



4€

n° 37

dossier > pages 6 à 14

janvier/février 2009



Les vélo-écoles

> l'apprentissage de la mobilité

Le site cyclable
mobilservice > page 15

Zone de rencontre
de Metz > page 16

La parole à
Philippe Laurent > page 20



Nos vélos font dix fois le tour du monde* chaque jour

Grâce à Cyclocity, de plus en plus de villes peuvent offrir un service de déplacement doux à leurs habitants. Notre système de location de vélos en libre-service est facilement accessible au plus grand nombre car il bénéficie d'un dispositif monétique exclusif, d'un maillage optimal des stations, de prix réduits et d'une disponibilité maximale. Participant à l'intermodalité, il s'intègre parfaitement dans le schéma de transports en commun de chaque ville et contribue à la préservation de l'environnement. Avec Cyclocity, JCDecaux, leader mondial de la mobilité durable et n°1 mondial du vélo en libre-service, est fidèle à ses valeurs fondamentales : innovation, qualité, design et développement durable.

* 1 tour du monde = 41 250 km

JCDecaux

Les vitrines du monde



agenda 2009



« Le vélo = santé et sécurité ! »
Rencontre annuelle
du Club des villes
& territoires cyclables
à l'Hôtel de Ville
de Paris
> 2 avril
www.villes-cyclables.org



**11^e Journée d'Étude
de la FUBicy**
> 24 avril
www.fubicy.org



**Velocity 2009
Bruxelles**
> du 12 au 15 mai
www.velo-city2009.com



La Fête du vélo 2009
> les 6 et 7 juin
dans toute la France
www.feteduvelo.fr



**Semaine européenne
de la mobilité**
> du 16 au 22 septembre



**18^e congrès du Club
des villes
& territoires cyclables
La Rochelle**
> du 7 au 9 octobre



Le vélo, outil de la relance !

L
édito

Le vélo est un outil au service de l'aménagement durable de nos territoires. Tout le monde en convient. Alors ne nous privons pas d'en faire un atout de la relance économique de la France !

Non seulement il peut mais il doit participer à la relance de l'économie par l'investissement. Les collectivités territoriales ont toutes des projets vélo en cours de réalisation ou programmés sur les prochaines années. La dynamique de l'essor actuel du vélo, comme mode de déplacement et comme agent du développement touristique local, bénéficiant de surcroît d'un fort capital de sympathie dans l'opinion en fait un instrument efficace, simple et réactif de la relance. C'est ce que le Club des villes et territoires cyclables a défendu auprès de Patrick Devedjian, ministre en charge du Plan de relance, le 24 février, après l'avoir fait auprès de son collègue du développement durable, en présentant dix mesures concrètes pour faire du vélo un outil efficace dans cette démarche.

L'impact du Plan du gouvernement résidera dans la rapidité de la mise en œuvre des projets et des initiatives qui seront aidées. 2009 et 2010 peuvent ainsi donner, dans ce contexte, un sérieux coup d'accélérateur à la politique vélo de nombreux territoires si l'État apporte son concours notamment à la réalisation d'infrastructures cyclables, en et hors agglomération, au stationnement des vélos (domicile, lieux de travail, gares, écoles et universités), à la prise en compte systématique du vélo dans les écoquartiers, et au développement des nouveaux services (locations, libre-service, entretien et réparation). L'accélération du développement massif du vélo dans ce contexte, c'est aussi l'occasion d'encourager une nouvelle économie post-pétrolière à se développer, mais également de flécher la relance vers des investissements en faveur du développement durable, de préserver des emplois pérennes et non délocalisables.

Il faut sans réserve soutenir des choix structurants en faveur de la mobilité alternative, de la santé et de la protection de l'environnement ! Le vélo, économe et respectueux de l'environnement, peut jouer un rôle actif dans le changement de cap qui est demandé à la collectivité, et à chacun, dans ses modes de vie et de consommation et en faveur d'une croissance plus durable et plus équitable.

Il ne s'agit pas d'audace mais de bon sens : la relance doit favoriser un développement soutenable !
Plus que jamais, l'avenir a besoin du vélo.

Jean-Marie Darmian,
Président

texto-vélo



Respirer

Une étude réalisée par Airparif, à Paris, confirme que la circulation à vélo expose moins à la pollution atmosphérique que l'usage de la voiture.

Et plus le cycliste emprunte les aménagements spécifiques, moins il est importuné par la pollution, avec un gain qui varie de 30 % à 45 %.



VAE suisses

Quelque 315 000 vélos ont été vendus en Suisse l'an dernier, soit 600 de plus qu'en 2007.

Si les VTT et citybikes, leaders du marché, ont marqué un léger recul, le vélo électrique a fait un bond en avant. Représentant une part de marché de 4 %, il va bientôt dépasser les vélos de course. Les ventes de bicyclettes de ville ont, elles, reculé de 3 %. Le chiffre d'affaires provenant de la vente de vélos neufs a progressé de 6,5 %. Les ventes issues du commerce spécialisé ont augmenté de 8 %.

Tarifification

Le Grand Lyon a adopté une nouvelle tarification des vélos en libre-service applicable à partir du 2 mai 2009.

La tarification par heure passera à la demi-heure. Les prix des abonnements hebdomadaire et annuel fixés à 1 euro et 5 euros s'établiront à 3 et 15 euros. Une carte journalière à 1 euro sera créée. Les vélos, quant à eux, seront remplacés par des modèles plus légers et équipés d'une nouvelle attache plus solide.



Plan de relance

Le vélo est un outil dont ne doit pas se priver le gouvernement dans ses efforts pour lutter contre la crise économique et la récession.

C'est la conviction du Club des villes et territoires cyclables qui considère que l'État doit encourager la réalisation d'infrastructures cyclables, en ville mais également hors agglomération, le stationnement des vélos, et le développement de nouveaux services (locations, libre-service, entretien et réparation). L'accélération du développement du vélo "offre l'occasion d'encourager une nouvelle économie post-pétrolière" et "de fléchier la relance vers des

investissements en faveur du développement durable", souligne le Club. Son premier vice-président, Serge Lepeltier, a été reçu par le ministre chargé de la relance, Patrick Devedjian, le 24 février afin de lui exposer les propositions du Club des villes et territoires cyclables.

VAE au Japon

Pour faire face au nombre grandissant d'utilisateurs de vélos à assistance électrique au Japon, le groupe d'électronique Sanyo et la préfecture de Tokushima ont indiqué qu'ils allaient équiper de panneaux solaires une partie des parcs vélos abrités.

Cela permettra aux utilisateurs de pouvoir recharger les batteries de leurs vélos à assistance électrique. Ce système photovoltaïque sera relié à un accumulateur qui stockera l'énergie solaire afin que le dispositif de recharge soit aussi disponible la nuit et les jours de pluie.

Les premiers tests débuteront en mars avec l'équipement de trois stations. Au Japon, le vélo électrique connaît un franc succès avec 300 000 unités vendues en 2008 et un parc total estimé à plus de 2 millions de vélos.

Velodi à Dijon

Les Velodi fêtent leur premier anniversaire. 37 stations pour 370 vélos, le système mis en place par le Grand Dijon est conçu en complémentarité avec le réseau de transports publics et le TER.

À terme, le réseau comptera 40 stations et se développera vers la périphérie. 44 % des utilisateurs de Velodi ont moins de 30 ans (51,5 % de femmes

contre 48,5 % d'hommes). Du côté des vendeurs de vélos pour les particuliers, on voit que plusieurs installations de commerçants coïncident avec l'arrivée de Velodi (par exemple le magasin Cyclable à Dijon et Holland Bikes à Quetigny).

Velodi : <http://www.velodi.fr>

Cherbourg

La ville de Cherbourg a décidé d'acquérir des vélos à assistance électrique à la disposition des agents avec système de réservation électronique. Avant d'adopter prochainement un nouveau schéma directeur vélo.

Innovation

Commercialisé depuis le début du mois au Japon, l'Eneloop Bike propose un nouveau système d'aide au pédalage.

Le constructeur nippon promet une répartition de l'effort (en régime optimal) à 30 % pour le cycliste contre 70 % pour le moteur électrique. Autre atout, le nouveau vélo de Sanyo dispose de deux roues motrices : l'arrière étant propulsée par le cycliste, celle de devant par le moteur. Enfin, l'Eneloop permet un chargement de la batterie en marche. Un fonctionnement en circuit fermé qui repose sur l'intégration à l'engin du "Brake Charge System" permet de recharger la batterie avec l'énergie produite par le vélo lors des descentes et des freinages. Le système compense ainsi l'énergie dépensée dans les côtes. Sanyo a vendu 283 000 bicyclettes électriques en 2007 au Japon. Le CY-SPA226, le modèle le plus haut de gamme de l'Eneloop Bike, est proposé au Japon à 890 euros.

vite dit

Libre-service campus

➔ Le système de vélocampus installé sur les campus de l'université de Lausanne et de l'École polytechnique sera entièrement automatisé.

