

ON
VOUS
EN DIT
PLUS

SOCIÉTÉ C'est le boom du vélo : qu'il soit ou non en libre-service comme

Le vélo, effet de

► À cause du prix de l'essence, parce qu'il est pratique et écolo, le vélo revient en force.

► La France est même entrée dans le top 5 des pays les plus consommateurs de bicyclettes.

► Seul bémol : en dehors des centre-villes, la voiture garde toutes nos faveurs.

PAR SOPHIE LEROY

Endireplus@lavoixdunord.fr

PHOTOS PATRICK JAMES

ET PIERRE LE MASSON

Boom, le vélo a fait un boom ces trois dernières années. Lui qu'on a laissé au garage pendant des décennies, jugé ringard au regard de la confortable voiture.

Et puis, doucement mais sûrement, quelques pistes et bandes cyclables sont sorties de la chaussée, la voiture a dû faire un peu de place, la circulation a coïncé. Le vélo, patiemment, a attendu son heure et a pu distiller ses arguments.

Pratique, il permet assurément un gain de temps sur la voiture en centre-ville : jusqu'à 6 km de trajet, il est le plus rapide. Sur sa selle, on est indépendant : on connaît son temps de parcours à la minute près, pas de surprise sauf coup de mou dans les jambes. Enfin le vélo ne pollue pas et, cerise sur le gâteau, il est bon pour la santé : un cycliste est deux à trois fois moins exposé à la pollution qu'un automobiliste et 30 minutes de vélo par jour suffisent à réduire de 50 % les risques d'accident cardiaque, d'obésité ou de diabète.

L'étincelle

Dès le début des années 2000, les Français se disent ainsi prêts à se mettre au vélo. Convaincus... mais sans passer à l'acte. Il ne manquait que l'étincelle : le débâtement, en 2005, du Vélo'v.



Avec la météo, à Lille, la pratique du vélo varie... mais son développement dépasse l'effet de mode.

à Lyon, puis du Vélib' à Paris. Le vélo s'est alors propagé comme une trainée de poudre. En libre-service, gratuit et sans risque de se faire voler, il est remis au goût du jour... Et boom !

À Paris, le nombre de vélos a doublé depuis 2001. À Lyon, le Vélo'v représente plus d'un tiers des déplacements quotidiens. Le vélo en libre-service fait des petits d'accident cardiaque, d'obésité ou de diabète.

L'an dernier, 3,5 millions de vélos ont été vendus. C'est + 35 % de ventes. La France devient ainsi le 4^e pays consommateur de cycles par habitant (5,7 vélos pour 100 habitants), après le Japon, les Pays-Bas et les États-Unis.

Accidentogène ?

Mais le vélo a ses détracteurs. Le cycliste à la petite semaine, le néophyte, est jugé dangereux, peu respectueux du Code de la route – le nombre de PV dressés à Paris a grimpé en flèche – et accidentogène. Sauf que, la Sécurité routière l'a chiffré : en 2007, alors que le trafic des vélos a augmenté, le nombre de victimes cyclistes a baissé de 21 % par rapport à 2005-2006.

Et à Paris, si le nombre de ces accidents a augmenté de 21 %, cette hausse est à rapporter à celle du nombre de déplacements en vélos : +70 %, soit en fait, une réduction du risque d'accident de 30 %. Il ne serait donc pas plus dangereux de circuler à vélo qu'à

place, à chiffré le CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme). Le vélo doit donc accomplir une nouvelle révolution. Même s'il ne s'agit pas non plus d'en venir au tout vélo. Que les automobilistes et piétons se rassurent. D'ailleurs ne sommes-nous pas déjà un peu tout cela à la fois ? ■

Hors du centre-ville ?

Par ailleurs, il ne s'agit pas de se leurrer. Si le vélo veut préserver sa jeunesse retrouvée, il va lui falloir séduire hors des centre-villes, parce que c'est bien là qu'il est pour l'heure cantonné. À Lille, par exemple, si le nombre de déplacements à vélo a bel et bien augmenté (de 0,6 par jour et par habitant à 0,9 en six ans), il n'en est pas de même dans l'agglomération où, le vélo fait du sur

place, a chiffré le CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme).

