeur de la SIBRA. Même idée, à l'ouest de l'agglomération, pour la desserte de la commune de Poisy. Mais, Annecy table aussi sur une meilleure offre en stationnement sécurisé... et sur une meilleure offre de location de vélos, afin d'augmenter le nombre des utilisateurs du deux-roues. Côté stationnement,

Cyclistes à Annecy...

Et si l'exemple venait des enfants ?

La pratique régulière du vélo rentre encore difficilement dans les habitudes de la population active d'Annecy, alors pourquoi ne pas faire passer le message par les plus jeunes ? C'est en partant de cette idée toute simple que le Syndicat Intercommunal du Lac d'Annecy a mis en place, au mois de juin 2002, une première journée pédagogique sur l'utilisation du vélo. Pour cette première édition, 180 élèves (sept classes de CM2 et de 6^e) étaient regroupés sur la piste cyclable du bord du lac. Encadrés par les responsables des associations cyclistes et cyclotouristes de l'agglomération, par la gendarmerie et la Prévention routière, les enfants - bicyclettes en main - se sont prêtés toute la journée aux ateliers, jeux et démonstrations organisés pour eux. L'occasion de découvrir les aménagements cyclables, mais aussi d'acquérir une meilleure maîtrise des gestes qui permettent de circuler en toute sécurité. "Ce qui m'a le plus étonné lors de cette journée," nous confie l'un des participants et organisateurs, "ce sont les questions pertinentes préparées et posées par les élèves. Des questions pleines de bon sens et surtout orientées vers une meilleure cohabitation entre les usagers".

Après l'expérience réussie de l'année dernière, une deuxième journée pédagogique est prévue le 16 juin prochain. Plus importante cette fois, elle rassemblera trois fois plus d'enfants (une vingtaine de classes de CM2 et de 6^e).

il n'est pas encore question aujourd'hui de mettre en place des parkings fermés. Annecy se contente d'abord d'équiper les trottoirs d'arceaux, tout en menant une réflexion sur le long terme : "des parkings à voitures fermés et sécurisés sont répartis dans différents quartiers de la ville, et il faudrait pouvoir faire la même chose pour les vélos", commente Gilles Fargier. Côté location, en revanche, une nouveauté est prévue cette année, avec l'ouverture par la C2A et la SIBRA, d'un "relais vélo" saisonnier installé à la sortie de la gare SNCF. Ce point de location, exploité par la SIBRA, proposera 50 vélos, du 15 juin à fin septembre, dans l'idée de compléter l'offre des opérateurs privés des bords du lac. Le public visé cette fois est le visiteur de passage qui descend du train.

SAVOIR SÉDUIRE LES AMOUREUX DE LA RÉGION

Car, les élus locaux en sont convaincus, le succès du vélo à Annecy passera aussi par le tourisme, et par une certaine mise en valeur du patrimoine et de l'environnement. Ces dernières années, un nouveau circuit de promenades est donc en train de sortir de terre. Il s'agit cette fois d'une longue voie cyclable à construire sur l'ancienne ligne de chemin de fer désaffectée "Annecy-Albertville" (cette même ligne de train qui servit déjà, dans les années 70, comme point de départ des pistes cyclables du tour du lac.). Jean Perdoux décrit cette future voie cyclable, de 45 km de long, comme "une véritable colonne vertébrale entre les deux Savoies." Les travaux sont programmés pour 2003 et 2004, et à l'heure des appels d'offre, le chantier s'annonce de très grande ampleur. Sur le seul tronçon du département de la Haute-Savoie, deux souterrains devront

Bus et vélos au sommet du mont Semnoz

Embarquer son vélo à l'intérieur des bus, le vieux rêve est devenu réalité pour les usagers d'Annecy, depuis l'ouverture d'une ligne saisonnière entre le centre ville et le sommet du mont Semnoz.

