



## MIEUX SE DEPLACER A BICYCLETTE

---

### Élections locales: ce que veulent les cyclistes franciliens

Le vélo est le moyen le plus efficace de se déplacer en ville sans ajouter à la pollution ambiante qui est, chacun le sait, essentiellement due aux transports motorisés. MDB milite depuis plus de trente ans pour que cette évidence soit reconnue, et continuera à le faire de façon constructive, quelle que soit l'appartenance politique des élus.

MDB donne ses réponses aux questions suivantes :

- 1 Quelle politique d'aménagements ?*
- 2 Quel entretien des aménagements ?*
- 3 Quelle évolution de la réglementation ?*
- 4 Quelle politique de stationnement ?*
- 5 Quelle éducation pour les futurs cyclistes et non cyclistes ?*
- 6 Quelle communication pour promouvoir l'usage du vélo ?*
- 7 Quels encouragements pour les professionnels ?*
- 8 Comment favoriser les liaisons inter-villes et le transport multimodal ?*
- 9 Quelle ambition pour une politique vélo ?*

#### **1. Quelle politique d'aménagements ?**

La politique d'aménagements cyclables a été menée depuis plus de dix ans, de manière malheureusement inégale dans notre région. Dans notre pratique quotidienne, nous pouvons constater l'effet extrêmement important des aménagements créés sur le développement de la pratique du vélo. C'est pourquoi le premier vœu que nous émettons est que chaque collectivité locale poursuive et amplifie l'effort dans ce sens et que les associations de cyclistes soient associées à tous les stades de réalisation d'un projet d'aménagement.

Il n'est que de voir la différence de population cycliste entre les secteurs aménagés et ceux qui ne le sont pas.

Ces aménagements, quelle que soit leur qualité, présentent un double intérêt :

- \* donner confiance à des cyclistes potentiels de tous âges qui hésitent à se lancer dans la jungle motorisée ;
- \* rendre crédibles et visibles les déplacements à vélo et en renforcer la légitimité.

Le traitement des « points durs » doit être une priorité. Parmi ceux-ci, les nœuds autoroutiers, ponts, fleuves, portes de Paris représentent souvent des obstacles difficilement franchissables par les cyclistes non aguerris. Les grandes places et carrefours importants sont également souvent décourageants.-

Dans la poursuite d'une politique d'aménagements, il faut maintenant privilégier la continuité des itinéraires et, dans la mesure du possible, leur homogénéité. Cela seul permettra d'offrir de vrais axes de déplacement dans l'agglomération, au-delà du quartier.

Pour plus d'efficacité et de sécurité, il nous paraît indispensable de :

- systématiser les « vues à 0 » (absence de bordures à franchir),
- bannir les angles droits,
- limiter les feux et, en particulier ceux imposés aux seuls cyclistes,
- jalonner des axes spécifiques,
- généraliser les zones 30,
- régler les ondes vertes sur des vitesses compatibles avec celle des cyclistes.-

- choisir des revêtements de qualité compatible avec les circulations des cyclistes (roulant et antidérapant),
- réaliser des aménagements correctement éclairés.

Rappelons enfin que pour MDB, **la place nécessaire aux aménagements cyclables à créer doit être gagnée sur l'espace dévolu à la circulation motorisée, et pas au détriment des espaces piétons.**

## 2. Quel entretien des aménagements ?

Une fois ces aménagements créés, il faut les entretenir. Les éclats de verre ou débris végétaux qui crèvent les pneus, les feuilles qui glissent et masquent les trous, les nids-de-poule, le revêtement qui part en lambeaux, les interruptions de pistes liées aux travaux, les végétaux non élagués qui empiètent sur les pistes... sont autant de désagréments face auxquels il faut intervenir en priorité.

## 3. Quelle évolution de la réglementation ?

Le « code de la rue » est une évolution des règles de circulation en ville du code de la route en cours depuis plusieurs années en Belgique mais auquel nous commençons seulement à penser en France, sous l'impulsion du Club des villes cyclables et de la Fubicy. MDB est mobilisé sur ce thème et participe à l'élaboration de ce nouvel outil réglementaire.

Sans attendre, le code de la route et le code général des collectivités territoriales accordent aux autorités locales des pouvoirs importants en matière de réglementation des déplacements. (notamment les articles, R415-15, R411-3, R411-4 et R431-9 du code de la route, et les articles L2213-1 et L2213-2 du code général des collectivités territoriales).

Les initiatives des élus peuvent donc être déterminantes : chacun peut constater que des « aménagements » des plus efficaces sont parfois obtenus sans investissements importants.

La généralisation au sein de tous les quartiers tranquilles de **contresens cyclables sans aménagement** est une mesure emblématique. Facile à mettre en œuvre et économique, elle décuple les possibilités d'itinéraires et reconnaît la nature particulière du cycliste parmi les usagers de la voirie.

Cette mesure peut et doit se développer, pour accompagner l'instauration du « code de la rue ».

Dans l'attente d'une généralisation au niveau national, la multiplication des contresens cyclables peut se faire à une grande échelle et être accompagnée d'un système de signalisation spécifique permettant de guider les cyclistes, et d'un gros effort de communication de la part des élus, afin de faciliter la compréhension des autres usagers.

## 4. Quelle politique de stationnement ?

\* Le développement des lieux de stationnement sécurisés doit être une priorité absolue. La multiplication des systèmes fiables d'accrochage sur la voirie que l'on connaît depuis plusieurs années doit se poursuivre à un rythme d'autant plus élevé que la « concurrence » avec les deux-roues motorisés se fait de plus en plus âpre, diminuant d'autant la capacité des mobiliers existants.