Le vélo doit donc accomplir une nouvelle révolution. Même s'il ne s'agit pas non plus d'en venir au tout vélo. Que les automobilistes et piétons se rassurent. D'ailleurs ne sommes-nous pas déjà un peu tout cela à la fois ? ■

POUR EN SAVOIR PLUS

► **Contact**
– Association droit au vélo (ADAV), 23, rue Gosselet à Lille. ☎ 03 20 86 17 25. www.droitauvelo.org
– Fédération française des usagers de la bicyclette, ☎ 03 88 75 71 90. www.tubicy.org

► **Surfer**
– www.villes-cyclables.org
– www.departements-cyclables.org

à Paris et Lyon, il envahit les centre-villes. Mais au-delà, il lui reste de la route.

mode ou vrai choix ?

QUELQUES RÈGLES DE SÉCURITÉ

Comment rouler en toute tranquillité ? Quelques rappels de sécurité pour circuler à vélo en ville.

► **Tout d'abord, prendre sa place sur la chaussée.** Pas la peine de se faire tout petit en serrant à droite. La distance de sécurité est inscrite dans le Code de la route : à vélo, on roule à un mètre du trottoir ou des voitures en stationnement. Le principal avantage : le cycliste sera ainsi bien vu des automobilistes qui peuvent dépasser en toute sécurité et, par réflexe, ralentissent.

► **Un cycliste ne double pas un bus ou un poids-lourd sur la droite.** L'ADAV (Association droit au vélo) a fait campagne sur ce thème pendant la Semaine de la mobilité. Le dépassement à droite est la première cause d'accident mortel des cyclistes. Il faut se rappeler qu'à sa droite, un chauffeur de bus ou de camion ne voit pas les vélos.

► **Un éclairage de qualité est important** dès la tombée de la nuit mais aussi le matin lorsque le jour n'est pas totalement levé. Une nouvelle mesure de sécurité routière oblige désormais à porter un gilet réfléchissant hors-agglomération. Les associations de cyclistes militants auraient préféré qu'on mette l'accent sur le respect de la législation actuelle : malgré la loi, trop de vélos neufs sont vendus sans éclairage fixe et efficace.

► **« On n'achète pas un vélo, on achète un vélo et un bon antivol ».** La formule est de Benoît Cousin, président de l'ADAV qui insiste sur la nécessité de se protéger du vol. En garant son vélo, on attache ensemble le cadre, la roue avant (de préférence) et l'arceau de stationnement. On enlève tous les accessoires qui ne sont pas fixés au vélo. On peut également faire marquer son vélo en se rapprochant de l'ADAV. Une identification, qui, à l'usage, se révèle plutôt dissuasive.

► **On respecte le Code de la route qui est le même pour tous.** Un cycliste s'expose à des contraventions qui varient de la 1^{re} à la 4^e catégorie. Soit : 11 € pour un défaut d'éclairage, 35 € si on roule hors de la bande cyclable, voire 90 € si on grille un feu rouge. Un cycliste titulaire du permis de conduire ne perd pas de points mais son permis peut être suspendu et son vélo immobilisé.

CH. D.

Du mieux dans la région

De Lille, la pionnière, à Hazebrouck ou Bailleul qui se mettent au vélo, on roule de mieux en mieux dans la région.

Paris, Bordeaux, Strasbourg... « Lille, n'est pas si loin derrière », considère Benoît Cousin, président de l'Association régionale droit au vélo. Depuis sa création en 1982, l'ADAV mesure le chemin parcouru.

À Lille, « l'association a obtenu que 400 arceaux de stationnement soient posés chaque année pour rattraper le retard ». À Béthune ou Arras, où « ça commence à bouger ». À Valenciennes « qui a complètement intégré le vélo dans le réaménagement de son centre-ville ». À Hazebrouck ou Bailleul « qui commencent à s'y mettre ».

Benoît Cousin constate que « sur le principe désormais, l'association est rarement mal accueillie par les municipalités ». Mais... « Les lignes budgétaires ne suivent pas toujours. Quelle que soit la ville, le budget vélo est toujours à la marge. »



Pour l'association, demeurent des points noirs : « L'entrée des villes où il faut faire cohabiter bandes cyclables, périphériques et rocades. » Des résistances : « La situation est très inégale dans la communauté urbaine de Lille qui regroupe plus de 80 communes. Pour faire des travaux, il faut l'accord des municipalités. » Des disparités : « Nous avons une convention avec le conseil général du Nord, à chaque réfection de route départementale, les piétons et cyclistes sont pris en compte. On insiste aussi sur l'accessibilité à

vélo, des collèges. Dans le Pas-de-Calais, il y a un temps de retard. » Et une philosophie qui ne progresse que lentement : « Les gens assimilent encore trop souvent le vélo aux loisirs. Or nous traitions pour le vélo comme moyen de transport. Par exemple, dans la région, nous disposons d'un réseau de canaux important. Les chemins de halage sont encore peu rénovés et lorsqu'ils le sont, le revêtement n'est pas fait pour circuler à vélo. Pourtant, plus de vélos, c'est moins de pollution et moins d'argent dépensé dans le réseau routier. »