À 18 kilomètres d'Annecy, le sommet du Semnoz surplombe toute l'agglomération du haut de ses 1704 mètres d'altitude. Tout au long de l'année, ce site naturel aménagé est visité par les amoureux de la nature et par les amateurs de sports... ski et raquettes en hiver, randonnée pédestre et VTT en été.

Une clientèle à laquelle la SIBRA commence à s'intéresser à partir de 1996. À l'époque, la société de transport public urbain ouvre une première ligne d'été qui part de la gare et monte ses passagers jusqu'aux Puisots (à 12 km du sommet). Seconde étape, en juin 2000, lorsque les bus stoppent directement au sommet du Semnoz. Sur ce trajet, les bus de la ville sont réaménagés : toute la partie arrière est spécialement équipée pour le transport des vélos, et des portes coulissantes séparent cette aire de rangement de l'espace voyageurs.

Dans un premier temps, la SIBRA espérait séduire les vététistes du Semnoz, en leur épargnant une montée de 16 km, et un dénivelé de 1 300 mètres. Comme l'explique Gilles Fargier, le directeur du réseau, "la ligne de bus était alors vendue comme une sorte de remonte-pente, à l'image de ceux qui existent l'été dans les stations de sports d'hiver, un remonte-pente pour VTT". Mais aujourd'hui, le succès va bien au-delà ! Beaucoup de randonneurs ou de simples curieux, sans vélo, ont adopté cette ligne de bus. L'été dernier - sportifs ou pas - ils ont été 4 800 à emprunter la ligne, avec un taux record de satisfaction de 97% côté clients.

La ligne du Semnoz fonctionne tous les samedis, dimanches et jours fériés de juin, ainsi que tous les jours du 1^{er} juillet au 1^{er} septembre inclus.

Tarif : 4, 60 Euros (Aller/Retour VTT compris), entre Annecy et le sommet du Semnoz. (Source Internet : www.sibra.fr)

être percés sous la nationale 508 - très fréquentée par les voitures - et la construction d'une passerelle devrait être nécessaire pour passer au-dessus d'une bretelle de déviation... un travail de longue haleine.

Pourtant, les communes traversées par l'ancienne voie ferrée, ont déjà racheté certaines anciennes gares, et maisons de gardes barrières. Les friches industrielles

seront aménagées en aires de repos, ou en relais d'information, pour les futurs randonneurs qui circuleront entre la Savoie et la Haute-Savoie. Et à terme, cette Voie Verte devrait aussi servir de point de départ à une dizaine de petits circuits de randonnées familiales (allant de 10 à 30 km de long), à l'image des circuits qui existent déjà en Saône-et-Loire, où les chemins vicinaux et petites routes de la Voie Verte, sillonnent les caves viticoles, les châteaux, et les églises du département. Cette nouvelle approche touristique représente un enjeu de première importance, selon Jean Perdoux "le cyclisme urbain, le cyclisme sportif et le cyclisme touristique sont entièrement liés dans cette région" dit-il, et de conclure : "la question étant pour les élus de trouver les passerelles qui permettent de faire passer les habitués d'une activité à l'autre." ■

Isabelle GIORDAN

(1) Le vice président du Syndicat Intercommunal du Lac d'Annecy, et président du Club des Villes Cyclables.



L'été il peut y avoir plus de 6 000 cyclistes autour du lac. Le site arrive en seconde place après la piste cyclable de l'île de Ré.

L'Argentine pédale avec la crise

Il y a un peu plus de neuf mois que Brigitte, Nicolas et leurs trois fils ont quitté la France pour entamer un tour du monde à vélo. Ils ont quitté l'Amérique du Sud pour rejoindre la Nouvelle-Zélande et l'Australie au début de l'année. Au-delà des longues cartes postales qu'il nous offre sur son site internet – lui, sa femme et ses enfants, puisque chacun dispose de son propre journal de voyage en mots et en images! – Nicolas Mercat n'en a pas pour autant oublié sa casquette de chercheur et d'expert en déplacements. Chassez le vélo... Il revient au galop. Pour notre plus grand plaisir, puisqu'avant de quitter l'Amérique du Sud il nous a transmis cette étude sur le vélo en Argentine. En plein marasme économique, le pays découvre ou redécouvre le vélo, la famille Mercat a pu en juger en tant... qu'usager!