Les bicyclettes pourront être empruntées en tout temps sept jours sur sept et restituées à une autre station. Dès la mi-mai, 50 vélos seront à disposition en 5 endroits du campus de Dorigny. Les étudiants, les enseignants et le personnel travaillant sur le campus pourront déverrouiller les vélos aux bornes grâce à leur carte d'identification. Le durée du prêt est de trois heures au maximum.



Nice

➔ Nice aura son vélo en libre-service. Il sera bleu, léger et disponible en juillet dans le centre-ville.

La mise en place se fera en trois étapes. En juillet, les usagers

pourront se procurer un vélo auprès d'une des 90 stations installées dans l'hyper-centre, tous les 300 mètres. 900 vélos seront disponibles, on en prévoit 1750 à terme.

À la journée, la carte coûtera 1 euro, à l'année 25 euros.

Cet abonnement donne accès à la location. La première demi-heure sera gratuite, puis il faudra déboursier 1 euro entre une demi-heure et une heure. Nice va également développer son réseau d'itinéraires cyclables. ■

// Les collectivités territoriales ont de nombreux projets pour la réalisation d'infrastructures destinées à faciliter le vélo quotidien et le vélo loisir ainsi que le stationnement. Ces réalisations programmées sur plusieurs années pourraient être anticipées grâce au concours financier de l'État qui permettrait de les mettre en œuvre en 2009 et 2010. L'inscription du vélo dans le Plan de relance donnerait ainsi un sérieux coup d'accélérateur à une démarche de développement du vélo partout à l'œuvre dans les collectivités. //

Serge Lepeltier, ancien ministre, vice-président du Club des villes et territoires cyclables, maire de Bourges



3, route de Vovray
74000 ANNECY France
Tél. (33) 04 50 45 13 45

2 PARCAGE ROUES SECURISE

Le seul système capable de protéger les pièces maîtresses de votre vélo.

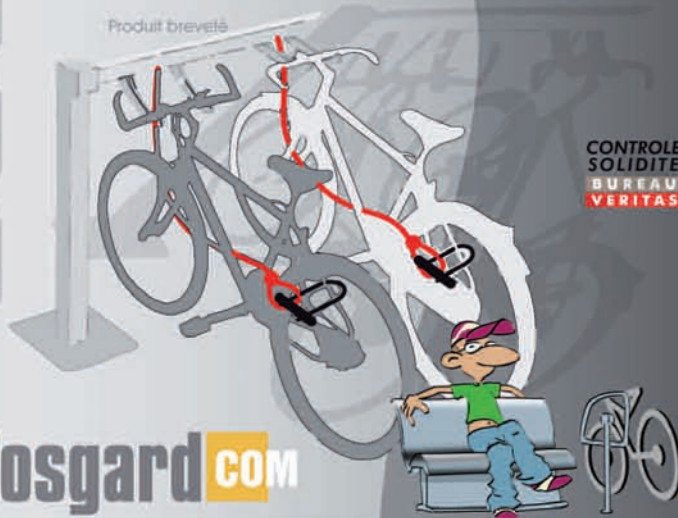
Nombreuses références en France



Pour nous contacter

www.cyclogard.com

Produit breveté



CONTROLE
SOLIDITE
BUREAU
VERITAS



“Le vélo, ça ne s’oublie pas...” Certes. Mais encore faut-il l’avoir bien appris ? Car ce n’est pas le

tout de savoir trouver son équilibre : encore faut-il apprendre à circuler, à s’insérer, à devenir un cycliste urbain. Quant à ceux qui n’ont pas eu la chance d’apprendre à faire du vélo lorsqu’ils étaient enfants, peuvent-ils encore s’y initier à l’âge adulte ? Clairement, la réponse est oui. Il existe nombre de structures qui se consacrent à enseigner la pratique du vélo aux adultes et le public intéressé est plus nombreux qu’on ne



pourrait le croire. L’apprentissage du vélo n’est pas seulement une question de pédagogie, c’est aussi une question de citoyenneté et de cohésion sociale. Tour d’horizon du petit monde de l’éducation du vélo.



les vélo-écoles

> l'apprentissage de la mobilité



ne vélo-école, qu'est-ce que c'est ?

Une auto-école, tout le monde sait ce que c'est. Mais une vélo-école ? Le concept est tout simple : il s'agit d'une structure qui apprend aux gens à faire du vélo. Il peut s'agir d'apprentissage pur : on s'adresse alors aux enfants ou aux personnes qui n'ont jamais touché un guidon ; de "remise en selle", c'est-à-dire de cours destinés à des personnes qui n'ont pas fait de vélo depuis longtemps et souhaitent s'y remettre. Ce sont souvent des retraités qui quittent les grandes agglomérations et viennent s'installer dans des villes moyennes, et découvrent que le Code de la route et les règles ont bien changé depuis l'époque où ils ont passé le permis de conduire. Enfin, il peut s'agir d'apprentissage du vélo urbain, un domaine qui se développe parallèlement à l'explosion liée à l'apparition des vélos en libre-service.

Les vélo-écoles s'adressent donc aux gens de tous âges, de toutes origines, de tous milieux... ou presque : on le verra, lorsque les cours s'adressent aux adultes, ils regroupent essentiellement un public plutôt populaire et féminin. Les cadres et autres professions libérales ne fréquentent guère ces écoles, en partie parce qu'ils ont appris à faire du vélo dès l'enfance mais aussi... parce qu'ils croient n'avoir pas besoin d'apprendre. Autre constat que nous avons fait chez absolument tous les responsables de vélo-écoles interrogés : les hommes ne viennent que très rarement fréquenter les cours d'apprentissage ou de "remise en



Les associations ont mis au point de véritables démarches pédagogiques

selle". Question de fierté mal (mâle ?) placée. Certains formateurs en vélo-écoles nous racontent que, s'ils ne reçoivent que "très rarement" des coups de fil d'hommes souhaitant prendre des cours, il est encore plus rare que les hommes en question se présentent au rendez-vous une fois que celui-ci est pris ! Comme quoi il y a encore du travail pour nettoyer quelques toiles d'araignées...

"Apprendre à apprendre"

Les initiateurs des vélo-écoles se sont, pour beaucoup, formés à l'étranger - en Belgique, par exemple, ce qui ne surprendra personne. Et il a fallu, raconte François Fatoux, l'un des pionniers du concept en France, "apprendre à apprendre". Pour ce militant du vélo, fondateur il y a quinze ans de l'association Vivre à vélo en ville, tout a commencé de façon fortuite : "En 1999, j'ai reçu un coup de fil d'un Montreuillois qui souhaitait apprendre à faire du vélo. J'ai dit oui,

ça a été ma première expérience. Après, j'ai formé une douzaine de personnes. Puis, en 2002, j'ai été contacté par la ville de Saint-Ouen qui cherchait à créer une vélo-école pour les gens qui ne se sentent pas à l'aise à vélo en ville. J'ai proposé de poursuivre l'expérience à Montreuil, et nous avons démarré en octobre 2002. En 2006, sur un forum Internet, j'ai expliqué ma méthode pédagogique à une dame qui se plaignait de ne pas savoir faire du vélo... et j'ai reçu une avalanche de coups de fil. Tout a pris brusquement de l'ampleur et, en moins de deux ans et demi, on a dépassé les 500 élèves formés."

Les cours dispensés par François Fatoux ont lieu à la bonne franquette, le dimanche matin. Au fil des ans, d'autres associations ont mis au point de véritables démarches pédagogiques, avec différents modules et niveaux adaptés au public visé - et des cours allant de l'apprentissage de l'équilibre aux parcours d'insertion dans le trafic. Et les idées ne manquent pas. ● ● ●

Les vélo-écoles s'exportent

Pendant longtemps, les responsables de vélo-écoles ont dû partir dans les pays d'Europe du Nord pour se former. Signe que les temps changent, le savoir-faire s'exporte aujourd'hui : la vélo-école de La Rochelle, en collaboration avec la ville, va aider à la création d'une vélo-école à Essaouira, au Maroc. Une soixantaine de vélos ont été offerts par la ville, que Philippe Aubert va emmener au Maroc et qui seront donnés à la vélo-école. Sur place, Philippe Aubert assurera lui-même une formation d'une semaine aux formateurs marocains.

Former les handicapés

Certaines vélo-écoles se préoccupent de former un public souvent oublié dans le monde du vélo : les handicapés - physiques ou mentaux. À La Rochelle, les responsables de la vélo-école sont particulièrement fiers, par exemple, d'avoir pu apprendre à faire du vélo à de jeunes trisomiques, et d'avoir ainsi "contribué à les rendre plus autonomes". La formation débute par des séances en tandem, afin de faire tomber les appréhensions et de montrer à ces jeunes les problèmes qui peuvent se rencontrer sur un vélo - notamment celui des camions. Une fois en confiance, les jeunes handicapés sont formés au vélo en solo. >>>



Circuler en ville, cela s'apprend

● ● ● Philippe Prigent, de Pignon sur rue, à Lyon, raconte que son premier projet était *“de créer un réseau de moniteurs cyclistes qui auraient accompagné les cyclistes frieux. Ce n'est qu'après, et devant l'échec relatif de cette démarche, que l'on a développé un autre volet, plus social, tourné vers un public en insertion socioprofessionnelle”*.

