



4€

n° 17 dossier > pages 6 à 13 septembre/octobre 2005



du Code de la route au Code de la rue



création : DAG

JCDecaux apporte une réponse innovante aux déplacements urbains

Avec Cyclocity, les lyonnais font cinq fois le Tour du Monde par semaine

Depuis sa mise en place à Lyon
Cyclocity connaît un véritable engouement populaire :
1 400 abonnés, 1 000 vélos, 100 stations
et plus de 1 200 rotations par jour.*

contact : dircom@jcdecaux.fr

*chiffres au 1^{er} septembre 2005

JCDecaux

les vitrines du monde

agenda



16^e Congrès du Club des villes cyclables Grand Palais - Lille Lille (59)

« Bien à vélo, bien dans ma peau ! »

19, 20 et 21 octobre 2005

Le 16^e congrès du Club est organisé en partenariat avec la Ville de Lille et la Communauté urbaine. Il sera également accueilli par le Conseil général du Nord et le Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais.

Pour connaître le programme du 16^e congrès :

www.villes-cyclables.org

Dès à présent, vos questions, vos suggestions à :

info@villes-cyclables.org



Ville & Vélo a besoin de vous !

Agenda, texto-vélo, brèves, citations, suggestions de dossiers, photos...

N'hésitez plus à faire part de vos « informations territoriales » sur les pratiques et la culture « pro-vélo » au secrétariat de rédaction de V&V.

edeferrieres@villes-cyclables.org



Double peine

L
édito

a prévisible et irrésistible hausse du carburant aura eu la vertu de provoquer quelques débats, rarement débats de fonds, plus souvent d'humeur...

Et les remèdes à la crise jusqu'ici avancés par les pouvoirs publics ont été plus circonstanciels que structurels. La fièvre va continuer de grimper.

Le prévisible et résistible phénomène d'étalement urbain accentue les effets de cette crise sur les ménages les plus modestes. Le périurbain qui est une émanation de l'automobile, façonné par elle, place ses habitants en situation de grande dépendance à la voiture. Habitants qui pour certains n'ont en effet pas le choix d'opter pour un mode de déplacement moins coûteux. Ils subissent alors l'impact de la hausse des prix à la pompe. Les familles consacrent aujourd'hui près du quart de leurs revenus à l'habitat contre 14 % en 1984, et la tendance est toujours à la hausse. Les transports représentent le second poste avec des disparités importantes selon qu'on habite en centre-ville ou en grande périphérie où il peut alors approcher le quart des revenus. Certains de nos concitoyens ont le sentiment de ne pas avoir le choix. À nous d'intensi-

fier nos efforts en réalisant les liaisons cyclables indispensables et l'articulation entre le vélo et les transports collectifs dont on ne dit assez qu'elle est une combinaison gagnante ! Et portons ces solutions à leur connaissance.

La géographie sociale de nos villes se modifie à vive allure, au gré du boom immobilier provoquant migration des populations en cascades vers l'extérieur, problèmes sociaux et environnementaux. Double peine pour les ménages qui voient flamber leurs deux principaux postes budgétaires pour se loger et se déplacer.

Les politiques publiques peinent en effet à contenir ou à corriger les effets du marché et le rythme accéléré de ses évolutions. Pourtant, cette reconquête des territoires du piéton et du cycliste est un des enjeux de la coopération des territoires cyclables, villes, départements et régions. Mais les collectivités territoriales doivent aussi trouver dans l'État un partenaire dont l'action ne se limite pas à admonester les compagnies pétrolières et à donner quelques compensations sectorielles... Or, le gouvernement n'aura pas saisi ce contexte sensible pour mettre en œuvre des solutions structurantes ni pour innover. La rentrée 2003 annonçait la suppression des crédits d'État pour les réalisations dans le cadre des Plans de déplacements urbains, dont les réseaux cyclables d'agglomération, et pour les transports en site propre dans les grandes villes, suppression confirmée dans la loi de Finances 2004. La rentrée 2005 et ses records à la pompe ne sera pas celle de l'imagination au pouvoir ni de la concrétisation des promesses : il n'y a toujours pas de politique nationale vélo dans notre pays. Que cela ne nous décourage pas. Et nous incite au contraire à faire avancer des solutions pertinentes, des outils comme le chèque déplacements que nous défendons au Club des villes cyclables, avec le Groupement des autorités responsables des transports, et qui est une solution souple, simple et multimodale. Pas une ristourne de circonstance, mais un dispositif actif et pérenne, à l'attention des salariés et de leurs employeurs pour une mobilité plus économe et durable. Nous présenterons cette solution concrète et efficace, avec d'autres outils innovants, dans le cadre de notre 16^e congrès à Lille en octobre. Et nous les défendrons activement dans les semaines à venir. Tels sont nos travaux pratiques de rentrée !

Denis Baupin,
Président



texto-vélo

Erratum

➔ Nous avons attribué le Clou rouillé décerné chaque année par la FUBicy, à côté de son Guidon d'or, au magazine *Que choisir ?* Or c'est le magazine *60 Millions de consommateurs* qui s'était vu ainsi « distingué » en 2005 pour ses articles erronés sur le port du casque à vélo. Toutes nos excuses à *Que choisir ?* d'autant que ce magazine a – lui – réalisé un très bon dossier sur le même sujet en juillet dernier. Bonne documentation, bonnes recommandations, pas d'amalgame des pratiques sportives et quotidiennes, etc. Bref, un dossier à consulter!
www.quechoisir.fr

55 %

➔ C'est la proportion de Français qui mettent le vélo en tête des solutions pour se déplacer et diminuer leur budget transport selon un sondage réalisé par l'Ifop pour *Ouest-France* en septembre 2005!

Chèque déplacements

➔ Une proposition qui roule...
À l'occasion de la Semaine européenne de la mobilité sur le thème « Allons au travail autrement », le Club des villes cyclables et le Groupement des autorités responsables des transports (Gart) ont présenté à la presse le 20 septembre leur proposition commune de créer un chèque déplacements. Inspiré du titre déjeuner créé en 1967, le chèque déplacements permettrait à l'employeur de participer aux frais de transport de son salarié, qu'il utilise son vélo, les transports collectifs, ses pieds,

organise un covoiturage, utilise un taxi collectif... ou zappe entre toutes ces solutions.
www.villes-cyclables.org – www.gart.org

10 300

➔ C'est le nombre d'utilisations quotidiennes des Vélo'V à Lyon au mois d'août dernier. Chaque vélo a été utilisé en moyenne dix fois par jour. Le parc de Vélo'V et le nombre de stations vont très bientôt être augmentés.
www.grand-lyon.fr

À vélo à Sochaux

➔ L'usine PSA de Sochaux a profité de la Semaine de la mobilité pour ouvrir ses portes aux vélos et lancer son plan de déplacements d'entreprise. En organisant une découverte à vélo de son site de 265 hectares qui emploie quelque 1 500 salariés, PSA annonce qu'il vise avec son PDE une diminution progressive mais effective de la voiture solo dans son enceinte. Trois cents salariés viennent déjà travailler à vélo. Des itinéraires cyclables vont être aménagés sur le site. Huit mille stationnements pour les vélos vont être aménagés.

Trop de vélos!

➔ C'est un peu la conclusion de l'expérimentation à Metz des vélos dans les espaces piétonniers. Le maire, Jean-Marie Rausch, a mis un terme à l'expérience jugeant la cohabitation entre piétons et cyclistes dangereuses. La généralisation de l'accès des cyclistes aux zones piétonnes a été intégrée au Code de la route en 1998.

Le maire peut limiter ce principe sur le territoire de sa commune en appréciant si cette cohabitation, heureusement très répandue, s'avère difficile sur un itinéraire. À Metz, ce sont c'est l'ensemble des voies piétonnes que le maire a décidé d'interdire aux cyclistes, lesquels devront donc se contenter de cohabiter... avec la voiture.

En ville avec mon vélo

➔ Dans le cadre des journées du patrimoine et de « En ville sans voiture », Toulouse a organisé deux sorties vélo le dimanche 18 septembre sur le thème des boucles des lacs, et le long de la Garonne et du canal du Midi. À cette occasion, la ville a édité un plan guide avec trois promenades thématiques: entre sciences et techniques, au cœur du patrimoine toulousain, dans les jardins de Toulouse.
www.mairie-toulouse.fr

+ de sens

➔ À l'occasion de la réalisation de nouveaux contresens cyclables dans la capitale, dans le cadre d'une expérimentation conduite avec la préfecture de police, la mairie de Paris diffuse un dépliant d'information aux riverains, aux automobilistes et aux cyclistes. « Dans Paris à vélo, toujours plus de sens » indique les rues expérimentées en 2005 et donne des conseils à chacun pour un bon usage partagé de la rue.
www.paris.fr

Le Rhône en roue libre

➔ À l'occasion de la 5^e édition de la manifesta-

tion « Roue libre » organisée le dimanche 11 septembre qui a réuni quelque 20 000

participants le long des berges de la Saône, le conseil général du Rhône a fait un point d'étape sur son schéma directeur cyclable. Initié en 2000, doté d'un budget de 40 millions d'euros, il a permis de réaliser itinéraires et voies vertes, d'équiper 120 km de routes départementales de bandes cyclables ou de pistes, d'aménager 1 200 boucles cyclotouristiques... Ainsi qu'un numéro vert **0 800 880 917** et une adresse électronique velo.rhone@rhone.fr dédiés à toutes les questions vélo! www.rhone.fr

Démocratie locale

➔ Un « groupe vélo » est ouvert à tout citoyen de Villeneuve-d'Ascq (59) qui veut participer aux travaux du PDU qui vient d'être mis en chantier. Objectif à terme : placer toute la ville en zone 30.