Nicolas Mercat

Dans la gigantesque conurbation de la capitale Buenos Aires, les conditions de circulation et les distances importantes des déplacements conduisent à une part très faible du vélo, que la crise économique a peu modifiée. C'est dans les villes moyennes que les modifications s'observent le plus et où la part du vélo a le plus augmenté. Dans la plupart des villes de l'ouest - Jujuy, Salta, Tucuman, la Rioja, Mendoza

ou San Juan - qui comptent entre 200 000 et un million d'habitants, le développement du vélo est général. L'histoire du vélo dans la ville tient cependant un rôle considérable. À San Juan, une ville de 600 000 habitants qui est un peu l'Amsterdam argentine, le vélo représente aujourd'hui 35 % de la mobilité individuelle contre un peu plus de 20 % il y a un an. 70 % des collégiens vont aujourd'hui à vélo à l'école. La ville et la province ont toujours eu

Au sud de La Paz, en Bolivie, Brigitte, Nicolas et leurs enfants ont traversé une étendue de sel de 160 km sur 140 km.

une tradition de pratique sportive qui a fortement contribué à diminuer le marquage social du vélo comme moyen de déplacement du pauvre et à favoriser son image.

UNE FAIBLE HIÉRARCHISATION DES VOIES QUI FAVORISE FORTEMENT LE VÉLO

Comme dans la plupart des villes d'Amérique du Sud, la ville est découpée en quadrilatères égaux. La circulation est dans la plupart des rues en sens unique. Mais contrairement aux villes voisines, les voies sont, à San Juan, très faiblement hiérarchisées. Les feux sont de ce fait très rares et la priorité à droite est généralisée. La circulation est fluide et se fait à très faible allure, rendant la circulation à vélo sûre et efficace.

Devant l'augmentation de la pratique du vélo, la province de San Juan a généralisé le principe de la priorité systématique du vélo sur les véhicules automobiles (la décentralisation est en Argentine très fortement marquée en matière de politique routière). Cette réglementation est rigoureusement respectée et rend la pratique du vélo incroyablement agréable... le rêve de tout cycliste urbain. Une forte part de marché du vélo change considérablement l'ambiance générale d'une ville ! Les exemples européens le montrent. Les cas sud-américains également.

Les conditions satisfaisantes de circulation et les faibles vitesses pratiquées dans San Juan rendent inutiles la réalisation d'aménagements cyclables spécifiques.

DES BANDES MULTIFONCTIONNELLES GÉNÉRALISÉES HORS AGGLOMÉRATION

En revanche, dans les sorties de ville et hors agglomération, des bandes multi-fonctionnelles de deux mètres de large ont été généralisées sur les voies de plus de 2 000 véhicules jour. Elles sécurisent fortement toutes les circulations non motori-



sées, notamment dans les zones rurales ayant une forte densité de population. Les enfants en route vers l'école, les charrettes, les tracteurs, les troupeaux et évidemment les cyclistes, les empruntent très fortement. Le seul reproche qui leur est fait par les riverains est l'augmentation de vitesse qui en résulte dans les traversées de hameaux et

de petits bourgs. De ce fait, les autorités ont souvent été obligées de généraliser l'usage de ralentisseurs en zone urbaine.

La réalisation des bandes n'est malheureusement pas générale dans l'ensemble des provinces et l'impact sur le volume des déplacements non motorisés est évident.