À Amiens, au sein de l'association Véloservice, Antoine Patin a lancé une vélo-école en février 2008, profitant de l'arrivée du vélo en libre-service. *“On s'est en fait rendu compte qu'il y avait une demande, venue de gens qui ne savaient pas faire du vélo, ou de gens qui avaient des idées reçues sur le fait que le vélo serait dangereux. Nous avons fait tout un travail pour apprendre aux usagers par exemple, que lorsque l'on circule en vélo on n'emprunte pas les mêmes itinéraires qu'en voiture.”* Plusieurs vélo-écoles pratiquent cet apprentissage des itinéraires et apprennent aux élèves comment calculer des itinéraires spécifiques en utilisant au mieux les aménagements cyclables. Même politique – et mêmes acteurs – à Bordeaux, où, là encore, c'est le milieu associatif qui prend en charge l'apprentissage du vélo. Vélo-Cité y a créé la Vélo-école 33, que fait fonctionner Muriel Sola – légitimement

fière de former des cyclistes *“de 22 à 69 ans”*. La vélo-école de Bordeaux a mis au point quatre modules de formation: *“D'abord, maniabilité et acquisition de l'équilibre. On baisse la selle pour abaisser le centre de gravité et faire en sorte que les gens puissent avoir les pieds bien à plat au sol. On apprend d'abord le freinage, puis le pédalage. On fait des exercices de slalom, puis on apprend aux élèves à lâcher une main pour indiquer leur direction. C'est très progressif.”* Viennent ensuite des modules d'insertion en ville, d'abord sur des aménagements protégés (pistes sur trottoirs ou bandes cyclables). *“Puis on s'insère peu à peu dans la circulation, de telle manière que nos élèves ne s'en rendent même pas compte... et la peur est vaincue.”*

La plupart des vélo-écoles dispensent des formations relativement longues – par exemple, deux fois deux heures par semaine pendant deux mois, à Bordeaux. Le public visé ici étant essentiellement un public en insertion, les cours n'entrent pas en contradiction avec le travail. Mais Muriel Sola aimerait bien – d'autant que la demande croît – pouvoir augmenter le nombre de stagiaires salariés, ce qui suppose de promouvoir des cours du soir. Mais, pour cela, il faut des formateurs supplémentaires,

et donc de l'argent pour pouvoir les rémunérer.

Beaucoup de vélo-écoles rencontrent les mêmes problèmes de financement. Elles fonctionnent souvent uniquement grâce aux cotisations des adhérents – et au dévouement sans bornes des animateurs. Lorsqu'il faut recruter des salariés, les difficultés commencent.

Les villes pas toujours au rendez-vous

Les animateurs des vélo-écoles aimeraient bien trouver un peu plus d'aide de la part des villes qui les accueillent. Si certaines communes sont capables de mettre la main au portefeuille pour aider d'une manière ou d'une autre les associations, ce n'est pas toujours le cas ailleurs. Ces communes doivent alors déployer des trésors d'inventivité pour récupérer ici et là des vélos, les remettre en état, plaider pour obtenir une subvention de la CAF ou une aide à l'insertion. Mais tout repose trop souvent sur la seule énergie des militants. François Fatoux le sait bien, lui qui stocke les 32 vélos de sa vélo-école... dans son studio et son garage! *“Cela fait des années que nous réclamons à la ville de Montreuil un local, qui devrait normalement bientôt arriver... mais attention, il sera loué, pas prêté. Nous avons donc demandé une subvention pour cette location.”*

Les militants associatifs qui ont monté des vélo-écoles le font par conviction. Et ils tiennent à ce que la démarche reste une démarche citoyenne. Pour cela, il faudra peut-être demain affronter la concurrence de ceux qui se disent qu'il y a peut-être de l'argent à gagner dans cette affaire. On verra plus loin le cas de la formation dans les écoles, où des associations se heurtent à une certaine résistance venue de la Fédération française de cyclisme. Et, au-delà, il semble que certaines entreprises d'auto-école soient en train de se ● ● ●

>>> Dans la foulée de cette expérience réussie grâce au tandem, Philippe Aubert a mis en place un module spécial destiné aux aveugles – non pas afin de les former au vélo, naturellement, mais afin de leur permettre de découvrir en tandem les joies de la bicyclette.

Vélobus : le problème du stationnement

Plusieurs associations qui ont tenté de monter des vélobus ont rencontré l'éternel problème du stationnement. Emmener des enfants à l'école en “convois”, c'est idéal, mais ensuite, que faire de leurs vélos? Certaines écoles acceptent de laisser stationner les vélos dans les cours de récréation, mais ce n'est évidemment pas l'idéal. Le mieux est de pouvoir négocier avec la ville pour que celle-ci installe des lieux de stationnement sécurisés, ou au moins des arceaux, devant l'école. L'échec de telles négociations a parfois conduit des associations à abandonner des projets, ou les a fortement retardés.

Contrôles techniques

Certaines vélo-écoles – comme celle de Bordeaux – ont eu une idée simple mais très intéressante : aller faire des “contrôles techniques” dans les écoles, c'est-à-dire y vérifier que les vélos des enfants ou des adolescents sont correctement entretenus et équipés. Bilan édifiant selon Muriel Sola : *“Les trois quarts des vélos n'ont pas d'éclairage! Une initiative très appréciée des directeurs d'école, et qui peut aider à convaincre de l'utilité d'un partenariat.”* >>>



● ● ● mettre sur les starting-blocks. Un responsable de vélo-école raconte cette anecdote significative: "J'ai un jour organisé une réunion avec les auto-écoles du département pour les impliquer dans le problème du partage de la rue. Ils m'ont écouté et puis, à la fin, deux personnes sont venues me voir pour me demander s'il n'y aurait pas là un marché à prendre..." D'ailleurs, le fondateur d'une des premières vélo-écoles de France, Philippe Aubert, dont nous reparlerons, a très tôt voulu déposer le concept de vélo-école à l'INPI (Institut national de la propriété industrielle). "Je voulais absolument éviter que ce concept soit utilisé pour faire du business. Ce n'est pas notre but: notre but, c'est de développer le vélo. Je n'ai pas pu le faire tout de suite, car le fait de déposer une marque coûte 5000 euros. Mais j'ai tout de même pu finir par y arriver", avec le soutien financier d'une grande fédération de cyclisme non sportif.

Les villes ont un vrai rôle à jouer dans le développement des vélo-écoles. Alain Bucherie, maire adjoint de La Rochelle et administrateur du Club des villes et territoires cyclables, se dit d'ailleurs "favorable à ce que les villes qui ont des vélo-écoles se constituent en réseau" – ce qui pourrait se faire à l'occasion du prochain congrès du Club – et à ce que "les élus s'impliquent au maximum". Cela paraît en effet indispensable, ne serait-ce que pour garantir que les vélo-écoles gardent leur rôle d'éducation citoyenne et ne tombent pas entre les mains du "business"...

Tout commence à l'école...

"Dans le parc des Buttes-Chaumont un cycliste de cinq ans/S'apprête à vivre un grand événement/Encouragé par son père et par sa maman/Il va faire du vélo comme les grands/Il empoigne son guidon/C'est parti pour l'grand fris-

Photo © Ville de La Rochelle



Les cyclistes apprennent les règles de sécurité et le Code de la route

son..." Ce que raconte la célèbre chanson de Bénabar correspond aux souvenirs de bien des cyclistes: le jour où pour la première fois ils ont utilisé leur premier vélo sans les "petites roues". C'est souvent les parents qui apprennent aux enfants à faire du vélo, à trouver l'équilibre et à s'élaner. Mais est-ce forcément la meilleure des solutions? Les militants du monde du vélo le disent à l'unanimité: apprendre à faire du vélo, ce n'est pas seulement trouver l'équilibre. C'est comprendre les règles de sécurité, connaître le Code de la route et de la rue, savoir cohabiter avec les autres usagers de la voirie – sans parler du nécessaire apprentissage de la petite maintenance de son vélo, indispensable si l'on veut être un cycliste autonome. Tout cela pourrait – devrait – s'apprendre au contact de personnes formées et compétentes, comme c'est le cas pour la natation ou, plus tard, pour la voiture ou la moto.

Or, il n'existe que très peu de possibilités d'apprendre le vélo à l'école. L'Éducation nationale ne s'en préoccupe pas au niveau national, même s'il existe semble-t-il une forte demande du côté des enseignants. C'est donc encore et toujours le milieu associatif qui pallie les man-

quements des pouvoirs publics. Avec, parfois, l'obligation de faire face à nombre d'obstacles et de blocages. "Dans le temps, se souvient Alain Bucherie, maire adjoint de La Rochelle, il y avait des gendarmes qui venaient dans les écoles pour faire de l'éducation à la sécurité routière. Cela ne se fait plus. Ce sont les associations qui ont pris le relais – mais cela devrait être le rôle de l'Éducation nationale." Les associations en question, ce sont les différentes "vélo-écoles". Elles organisent, le plus souvent, des sessions de formation tout à fait indépendantes du milieu scolaire. Mais pas forcément de leur fait: comme le dit Muriel Sola à Bordeaux, "au niveau de l'Éducation nationale, les portes sont bien souvent fermées. Tout simplement parce que apprendre le vélo dans ce cadre ne peut se faire qu'en prenant sur les heures de cours, et que les programmes sont déjà chargés. Il n'y a pas de créneau."