À lire

➔ Depuis 1987, Éric Meyer, correspondant de France-Inter et de quotidiens régionaux, a partagé la vie des Pékinois à vélo à travers les hutongs. Il en rapporte une épopée complète du vélo chinois, de l'usine à l'anneau d'entraînement, en passant par le destin du petit mécano ou le cinéma. Il raconte la rue chinoise, ses conflits entre vélos, voitures et piétons et, à travers elle, la société chinoise et tous ses bouleversements. *L'Empire en danseuse: L'univers du vélo chinois*. Éd. du Rocher, 2005 (18,90 €)



● ● ● PDE mode d'emploi

↳ L'Ademe vient d'éditer une nouvelle plaquette sur la réalisation des plans de déplacements d'entreprise : « Un nouveau défi pour l'entreprise. » Un document simple, attrayant qui rappelle les enjeux, les avantages, la méthodologie, les contacts Ademe en région et les principales mesures à mettre en œuvre. Pour en savoir plus : le guide *Réaliser un PDE : guide à destination des chefs d'entreprise* est disponible au prix de 25 euros auprès de l'Ademe et à « offrir » sans délai à son patron. www.ademe.fr

La piste musicale

↳ Sur la piste cyclable Roger-Lapébie (33), le festival « Ouvrir la voix » a permis d'associer balade à vélo et programmation musicale tout au long des 40 km qui relient Sauveterre-de-Guyenne à Latresne. Du 9 au 11 septembre, concerts pour tous les goûts, animations, concours de cri (!) ont jalonné cet itinéraire de l'entre-deux mers. www.ouvrelavoix.fr.tc – www.mairie-creon.fr

Jeu-concours

↳ À l'occasion de la Semaine de la mobilité, Chambéry Métropole et son agence Écomobilité ont initié un concours original. Les participants prêts à « bouger autrement » ont été invités à retirer un bulletin de participation auprès de leur employeur, à indiquer leurs moyens de déplacements alternatifs du 16 au 22 septembre. Tirage au sort en octobre avec trois catégories d'entreprises (1 à 10 salariés, 11 à 50 et plus de 50). Entreprises et salariés seront récompensés. À gagner : des vélos, des rollers, des titres de la Stac, des locations gratuites de vélos...

www.chambery-metropole.fr

Dans la poche

↳ La 2^e édition de la carte « Paris de poche cycliste et piéton » vient de paraître chez Média-Cartes. Elle donne tous les itinéraires cyclables de la capitale et, avec cette seconde livraison, pour la première fois tous les sens des rues. Sont signalés les hôtels qui prêtent

des vélos à leurs clients et les deux maisons Roue libre.

www.media-cartes.fr/
4 €

Budget transports

↳ Les ménages français ont consacré 14,9 % de leur budget aux transports, soit 5 140 euros, en 2004. C'est le poste de dépenses le plus élevé après le logement (8 440 €) et devant l'alimentation (4 980 €). L'automobile représente 83 % du budget transports, les motos et bicyclettes, 3,5 %, et les services de transport, 13,5 %.

www.insee.fr

Moins d'auto, moins de bobos

↳ Réduire de 50 % en cinq ans les accidents du travail liés à l'insécurité routière, c'est l'objectif de l'opération « 50 Cinq » menée par la Sécurité routière des entreprises dans six bassins d'emploi.

www.ademe.fr

vite dit

/// *On vit quand même dans un pays incroyable où sont autorisées des voitures dont la vitesse de pointe est bien supérieure à la vitesse admise ! Entre une voiture qui fait du 140 km/h et une autre qui fait du 220 km/h, la consommation d'essence, en ville, double ! Car le moteur de la seconde est réglé pour atteindre les 220 km/h. Le vrai scandale aujourd'hui n'est donc pas tant le comportement des gens en terme de vitesse mais le véhicule qu'on nous met entre les mains.* //

Pierre Radanne, expert en questions énergétiques in *Libération* du 29 août 2005.

/// *Pour concevoir, fabriquer, diffuser une machine à rouler mue par la force humaine et ne fonctionnant qu'à condition d'être toujours en mouvement, il faut le XIX^e siècle, celui du capitalisme, de la foi dans la science, du progrès de l'histoire. Tous trois comme le vélo : ils ne peuvent persister qu'en avançant.* //

Roger Pol Droit, *Dernières Nouvelles des choses*, Éd. Odile Jacob

Le plus léger du marché
40 km d'autonomie (option 80 km)
Équipement complet en alu et inox
Pneus anti-crevaisson

Conception et construction française

Nous fabriquons votre modèle personnalisé à partir de 5 pièces

SN INTERCYCLES SA
9, rue Ampère
85000 LA ROCHE SUR YON
France
Tél : 02 51 44 51 51
Fax : 02 51 44 51 55
Email : contact@intercycles.com

VÉLO ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

le seul « vrai vélo » en assistance électrique

nouvelle règle
du jeu !



epuis le 1^{er} janvier 2004, le Code de la route belge a été enrichi d'un « Code de la rue », une série de mesures visant une plus grande convivialité et un partage plus équilibré de la voie publique. En éta-

blissant une responsabilité du plus fort par rapport au plus faible, cette réforme met les usagers non motorisés de la voirie au centre de la loi. Les premiers bilans paraissent largement positifs: les usagers ont apparemment bien reçu et bien intégré ces modifications. Les accidents de la circulation ont sensiblement baissé. Le nombre de cyclistes augmente.

Et en France ? Une telle réforme est-elle nécessaire, ou souhaitable ? L'exemple belge y est-il directement transposable ? Le rééquilibrage de la voirie en faveur du vélo – et de la marche – doit-il obligatoirement passer par des mesures réglementaires ?

Ville & Vélo tire, avant le Congrès de Lille, un premier bilan du Code de la rue en Belgique, et pose la question des perspectives en France.

Semaine de la sécurité routière du 17 au 24 octobre 2005.

Comme chaque année à la même époque depuis l'an 2000, la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière (DSCR) organise la semaine de la sécurité routière. L'an dernier l'accent avait été mis sur les victimes de la route. Loin des statistiques, la campagne de sensibilisation proposait des témoignages filmés de personnes qui réapprenaient à vivre après un accident. Pour la nouvelle édition, la DSCR aura pour thème « Les petits trajets de tous les jours ». Deux tiers des accidents se produisent en zone urbaine et 75 % des victimes sont des « locaux ».

Déjà bien connue cette problématique ? Les statistiques nous prouvent qu'elle n'a cependant pas encore été intégrée aux comportements des conducteurs. C'est en effet « près de chez soi » que le risque routier est le plus grand – lors des trajets quotidiens et donc sur les réseaux de proximité. Une thématique qui ne peut laisser indifférent le Club des Villes Cyclables qui tient son 16^e Congrès pendant cette semaine nationale – le vélo étant « par essence » le mode de déplacement des courts trajets.
<http://www.securite-routiere.gouv.fr>



Une des affiches de la campagne de sensibilisation orchestrée par la DSCR en 2001.

.. du Code de la route au Code de la rue



Donner plus de sécurité aux usagers des modes doux; assurer un meilleur équilibre entre les usagers de la voirie." La philosophie du Code de la rue belge est, en quelques mots, résumée par Lieve Vermoere, fonctionnaire fédérale Vélo au "Service public fédéral Mobilité et transports" – l'équivalent, outre-Quévrain, de notre ministère des Transports¹.

Ce ne sont pas directement des problèmes de politique vélo qui ont inspiré la réforme du Code de la route de 2002, c'est le niveau catastrophique de la sécurité routière. "Nous nous sommes rendus compte en 2001, raconte Mme Vermoere, que dans le domaine des accidents de la route, nous avons des résultats déplorables: 1500 morts par an, sur une population de 10,5 millions d'habitants! Soit, proportionnellement, deux fois plus qu'aux Pays-Bas²." Le gouvernement choisit donc de prendre les choses en main en convoquant des "États généraux de la sécurité routière", en mars 2001. Ces états généraux se fixent comme objectif une réduction de 33 % de morts sur la route d'ici 2006, et de 50 % d'ici 2010. Suivront une série de réunions de concertation, avec des spécialistes, des juristes, des représen-



tants d'associations de piétons, de cyclistes, de personnes handicapées et – ce qui semble-t-il a joué un rôle certain dans le succès médiatique de ces initiatives – des parents d'enfants victimes d'accidents de la route.

Résultat: le 1^{er} janvier 2004, le Code de la rue entrain en vigueur. Une série de mesures réglementaires, certes, mais surtout une tentative de renverser complètement le regard des usagers de la route et, au-delà, de transformer durablement les mentalités.

"Obligation de prudence"

En effet, en dehors des mesures réglementaires, le nouveau Code mettait en exergue un "principe de prudence" devenu à présent obligatoire. "La nouvelle réglementation impose, explique Mme

Vermoere, une obligation de prudence du plus fort vis-à-vis du plus faible." Et sur la route, ou dans la rue, il n'est guère compliqué de savoir qui est le "fort", et qui est le "faible". Ainsi, l'obligation de prudence s'exerce du poids lourd envers la voiture, de la voiture envers le cycliste, mais aussi du cycliste envers le piéton ou la personne à mobilité réduite... Même si cette obligation semble, au premier abord, difficile à traduire dans les faits, elle aura des conséquences bien concrètes. "Jusqu'à présent, assure Lieve Vermoere, les usagers doux n'avaient presque aucun droit. À présent, du point de vue de la police de la circulation, de la justice ou des assurances, les choses sont différentes. De plus, concernant les amendes, une catégorisation très stricte a été mise en place en 2004, et les montants revus à la hausse." En résumé, avec ces réformes, la Belgique a vraiment une "nouvelle loi de sécurité routière" qui distingue les infractions "ordinaires" et les infractions "graves", celles-ci étant à leur tour divisées en trois degrés. Par exemple, le fait de "mettre en danger un piéton ou un cycliste" constitue une infraction grave du deuxième degré, passible d'une amende de 175 à 2750 euros! Un excès de vitesse de plus de ● ● ●



© Crédit photo: Vincent Tessier • LOWIE LINTAS & PARTNERS

Du bon usage de la vitesse...

« Tout conducteur doit régler sa vitesse dans la mesure requise par la présence d'autres usagers et en particulier des plus vulnérables, les conditions climatiques, la disposition des lieux, leur encombrement, la densité de la circulation, le champ de visibilité, l'état de la route, l'état et le chargement de son véhicule. Sa vitesse ne peut être ni une cause d'accident ni une gêne pour la circulation. »

Code de la rue-Belgique

Les Pays-Bas et la « sécurité durable »

3 catégories de routes :

- les routes ayant une fonction de transit;
- les rues ayant une fonction de distribution (distribution ou déversement de la circulation à partir et en direction des différents districts et zones résidentielles);
- les routes ayant une fonction d'accès (accès aux habitations et aux magasins tout en garantissant la sécurité de la rue comme lieu de rencontres).

3 catégories de sécurité :

- fonctionnalité (usage adapté à l'infrastructure);
- homogénéité (pas de fortes différences de vitesses, de masses);
- prévision des comportements (pour réduire l'incertitude entre les véhicules).