CHANTAL DAVID

Le Code de la rue est en route

Partager la chaussée en donnant priorité aux plus vulnérables. C'est la philosophie du Code de la rue.

L'idée est belge : le 1^{er} janvier 2004, le Code de la route chez nos voisins a été enrichi d'un Code de la rue : une série de mesures ont été prises pour donner la priorité aux usagers vulnérables que sont les cyclistes et les piétons en ville.

En octobre 2005, ce sujet a été longuement débattu au congrès des villes cyclables à Lille. Dans la foulée, des choix ont été faits pour un partage plus équitable de la chaussée : création de zones 30 pour diminuer la vitesse des automobilistes, création de sas vélo aux feux tricolores pour permettre aux cyclistes de se placer devant les voitures. Un décret (30 juillet 2008) a fait avancer un peu plus le Code de la rue en France avec la création de

« zones de rencontre » où la vitesse est limitée à 20 km/h. Le principe de prudence du plus fort envers le plus vulnérable y prévaut. Il se décline du poids-lourd envers la voiture, de l'automobiliste envers le motocycliste et le cycliste, et du cycliste envers le piéton. Ce principe pourra notamment justifier une différenciation du montant des contraventions selon le type de véhicule.

Des nouvelles zones 30 sont également aménagées : comme dans les « zones de rencontre », dans le cas de rues à sens unique, les cyclistes seront autorisés à y circuler dans les deux sens. Pour les zones 30 existantes, l'aménagement à double sens de la circulation des vélos doit être fait avant le 1^{er} juillet 2010. Rien qu'en métropole lilloise, cela représente 50 km de rues.

Pour ces nouveaux aménagements, il n'y aura pas forcément de bandes cyclables délimitées mais une signalisation précise. ■ CH. D.

VERS UN PLAN BANLIEUES

La bataille du vélo bien engagée dans les hypercentres, le plus difficile reste à faire : à savoir gagner les grandes agglomérations. Et plus, si affinités.

Le Club des villes cyclables a bientôt 20 ans. L'Association des départements cyclables, à peine 10. C'est dire s'il faudra encore du temps pour rendre plus simple la pratique du vélo hors les villes. Mais le défi veut être relevé avec, pour objectif, 21 688 km de vélo routes et voies vertes (itinéraires cyclables à moyenne ou longue distance, sécurisés), quand quelque 6 000 (seulement ou déjà ?) sont réalisés.

Le Club des villes cyclables a, lui, décidé de s'attaquer aux grandes agglomérations. Et dévoile, aujourd'hui, son plan « banlieues denses ». Le constat : le vélo y est aussi bien vu par les habitants mais ils lui reprochent, plus qu'ailleurs, le manque de sécurité (vitesse des automobilistes), de stationnement et de connexion à un réseau qui dépasse le quartier. Les idées : difficile d'imaginer des itinéraires sécurisés partout mais peut-être sur des portions particulièrement dangereuses. Penser l'offre : le vélo en libre-service n'est pas la panacée ? Développons de vraies vélos-stations, sûres, pour un usage du vélo en complément des transports en commun, et le vélo-élevage, sur des territoires dispersés, pour la journée ou demi-journée. « Le problème n'est plus d'avoir un vélo mais de l'utiliser facilement. »

S. L.

À VOTRE AVIS

Et vous, pourquoi utilisez-vous le vélo ?