À l'inverse, à Mendoza, ville située à

Le vélo utilitaire peut aussi jouer un rôle très important dans les villes d'Amérique du Sud. À Juliaca, au Pérou, les vélos-taxis sont très prisés...

seulement 150 km plus au sud, qui compte un peu plus d'un million d'habitants, la pratique est faible. Les conditions de circulation sont très peu favorables au vélo. La forte hiérarchisation des voies, le nombre important de carrefours à feux que ce principe engendre et la généralisation des "ondes vertes" sur les grands axes rendent très difficile la progression des cyclistes. Par ailleurs, le long des grands axes, les arrêts fréquents de bus rendent très périlleuse la circulation des vélos. Le contraste entre ces deux dernières villes montre bien le poids de l'histoire cyclable de la ville, mais aussi les conditions physiques de circulation et les effets de la hiérarchisation des voies.

UNE ORGANISATION CROISSANTE DES ASSOCIATIONS D'USAGERS

La pression des associations d'usagers a conduit, dans la capitale, à l'expérimentation de voies à priorité cyclable sur les grands axes. La voie de gauche des grands axes est affectée préférentiellement aux cyclistes, mais autorisée aux véhicules légers à moins de 35 km/h. Cet aménagement un peu ►►

L'incidence de la crise sur les déplacements

Avec la crise économique que traverse actuellement l'Argentine, la dévaluation du peso a conduit à un quadruplement du prix du pétrole en quelques semaines. L'étude des conséquences d'une augmentation très élevée du coût kilométrique de la voiture sur les comportements en terme de déplacements est riche d'enseignements. La première conséquence bien visible se traduit par une baisse de 40% du nombre de déplacements des voitures individuelles et des poids lourds. Malgré cette situation nouvelle, engendrée par la crise on assiste, en Argentine, à un faible report de la mobilité sur les transports urbains dans un contexte où l'État et les provinces doivent faire face à de considérables déficits budgétaires et ne peuvent investir dans l'organisation des transports urbains. En revanche le report sur les transports en commun inter-urbains pris en charge en totalité par le secteur privé est beaucoup plus significatif.

En outre, cette crise économique a entraîné un quasi doublement de la part du vélo qui passe de 15 à 25% en moyenne avec cependant des différences considérables d'une ville à l'autre. Ce report ne profite pas aux deux-roues motorisés du fait de l'investissement trop important qu'ils représentent dans un contexte de crise économique importante.

D'une façon générale, la part des transports dans le budget des ménages a considérablement augmenté ces derniers mois, l'usage de la voiture restant encore très fortement ancré dans les habitudes. Le changement de comportement est donc loin d'être général.



surprenant pour les Européens, habitués aux bandes cyclables à droite de la chaussée, a été réalisé en concertation étroite avec les associations d'usagers.

L'observation des comportements a permis de mettre en évidence que 70 % des cyclistes roulent systématiquement à gauche de la chaussée dans les voies à sens unique ou les avenues à terre-plein central. Ce comportement s'explique par les

S'engager dans une telle aventure implique parfois de savoir s'adapter aux situations géographiques et climatiques. Le camping peut alors s'avérer quelque peu précaire.

risques liés au stationnement à droite des véhicules, aux arrêts fréquents de transports en commun et à la faible visibilité du cycliste aux intersections. Ces voies présentent donc des avantages certains mais l'impact sur les mouvements de tourne à droite sera observé de près par les services de circulation de la capitale.

L'Asociación de Ciclistas Urbanos (ACU) fédère les initiatives pour promouvoir la pratique du vélo en ville en Argentine (contact : Martin Caneva, acubici@yahoo.com).

Les municipalités commencent également à structurer le dialogue avec les associations d'usagers au travers de commissions de travail (contact à Buenos Aires : Comisión Asesora para la Bicicleta en el Tránsito, comisionbici@buenosaires.gov.ar).

Le passage au vélo est loin d'être homogène, et dépend des catégories sociales. Les premiers à faire le pas vers le vélo sont d'abord ceux... qui retardent l'achat d'une voiture. Les principaux nouveaux usagers sont surtout les étudiants et les jeunes actifs. En revanche le

De la pratique du vélo en Argentine...