¹ Voir le site du ministère, www.mobilit.fgov.be

² En 2001, les chiffres de l'insécurité routière en Europe étaient par exemple : 70 tués par million d'habitants aux Pays-Bas, 90 en Allemagne, 145 en Belgique... et 138 en France, qui avait donc à l'époque des résultats tout aussi "scandaleux" que sa voisine belge.

● ● ● 20 km/h dans une zone 30 est une infraction de troisième degré. Il en coûtera au contrevenant de 300 à 2750 euros d'amende, et de huit jours *minimum* à cinq ans de retrait de permis.



© Crédit photo : D.R.

Un véritable "coup de bambou", donc. Mais qui donne à des infractions potentiellement mortelles pour des cyclistes ou des piétons toute leur place.

Cela dit, il serait injuste de réduire la réforme belge à une simple augmentation des amendes. Celle-ci s'est en effet accompagnée de toute une série de nouveaux aménagements, matériels et juridiques, induisant parfois de profonds changements.

Généralisation des contresens

Le plus spectaculaire des aménagements pour les cyclistes est évidemment la mise en place des contresens cyclables systématiques. Les pouvoirs publics belges ont fait preuve d'une indiscutable hardiesse en la matière en inversant tout simplement l'exception

et la règle : auparavant, les contresens étaient interdits sauf arrêté municipal ; depuis le 1^{er} juillet 2004, ils sont systématiques... sauf arrêté municipal. Et sauf exception, bien sûr, due "à des courbes trop prononcées nuisant à la visibilité", explique M^{me} Vermoere, ou une rue trop étroite". Et de poursuivre : "Dans notre système de voirie, les sens uniques se sont multipliés à partir de l'après-guerre. C'est évidemment très pénalisant pour les cyclistes, qui étaient forcés de faire de grands détours." D'où la généralisation de ce que nos voisins belges appellent les SUL, ou "sens uniques limités".

Un autre aménagement très novateur est la mise en place des "trottoirs traversants". Il s'agit de remédier, selon l'Institut belge de la Sécurité routière³, au fait que jusqu'à maintenant "les cheminement de véhicules étaient continus, alors que ceux des piétons étaient interrompus". Il s'agit donc "d'inverser cette tendance : les trottoirs peuvent être continus, se prolonger à travers la chaussée jusque de l'autre côté de la rue". Une sorte de passage piéton décaissé, qui force les voitures à ralentir, et à s'arrêter le cas échéant – la priorité dans ces zones revenant toujours aux piétons. En cas de traversée de la chaussée par une piste cyclable, même règle : la voiture doit s'arrê-

ter et céder le passage.

Enfin, de nouvelles zones à vitesse limitée ont été imaginées : des "agglomérations à 30 km/h", où la vitesse est limitée "sans aucune exception possible". Des "zones 30" aux abords de toutes les écoles, avec cette innovation intéressante que la limitation peut n'être valable qu'aux heures d'entrée et de sortie des écoles – auquel cas des panneaux à affichage variable sont installés. Enfin, il est mis en place des zones dites "de rencontre", "qui admettent des activités commerciales, touristiques, d'artisanat, ou scolaires". Dans ces zones, les piétons ont le droit d'utiliser toute la largeur de la voie publique, et la vitesse est limitée à 20 km/h.

Premiers résultats probants

Toutes ces innovations, parfois contraignantes, ont-elles été adoptées de bon gré par les usagers de la route belges ? "Il faut bien réaliser, rappelle Lieve Vermoere, que toutes ces réformes ont été précédées d'une très importante campagne de communication, dans un contexte où la population était attentive aux questions de sécurité routière – grâce notamment au travail impressionnant effectué par une association de parents d'enfants tués sur la route. La presse a joué également un grand rôle, en accordant ● ● ●

Le Code de la route et les cyclistes !



© Crédit photo : D.R.

« Les cyclistes sont souvent accusés de ne pas respecter le Code de la route. Mais ce Code n'est-il pas rédigé exclusivement à l'usage de l'automobiliste ?

La situation des cyclistes urbains ne s'améliore que très doucement dans les villes françaises. L'augmentation du nombre d'aménagements cyclables, les promesses nombreuses des maires actuels et futurs en faveur de la petite reine sont des faits réels, mais dans de nombreux plans de déplacement urbains récemment adoptés, les projets concrets ont du mal à aboutir : flou sur les moyens à mobiliser, ambitions modestes, avec peu de réseaux cohérents. Par ailleurs, aucun lien n'est fait entre politique cyclable et politique de la ville, alors que le vélo peut rendre leur mobilité à des personnes exclues ou précaires. >>>

³ www.ibsr.be



JOSÉ ALVAREZ
CYCLES ET COMPOSANTS

Étude de solutions personnalisées
pour les parcs-vélos
de collectivités locales



tél : 05 62 60 11 74 • fax : 05 62 60 11 55

Contactez-nous!

José Alvarez SAS
zi de l'hippodrome
38020 Luch cedex 09



● ● ● *une attention énorme à ces réformes.*

L'instauration du Code de la rue – et de la nouvelle catégorisation des amendes – ayant pour objectif principal, rappelons-le, de diminuer le nombre d'accidents de la route, l'ISBR a décidé de mettre en ligne sur son site un baromètre mensuel indiquant, de façon très détaillée, l'évolution du nombre d'accidents, de tués, de blessés, etc. Avec, pour chaque mois, une classification par région⁴. Ce baromètre indique des chiffres assez spectaculaires – avec une baisse du nombre d'accidents allant, selon les mois, de 4 à 11 %.

Cette diminution est la marque indiscutable d'un changement d'attitude des conducteurs belges: là-bas – comme en France, du reste –, les automobilistes lèvent le pied. Peur de la sanction, ou prise de conscience? "Sans doute un peu des deux, répond M^{me} Vermoere. Mais il est certain que les Belges roulent moins vite, sont plus prudents." C'est déjà un premier pas indiscutable. Reste qu'il est encore un peu tôt, sans doute, pour savoir si la sécurité routière belge a réellement gagné son pari en matière de transformation des mentalités et des comportements.

Et le vélo ?

On l'a vu, un certain nombre d'éléments du Code de la rue belge favorisent les cyclistes – ne serait-ce qu'en leur offrant des conditions de sécurité améliorées. S'il semble pour l'instant difficile de mesurer l'impact de ces mesures, plusieurs indices vont dans le même sens. "Nous notons une augmentation des ventes de vélo, signale M^{me} Vermoere. Il s'en est vendu 450 000 en 2004, ce qui n'est pas mal, pour une population de 10,5 millions d'habitants. Le

nombre de commerces de vélo augmente également. On se met à voir de plus en plus de vélos à Bruxelles, alors qu'on n'en voyait aucun dans les années 1970. De



© Crédit photo: D.R.

plus en plus de gens commencent à s'habituer à prendre leur vélo pour les courtes distances."

À part la nouvelle réglementation et la construction d'infrastructures cyclables, il reste, selon la responsable fédérale vélo, à "atteindre et à dépasser une masse critique: seul un nombre important de vélos force les automobilistes à ralentir. C'est ce qu'on constate dans plusieurs provinces

en Flandre où il y a une vraie "culture du vélo". Une telle "masse critique" réduira le danger, et permettra aux parents de remettre leurs enfants sur les vélos. C'est ce qui a manqué jusqu'à aujourd'hui, et qui fait que des générations entières d'enfants dans les grandes villes ne savent pas rouler à vélo".

Les responsables belges de la mobilité ne manquent pas d'ambition. Réduire, de façon continue, l'insécurité pour les usagers des modes doux est devenu une réelle préoccupation des pouvoirs publics. Et demain? "Nous allons continuer à peaufiner la loi, et peut-être revoir nos objectifs, conclut Lieve Vermoere. Nous avons prévu de réduire le nombre de tués sur les routes de 50 % d'ici à 2010. Mais déjà, certains nous disent: en Suède, l'objectif est de zéro tué! Alors, peut-être qu'à l'avenir nous allons avoir de nouvelles ambitions..." ■

Bien choisir un vélo électrique ? vous ne pouvez plus vous tromper !

cycles à assistance électrique
www.bianx.fr
www.swissflyer.fr
www.primapowerbikes.fr
www.sachsibikes.fr
www.sunstar-ibike.fr
www.swizzbee.fr
www.lafree.fr

triparteurs
www.cyclesmaximus.fr
 site d'information
www.toutsurlevoe.info
 boutiques et revendeurs

Mon Vélo Electrique
 3, Rue du Vieil Renversé
 F-69005 LYON
 tel : 04-78-37-50-44
 web : www.monveloelectrique.com

>>> Sur le terrain, dans les conseils de quartier ou le courrier des lecteurs des quotidiens régionaux, un point pollue gravement les débats, tout en mettant mal à l'aise les élus : l'accusation faite aux cyclistes de ne pas respecter le Code de la route. Il n'y a pas de réunion publique sur les problèmes de circulation sans que quelqu'un raconte en la dramatisant sa dernière confrontation avec un cycliste roulant sur un trottoir ou en sens interdit. En général, ce genre d'intervention suscite dans l'assistance une approbation indignée. C'est le royaume de l'hypocrisie. Car il n'y a pas que les cyclistes qui se comportent mal sur la route. Stationnement abusif, pointes de vitesse, feux cueillis très "mûrs", refus de priorité aux piétons, dépassements dangereux, sont plutôt le fait des quatre roues. L'hôpital se moque joyeusement de la charité, même au plus haut niveau de l'État, comme en témoignent les pratiques des chauffeurs de nos ministres (*Auto-Plus*, cité par *Le Monde* du 10 janvier 2001) ! »

Bernard Renou – FUBicy –
www.fubicy.org

Retrait de points de permis

Seules les infractions commises au moyen de véhicules pour la conduite desquels un permis de conduire est exigé sont susceptibles d'entraîner un retrait de points.

La non-application de cette sanction administrative aux cyclistes est établie par le Conseil d'État, décision du 8 décembre 1995, un jugement du tribunal administratif de Strasbourg du 27 avril 2001 (*revue AJDA*, février 2002 p. 152) et la circulaire du 10 mars 2004 relative au régime général du permis de conduire à points et au permis >>>

4 www.isbr.be, puis cliquer sur le lien "baromètre de la sécurité routière". Attention, les chiffres indiquent le nombre de PV d'accidents par rapport au même mois de l'année précédente.