« La voiture c'était devenu la galère »

Abdel Majid, 37 ans, préparateur de commandes (Lille). « Du lundi au samedi, tous les jours, je vais au travail à vélo. Avant j'utilisais une voiture. J'ai changé pour le vélo car c'était la galère pour stationner en ville et ça me coûtait cher. Dans mon entreprise, on est beaucoup dans ce cas. La direction a d'ailleurs augmenté le nombre de places pour les vélos, c'est bien. »



« Le vélo fait partie de ma vie »

Monique-Marie, 59 ans (Lompren). « Le vélo, c'est essentiel pour moi. Je l'utilise tous les jours, pour les loisirs et pour aller au centre hospitalier, où je suis bénévole. Je pédale depuis mon enfance, ça fait partie de ma vie. Je vois bien qu'il y a un avantage de cyclistes en ville, mais on pourrait encore mieux faire. Il faut aussi sensibiliser les automobilistes. Les routes sont dangereuses pour les cyclistes. »



« Sur le trottoir quand c'est dangereux »

Myriam, 37 ans, assistante (Lille). « Le vélo est plus rapide, plus agréable, plus écologique et en plus ça fait de l'exercice physique. Je l'utilise tous les jours. Quand j'emmène ma fille à l'école, je roule sur les trottoirs, car on sent le danger. Les automobilistes, eux, sont nombreux à vous ignorer et à vous mettre en danger. Les piétons qui traversent ne font pas du tout attention car ils ne vous entendent pas. »



« Moins cher que le métro »

Camille, 19 ans, étudiante (Lille). « Pour toutes mes activités je prends le vélo. C'est moins cher que le métro, c'est plus pratique que la voiture. Le problème, ce sont les vols. Juste avant la braderie, je me suis fait voler mon vélo. Et puis, c'est assez dangereux. Pas mal de cyclistes, en retour de soirée, sont mal éclairés. J'ai déjà eu un accident. J'évite en tous cas de brûler les feux ! »



« Il y a plus de femmes trentenaires »

Benoît, 23 ans, étudiant (Lille). « Plus rapide en ville, plus pratique, plus économique, le vélo est vraiment intéressant. De plus en plus de gens s'y mettent, notamment des femmes trentenaires. J'ai déjà été rappelé à l'ordre pour un feu grillé. C'est vrai que je commets souvent des infractions, mais sinon on perdrait autant de temps qu'en voiture ! » Recueilli par CH. C.

QUESTIONS À...

Véronique MICHAUD, secrétaire générale du Club des villes cyclables, créé en 1989



« On n'avait pas imaginé une telle montée en flèche du Vélo'v, à Lyon. »

Ce boom du vélo, est-ce un effet de mode ou un vrai changement de comportement ?

« Nous sommes convaincus que ce n'est pas un effet de mode, parce que cela fait bientôt 20 ans que nous travaillons à développer une alternative au tout voiture... et parce que le vélo rend vraiment service ! Dès la fin des années 90, il y avait des signaux favorables au retour du vélo : les enquêtes d'opinion montraient que les Français en avaient une très bonne image. Près de 90 % se disaient déjà favorables au développement de ce mode de déplacement. Mais

ces signaux étaient faibles. Il y avait un très grand décalage entre la bonne image du vélo et son usage. Avec des grandes disparités entre des villes comme Strasbourg, où il était déjà bien utilisé, et Lyon, où le vélo était quasi inexistant. L'intention était là mais il n'y avait pas de passage à l'acte. »

Pour quelles raisons ?
« Il n'y avait pas d'obstacle majeur mais un cocktail de petits ennuis. Comme le stationnement, l'insécurité, le vol... En France, des parking à vélo, comme il en existe aux Pays-Bas ou en Suisse à la sortie des gares, relèvent de la science-fiction. »

Le coup de booster, c'est le Vélo'v, à Lyon. On pensait que ce seraient des touristes, des usagers occasionnels qui l'utiliseraient. On n'avait pas imaginé une telle montée en flèche. Et le message était d'autant plus fort que ce n'était pas une ville de cyclistes. Ça veut bien dire que le Vélo'v a répondu à un besoin. Avec un autre atout : un vélo moderne au look différent de celui de nos grands-parents et du Tour de France. Le Vélo'v a balayé les dernières réticences et résistances. Il a même créé des impatiences. »

Pourtant, Lyon a mis le vélo avant les aménagements...

« Effectivement, Lyon n'était pas forcément en avance sur l'aménagement d'itinéraires pour les vélos. Et mieux vaut d'ailleurs des aménagements sécurisés. Mais ce n'est pas suffisant. C'est un tout. »

Comment concrétiser ce succès hors des centre-villes ?
« Il faut surfer sur ce bon contexte. On a une boîte à outils, à chacun de choisir les siens selon son territoire (lire ci-dessus). Les solutions ne sont pas forcément coûteuses mais il faut penser les déplacements autrement, proposer des aménagements fins pour que tout le monde y gagne. » Recueilli par S. L.