Il semble en fait que tout dépende de la bonne ou de la mauvaise volonté des différentes académies: certains recteurs ou inspecteurs d'académie sont plus ouverts que d'autres, ce qui donne des situations assez différentes d'une région à l'autre. À Paris, le responsable de l'AICV (Animation, inser-

>>> Profiter de l'effet VLS

L'arrivée du vélo en libre-service dans une commune ou une agglomération peut se révéler le moment idéal pour mettre en place une vélo-école – comme cela a été le cas à Amiens. Ou, du moins, pour demander à la commune concernée d'inclure une vélo-école existante dans son plan de communication, afin d'inciter les futurs usagers à se former. L'arrivée imminente de Vélib', par exemple, dans une vingtaine de communes périphériques de Paris, sera peut-être une occasion à ne pas manquer.

Vélo-écoles et PLIE

L'association Pignon sur rue, à Lyon, a mis en place un dispositif de formation appuyé sur le système du PLIE (Plan local d'insertion à l'emploi). Intitulé Ça marche, ça roule, ce dispositif a pour objectif d'utiliser le vélo comme levier d'aide au retour à l'emploi: les personnes qui suivront cette initiation acquerront plus d'indépendance et de mobilité, et seront "formées pour l'utilisa-



tion du vélo à des fins professionnelles". Une session de formation dure douze demi-journées, réparties sur deux mois. Elle permet aux stagiaires non seulement de se familiariser avec le vélo mais aussi de savoir mieux >>>

tion et culture vélo), Joël Sick, explique que ses interventions dans les écoles ne se font presque exclusivement que dans les écoles privées. À Grenoble, Monique Giroud raconte que la formatrice de l'association ADTC (qu'elle préside) s'est vu interdire d'intervenir dans les écoles: "Le rectorat a pondu une circulaire sur le sujet en expliquant que le vélo est un sport dangereux..." Une politique dont certains militants associatifs considèrent qu'elle est encouragée par un lobbying actif de la Fédération française de cyclisme – qui est beaucoup plus tournée vers le vélo sportif que vers le vélo urbain et citoyen – et a peut-être envie de réserver à ses moniteurs le "marché" de l'intervention dans les écoles.

Et puis, parfois, il y a de bonnes surprises. À La Rochelle, Philippe Aubert, le responsable de la première vélo-école du pays, a réussi à mettre sur pied un partenariat avec l'Éducation nationale. Le résultat d'un long et patient travail, et d'une rencontre avec un conseiller pédagogique qui a été convaincu de l'intérêt de la démarche. "Avant, nous intervenions ponctuellement dans les écoles, dans les classes de CM1 et 2, au titre des APER (Attestations de première éducation à la route). Mais je n'arrivais pas à convaincre l'Éducation nationale de me donner un agrément. Puis le conseiller pédagogique que j'ai rencontré a fait ce qu'il fallait, de son côté, et l'agrément a fini par être validé par l'inspecteur d'académie. Nous avons maintenant une convention avec l'Éducation nationale."

Apprendre à être autonomes

Toute la philosophie de ceux qui cherchent à intervenir dans les écoles tient dans la formule de Philippe Aubert: "Nous essayons d'apprendre aux enfants à devenir des cyclistes autonomes." Ce qui dépasse très largement, naturellement, le simple apprentissage de l'équilibre. "Il faut



À la Rochelle, la vélo-école forme les élèves pendant 21 heures

apprendre, ensuite, la maniabilité, à travers des exercices qui se font d'abord dans la cour de l'école, puis dans la rue. Mais aussi, par exemple, la petite mécanique et la signalisation. Le but est qu'un enfant, après avoir suivi la formation, sache aussi réparer une chaîne qui a sauté et lire tous les panneaux de signalisation."

Il est évidemment indispensable de ne pas se cantonner à la cour de l'école si l'on veut former des futurs cyclistes responsables: ce n'est que par l'expérience de l'insertion dans le trafic que les enfants apprennent à se confronter aux autres. Et le meilleur moyen – celui qu'a expérimenté la vélo-école de La Rochelle – est de les former en groupe et sur une période assez longue: le "cursus" de formation comprend pas moins de 21 heures de cours.

À la surprise de Philippe Aubert, ces formations d'abord réservées aux élèves de cours moyen se sont ensuite élargies aux élèves de cours élémentaire... "et nous avons maintenant des demandes pour les maternelles! On était un peu inquiets au début, on se disait qu'ils étaient bien petits. Mais ça marche."

Des obstacles bien réels

Pour les associations qui s'essaient à la formation dans les écoles, les obstacles sont réels – et Philippe Aubert reconnaît qu'il a dû faire preuve de beaucoup de patience et de ténacité pour réussir (c'est bien de réussite dont on peut parler lorsque l'on sait que la vélo-école de La Rochelle a formé 600 enfants en 2008). Parmi ces obstacles, le problème financier. "Je suis en permanence en recherche de fonds", avoue Philippe Aubert. Pour faire tourner l'association, il faut payer un salarié. "Au début, j'ai pu le faire grâce à un financement du Fonds social européen (FSE). Ensuite, on est passé par un 'contrat tremplin' de la Région, mais qui ne payait que la moitié du salaire." Alors, il a bien fallu se résoudre à faire payer l'intervention dans les écoles, ce qui n'était pas dans les intentions de l'association au début. "En tâtonnant, on a réussi à trouver des montages, et l'on demande à présent 20 euros par enfant formé. Suivant les communes où nous intervenons, les situations sont différentes: les ● ● ●

>>> se déplacer grâce à l'apprentissage de la lecture de plans et de l'utilisation des calculateurs d'itinéraires sur Internet.



Quelques publications

La FUBicy a édité un excellent *Guide du cycliste urbain* qui délivre un certain nombre de conseils de base qui font partie de l'apprentissage du vélo: attitude et comportements, sécurité, marquage, Code de la route et de la rue...

Cette brochure pourra utilement être diffusée en complément d'une formation.

Disponible sur

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

Le Club des villes et territoires cyclables publie une brochure intitulée *La Rue sous tous les angles* (voir page 18), en partenariat avec le CERTU, pour sensibiliser les cyclistes à la question des angles morts. Cette brochure pourra être commandée directement au club.

● ● ● communes très impliquées prennent en charge elles-mêmes cette somme. D'autres payent la moitié, l'autre étant payée par l'école – ou parfois par la coopérative." Mais ce n'est qu'à ce prix que l'association peut fonctionner et rémunérer son unique salarié – un formateur qui, précisons-le, doit impérativement disposer d'un brevet d'État pour pouvoir intervenir dans les écoles.

L'exemple de La Rochelle n'est pas unique en son genre, mais il est tout de même rare. Dans bien des académies il semble que l'inspection soit beaucoup moins ouverte. Il y a là un véritable challenge, et un sujet de réflexion dont on ne peut que souhaiter qu'il soit, tôt ou tard, pris à bras-le-corps directement par le ministère de l'Éducation – afin que l'apprentissage du vélo devienne un jour aussi naturel dans les écoles que celui de la natation. Avec des enjeux qui, disons-le sans esprit de chapelle, sont extrêmement importants en termes de sécurité, de citoyenneté, de santé... et de développement durable, puisque celui-ci est, paraît-il, une des préoccupations majeures du gouvernement.

L'insertion sociale et la citoyenneté par le vélo

Ce n'est pas un hasard si la plupart des vélo-écoles sont des associations financées par le biais du Fonds social européen. Beaucoup d'entre elles ont en effet la volonté de se servir du vélo comme d'un outil d'insertion pour des publics en difficulté.

L'un des pionniers, on l'a dit, du concept de vélo-école, François Fatoux, a découvert au fil de son "expérience militante" que "des dizaines de milliers de gens ne savent pas faire du vélo". On croit trop souvent que le vélo est à peu près aussi naturel que la marche. Il n'en est rien. Il existe tout un public qui n'est jamais monté sur un vélo – et a envie



Certaines vélo-écoles proposent des modules personnalisés pour se familiariser avec son parcours domicile/travail

de s'y mettre, parfois à un âge relativement avancé. Chantal Kraft, responsable de l'activité Montavélo au sein du centre socioculturel La Montagne verte, à Strasbourg, raconte que cette activité s'est développée à la suite d'une réflexion sur l'insertion des femmes d'origine étrangère. "Souvent, ces femmes, de milieu démunis, n'ont pas le permis, elles ont des difficultés à se déplacer pour aller travailler. Alors pourquoi ne pas leur apprendre à se déplacer à vélo? Elles seraient ainsi moins dépendantes des hommes (maris ou frères) pour trouver du travail. Et puis, nous avons aussi des femmes qui ont tout simplement envie d'accompagner leur mari ou leurs enfants quand ils font du vélo." Il est frappant de constater que tous les responsables de vélo-écoles ont le même vécu: le public rencontré est essentiellement un public de femmes maghrébines.