Faut-il une telle réforme en France?



erait-il souhaitable de réaliser une réforme du type "Code de la rue" en France? Les cyclistes auraient-ils à y gagner? Nous avons posé ces questions à des militants associatifs, des techniciens et des élus. Bilan nuancé: bien entendu, toute réforme allant dans le sens d'un meilleur partage de la voirie serait bonne à prendre; mais il existe aujourd'hui, en France, tous les outils techniques et juridiques pour arriver à ce résultat... sans changer la loi.

L'actualité récente à Metz semble tomber à point nommé pour relancer le débat sur les droits (et les devoirs) des cyclistes. Le fait que le maire, Jean-Marie Rausch, ait choisi de faire verbaliser systématiquement les cyclistes qui circulent en sens interdit (une cinquantaine de PV par mois) a fait bondir nombre d'associations. Mais après tout, peut-on répliquer en se faisant un instant l'avocat du diable... M. Rausch ne fait qu'appliquer la loi. C'est le maire qui a le pouvoir de décider si sa commune admet les contresens cyclables ou pas.

Nombre d'associations aimeraient voir les choses changer en la matière, vu le peu d'enthousiasme de certains élus. Monique Giroud, présidente de la Fubicy, estime que changer la loi – c'est-à-dire le Code de la route – serait évidemment "un signe, qui montrerait que les pouvoirs publics souhaitent réellement encourager le vélo. Le fait de rendre les contresens cyclables – les SUL, comme disent les Belges – systématiques, irait dans ce sens".

De toute façon, il est évident que le cycliste, comme le piéton d'ailleurs, est relativement mal pris en compte dans le Code de la route, qui porte bien son nom: le milieu urbain en est le parent pauvre. "C'est la grande force du Code de la rue en Belgique, commente Geneviève Laferrère, ancienne spécialiste du vélo du Certu et aujourd'hui responsable du pôle Écomobilité à la région Île-de-France. Il y a un véritable renversement de regard: on ne regarde plus en priorité l'automobiliste, mais le piéton. C'est particulière-

ment visible avec la notion de trottoir traversant et, bien sûr, la systématisation des SUL." Et M^{me} Laferrère d'ajouter: "Nous ferions bien de nous inspirer aussi de ce qui se fait en Belgique en matière de zones 30. Là-bas ce sont de vraies zones, et pas seulement, comme ici la plupart du temps, des linéaires de moins de 200 mètres!

Le rééchelonnement des délits est également bien accueilli par les spécialistes: "Je suis tout à fait favorable à cette notion de prudence du plus fort envers le

Un véritable renversement de regard

plus faible, approuve Monique Giroud. C'est normal: le plus vulnérable doit être protégé, y compris d'ailleurs quand il s'agit du piéton par rapport au cycliste. Après tout, nous réclamons des droits, il est normal que nous assumions aussi les devoirs."

Faut-il changer la loi en matière de protection des "usagers doux"? En France, les usagers non motorisés sont déjà protégés, du point de vue juridique, par la loi Badinter de 1985, qui, en résumé, rend la voiture responsable en cas d'accident dans presque tous les cas. Cela dit, une évolution paraît possible. Par exemple, suggère Monique Giroud, "on pourrait s'inspirer de l'Allemagne, où, en cas d'accident, l'amende est indexée sur la masse et la vitesse du véhicule incriminé".

D'abord, respecter la loi actuelle

Apparemment, modifier le Code de la route lui-même ne semble pas être la revendication principale de la Fubicy. "Très franchement, martèle M^{me} Giroud, avant de

>>> probatoire, publiée au BO du ministère de l'Intérieur. La circulaire du 23 novembre 1992 du ministère de l'Intérieur et de la sécurité publique stipulait déjà ces dispositions. Toutefois, les infractions relevant du pénal (conduite en état d'ivresse, mise en danger délibérée d'autrui) peuvent avoir des incidences sur la possession (globalement) du permis de conduire.

Source : <http://www.fubicy.org>

Deux décrets

Deux décrets en 1998 et 2003 modifient le Code de la route français pour une meilleure prise en compte des cyclistes

Le décret du 16 septembre 1998 dispose que les pistes et bandes cyclables sont exclusivement réservées aux cyclistes, que la circulation des cycles est autorisée dans les aires piétonnes et que la possibilité est laissée au maire dans le cadre de ses pouvoirs de police de rendre les pistes et bandes obligatoires, de même d'interdire la circulation des vélos sur telle aire piétonne. Le texte permet la création de SAS à vélos aux feux de circulation. Un espace de 1,50 m doit être respecté par les automobilistes qui dépassent un vélo en rase campagne. Enfin, les cyclistes de moins de huit ans peuvent circuler sur les trottoirs, à la vitesse du pas.

Le décret du 27 mars 2003 constitue le deuxième train de modifications réglementaires à ce jour. Il autorise les cyclistes à circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier. D'autre part, par exception à la règle du Code de la route, il autorise le cycliste, hors agglomération, à serrer le bord droit de la chaussée avant de s'engager sur sa gauche.

● ● ● *changer le Code de la route, il faudrait faire en sorte que la loi actuelle soit respectée. Il y a toutes sortes d'articles qui existent mais que personne ne respecte, et qui ne sont jamais verbalisés. Je pense aux dépassements rasants, par exemple: bien des voitures nous doublent beaucoup trop près, et c'est un facteur hyper-dissuasif.* D'ailleurs, les forces de l'ordre elles-mêmes ne sont pas forcément au fait de la loi, puisque des policiers continuent encore de retirer des points de permis de conduire aux cyclistes en infraction, malgré la circulaire de 1992!

En réalité, bien des spécialistes s'accordent à penser qu'il n'est pas besoin d'attendre une réforme du Code de la route, forcément longue, pour mettre en place les mesures nécessaires. Comme le rappelle Geneviève

Laferrère, *"bien des mesures présentes dans le Code de la rue belge ne sont absolument pas en contradiction avec la norme française. La littérature technique existe. Le maire a les pouvoirs de police. Autrement dit, ceux qui veulent faire, peuvent faire".*

Un point de vue qui semble tout à fait partager Jean-Marie Tétart, maire de Houdan (78) et administrateur du Club des villes cyclables: *"Presque tous les outils utilisés par les Belges existent dans la palette juridique et technique française (contresens cyclables, zone 30, etc.). Je dis "presque", parce que sur les trottoirs traversants il n'y a quasiment pas de littérature technique. Mais au-delà, qu'est-ce qui manque? L'affirmation d'un état d'esprit, d'un espace nouveau présent dans la réforme belge, et qu'il faudrait introduire en France."*

L'exemple des contresens cyclables est parlant. La possibilité de les instituer existe. Les expériences ont montré que ce n'est pas accidentogène – Geneviève Laferrère rappelle que *"aucun accident n'est imputable à un contresens cyclable, même dans le cadre d'une infraction"*. Et pourtant, le nombre de réalisations de ces aménagements ne décolle pas vraiment. Question, probablement, de communication.

Communication et urbanisme

Le mot est lancé. Des mesures fortes en matière de communication et d'affichage seraient sans doute aussi efficaces, voire plus, qu'un simple replâtrage du Code de la route. Les Belges disent d'ailleurs eux-mêmes que la création du Code de la rue n'aurait pas eu le même effet ● ● ●

Rapport Le Brethon

Dans son rapport remis au Premier ministre en mars 2004 sur le développement de l'usage du vélo en France, Brigitte Le Brethon, députée-maire de Caen, propose, au titre des « 15 mesures simples et prioritaires », des modifications législatives et réglementaires :

Prendre en compte dans l'article R.417-11 l'arrêt et le stationnement sur les aménagements cyclables et les trottoirs : stationnements dangereux punis d'une contravention de 4^e classe.

Généraliser les contresens cyclables (réglementairement « voie à double sens dont un sens est réservé aux cycles ») et l'accès aux vélos des couloirs-bus sauf décision contraire motivée du maire ou de l'autorité investie des pouvoirs de police.

Osez la ville ... ou comment redécouvrir le vélo !



Nombreuses références en France

Un système **SIMPLE** et **EFFICACE**
apportant une sécurité **MAXIMUM**
le seul antivol protégeant les pièces maîtresses du vélo.



CONTROLE
SOLIDITE
BUREAU
VERITAS

CYCLOGARD

FABRICANT

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

www.cyclogard.com

Modèles déposés / systèmes brevetés

● ● ● sans la très importante campagne de communication qui l'a accompagnée. "Et à Lyon, ajoute Mme Laferrère, il n'y a pas eu besoin de révision du Code de la route: il y a Velo'v, il y a de la communication... et l'usage du vélo explose."

À la nécessité d'une vraie campagne de communication, vient s'ajouter celle d'une réflexion en profondeur sur le partage de la voirie – c'est-à-dire une réflexion sur l'urbanisme. "Dans les grandes agglomérations, explique Monique Giroud, l'espace voirie est occupé à 90 %, en moyenne, par les voitures – alors qu'elles ne représentent que 70 % des usagers. Ça, ce n'est pas une question de code, mais une question d'urbanisme." Et ce serait aux élus, aidés des urbanistes, de poser cette question, de revisiter l'aménagement des entrées de ville, des carrefours, des ronds-points, en tenant compte de l'avis des associations qui savent, elles, quels sont les écueils à éviter et que le mieux, parfois, est l'ennemi du bien. "Prenez la question des ronds-points, analyse Monique Giroud. Pour bien faire, certains aménageurs créent des pistes cyclables en dehors du rond-point. Eh bien, à l'usage, nous nous apercevons que ce n'est pas la panacée, parce que les voitures ne cèdent pas la place aux vélos, en sortie... et que les vélos doivent attendre. Le mieux, c'est donc les giratoires avec de petits diamètres, parce que plus le

rayon est petit, moins les voitures vont vite."

L'État, chef d'orchestre

Communiquer en grand, remettre à plat les questions d'urbanisme. Voilà les solutions qui semblent avoir la préférence des spécialistes pour améliorer le partage de la voirie. Mais est-ce à dire qu'ils considèrent une réforme du Code de la route inutile? Certainement pas.

Elle aurait d'abord un rôle pédagogique. Comme le dit Jean-Marie Tétart, "l'idée d'un code de la rue permettrait de refaire le point sur les conditions qui doivent présider à l'instauration d'un partage de la voirie, et d'une circulation apaisée en agglomération. Elle permettrait de voir quels outils manquent, et de lancer une nouvelle dynamique."