Le cas de l'Argentine nous conduit à quelques enseignements sur le développement de la pratique urbaine du vélo en France :

- Les phénomènes culturels sont très importants dans les changements de comportements en matière de déplacements et cet élément doit être travaillé au même titre que les aménagements de sécurisation, notamment par des campagnes de communication et d'animation ;
- La pratique de loisirs et la pratique sportive peuvent être des vecteurs importants de développement et de valorisation de la pratique utilitaire, comme le montre le cas de San Juan. La réussite des voies vertes en France peut nous inciter à l'optimisme et conduire à chercher les passerelles les plus pertinentes pour passer d'une pratique à une autre ;
- Les étudiants et les jeunes actifs sont ici comme en France des cibles privilégiées pour modifier les comportements ;
- Une faible hiérarchisation des voies et un abaissement des vitesses rendent beaucoup moins pertinente la réalisation d'aménagements spécifiques pour les cyclistes ;
- La généralisation des bandes multifonctionnelles, notamment en sortie de ville et en milieu rural relativement dense, a un impact tout à fait sensible sur les déplacements non motorisés.

Pour suivre leur périple...

Le meilleur moyen de suivre la progression de la famille Mercat autour du monde est de loin la consultation régulière de leur site internet. Un lieu foisonnant où les témoignages et les "journaux de bord" complètent parfaitement l'album de photos qui s'enrichit de semaine en semaine. Une expérience unique que nous avons le sentiment de partager pleinement en lisant le témoignage des parents, mais aussi des enfants qui notent au jour le jour leurs impressions de voyage.
<http://bnmercat.free.fr>



Les cours d'histoire et de géographie se vivent en direct, mais cela n'exclut pas, de temps en temps, une petite "pause-école" au bord des routes sud-américaines.

changement parmi les classes moyennes très attachées au symbole de réussite que représente la voiture est beaucoup moins perceptible. On voit néanmoins de nombreux salariés des catégories les moins fortunées revendre leur véhicule pour passer au vélo sous la contrainte économique. ■

Nicolas Mercat

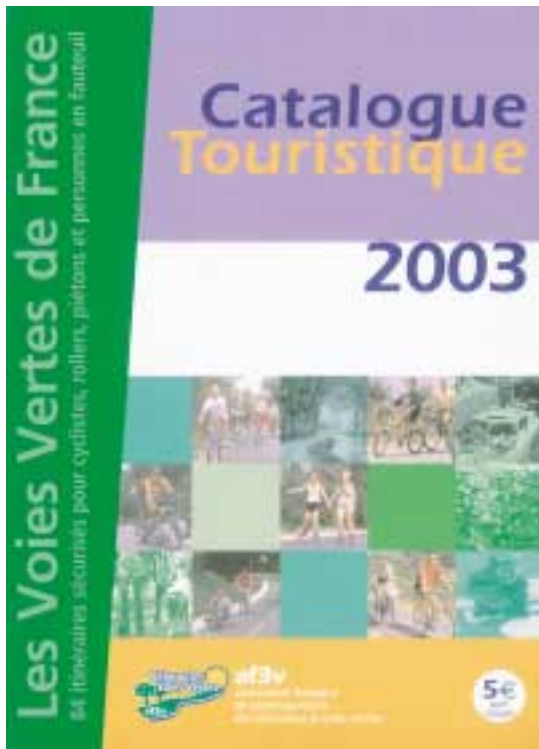


en rayons

Les voies vertes de France :