Là encore, beaucoup de responsables regrettent que cette politique d'insertion par le vélo ne soit pas prise en charge par les pouvoirs publics. Comme le constate François Fatoux, "si vous allez regarder en Allemagne ou aux Pays-Bas, ce sont les municipalités qui organisent le travail d'insertion et d'intégration des populations par le vélo. Et avec

d'autres moyens! Nous, on travaille de manière artisanale, dans les parcs."

Il n'empêche que pour ceux qui s'y essaient, cette activité de formation/insertion est "extrêmement gratifiante", pour reprendre une expression de Chantal Kraft. "Une fois que les élèves ont acquis l'équilibre, je les emmène faire des balades – alors que jusque-là, souvent, elles n'étaient guère sorties de leur quartier. Je les emmène voir une petite expo gratuite, visiter les institutions européennes. Sans prétention, j'essaie d'élargir leur univers."

"Très sévère" sur la sécurité, les règles élémentaires de démarrage et d'arrêt, Chantal Kraft recueille rapidement les fruits de son engagement – qui lui prend tout de même quelque 200 heures par an, bénévolement. "Des liens d'amitié se tissent. Et franchement, quand des femmes viennent me revoir en disant: 'Chantal, mes enfants sont fiers de moi', je prends beaucoup de plaisir et je réalise que pour elles, avoir vaincu les réticences est une grande chose."

Devenir un cycliste urbain

Nouveaux aménagements, nouveaux services, nou- ● ● ●

● ● ● velles règles... le monde du vélo change. Beaucoup de ceux qui ont appris le vélo il y a quelques années ou dizaines d'années ne sont pas forcément au fait de ces évolutions. D'où la nécessité, pour les vélo-écoles, de donner des cours de "remise en selle" et de faire de la pédagogie de la mobilité. On ne peut que s'en réjouir: de nouveaux cyclistes apparaissent. Portés par la vague "développement durable", certains cyclistes sportifs découvrent que leur engin peut aussi leur servir à aller au travail. Des milliers d'usagers (re) commencent à circuler à vélo grâce aux Vélo'V et autres Vélib'. Il ne semble réellement pas inutile de former ces nouveaux usagers à la circulation en ville. C'est par exemple l'avis de François Fatoux: "Le vélo n'est pas dangereux, mais il faut apprendre à faire du vélo en ville. Si

l'usage augmentait vraiment, de façon plus significative, cela deviendrait indispensable. Cela n'existe pas assez. Et c'est dommage." Même réflexion chez Monique Giroud, à Grenoble: "Il existe un public de gens qui savent à peu près faire du vélo, mais qui doivent apprendre à s'insérer. Il ne faut qu'un petit nombre d'heures pour leur apprendre les bons réflexes – ce n'est pas si lourd: apprendre à ne pas serrer le trottoir ou les voitures en stationnement, se mettre au milieu de la voie de droite plutôt que racler les trottoirs, apprendre l'usage des ronds-points et des tourne-à-gauche."

Sans compter un aspect qui semble le moins connu et qui est pourtant le plus réellement dangereux dans l'usage du vélo: celui des angles morts. Les vélo-écoles essaient toutes de trouver diverses

méthodes pour sensibiliser les usagers à ce problème – qui a été la cause des seuls accidents mortels de Vélib', par exemple. "Même lorsqu'on connaît le concept, souligne Monique Giroud, on sous-estime la chose." La FUBicy et le Club des villes et territoires cyclables ont décidé de prendre le problème à bras-le-corps, ce dernier ayant entrepris la publication d'une plaquette consacrée à ce problème, en coopération avec la RATP, intitulée *La Rue sous tous les angles*. Mais il faut en plus que les usagers du vélo expérimentent eux-mêmes le problème. Certaines villes se livrent pour cela à des démonstrations avec des camions témoins. Au-delà, les vélo-écoles se débrouillent avec les moyens du bord pour sensibiliser leurs élèves. Par exemple, dans la vélo-école animée par Joël Sick à ● ● ●

Roulez électrique !

C'est bon pour vous et bien pour la ville

VELOCITO, votre premier partenaire pour la mise en place de flottes de vélos pour votre collectivité.

VELOCITO propose une gamme complète de services (vélos classiques et VAE, maintenance, mobilier urbain, gestion de la flotte, supports d'information et de promotion de votre service) pour vous faciliter tous vos projets vélos.

NOS PRINCIPALES RÉFÉRENCES
 Saint-Étienne, Clermont-Ferrand, Lyon, Rueil Malmaison, CG 94, DDE 77, DDE 14, OPHM 94, EDF, Dassault, BETC Euro RSCG...

SHOWROOM
 7, rue St-Ambroise 112, rue Moncey
 75011 Paris 69003 Lyon
 01 43 38 47 19 04 78 62 22 39

VELOCITO
www.velocito.fr

Paris: "Le samedi, nous savons où sont garés les poids lourds. On s'arrête à côté avec les élèves et on montre."

Parcours pédagogique à La Rochelle

Une démonstration *in situ* vaut en effet mieux qu'un long discours. Dans ce domaine, l'une des plus idées les plus originales et les plus intéressantes vient – une fois encore – de La Rochelle. Philippe Aubert a imaginé la création d'un "circuit éducatif permanent", qui sera inauguré dans quelques semaines. "C'est un projet que j'ai déposé dans le cadre d'un appel à projet de la Caisse d'épargne. Je l'ai soumis à une première commune, qui a refusé. Qu'à cela ne tienne : je l'ai fait avec la ville de La Rochelle!"

Il s'agit d'un circuit de 4 km tracé de telle sorte que les cyclistes puissent découvrir tous les aménagements possibles et expérimenter toutes les difficultés : "On part d'une place, puis on traverse un rond-point, on rencontre un sas, puis une bande cyclable, puis une piste, un contresens, un tourne-à-gauche, etc." Mais le parcours n'est pas tout : il est, de plus, émaillé de panneaux explicatifs, à chaque étape, où est expliqué "le pourquoi du comment" – ces panneaux sont destinés aussi bien aux cyclistes eux-mêmes qu'aux piétons. Douze panneaux sont installés, avec texte explicatif, schémas, croquis. "Nous allons nous servir de ce parcours lors des stages, conclut Philippe Aubert, mais il présente l'avantage qu'il est ouvert à tout le monde." Il permet donc de faire de l'autoformation à la circulation cycliste en ville.

Photo © Ville de La Rochelle



Les vélo-écoles s'adressent à un public large

Voilà une idée qui fera très certainement des émules parce qu'elle semble un excellent moyen de former, rapidement et simplement, les cyclistes aux nouvelles règles de la circulation en ville. ■



L'I.N.C.M, le spécialiste des formations Cycle

Le tremplin de la réussite dans les métiers du Cycle

POUR LES JEUNES

Deux formations en alternance reconnues par les professionnels : Le CQP Mécanicien Cycles, le CQP Conseiller Technique Cycles en contrat de Professionnalisation.

POUR LES ADULTES

- > des formations adaptées,
- > des possibilités de prise en charge financière.

POUR LES PROFESSIONNELS EN ACTIVITÉ

Des formations de perfectionnement.

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

À partir du 1^{er} septembre 2009 nouvelle adresse :

INCM
47 rue du Commandant Rolland
93350 Le Bourget



l'INCM est une association loi 1901.
 Une documentation conforme à l'article L920-6 du code du travail est disponible sur simple demande.

TroisQuatorze - Paris photos : © A. Brunet Gamma

Interview de Gilles Pérole

Conseiller pédagogique. Adjoint au maire de Mouans-Sartoux. Trésorier adjoint du Club des villes et territoires cyclables en charge des questions de vélo-éducation.



Gilles Pérole



I semble que la question des partenariats entre les vélo-écoles et les écoles dépende aujourd'hui de la bonne ou de la mauvaise volonté des différentes académies.

Photo ©



Aujourd'hui, l'enseignement du vélo relève du choix des établissements scolaires

Partagez-vous ce point de vue ?

Il n'y a pas de directive nationale aujourd'hui, à l'Éducation nationale, sur ce sujet. Mais rien n'empêche en effet les vélo-écoles de prendre contact avec telle ou telle académie, et dans ce cas-là des choses peuvent se faire, des partenariats peuvent se créer.

À ce jour, l'Éducation nationale n'aborde la question qu'à travers les APER (Attestation de première éducation routière), et non sur les enjeux de l'écomobilité. Ces APER sont du ressort des enseignants, qui demandent en général l'aide de la gendarmerie, de la police municipale ou éventuellement de Prévention Maif. Mais c'est vu, le plus souvent, sous l'angle "sécurité routière" pure.

Comment sensibiliser l'Éducation nationale sur ces sujets ?

Il y a de nombreuses directives de l'Éducation nationale sur le développement durable, autant sur l'éducation routière... reste à faire le lien entre les deux. Il faudrait qu'il y ait une prise en

compte du ministère sur ce sujet et qu'il existe une circulaire. Ainsi, les gens les plus motivés, sur le terrain – vélo-écoles, enseignants, conseillers pédagogiques – pourraient s'appuyer sur un texte.