Tous s'accordent aussi à dire qu'une réforme du Code de la route serait utile en cela qu'elle amènerait un élément de contrainte, qui permettrait aux élus de mieux agir. Monique Giroud prend l'exemple des "sas" aux feux tricolores, qui permettent aux cyclistes de se positionner en avant des voitures. "Ce serait une mesure dont la généralisation serait extrêmement utile. Mais les élus nous disent souvent qu'ils trouvent cela compliqué." Et comme ils ne sont pas obligés d'agir, cela les freine. Même son de cloche chez Jean-Marie Tétart, à Houdan: "Le trottoir traversant, par exemple, me paraît

être un aménagement efficace pour affirmer les priorités de protection des plus vulnérables. Je viens précisé-ment d'essayer de l'imposer dans le réaménagement d'une voie de ma commune. Cet aménagement surprend ingénieurs, entreprises, usagers... et n'a pas d'assise réglementaire ou normative. Il faut l'imposer." En fait, l'affirmation que "les outils existent", même si elle est vraie, ne suffit pas à Jean-Marie Tétart. "C'est très bien de dire aux élus qu'ils ont tous les outils, mais si on ne les accompagne pas à tous les niveaux, ils ne pourront pas faire grand-chose." C'est pour cela que le maire d'Houdan souhaite une loi, parce que celle-ci "obligerait à un débat préalable, et à une campagne de communication orchestrée par l'État. Cela aurait un autre impact que ce que pourrait faire un maire, même animé de la meilleure volonté du monde".

La loi, pour donner une impulsion; la communication, locale et nationale, pour amplifier les choses et convaincre; la réflexion urbanistique, pour modifier en profondeur le visage des villes et le partage de la voirie. C'est sans doute en dosant savamment ces trois éléments que des résultats pourront être obtenus. On voit que, loin des réponses toutes faites, la question d'une réforme du Code de la route est bien plus complexe qu'elle ne paraît de prime abord. ■

Le CNT plaide pour le Code de la rue

Le Conseil national des transports (CNT) s'est penché à partir de décembre 2002 sur la question du partage de la voirie, au travers d'un groupe de réflexion constitué notamment de représentants de l'État, des collectivités territoriales, d'associations d'usagers, et sous la présidence d'Hubert Peigné, président du Comité de suivi de la politique vélo.

Très logiquement, le groupe de réflexion a dressé un tableau assez sombre de la situation en matière de partage de la voirie. Mais il a choisi de ne pas s'attarder sur ce diagnostic, privilégiant une démarche plus constructive: une liste de quelque cent cinquante « propositions et recommandations » est dressée au début du rapport.

Si quelques-unes de ces propositions ne vont pas au-delà de la déclaration de bonnes intentions, la majorité d'entre elles sont des propositions pratiques et de bon sens, permettant une meilleure prise en compte de la diversité des usagers de la voirie. Au chapitre du renforcement des « outils juridiques et du respect de la règle », on notera la proposition de « mettre en chantier un code de la rue enrichi des expériences de nos voisins européens ». Les membres du groupe de réflexion insistent sur la nécessité de dégager les « facteurs de succès » de ces expériences européennes, et notent que « l'établissement d'un "code de la rue" s'avère de plus en plus nécessaire pour faire face à la multiplication des conflits et des incivilités concernant les usages de l'espace public ».

Les travaux du groupe de travail sont téléchargeables sur le site du CNT, et seront bientôt publiés par le Certu. Une occasion supplémentaire pour que l'idée de mettre en place des outils juridiques pour le partage de la voirie fasse son chemin. Et peut-être, demain, un « code de la rue » à la française ?

« Une voirie pour tous – Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage (2004-2005) » Conseil national des transports (CNT), groupe de travail animé par Hubert Peigné (CGPC).

Le rapport, les exemples et annexes ainsi que la synthèse sont téléchargeables via le site Internet du Conseil national des transports, www.cnt.fr

Une gamme de dispositifs pour :

- Le stationnement des vélos
- La protection contre le vol



2 vélos côte à côte



1 vélo



2 vélos face à face

SÉCURITÉ

- Évite la chute du vélo en présence d'un enfant sur le porte-bagages, conformément à la loi Scrivener sur la protection des consommateurs.
- Réalisée sans angles vifs.
- Conforme à la recommandation AFNOR sur la protection des aveugles.

PROTECTION

- Verrouillage du vélo contre le vol.
- Absence de volage des roues et de dégradation de la peinture.

IMPLANTATION

- Rangement ordonné de l'ensemble des vélos.
- Un maximum de vélos sur un minimum d'espace (14 vélos sur 3 m x 1,70 m)

VelParc

35, rue de l'Université - 75007 PARIS
 Tel/Fax : 01 45 19 01 98 ou : 05 55 31 91 66
 Mobile : 06 12 66 08 14

Modèles déposés

Présent dans + de 80 villes et gares, en France et à l'étranger



Bernard Dehaye, président de l'association belge GRACQ – les Cyclistes quotidiens – et administrateur de l'IBSR.

V & V : Plus d'un an après l'instauration du Code de la rue, quel premier bilan tirez-vous de cette réforme ?

Bernard Dehaye : Un des points les plus spectaculaires de la réforme a été l'obligation d'autoriser les cyclistes à emprunter les sens interdits, panneaux et marquages à l'appui, sauf raisons de sécurité à justifier – les SUL. Force est de constater qu'il y a eu de grandes disparités entre les communes dans l'application de cette loi : quelques-unes étaient prêtes bien avant l'entrée en vigueur de la loi. Une majorité, un an après, ne l'est toujours pas. Et le pire, c'est qu'il n'existe apparemment pas d'outil législatif pour les contraindre à respecter cette loi.

Est-ce dû à des problèmes financiers, ou à de la mauvaise volonté ?

C'est d'abord dû à des idées reçues selon lesquelles ces SUL sont dangereux. Une information plus

médiatisée aurait sans doute été utile. Il y a également un aspect budgétaire, en tout cas, c'est un argument qui est souvent invoqué, même à Bruxelles où la Région subsidie pourtant les communes pour les panneaux et les marquages au sol. Cela dit, les communes connaissent les échéances dix-huit mois avant que la loi entre en vigueur, elles savaient que ce ne serait pas une excuse valable. Mais beaucoup n'ont pas tenu compte de nos remarques. C'est parfois un peu décourageant. D'autres éléments posent problème : l'instauration de trottoirs mixtes vélos-piétons, par exemple. La coexistence est difficile, et nous souhaitons que cela ne soit appliqué que sur de très courtes distances, ou que la piste ne soit pas rendue obligatoire.

Et quels sont les aménagements que vous jugez les plus positifs ?

Tout ce qui contribue à réduire la vitesse me paraît positif. En dehors

des SUL et des zones 30, les "coussins berlinois", c'est-à-dire les ralentisseurs sélectifs, qui n'affectent ni les bus ni les deux roues, même s'ils peuvent être franchis à 50 km/h. Et les trottoirs traversants, qui marquent souvent l'entrée des zones 30. Les "zones de rencontre" qui sont une extension des "zones résidentielles" (vitesse limitée à 20 km/h) pour des zones commerciales, touristiques ou scolaires. Notons aussi que toutes les entrées d'école sont systématiquement mises en zone 30. En revanche, sur la notion d'agglomérations 30, il se pose des problèmes d'application. Car la loi a imposé que ce soit "tout ou rien" : ou bien toute la commune est limitée à 30 sans exception, ou bien tout reste à 50. Du coup, personne n'ose prendre l'initiative de mettre toute une commune à 30. Nous, nous souhaitons bien entendu plus de souplesse et que les villes 30 autorisent des exceptions, à 50 ou 70.

Passons à un aspect moins concret, plus difficile à cerner : l'esprit de la loi, c'est-à-dire la "défense des plus faibles". Pensez-vous que ce soit quelque chose qui entre dans les mœurs des automobilistes ?

Nous utilisons bien sûr cet aspect de la loi. Mais, bien souvent, les associations d'automobilistes nous le renvoient en pleine figure, en nous disant d'arrêter de jouer les victimes. Nos "adversaires" trouvent que les cyclistes ont trop bien compris qu'ils ont le statut d'usagers faibles ! Et il est vrai qu'il y a des comportements inciviques de la part de certains cyclistes, qui ne s'arrêtent plus aux feux rouges, etc. Mais à mon sens, c'est plutôt dû à un manque de contrôle et à un déficit de formation, voire d'éducation.

Vous n'avez pas l'impression, donc, qu'on se dirige vers un partage plus harmonieux de la voirie ?

Si, mais le gros problème en Belgique, c'est qu'il n'y a pas assez de contrôle. La plus belle loi du monde ne sert à rien s'il n'y a pas des agents qualifiés qui circulent dans les rues pour la faire respecter. C'est là qu'est le point faible

de cette réforme. Il y a des radars sur les autoroutes, mais en ville il y a très peu d'agents qui verbalisent. Du coup, certains prennent l'habitude de transgresser impunément les règles – qu'il s'agisse d'automobilistes, de cyclistes ou même de piétons.

Au final, vous semblez assez dubitatif sur les conséquences de cette loi ?

Les nouveaux aménagements sont un acquis incontestable, mais je dois constater que faute d'un contrôle suffisant la réforme perd beaucoup de son intérêt.

Pourtant, il semble que l'usage du vélo soit en forte augmentation. Est-ce aussi votre impression ?

Oui. Il est clair qu'il y a plus de cyclistes, et c'est très bien. Leur nombre a doublé à Bruxelles dans les trois ou quatre dernières années. Cela correspond en partie à cette réforme, parce que les SUL et les zones 30 se sont multipliés, ce qui met les cyclistes plus à l'aise. Tout cela est très positif

Mais, par ailleurs, il faut citer d'autres mesures qui ont concouru au développement du vélo, et qui n'ont rien à voir avec la réforme. Je pense notamment à la multiplication des itinéraires cyclables sécurisés en ville, ou à l'exemple donné par le ministre de la Mobilité et des Travaux publics bruxellois qui se déplace régulièrement à vélo et sans escorte à travers les rues de la capitale. Il y a aussi les mesures prises en matière de plans de déplacement d'entreprise, puisque toutes les entreprises de plus de 200 personnes, à Bruxelles, doivent mettre au point un PDE qui encourage les modes alternatifs à la voiture. Sans compter d'autres mesures incitatives très fortes : l'employeur peut rembourser à ses salariés cyclistes une indemnité kilométrique de 15 centimes d'euro par kilomètre parcouru pour venir au travail ; indemnité exonérée d'impôts et de charges sociales.