catalogue touristique 2003

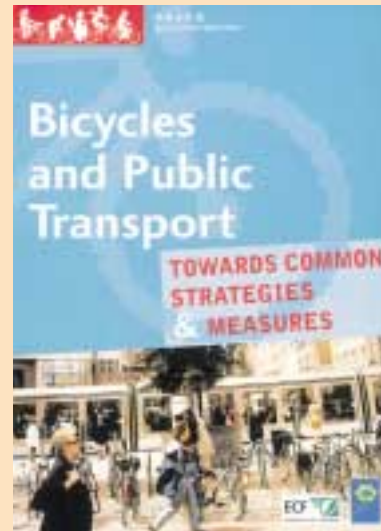
“A ménagement en site propre, la voie verte est conçue pour les usagers non-motorisés” précisent en préambule les auteurs de ce guide qui présentent par le menu 84 itinéraires sécurisés pour cyclistes, rollers, piétons et personnes en fauteuil. Pratique, très pratique, ce guide édité par l'Association française de développement des véloroutes et voies vertes (af3v) est conçu comme un



véritable outil à destination des cyclistes et randonneurs. Ainsi, si vous habitez ou prenez vos vacances dans le Pas-de-Calais, vous pourrez tout à loisirs trouver votre bonheur sur les quelque 470 km de la véloroute de la Mer du Nord, ou, plus modestement sur la coulée verte de la Deûle (11 km) dont la surface sablée ne permet pas la pratique du roller. Bourré de pictogrammes, de numéros de téléphone, de références cartographiques et d'indications très pratiques, ce catalogue comporte aussi des conseils pour mieux choisir ses cartes topographiques ou comment proposer un projet de véloroute ou de voie verte. Cerise sur le gâteau pour les cyclistes parisiens qui découvriront sans doute une "coulée verte" originale de 12 km, celle du TGV Atlantique qui quitte la gare Montparnasse vers Massy...

Les voies vertes de France : catalogue touristique 2003, 40 pages, 5€, af3v, 47A rue du lieutenant André, 71100 Chalon-sur-Saône, tel : 03.85.41.59.13. www.af3v.org

Bicycles and Public Transport : Towards common strategies & Measures



Éditée par l'European Cyclists' Federation (ECF), en partenariat avec le GRACQ, "Les cyclistes quotidiens", cette brochure de 32 pages publiée en anglais réalise un large tour d'horizon des

initiatives européennes en matière de vélo. C'est au travers de nombreux exemples locaux très bien illustrés que les auteurs dressent un état des lieux des politiques cyclables dans les différents pays européens. De Berlin à Namur en passant par Strasbourg ou Göteborg, "Bicycles and Public Transport" détaille les mesures concrètes prises par exemple dans les gares et les trains pour accueillir les vélos, mais s'intéresse aussi aux solutions de transport combinées bus-vélos.

European Cyclists' Federation, asbl, 15 rue de Londres, 1050 Bruxelles, Belgique. 3

The Economic Significance of Cycling

De Bogota à Delhi en passant par Amsterdam, les auteurs de cet ouvrage en anglais - sous-titré "A study to illustrate the costs and the benefits of cycling policy" (étude illustrant les coûts et les bénéfices des politiques cyclables)- ont compilé une somme très riche de données économiques récentes sur le vélo à travers le monde. Ainsi apprend-t-on que la Chine compte quelque 450 millions de vélos (1 pour 2,6 habitants), l'Indonésie 2,3 millions (1 pour 66 habitants !) et les Pays-Bas 16 millions (1 par habitant). Qu'il s'a-



gisse d'offrir un moyen de transport de leurs produits aux paysans qui se rendent au marché de Dar es Salaam, de permettre aux convalescents néerlandais de se maintenir en forme en pédalant dans les rues d'Amsterdam ou de contribuer à la réduction de la pollution dans les grandes villes d'Amérique du Sud, le vélo est abordé sous son angle économique. ■

The Economic Significance of Cycling, VNG Uitgeverij, post bus 30435, 2500 GK Den Haag, Pays-Bas. Fax : 070 346 92 01. <http://www.vnguitgeverij.nl>



Le Mans sur deux-roues...