Cela dit, rien n'empêche aujourd'hui de constituer des partenariats dans le cadre des projets d'école – *via* le volet développement durable ou *via* le volet APER. Il existe suffisamment de textes sur ces sujets au sein de l'Éducation nationale pour que des gens motivés puissent y "accrocher" une action éducation vélo. Il manque juste, aujourd'hui, une certaine lisibilité, qui ne pourra venir que d'une volonté politique.

Le problème du financement peut-il être un frein – dans la mesure où de nombreuses vélo-écoles n'ont pas d'autre choix que de faire rémunérer leurs prestations ?

C'est clair, l'argent pose problème. L'Éducation nationale ne finance pas les projets d'école, c'est aux établissements eux-mêmes de payer. En réalité,

je crois que le seul moyen de s'en tirer est de pouvoir compter sur des subventions municipales. Si une commune conventionne une vélo-école, elle doit prévoir un financement. Les coopératives des écoles n'ont souvent pas de gros moyens. Et, je le rappelle, il est interdit de faire financer ces activités – dès lors qu'elles sont obligatoires – par les parents : l'école est gratuite.

Êtes-vous optimiste sur la réactivité de l'Éducation nationale ?

Disons que les choses bougent. Il y a de plus en plus de circulaires sur l'éducation au développement durable et on devrait pouvoir se saisir de cela. Le Grenelle de l'environnement a changé en partie les mentalités, il a provoqué une prise de conscience, et l'on sait aujourd'hui que l'on ne parle pas d'un futur lointain, mais d'actions à prendre immédiatement. Il faut accélérer le processus, en essayant de surfer sur cette vague. La conjoncture est bonne, et je crois que les mentalités sont mûres pour que cela bouge. ■

le site cycl@ble



Le site Mobilservice, une plateforme au service des acteurs de la mobilité durable

www.mobilservice.ch



Mobilservice est un site suisse qui fonctionne à la fois comme une plateforme d'information et comme un site de mise en réseau. Il s'adresse aux professionnels de la mobilité, aux élus et aux techniciens des collectivités, ainsi qu'à toutes les personnes qui s'intéressent aux questions de mobilité durable. Son objectif est double :

- ▶ stimuler l'innovation dans le domaine de la mobilité en informant les acteurs sur les nouveaux produits et services,
- ▶ proposer une boîte à outils aux collectivités et aux professionnels.

Sur son site Internet, l'association propose des formations continues afin de permettre aux acteurs de la mobilité de rester en phase avec les avancées de leur domaine.

Créée en 1999, l'association Mobilservice a mis en place à la fin de l'an 2000 son site Internet. Depuis, le site s'est considérablement étoffé et propose de nombreux services et une documentation riche. Disponible en version allemande ou en version française, le site s'adresse en premier lieu aux acteurs suisses de la mobilité. Cependant, il est toujours intéressant d'aller voir comment font nos voisins, et en particuliers nos voisins suisses qui sont souvent à la pointe de l'innovation en matière de déplacements durables !

Malgré tout, certains documents ne sont disponibles qu'en allemand (très peu), mais l'essentiel du site est accessible aux non-germanophones.

L'offre du site se répartit en quatre domaines :

- ▶ un service de documentation en ligne, Mobilservice NEWS ;
- ▶ un catalogue de solutions innovantes ou "boîte à outils", Mobilservice PRATIQUE ;
- ▶ une newsletter qui paraît six fois par an, et qui propose chaque fois un éclairage sur quatre dossiers d'actualité ;
- ▶ un agenda mobilité qui permet d'avoir accès en un

seul coup d'œil aux événements à venir, qu'il s'agisse d'événements suisses ou internationaux comme Vélo-city.

La diversité des partenaires et des acteurs de

Mobilservice donne un aperçu de la variété du public visé. On recense ainsi des cantons suisses (Argovie, Berne, Lucerne, Soleure et Vaud), l'université de Zurich, l'association Pro-vélo ou encore des bureaux de conseils en management de la mobilité.

Et la liste est loin d'être exhaustive !

Mobilservice est une plateforme unique en son genre, qu'il est intéressant d'aller visiter régulièrement pour se tenir au courant de l'actualité "mobilité durable" ou pour faire des recherches sur un dossier précis. Si toutefois vous manquez de temps, inscrivez-vous à la newsletter sur le site, et l'information viendra toute seule à vous ! ■

Quelques dossiers "vélo" téléchargeables sur le site :

- ▶ *Le manuel du stationnement vélo*, édité par la Conférence vélo suisse et l'Office fédéral des routes (OFROU)
- ▶ Les retours sur les initiatives suisses "Bike to work" et "Bike to school" peuvent donner des idées
- ▶ *Réflexion sur une approche marketing pour le trafic piétonnier et cycliste*, tirée du rapport de recherche de la SVI, Association suisse des ingénieurs et experts en transport

INFO ! ... INFO ! ... INFO ! ... INFO !

Le site de M. Vélo a une nouvelle adresse, plus pratique et plus simple à retenir (voir *Ville & Vélo* n°36 p.14) :

<http://www.monsieurvelo.developpement-durable.gouv.fr/>

la zone de rencontre de Metz

Entretien avec René Darbois, adjoint au maire, chargé de l'Ecologie urbaine, du Développement durable et solidaire, vice-Président de Metz Métropole (CA2M)

Le 19 janvier 2009, Metz inaugurerait les premières zones de rencontre française.

Les piétons et les vélos vont pouvoir partager sereinement l'espace avec les voitures.

La "zone de rencontre" à l'étranger Le concept existe déjà sous d'autres dénominations aux Pays-Bas (woonerven) où il est né au début des années 70, en Suisse et en Belgique.

Règles de la zone de rencontre, parue au décret du 30 juillet 2008

Elle est ouverte à tous les modes de transport. Les piétons bénéficient de la priorité sur tous, à l'exception des tramways. Les piétons peuvent circuler sur toute la largeur de la voirie, et les vélos dans les deux sens. Quant aux voitures, elles sont tenues de ne pas dépasser 20 km/h, et le stationnement des véhicules motorisés n'est autorisé que sur les espaces aménagés.

D'autres projets de zones de rencontre... Issy-les-Moulineaux, Strasbourg, Saint-Malo...



Le décret instituant la zone de rencontre est paru le 30 juillet 2008, et dès le 19 janvier 2009

vous inaugureriez vos premières zones de rencontre. Pourquoi cette volonté de se saisir de ce nouvel outil de l'aménagement aussi rapidement?

Nous avons déjà repéré des places publiques, toutes situées en bordure de voies piétonnes mais dont l'usage interdisait la piétonisation. Pourtant, le passage des véhicules motorisés rendait ces places inconfortables pour les piétons. Il fallait donc trouver une solution. Jusqu'au décret de juillet 2008, aucun outil du Code de la route ne répondait à nos besoins. Dès que nous avons eu la possibilité de créer des zones de rencontres, c'est-à-dire après la création de la signalétique fin décembre 2008, nous nous sommes saisis de l'occasion. C'est pourquoi nous avons inauguré à Metz le 19 janvier 2009 les premières zones de rencontre françaises.

Il est vrai que nous avons aussi la volonté de modifier le rapport de forces entre les usagers de la rue, et de donner un peu plus la priorité aux transports "doux". Nous mettons également en œuvre une ligne de transport en commun en site propre (TCSP) afin de réduire l'utilisation de l'automobile dans notre agglomération. Notre volonté n'est pas d'interdire la voiture, mais plutôt d'en contraindre son usage afin de donner la priorité aux piétons, qui en ont bien besoin.

Quels lieux avez-vous transformés en zones de rencontre?

Cinq places ont été transformées en zones de rencontre. Elles sont toutes situées dans le centre-ville de Metz. Il s'agit de la place de Chambre (place dite "gourmande" en raison de ses nombreux restaurants avec terrasses), la place d'Armes (le parvis de l'hôtel de



Photo © Ville de Metz

Cinq places ont été aménagées en zone de rencontre

ville et de l'Office du tourisme), la place Sainte-Croix (dans le cœur historique, à proximité du musée de la Cour-d'Or et du FRAC) et la place Saint-Martin (petite place qui sert de parvis à l'église Saint-Martin). Deux autres places, les places Saint-Louis et Saint-Simplice, qui ont plutôt une vocation piétonne, vont faire l'objet d'une expérimentation jusqu'au 30 juin prochain à la demande des commerçants.

Quels ont été les critères qui vous ont conduits à choisir ces places?

Ces places ne pouvaient pas être des aires piétonnes car elles permettent de relier des équipements qu'il faut pouvoir rejoindre en voiture – un parking, un hôpital... Mais la circulation automobile, même à 30 km/h gêne le piéton et le rend encore trop vulnérable. Alors que lorsqu'il doit rouler à 20 km/h, l'automobiliste doit garder constamment son pied sur le frein, circuler au pas, bref être très vigilant. Quand l'automobiliste traverse ces zones – qui sont, soit dit en passant, assez limitées car elles n'excèdent pas 150 m –, il a conscience qu'il n'est pas sur un territoire qui lui est réservé. Au contraire, il a le sentiment d'être autorisé à venir sur un territoire qui appartient en premier lieu aux piétons et

aux cyclistes.