Le Code de la rue a donc indiscutablement eu un effet. Mais les autres mesures aussi. ■

Roue

Libre

Rendez-vous
sur notre stand
pour découvrir

- ▶ **La location de vélos** : plus de 1500 vélos fiables et confortables.
- ▶ **Les balades guidées** : pour les particuliers ou les professionnels, un large choix de balades pour toutes les envies.
- ▶ **Les événementiels** : comités d'entreprises, tour opérateurs ou institutions, nous créons votre événement sur mesure.
- ▶ **Le service aux entreprises** : valorisez votre image en mettant à disposition de vos clients et collaborateurs des vélos confortables ainsi qu'une gamme de services adaptée.

Contact :
Roue Libre Développement
 50, rue Saint Denis – 75001 PARIS
 Tél. : 01 44 88 78 30
 Fax : 01 44 88 78 04

www.rouelibre.fr

le site cycl@ble



près avoir visité les pages « info-vélo » du site Internet de la ville de Genève, vous ne douterez plus du tout du volontarisme genevois en matière de politique cyclable. Un bel exemple d'une ville quasi-française – du moins géographiquement – bien en avance sur la majorité de ses voisines.

[http://www.ville-ge.ch/geneve/amenagement/site info-velo](http://www.ville-ge.ch/geneve/amenagement/site%20info-velo)



Pour vérifier la réputation « pro-vélo » de bon nombre des rues genevoises, une escapade à Genève n'est certes pas à la portée de toutes les bourses. En revanche, une visite virtuelle via les pages dédiées à la politique cyclable sur le site Internet de la ville est bien plus accessible et tout aussi recommandée. Certes, cela ne remplacera jamais un déplacement *in situ*. Cependant, la consultation des pages « info-vélo » permet de se faire une bonne idée de ce qui se trame dans cette ville si proche de la frontière française.

Epurées, les pages du site de la ville, rebaptisé pour l'occasion « Genève la vélo-cité », sont simples et efficaces. Sur fond blanc, quelques onglets de couleur orange vous proposent de mieux connaître les projets de la ville en matière d'aménagement cyclable, de lire quelques infos relatives à la sécurité, au vol, au comportement à adopter en zone 30, d'adopter des réflexes vélo santé, de repérer un ou deux parcours futés, de télécharger des cartes et publications.

Parmi les différentes rubriques d'« info-vélo », on relèvera quelques idées percutantes. Dans la rubrique vélo santé, un petit tableau info calories qui permet de connaître selon qu'on est une femme ou un homme le nombre de calories dépensées (ainsi que son équivalent en carrés de chocolat) pour quatre trajets. Par exemple, pour un aller-

retour entre l'avenue Wrendt et la place Grenus : soit 3,2 Km. Si vous êtes une femme, vous devriez brûler 80 calories et 100 si vous êtes un homme, soit approximativement l'équivalent de 4 carrés de chocolat. Toujours dans cette rubrique, on peut également souligner cette action simple et interdisciplinaire, (de celle dont on souhaiterait qu'elle se multiplie) : « **Considérant que la pratique du vélo est justement une activité bénéfique, la Ville de Genève a approché plus de 500 médecins, cardiologues, physiothérapeutes, pharmaciens afin qu'ils mettent à disposition de leurs patients et clients la dernière édition de la carte cyclable.** Plus de 160 professionnels de la santé ont répondu positivement. Ils ont placé des cartes dans leur salle d'attente ou sur leur comptoir. Certains l'ont utilisé comme un instrument pour promouvoir l'exercice physique. »

S'il fallait une autre preuve de l'approche interdisciplinaire des genevois en ce qui concerne la mobilité : les

Ateliers Portes Ouvertes qui furent organisés cette année au mois d'avril. Dans le cadre de cette manifestation proposant de découvrir des ateliers d'artistes, les visiteurs se voyaient proposer gracieusement des vélos pour effectuer leur déplacement.

Il faut également noter l'initiative « les samedis du vélo » : chaque premier samedi du mois, de mai à octobre. Au programme : Vélo-tours, cours de conduite cycliste, cours de mécanique, atelier de réparation assistée. ■



Ca marche pour Genève !

Promotion du deux roues non motorisé mais aussi de la marche à pied. En allant visiter les pages « info-vélo » du site Internet de la ville de Genève, il faut également penser à faire un crochet par la série de pages dédiées à la marche à pied regroupées dans l'intitulé : « plan-piéton ».

Monsieur « P » (personnage sympathique incarnant un piéton excursionniste) vous présente plusieurs rubriques : « Genève en temps » qui propose un plan indiquant les distances en minutes à la vitesse moyenne de 5 km/h, une rubrique « droit de cité », une autre « cadre légal », et enfin une dernière présentant « des actions en faveur des piétons » ■



Le vélo utilitaire a-t-il une chance aux États-Unis ?



e vélo quotidien aux États-Unis est-ce possible ?

Il y a de quoi être circonspect, voire sceptique. Empire de l'automobile, pays des villes champignons où l'urbanisme ne semble guère sous contrôle, que peuvent donc nous apprendre les États-Unis – qui n'ont pas signé le protocole de Kyoto – en matière de cyclisme utilitaire en milieu urbain que les pays du Benelux ou de Scandinavie ne nous auraient pas déjà enseigné ? Explications.

Vélo et « modèle américain » ne feraient pas bon ménage. Pourtant, il y a lieu d'aller au-delà de tels a priori. Les choix récents pris à l'échelle fédérale tendant à prendre en compte, petit à petit, les modes doux (vélo et marche à pied relèvent de l'autre côté de l'Atlantique, le plus souvent, d'une seule et même thématique) montrent que l'actualité législative et budgétaire est riche de promesses.

Pour nous convaincre que la position, la réflexion et les pratiques aux États-Unis sont bien plus complexes – donc riches en enseignements – qu'elles n'y paraissent, il faut commencer par lire ce qu'a récemment écrit un chercheur genevois en sciences politiques, Benoît Lambert, à propos d'une étude publiée en 1994 par le Département américain des transports¹, intitulée *Étude nationale sur la bicyclette et la marche – choix de transports pour une Amérique qui change*² : « Il s'agit certainement de la recherche la plus complète jamais entreprise sur l'usage actuel, le potentiel, les bénéfices et les stratégies de promotion du vélo et de la marche dans le monde. La voie de l'intégration du cyclisme et de la marche à un système de transport

*multimodal combinant transports publics, vélo, marche et automobile, s'y trouve étudiée sous tous ses angles. On y reconnaît un projet radicalement nouveau pour l'avenir des transports aux USA*³ ».

Reconnaissance

Cette étude a servi de support théorique et technique aux réflexions et activités du Département des transports en matière de circulation douce. Un travail précurseur (en 1994 tout de même) qui fait suite à l'adoption de l'*Intermodal Surface Transportation Efficiency Act* (ISTEA⁴), loi fédérale votée en 1991 qui a notamment reconnu le vélo comme moyen de déplacement : « L'ISTEA permet aux projets cyclistes d'accéder aux fonds fédéraux déjà existants. Depuis 1994, chaque État et chaque région métropolitaine peuvent présenter un plan de transport dans lequel sont inclus des éléments concernant la marche et le vélo⁵. » En juin 1998, le cadre législatif en matière de transports terrestres a été revu après l'adoption de la *Transport Equity Act for the 21st Century* (TEA-21). Cette loi est venue compléter les « Amendements à la loi sur la pollution de l'air », CAAA⁶, afin de ● ● ●

Les deux grandes organisations états-uniennes de défense de la bicyclette

1 League of American Bicyclists

Fondée en 1880 – alors *League of American Wheelmen*, puis rebaptisée en 1992 –, la ligue revendique plus de 300 000 adhérents dont 40 000 personnes à titre individuel et 600 organismes. Souhaitant représenter et défendre les intérêts des quelque 57 millions de cyclistes que comptent les États-Unis, elle fait entendre la voix des cyclistes et œuvre pour une prise en compte effective du vélo en tant que loisir, sport ou moyen de déplacement. Pour cela, elle travaille principalement à l'élaboration, l'actualisation et la diffusion d'un plaidoyer et d'une éducation « pro-vélo » (*bicycle-friendly*).

<http://www.bikeleague.org>

2 La Bicycle Federation of America

La Bicycle Federation of America (BFA)¹⁰ a été créée en 1977 : il s'agissait alors de mettre sur pied un bureau central d'informations sur le vélo aux États-Unis. En 1992, face à l'intérêt croissant porté à la marche à pied comme mode de déplacement, la BFA a fondé, à côté, une autre structure : la Pedestrian Federation of America. Par souci de simplification et d'opérationnalité, il a été décidé en 2000 de fusionner les deux structures. Cela a donné naissance au *National Center for Bicycling & Walking* (NCBW). >>>

<http://www.bikewalk.org>

¹⁰ Les initiés lui avaient trouvé un diminutif : « *Bikefed* ».

¹ US Department of transportation : <http://www.dot.gov/>
Federation Highway Administration : <http://www.fhwa.dot.gov/>

² US Department of Transport (1994), Federal Highway Administration, The National Bicycling and Walking Study – transportation for a Changing America. En 1999 puis en 2004, le Département des transports a publié un rapport faisant le

point sur l'étude NBWS. La dernière mise à jour de ce rapport est téléchargeable via le site Internet <http://www.bicyclinginfo.org>

³ Lambert, Benoît, *Cyclopolis, ville nouvelle – contribution à l'histoire de l'écologie politique*, Ed. Georg, p. 133.

⁴ Loi pour la promotion de l'intermodalité dans les transports.

⁵ Lambert, Benoît, *op. cit.*, p. 134.

⁶ Clean Air Act Amendments of 1990 (CAAA).

● ● ● proposer aux États et aux collectivités territoriales un cadre favorisant une planification globale des transports qui intègre notamment les objectifs de qualité de l'air. La loi TEA-21 imagine surtout une décentralisation de la prise de décision en matière de politique des transports, notamment en milieu urbain⁷. De plus, sans toutefois pouvoir l'imposer, elle préconise fortement aux États une prise en compte effective des transports effectués à pied et à vélo.