Le dernier numéro de CUM Info, magazine d'information de la Communauté urbaine du Mans, consacre sept pages au vélo. Un dossier qui permet de noter qu'en dix ans la capacité de stationnement passait de 500 à 1 700 places, alors que les itinéraires cyclables progressaient de 20 à 97 km. À l'heure où la communauté urbaine prépare l'arrivée de son futur tramway, les élus souhaitent marquer leur détermination à améliorer le déplacement et la pratique du vélo dans cette ville historiquement et sentimentalement très attachée à l'automobile. Au-delà de l'état des lieux très concret et des projets bien mis en perspective, ce dossier est l'occasion pour CUM Info de revenir, en images, sur l'histoire de la bicyclette au Mans dans les années 60. ■

CUM Info, décembre, janvier, février. Immeuble Condorcet, 72039 Le Mans cedex 9.

Fiche 3. Voies vertes :

choix techniques

La troisième fiche "véloroutes et voies vertes" co-éditée par le ministère de l'Écologie, le ministère des Transports, le ministère des Sports et le secrétariat d'État au Tourisme vient de voir le jour. Au fil des six pages de ce document, dense, précis, illustré, le lecteur peut mieux mesurer l'ensemble des contraintes techniques et environnementales qui président le plus souvent à la mise en place d'une voie verte. La fiche détaille les caractéristiques de ces voies cyclables, piétonnes et parfois cavalières, étudie les différentes structures et revêtements, sans omettre de faire le point sur l'entretien des voies vertes, voire d'évoquer les aspects juridiques. ■

Véloroutes et voies vertes, fiche n°3, "voies vertes : choix techniques", mars 2003.



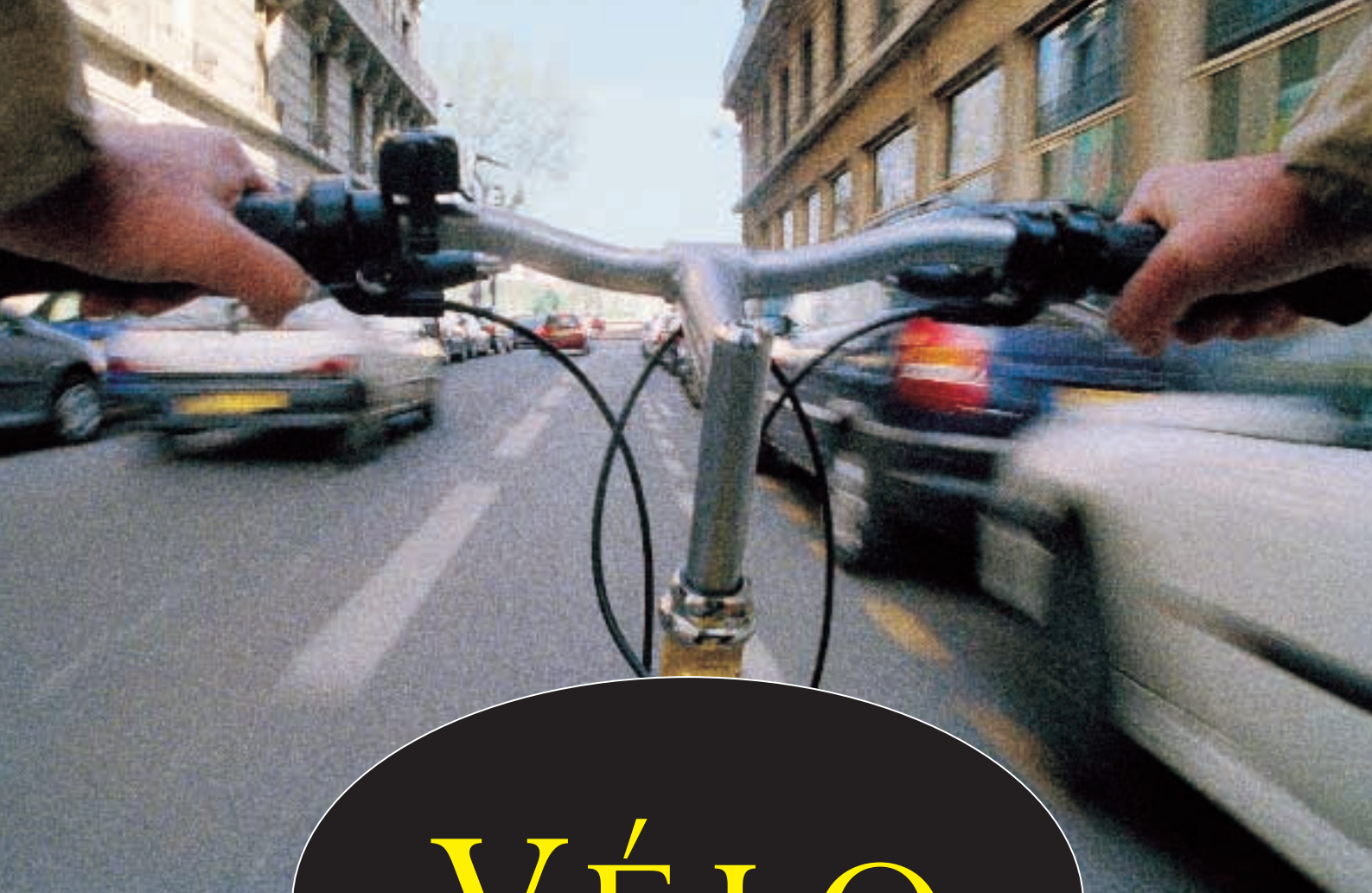
Laurencine Lot, photographe de théâtre, qui a beaucoup travaillé pour la Comédie-Française, parcourt le monde depuis plus de 20 ans pour assouvir une autre de ses passions : photographier les vélos. Rouillés, chromés,