Le piéton en revanche est "chez lui". Il n'est plus contraint de marcher uniquement sur les trottoirs.

Les plus vulnérables sont donc protégés, tout en permettant aux voitures de passer. La zone de rencontre prend là tout son sens.

A-t-il fallu faire des aménagements particuliers?

Les places choisies ne demandaient aucun aménagement pour devenir des zones de rencontre. Nous avons seulement installé la signalétique nécessaire.

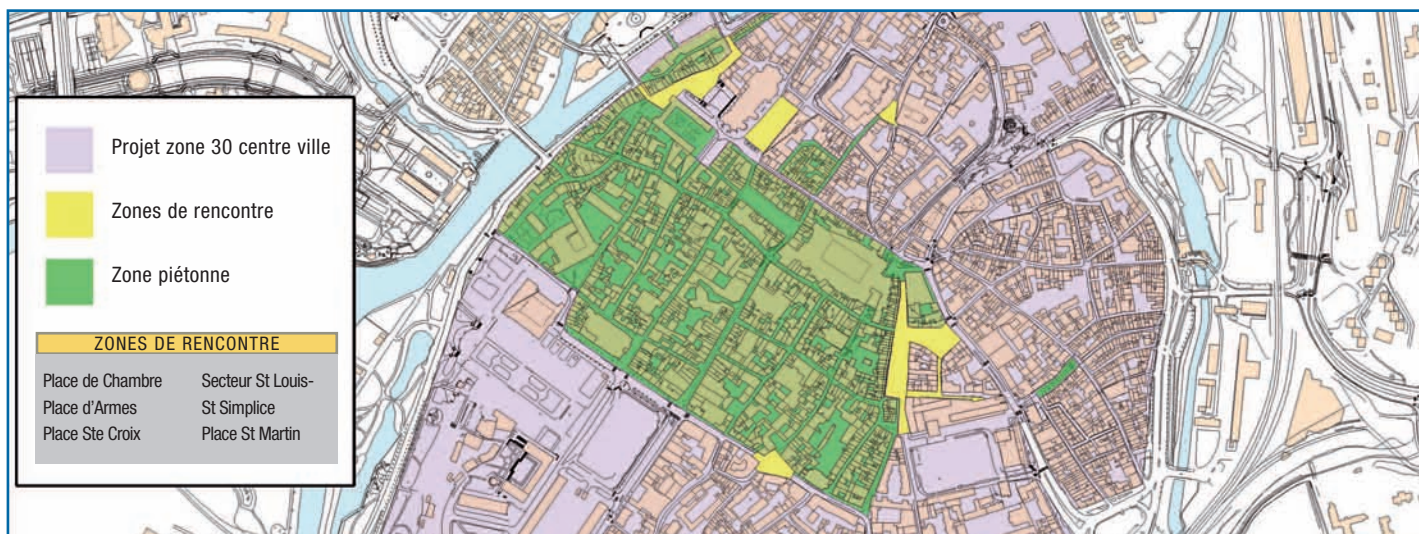
Comment les zones de rencontre s'inscrivent-elles dans le plan de circulation?

Toutes ces places sont situées en entrée/sortie de zones piétonnes. On peut donc les considérer comme des "sas" entre un espace uniquement dédié aux piétons (et aux vélos) et un espace où la voiture domine encore largement. Il s'agit en quelque sorte d'une transition douce, qui permet à chacun des usagers de reprendre conscience qu'il n'est pas le seul à circuler en ville.

Un processus de concertation avec les riverains et les commerçants a-t-il été mis en place?



Photo © Ville de Metz



Les zones de rencontre, des sas entre les espaces « modes doux » et ceux où la voiture domine encore largement

● ● ● La demande des piétons et des cyclistes était déjà très forte. De plus, nous avons inscrit notre volonté de donner plus de place aux modes doux dans le programme de la nouvelle municipalité.

En ce qui concerne les places Saint-Louis et Saint-Simplice qui ont été mises en observation, c'est le résultat d'une concertation entre les riverains, qui souhaitent plus de calme, et les commerçants.

À l'heure actuelle, on n'a observé aucune réticence si ce n'est quelques commentaires sceptiques: "ça ne sert à rien", "impossible de rouler à 20 km/h"... Mais dans l'ensemble, les retours sont très positifs et nous encourageant à poursuivre dans cette voie.

Pensez-vous créer d'autres zones de rencontre à Metz?

Non, ce n'est pas à l'étude dans l'im-médiat. En revanche, nous allons généraliser les zones 30 à l'ensemble de la ville. Dès le printemps, nous allons mettre une zone du quartier du Sablon en zone 30, puis élargir cette mesure à l'ensemble du centre-ville. Dans le même temps, nous comptons redoubler nos efforts pour donner une place beaucoup plus importante au vélo en ville. La future ligne de TCSP nous permettra d'aller dans ce sens puisqu'il deviendra possible de se rendre en ville sans sa voiture, qui

pourra être déposée dans un des trois parcs relais qui seront installés à proximité de la ligne.

Peut-on déjà voir les premiers effets de ces zones de rencontre sur l'apaisement de la vitesse, la réappropriation de l'espace public par les piétons et les cyclistes?...

Oui, c'est déjà le cas! Nous avons été aidés par la police municipale, qui joue un véritable rôle de pédagogue en distribuant des flyers aux automobilistes afin qu'ils soient au courant de ces nouvelles règles inscrites au Code de la route. Il nous reste désormais à convaincre les piétons qui n'ont pas encore pris tout à fait leurs marques. On peut se demander si le "cadeau" qui a été fait aux piétons n'est pas trop beau. Ce n'est pas mon sentiment, car nous offrons là une chance à TOUS les modes doux de se réapproprier la ville. Il faudra seulement quelques semaines avant qu'ils ne prennent de nouvelles habitudes et rompent avec celles qu'ils avaient lorsque la politique était au "tout-voiture".

Et dès les beaux jours, les changements pourront être pleinement observés. Les cafetiers et les restaurateurs vont installer leurs terrasses. Nous verrons alors les piétons revenir en nombre, pouvant enfin prendre la place qui leur est due et qu'ils n'auraient jamais dû perdre. Poussés par la

nécessité, mais on peut l'espérer aussi par la courtoisie, les automobilistes vont être amenés à quitter la pédale d'accélérateur pour le frein...

Avez-vous été contactés par d'autres villes qui vous ont demandé des conseils?

Nous avons en effet été contactés par de nombreuses villes grâce à l'écho que notre démarche à eu dans les médias. Strasbourg, ville modèle pour nous, vient de décider de créer une zone de rencontre et est venue prendre notre avis. Plus étonnant encore, la ville de Namur en Belgique, pays pourtant en avance sur les questions de partage de la rue, s'intéresse à ce que nous faisons à Metz. Je dois avouer que j'en tire une grande fierté!

Pensez-vous que les collectivités vont mettre en place des zones de rencontre à des emplacements où elles auraient créé des aires piétonnes avant que cet outil n'existe?

C'est possible, mais cela n'irait pas dans le sens de l'histoire. Il s'agirait d'une escroquerie aux dépens des citoyens les plus vulnérables. Étant d'une nature optimiste, je ne pense pas que des élus se permettent ce genre de pratiques sans que cela ait des retombées négatives sur leur carrière politique. Je peux vous garantir par exemple que nous ne ferons

Photo © Ville de Metz



René Darbois, adjoint au maire, porte le projet des zones de rencontres à Metz

jamais une telle chose à Metz!

De plus, nous sommes aidés par nos services techniques, qui ont su s'approprier très rapidement ce nouvel outil.

Je voyage beaucoup en Europe, et si la zone de rencontre est un concept nouveau en France, ce n'est pas le cas dans d'autres pays. Aux Pays-Bas par exemple, où la densité de population est plus importante, les zones de rencontre fonctionnent depuis longtemps, et parfois même sans signalétique.

Certains répondront que les mentalités sont différentes dans ces pays, et que les gens y sont beaucoup plus disciplinés. Je ne pense pas qu'ils soient meilleurs, simplement un peu plus en avance! ■

« LA RUE SOUS TOUS LES ANGLES »

Guide à l'attention des usagers de la rue



Le projet est né d'une collaboration entre le Club des villes et territoires cyclables et l'agence de développement territoriale des Hauts-de-Seine (RATP). Le document a été distribué dans quatre collèges des Hauts-de-Seine lors d'une intervention réalisée par des agents de la RATP sur le thème de la cohabitation bus/modes doux. Il a reçu un très bon accueil de la part des élèves, et la RATP envisage d'élargir sa diffusion.



Conception graphique > Studio Desailly

Ce guide permet de mettre en évidence les situations à risque pour les cyclistes qui circulent sur la chaussée et qui côtoient des véhicules à grand gabarit (bus, poids lourd, véhicules utilitaires...).

Il se présente sous la forme de questions/réponses adaptées à un large public (adolescents et adultes).

Le guide « La rue sous tous les angles », validé par le CERTU, pourra être commandé au Club des villes et territoires cyclables.