Il y a de cela quelques semaines, les États-Unis ont adopté une nouvelle loi de programmation : *The Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Act – A Legacy for Users* (SAFETEA-LU).

Après deux ans de débat, le projet de loi a été voté le 29 juillet dernier par le Congrès. Signée le 10 août par le président George W. Bush, la loi a pris effet ce jour-là, et ce, jusqu'au 30 septembre 2009. Volumineuse, la SAFETEA-LU comprend différents programmes budgétaires contenant diverses dispositions en faveur des modes doux, vélo en tête. Elle s'est dotée d'un budget de 286,5⁸ milliards de dollars.

Plusieurs mesures budgétaires devraient directement bénéficier au vélo. Deux importants volets devraient contribuer à hauteur de 2 milliards à la réalisation de nouveaux chemins, pistes cyclables ainsi qu'à sécuriser certains carrefours. Les programmes et actions

visant à rendre plus sûrs les trajets des élèves se déplaçant à pied ou à vélo jusqu'à leurs établissements scolaires seront abondés de 612 millions. En moyenne, 70 millions seront consacrés chaque année à un programme d'entretien et d'édification de chemins dédiés aux loisirs, et 100 millions

seront débloqués pour le financement de programmes pilotes visant à développer des modèles de villes adaptées aux vélos et à la marche à pied (les villes retenues sont Columbia, Sheyboygan, Marin Conty et Minneapolis). Enfin, entre 500 millions et 1 milliard (le calcul n'est pas encore



© Crédit photo : Dan Burden

Boulder, Colorado



© Crédit photo : Shawn Turner

Madison, Wisconsin

Crédit photo : http://www.pedbikeimages.org/Dan_Burden
Crédit photo : http://www.pedbikeimages.org/Shawn_Turner

>>> Organisation à but non lucratif, le NCBW assure des missions d'assistance ou de conseil auprès de professionnels des transports, du vélo et de la marche ou bien d'associations de défense et de promotion des modes doux. L'assistance et le conseil peuvent être tant d'ordres techniques que méthodologiques. De plus, l'organisation est depuis 1980 en charge de conférences biennales thématiques intitulées dans un premier temps *Pro Bike* puis *Pro Bike/Pro Walk* à partir de 1994.

La stratégie de la « masse critique » : une « célébration de rue » *made in USA*

Benoît Lambert, actuel rédacteur du magazine en ligne *L'État de la planète* (*Wordwatch*),

<http://www.delaplanete.org>

est l'auteur d'une thèse de sciences politiques consacrée au mouvement « cyclo-écologiste ». *Cyclopolis, ville nouvelle - contribution à l'histoire de l'écologie politique*, Éd. Georg. Il y explique notamment que l'idée d'organiser « des randonnées de masse critique afin de permettre aux cyclistes d'exprimer leurs frustrations collectives tout en rappelant l'importance du cyclisme urbain » a été initiée par la *San Francisco Bicycle Coalition* en septembre 1992.

« Ces randonnées mensuelles attirent des centaines de participants à San Francisco et furent imitées dans d'autres villes. [...] Dans chaque ville, des cyclistes choisissent un lieu et une heure de rassemblement et circulent en groupe sur une ou plusieurs voies d'une artère routière importante. [...] Les organisateurs, qui se défendent d'organiser quoi que ce soit – les masses critiques se produisent "spontanément", disent-ils –, parlent d'une "célébration", terme qu'ils >>>

⁷ Pour d'autres informations concernant la loi nationale sur les transports terrestres (TEA-21), il convient de lire le compte-rendu que fait William M. Lyons (US Department of transportation) sur les problèmes du développement durable dans le secteur des transports urbains dans CEMT (2004), Politiques nationales en faveur du vélo, p. 286-300. Il est également possible de consulter les pages du site du Département américain dédiées à la loi de juin 1998 : <http://www.fhwa.dot.gov/tea21/>

⁸ Soit approximativement 1 000 dollars par homme, femme et enfant.



● ● ● achevé) seront consacrés à des projets hautement prioritaires, ayant directement à voir avec le vélo, soutenus et présentés par quelques-uns des membres du Congrès.

Lobbying

Ces avancées législatives et budgétaires ont notamment été obtenues grâce un important lobbying – une « campagne » de près de 2 millions de dollars – orchestré par la *Bikes Belong Coalition*. Créée en 2001, cette alliance sans précédent est composée de huit des grandes associations de cyclistes ; elle bénéficie du soutien financier des grandes entreprises de l'industrie du vélo aux États-Unis. Le travail de ce nouveau lobby a incontestablement porté ses fruits : la nouvelle

loi devrait en effet permettre de consacrer au moins 1 milliard de plus que ce qui fut programmé en juin 1998 lors de l'adoption de la TEA-21. Un gain significatif à une période où le gel et les coupes dans les budgets fédéraux sont fréquents.

Le débat occasionné par la perspective de cette nouvelle loi de programmation fut perçu par les professionnels de l'urbanisme et les associations de promotion des modes doux comme une formidable opportunité pour institutionnaliser de nouveaux concepts et projets. Nombreux furent ceux qui imaginèrent que le paradigme de la « rue complète » (*Complete Streets*), inventé en 2003⁹, pourrait à cette occasion être intégré à la législation. Ce concept imagine

une rue conçue pour l'ensemble des usagers (cyclistes, piétons, personnes à mobilité réduite, etc.) et non pour les seuls automobilistes ou piétons valides, jeunes et en bonne santé. Mais, l'amendement « *Complete Streets* » porté par le sénateur démocrate Tom Harkin (Iowa) ne fut pas adopté : 44 votes pour, 53 votes contre. Il y a tout lieu de croire qu'il ne sera pas nécessaire d'attendre 2009 pour qu'un nouvel amendement proposant de « compléter » les rues des mégalo-poles états-uniennes refasse surface. À suivre. ■

>>> préfèrent à celui de « protestation ». »

Pour Benoît Lambert : « *Nous sommes en présence d'une manifestation qu'il convient d'appeler "l'écologie politique urbaine" ; c'est-à-dire l'écologie de citoyens préoccupés par la qualité de vie, par la pollution, le bruit, la convivialité des villes.* ».

La devise préférée des « masseurs » : « Nous n'entravons pas le trafic ; nous sommes le trafic ! »

U.S.A. :
Hausse des ventes de vélos

Les Américains ont acheté plus de vélos que de voitures ces derniers mois selon le département américain du Commerce. Environ 19 millions de bicyclettes ont été vendues depuis un an, proche du record de 20 millions lors du choc pétrolier de 1973. ■

⁹ Mc Cann, Barbara (2005), « Complete the streets ! » in *Planning*, mai, vol. 71, n° 5, p. 18-23.



L'INCM, le spécialiste des formations du Cycle

Pour les jeunes

Deux formations en alternance le CQP Mécanicien Cycles et le CQP Conseiller Technique Cycle.
Les seuls diplômes véritablement créés par les professionnels du Cycle pour les spécialistes du Cycle.

Pour les professionnels

Des modules de spécialisation adaptés aux besoins du terrain.
Des possibilités de prise en charge financière.

La solution à vos projets de formation technique, commerciale ou de gestion d'entreprise.

→ Un enseignement en prise directe avec le milieu professionnel.
→ Du matériel pédagogique de pointe.



51 bis, rue des Épinettes - 75017 Paris
Tél. : 01 46 27 82 28 - Fax : 01 42 28 97 65
www.incm.asso.fr

L'INCM est une association loi 1901. Une documentation conforme à l'article 1923-6 de code du travail sera disponible sur simple demande.

À vélo, les filles...



Concevoir le vélo comme un outil d'émancipation des femmes... l'idée, mise en œuvre par l'association belge Provélo, n'est pas seulement originale : elle est séduisante et apparemment efficace.

Depuis une dizaine d'années, l'association Provélo se propose de « faire des cyclistes » ; notamment par le biais de la formation et de l'éducation, ce qui est la tâche du service éducatif de l'association. L'une de ses responsables, Carmen Sánchez, a longtemps travaillé dans les milieux socio-éducatifs, et elle en a retiré l'idée que, dans les milieux défavorisés, les femmes ont nettement moins accès au vélo que les hommes. Et que la petite reine pourrait bien être un outil d'émancipation et de liberté pour les femmes. « J'ai eu bien des discussions avec des femmes turques ou marocaines, qui me disaient qu'elles aimeraient apprendre à rouler, mais n'avaient jamais pu le faire. » Parce que les garçons s'imposent plus, et utilisent souvent le vélo lorsqu'il n'y en a qu'un dans la famille, bien souvent les jeunes filles n'apprennent pas à faire du vélo. « Et lorsque la jeune fille devient mère, poursuit Mme Sánchez, elle n'a pas le temps d'apprendre... ».

Résultat, selon les comptages réguliers effectués par l'association, moins de 30% des cyclistes bruxellois sont des femmes. « Au bout d'un moment, raconte Carmen Sánchez, j'en ai eu assez d'entendre des femmes me dire : "Je cours derrière mon petit garçon quand il fait du vélo." Et assez que dans les associations, on propose éternellement aux filles de faire de la couture et de la cuisine. » De ces réflexions est né le projet « À vélo mesdames », dont l'objectif est d'apprendre à rouler, pour un prix dérisoire, aux femmes de milieux modestes. « Nous avons aussi un autre objectif que l'émancipation, complète Mme Sánchez : la mère assurant souvent une grande partie des tâches d'éducation, nous espérons que celles à qui nous apprenons le vélo l'inculqueront, à leur tour, à leurs enfants. » Et c'est ainsi que, régulièrement, des femmes de tous âges, passant parfois outre la volonté de leur mari, viennent apprendre à rouler en groupe

en compagnie de Carmen Sánchez, « d'abord dans des lieux protégés, comme les parcs, puis dès que c'est possible, sur la voirie ». L'association fournit les vélos et demande aux participantes la somme de 5 euros pour deux heures, location comprise évidemment. Le projet a été soutenu au départ par la chaîne de vêtements C & A, qui a versé 4000 euros, et surtout par le FIPI (Fonds d'impulsion à la politique des immigrés). Cet organisme belge subventionne nombre de projets visant à l'intégration des immigrés et est financé par... une partie des bénéfices de la loterie nationale. Un exemple à méditer. « À vélo mesdames » a rapidement trouvé le succès à Bruxelles : en un an, ce sont pas moins de 150 femmes qui ont appris à rouler. Un résultat énorme à l'échelle de l'association, et, comme le reconnaît Carmen Sánchez, « épuisant... mais enthousiasmant ». ■