Tous les vélos du monde

alignés comme à la parade ou entassés avant d'être dépecés, les milliers de vélos immortalisés par Laurencine Lot raconte tous une histoire. Celle de ce livre – abondamment illustré – a commencé au cours de l'été 80 lorsque la photographe a rencontré son premier vélo quelque part en Irlande. Depuis, au gré de ses déplacements à travers le monde, de Hong-Kong à Chicoutimi en passant par la Havane, elle a collecté des milliers d'images qui traduisent toutes des situations de la

vie quotidienne dans lesquelles le vélo peut être sportif, utilitaire, professionnel, voire même théâtral lorsqu'il devient personnage à part entière sur une scène parisienne. Pour accompagner ses clichés, Laurencine Lot a choisi d'emprunter des mots à plusieurs dizaines d'auteurs classiques (Alain Fournier, Simone de Beauvoir, Zola...), comiques ou fantaisistes (Pierre Desproges, Frédéric Dard, Sempé, Bourvil...), contemporains (Delerm, Hebert, Arrabal...) voire "décalés" (Joe Dassin, Maurice Offenbach...). Seule petite réserve sur cette somme impressionnante d'œuvres contemporaines, la faiblesse parfois sensible de l'édition qui rend certaines images sombres ou sans relief. ■

"Tous les vélos du monde", Laurencine Lot, La renaissance du livre, 176 pages.



VÉLO

LA VILLE AUTREMENT !

Avec le nouveau service de prêt ou de location de vélo

proposé par Lyon Parc Auto, dans les parcs des Terreaux, République et gare Part-Dieu.

Profitez-en pour vous déplacer à votre rythme, découvrir ou redécouvrir les rues et les quartiers.

À vélo, vivre la ville autrement... et la vie aussi.



LYON PARC AUTO

2, PLACE DES CORDELIERS - BP 2105 - 69226 LYON CEDEX 02 - TÉL. 04 72 41 65 25 - FAX 04 78 37 52 17
<http://www.lpa.fr> - e-mail : info@lpa.fr