B U L L E T I N D ' A B O N N E M E N T

À compléter et à retourner à : **Club des villes & territoires cyclables** 33, rue du Faubourg Montmartre 75009 Paris

Tarif : 1 an / 6 numéros **20 euros TTC**

Tarif adhérent du Club des villes et territoires cyclables **15 euros TTC**

Tarif associations membres de la FUBicy, agences du réseau Fnau, DDE-DRE-CETE **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 du **Club des villes et territoires cyclables**
 d'un montant de euros

Éditeur :
 Le Club des villes & territoires cyclables
 33, rue du Faubourg-Montmartre
 75009 Paris

Directeur de la publication :
 Jean-Marie Darmian

Rédactrice en chef :
 Véronique Michaud

Secrétariat de rédaction, mise en page :
 Olivier Sauron, Audrey Calteau,
 Denis Desailly

Ont collaboré à ce numéro :
 Franck Lemarc (dossier),
 Diane Bouchenot,
 Véronique Cézard, Sabine de Ligny

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

Photos :



Club des villes & territoires cyclables,
 © Villes de Metz, © Ville de La Rochelle, © Thierry Nava

Publicité :
 IM Régie :
 Marc Grand, directeur
 Véronique Annereau
 Anaïs Fraigneau
 23, rue Faidherbe
 75011 Paris
 T 01 40 24 14 90/12 63
 F 01 40 24 22 70
v.annereau@impub.fr
anaïs.fraigneau@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
d-desailly@mac.com

Illustrations en pâte à modeler + 3D :
 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 :
 Janvier 2009

MODULÈRE,

LA NOUVELLE GÉNÉRATION D'ABRIS 100% MODULAIRES



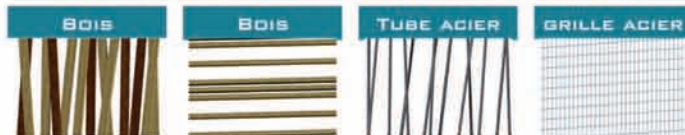
→ EN CAPACITÉ

→ EN ESTHÉTISME

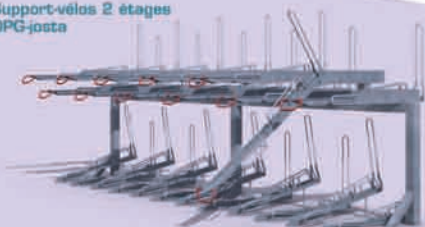
→ EN TAILLE



→ UNE GAMME DE PANNEAUX D'HABILLAGE
ADAPTABLES À VOTRE ENVIRONNEMENT



Support vélos 2 étages
DPG-josta



NOMINÉ
aux PRIX de
l'INNOVATION
2008

salon
des maires
et des collectivités locales

www.abrisvelos.com

ABRI PLUS

DES ESPACES INTELLIGENTS

N°Azur 0 810 811 353

PRIX D'APPEL LOCAL

www.abri-plus.com

Rue de l'industrie - ZA de Grand Lieu - 44310 SAINT-PHILBERT-DE-GRAND-LIEU



www.sceaux.fr/

Philippe Laurent, maire de Sceaux, vice-président de l'Association des Maires de France

1) *Les collectivités locales qui représentent déjà 70 % des investissements publics en France doivent faire face à des besoins croissants en matière de mobilité et d'alternatives à la voiture. Quelles difficultés vont-elles rencontrer face au développement de la crise économique ?*

Lors des crises économiques, les collectivités locales jouent un rôle d'amortisseur. Bénéficiant de ressources relativement stables, elles tentent de préserver d'une part le niveau et la qualité des services proposés au quotidien à leurs habitants, et d'autre part le volume de leurs investissements, facilitant ainsi le retour de la croissance. Une telle politique suppose que les ressources publiques locales permettent de faire face aux dépenses courantes de fonctionnement et de redistribution, mais également de préserver l'autofinancement, clé d'une capacité d'investissement importante. Même si la crise que nous connaissons est sans précédent, je pense que les mêmes mécanismes pourraient fonctionner.

Cependant, cette crise survient alors que la fiscalité locale est à bout de souffle, archaïque, injuste et mal acceptée. Le principal danger est là : si la fiscalité locale n'est plus capable d'alimenter les budgets locaux, ceux-ci ne parviendront pas à faire face à cette double nécessité : préserver le service au quotidien et autofinancer une part importante des investissements.

Depuis des années, les associations d'élus demandent une réforme profonde de la fiscalité locale, tenant davantage compte des revenus et permettant le partage de certains impôts nationaux qui bénéficient de bases très larges. L'Etat a toujours refusé, à la fois par crainte de perdre ses propres recettes et par méfiance envers les élus locaux. Nous sommes maintenant au pied du mur, et la récente annonce par le président de la République de sa volonté de supprimer une part importante de la taxe professionnelle rend encore plus urgente cette réforme.

Une réduction de la capacité d'autofinancement ne pourrait avoir qu'un effet négatif sur l'investissement public local. Or, les besoins sont immenses : dans le domaine des transports collectifs, dans celui de la rénovation de bâtiments publics afin d'améliorer leurs performances énergétiques déplorables, ou dans celui de l'environnement. Affaiblir les capacités

financières des collectivités locales, c'est renoncer à la modernisation des infrastructures de nos territoires. Nous en paierons le prix fort dans quelques années, comme le montre la situation très mauvaise des transports en commun en Ile-de-France par suite d'une insuffisance d'investissements depuis ces trente dernières années.

2) *Le Plan de relance constitue-t-il une opportunité pour l'investissement en faveur des transports publics et du vélo ?*

Bien entendu, et j'ai cru entendre que le gouvernement avait lui-même émis cette idée. Pour autant, le plan de relance souffre d'une insuffisante sélectivité des projets soutenus. Alors même que le "Grenelle de l'environnement" a suscité de vastes réflexions et une réelle prise de conscience dans l'opinion, on aurait pu imaginer que ce plan de relance fasse d'une pierre deux coups et "cible" en priorité les investissements participant aux objectifs du Grenelle. Ce n'est pas le cas et l'on peut s'interroger sur l'importance, dans les "mille projets" du plan de relance, des investissements à caractère routier. D'un autre côté, le délai de réalisation de projets de transports collectifs est de plus de dix ans et l'on comprend que l'immédiateté voulue pour les effets du plan de relance ne puisse s'accorder avec un tel délai. C'est la raison pour laquelle j'ai plaidé – sans grand succès – pour que le "plan de relance" cible des investissements réalisables rapidement et compatibles avec l'esprit du "Grenelle" : rénovation de l'éclairage public, rénovation des réseaux d'assainissement, enfouissement des lignes électriques, aménagements de garages sécurisés pour les vélos, travaux d'isolation de bâtiments publics...

3) *Quel est l'enjeu du développement du vélo à Sceaux et plus généralement sur les territoires de banlieue ?*

Nous constatons, à Sceaux, commune de la première couronne parisienne bien dotée en transports publics, que beaucoup de déplacements sont encore réalisés en voiture individuelle, y compris pour des déplacements courts sur la commune. Cependant, les modes plus doux sont également pratiqués, en particulier les déplacements à pied. En dépit d'une politique engagée depuis plusieurs années pour favoriser la pratique des modes doux (généralisation de la réglementation « zone 30 » à l'ensemble des

voies communales, maintien des sentiers en traversée des îlots urbains, multiplication des points de stationnement pour les vélos, réalisation de pistes cyclables sur les voies départementales), la pratique du déplacement automobile résiste encore bien. Le confort d'usage du véhicule automobile, son faible coût relatif à plusieurs, le poids d'un lourd héritage culturel probablement aussi, contribuent à la résistance au report massif vers les modes doux dans les déplacements urbains de banlieue.

L'enjeu pour la collectivité est multiple.

Tout d'abord, même si Sceaux souffre peu d'engorgements, les automobilistes sont souvent amenés à des comportements inciviques et irrespectueux des piétons et cyclistes dans des espaces urbains qui se voudraient de plus en plus partagés par tous. Les espaces publics urbains ont beaucoup à gagner d'une politique de requalification privilégiant l'accueil des modes doux, à l'instar de la transformation en voie piétonne, dans les années 70, de la principale rue du centre commerçant.

En affichant une politique délibérément tournée vers l'intégration des circulations douces dans ses espaces, la ville conduit ses habitants à modifier progressivement leur comportement vers un plus grand respect de l'environnement et de leur propre santé, tout en améliorant le bilan comptable du carbone.

La collectivité devra donc rendre le déplacement vélo encore plus attractif et concurrentiel face au déplacement automobile, le vélo devant être le prolongement naturel du déplacement à pied. Lorsque les vélos seront devenus de véritables véhicules utilitaires et adaptés aux déplacements urbains (transports des petits achats quotidiens, sécurisation du stationnement contre le vol, assistance au pédalage pour les plus longues distances avec déclivité), que les aménagements des logements ou des espaces publics rendront l'usage du vélo aussi simple que celui de la voiture immédiatement disponible, que la circulation à vélo sera aussi sûre que la circulation dans l'habitacle de son auto, le citoyen de la banlieue ne s'interrogera plus sur son choix modal en ville... C'est en tout cas le pari que nous faisons à Sceaux, et que nous traduirons clairement dans le PLU en cours d'élaboration. ■