Contact : www.provelo.org
Carmen Sánchez, (32) 2-517 17 68

Éditeur :
Ville & Vélo Eurl
33 rue du Faubourg-Montmartre
75009 Paris

Directeur de la publication :
Denis Baupin

Rédactrice en chef :
Véronique Michaud

Secrétariat de rédaction, mise en page :
Édouard de Ferrières, Denis Desailly

Ont collaboré à ce numéro :
Frank Lemarc
Véronique Cézard

Rédaction / Abonnements :
Ville & Vélo
T 01 56 03 92 14
F 01 56 03 92 16
info@villes-cyclables.org

Photos :
 CLUB DES VILLES CYCLABLES
Club des villes cyclables
Thierry Nava
Denis Desailly
USA > Dan Burden
USA > Shawn Turner

Publicité :
IM Régie :
Marc Grand, directeur
Véronique Annereau
23, rue Faidherbe
75011 Paris
T 01 40 24 14 90
F 01 40 24 22 70
v.annereau@impub.fr

Conception maquette & couverture :
Studio Desailly
Denis Desailly
13, rue Pascal 75005 Paris
T 01 45 35 79 71
F 01 43 36 30 17
desailly@club-internet.fr

Illustrations en pâte à modeler :
Isabelle Duval

Photogravure et impression :
LVRI
44 avenue de Lattre-de-Tassigny
91 100 Corbeil-Essonnes
T 01 60 89 06 22
lvri@lvri.fr

ISSN 1631 – 3054

Dépôt légal :
3^e trimestre 2005

N° CPPAP : en cours.
Ville & Vélo
est membre du SPEJP.

BULLETIN D'ABONNEMENT

À compléter et à retourner à :
Eurl Ville & Vélo 33 rue du Faubourg Montmartre 75009 Paris

> Tarif : 1 an / 6 numéros: **20 euros TTC**
> Tarif adhérents du Club des villes cyclables: **15 euros TTC**
Collectivité, société, association.....

Nom..... Prénom.....
Fonction.....
Adresse.....
Tél..... E-mail.....@.....

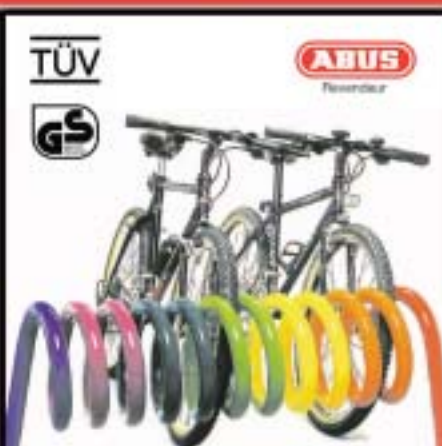
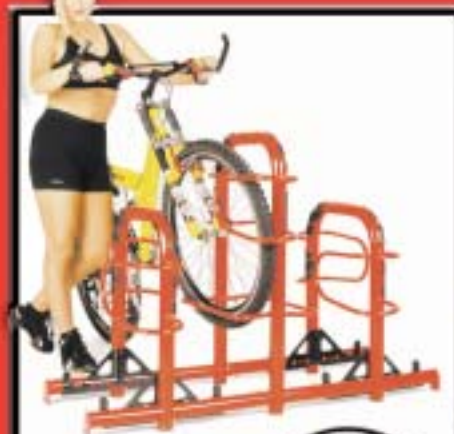
> Je souhaite abonnement(s) à **Ville & Vélo**
> Je paierai à réception de facture
> Je souhaite recevoir une facture acquittée

Ci-joint mon règlement par chèque à l'ordre de Ville & Vélo d'un montant de euros

Références bancaires : Banque : Crédit Mutuel, 47, rue Lafayette - 75009 Paris - Code banque : 10278
Code guichet : 06039 N° de compte : 00020182645 - Clé RIB : 28 IBAN: FR76-1027-8060-3900-0201-8264-528



Réconcilier le vélo et la ville...



Sans génie civil

AGUIDON PLUS

www.aguidonplus.fr



AGUIDON PLUS
29, rue Rieussec - BP 44
78220 VIROFLAY
Tél.: 01 30 24 60 95
Fax: 01 30 24 60 96



... avec le spécialiste du parking à vélos !



Rémi Heitz

délégué interministériel à la Sécurité routière

1) Concernant le vélo, quelles ont été, ces dernières années, les évolutions observées en termes de sécurité routière ?

Depuis 1970, la sécurité des cyclistes n'a cessé de s'améliorer. Grâce aux efforts entrepris, notamment par la Sécurité routière, les collectivités locales et les différentes associations de cyclistes, le nombre de bicyclettes impliquées dans un accident a été divisé par 3 et le nombre de personnes tuées par près de 5. Sur les 5232 personnes décédées sur les routes de France en 2004, 167 étaient des cyclistes. La baisse du nombre des cyclistes tués est importante (-12,1 % par rapport à 2003) et est même supérieure à la baisse du nombre total de tués sur les routes en 2004 si l'on compare à l'année précédente (-8,7 %).

En 2004, 3 cyclistes tués sur 4 sont des hommes ; ce phénomène pouvant s'expliquer par une pratique plus fréquente mais aussi plus sportive, et donc souvent plus risquée que chez les femmes.

En termes d'âge, ce sont les adultes de 40 ans et plus qui sont particulièrement exposés aux accidents graves et mortels. Ils représentent 72 % du nombre des cyclistes tués.

Nous restons vigilants sur cette sur-représentation des plus de 40 ans dans l'accidentologie des cyclistes, d'autant que l'engouement actuel pour le vélo comme sport-loisir chez les retraités ainsi que l'accroissement constant de l'effectif de cette classe d'âge pourraient accentuer le phénomène.

Par ailleurs, l'amélioration des conditions de sécurité des cyclistes s'inscrit évidemment dans une politique plus globale qui passe avant tout par l'amélioration du niveau de sécurité de tous les usagers de la route. On constate, malgré les progrès sensibles réalisés ces dernières années, que la gravité des accidents de cyclistes ne baisse que lentement : de multiples efforts restent encore à faire pour sécuriser davantage la pratique du vélo.

2) La 6^e édition de la Semaine de la sécurité routière du 17 au 24 octobre sera consacrée

aux petits trajets, par excellence des trajets «cyclables» : quels messages porterez-vous en direction des cyclistes actuels et potentiels ?

Le Comité interministériel de la sécurité routière du 1^{er} juillet 2004 a en effet décidé d'axer le thème de la prochaine Semaine de la sécurité routière sur les petits trajets de tous les jours. Il apparaît que 75 % des victimes sont originaires du département dans lequel survient l'accident et que c'est à proximité de son domicile que le risque d'être tué sur la route est le plus grand. Ce thème sera décliné à travers les principaux types de trajet quotidien : travail, école, courses en ville, activités sportives, loisirs.

Parcourir quotidiennement et de manière routinière le même trajet entraîne souvent une baisse de vigilance et la mise en place d'automatismes, qui deviennent de véritables facteurs de risque. Cela se vérifie pour tous les usagers de la route, automobilistes ou cyclistes. Plus que jamais, il est donc nécessaire de sensibiliser tous les usagers sur ces « trajets de proximité », en apparence banals, mais pourtant très meurtriers.

Le principal message à rappeler à tous est que, même sur les trajets que l'on connaît par cœur, il est indispensable d'être attentif à sa conduite et de respecter le Code de la route.

Le respect du Code de la route par tous les usagers reste en effet une condition essentielle à l'amélioration de la sécurité des cyclistes. La Sécurité routière soutient dans ce cadre des campagnes de communication sur le thème du partage de la route et du respect mutuel entre les automobilistes et les cyclistes. Il conviendra de rappeler l'importance qui s'attache au respect de ces valeurs, en particulier durant les petits trajets.

3) La sécurisation de la pratique du vélo en France vous paraît-elle suffisamment prise en compte dans l'approche des aménageurs et plus globalement dans l'organisation de l'espace public ?

Parce que la voirie est un espace partagé par des usagers multiples, la responsabilité aussi doit être

partagée. Malgré un parc roulant important, le vélo arrive difficilement encore à faire reconnaître sa place ; si le total des vélos croît régulièrement, le nombre de déplacements, lui, reste marginal : généralement, moins de 5 % des trajets en ville se font à bicyclette.

Pourtant, conscients du potentiel à venir que le vélo offre aux cités, les pouvoirs publics se sont pleinement engagés dans le développement de cette pratique et sa sécurisation.

Entre enjeux environnementaux et urbanistiques, le vélo prend progressivement sa place. La loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de 1982 entend « assurer une bonne insertion des piétons, des deux-roues et des transports collectifs ». La loi sur l'air de 1996 fixe comme objectif des plans de déplacements urbains, la diminution du trafic automobile et le développement des modes économes et moins polluants, notamment la bicyclette et la marche à pied. Enfin, la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU) affirme dès 2000, dans le cadre global d'un développement durable, que les besoins de déplacements et de circulation automobile doivent être maîtrisés.

En s'appuyant sur ces textes, les pouvoirs publics peuvent organiser les infrastructures territoriales pour s'adapter au développement cycliste et ainsi répondre aux attentes citoyennes ; c'est ainsi que les aménagements cyclables se sont multipliés dans de nombreuses agglomérations.

Pour autant, la prise en compte de la sécurité du cycliste par les aménageurs de voirie doit être améliorée. Une telle amélioration résulte notamment d'une politique de modération et de contrôle de la vitesse des véhicules à moteur (en ville comme en rase campagne). Elle comprend la sécurisation des itinéraires des cyclistes par des actions intégrant un partage correct de la voirie, la réalisation de zones 30 en ville et l'amélioration de la conception des aménagements cyclables sur les voies ouvertes à la circulation automobile. ■

la sécurité routière en trois dates

• **Septembre 1998 et mars 2003** : deux décrets modifient et complètent certaines règles du Code de la route relatives à la circulation des cycles.

Ces deux décrets visent à faire du vélo un mode de déplacement à part entière en facilitant la circulation des cyclistes et en améliorant leur sécurité.

• **Juin 2003** : loi renforçant la lutte contre la violence routière.