\* Le stationnement sur les lieux de travail ou d'activité est à développer également, pas seulement dans les entreprises mais aussi dans les collèges, les lycées, les universités et autres lieux d'étude ainsi que sur les lieux de loisirs : cinéma, gymnases, piscines, théâtres ou de commerce (grands magasins)...

\* Nous militons auprès des opérateurs de transports (SNCF en particulier) pour que soient multipliées par cent les places de vélo aux abords immédiats des gares. Cette mesure, en minimisant les « ruptures de charge », permettrait un report des trajets en voiture au profit de transports combinés train et vélo. Nous demandons aux collectivités d'appuyer concrètement nos actions.

\* Il faut entreprendre une politique beaucoup plus ambitieuse en matière de stationnement au domicile :

- en exigeant que les syndicats de copropriété incitent les copropriétaires à autoriser le stationnement dans les cours d'immeubles ;
- en réservant des places sécurisées pour stationner les vélos dans les parkings ou dans des locaux spécifiques bien au-delà des quelques mètres carrés prévus au PLU dans les constructions neuves ;
- en initiant des expériences de mutualisation des stationnements entre immeubles voisins à l'occasion de constructions ou de réhabilitations ;

- en aménageant des aires de stationnement résidentiel sur la voirie lorsque le stationnement des vélos est impossible dans les immeubles, ce qui est souvent le cas dans les quartiers anciens.

## **5. Quelle éducation pour les futurs cyclistes et non cyclistes ?**

Les responsabilités des élus vis-à-vis des établissements d'enseignement sont importantes. Il existe de nombreuses pistes pour favoriser la prise en compte du vélo par les jeunes et leurs parents : activités au sein des centres aérés, fourniture de vélos et d'équipements adaptés, sorties en petits groupes en lien avec des acteurs de la sécurité routière ou encadrées par des parents volontaires, organisation de vélobus, etc.

**L'apprentissage du vélo et de la circulation urbaine fait partie des apprentissages fondamentaux pour les jeunes citoyens.**

## **6. Quelle communication pour promouvoir l'usage du vélo ?**

Une politique volontariste ne saurait se passer d'un support fort de communication. Celle-ci doit évidemment porter sur les aménagements ou sur les modifications réglementaires ; contresens cyclables, code de la rue, règles mal connues – que ce soit par les automobilistes (distances de dépassement, priorités) ou par les cyclistes (circulation sur trottoir, validité pour les cycles des feux piétons sur les voies traversantes...). De même, les agents des services (propreté, voirie, police, espaces verts) doivent être incités à tenir compte des vélos dans leurs activités professionnelles. MDB est prêt à s'associer à la définition d'une formation sur ce sujet

Une politique volontariste doit également s'appuyer sur les moyens de la ville pour mettre au premier plan des événements tels que la fête du vélo, la semaine de la mobilité, les salons du cycle, les bourses aux vélos, etc. Pour cela, il faut que les innombrables obstacles administratifs qui président à toutes ces manifestations soient levés et que les moyens des services de la communication soient mis en œuvre à une échelle suffisante.

Pour amener les citoyens à bouleverser leur mode habituel de transport, il faut que les leaders d'opinion, et en particulier les élus, donnent l'exemple en utilisant le vélo pour leurs déplacements.

Une fois les usagers passés au vélo, il faut qu'ils puissent bénéficier d'un système propre d'information ; nous demandons que soient imaginés sur les principaux aménagements cyclables des panneaux d'affichage ou autres systèmes d'information spécifiques (panneaux à messages variables, système de type RDS, etc.). Les associations « reconnues » pourraient ainsi profiter de ces systèmes pour faire passer leurs messages.

Une communication spécifique doit également être menée avec les professionnels de la santé pour valoriser les bienfaits d'une pratique quotidienne dans la lutte contre l'obésité et la sédentarité. Un travail dans ce sens devrait être entrepris auprès des services de santé.

Enfin, que ce soit à l'attention des policiers ou des usagers, les collectivités locales doivent mettre tout leur poids dans le développement de l'information sur les avantages du système de gravage mis au point par la FUBicy, qui permet aux forces de l'ordre d'entrer en contact avec le propriétaire d'un vélo retrouvé sur la voie publique.

## **7. Quels encouragements pour les professionnels ?**

La densité d'implantation des vélocistes est un gage de confort pour les cyclistes. Aider à l'installation de nouveaux magasins de services, en réservant des emplacements sur la voirie, favoriser l'apprentissage de la réparation des vélos (préparation des CAP et BEP) sont encore des actions que les villes, les départements et la région peuvent et doivent mener.

Au-delà de ces aspects professionnels, le recours au tiers secteur est une piste à suivre : soutien aux associations, créations de maisons du vélo...

Apprendre à conduire son vélo en ville, apprendre à l'entretenir, le faire graver, le garer dans la journée, découvrir des itinéraires, organiser des bus cyclistes (un trajet fixe encadré par un bénévole avec des horaires précis pour les arrêts), faire découvrir la ville à vélo en lien avec le service des affaires culturelles, assurer un service de courses... les idées ne manquent pas qui peuvent multiplier les services tout en créant de l'emploi, voire développer les systèmes d'insertion professionnelle.

**MDB et ses antennes sont prêts à s'engager dans ces directions mais il leur faut pour cela un appui politique fort.**

## **8. Comment favoriser les liaisons inter-villes et le transport multimodal ?**

Le développement des liens entre Paris et la banlieue, mais aussi des liaisons de banlieue à banlieue, constitue un axe politique majeur.

**Nous demandons que les itinéraires concernant plusieurs collectivités puissent être pris en charge et gérés par une collectivité de niveau supérieur.**

Continuité des aménagements, aussi bien de jour comme de nuit et en toutes saisons, cofinancement de parcs de rabattement sur les gares et RER... : ces pistes d'action exigent une prise en compte extra communale. L'intermodalité, en particulier le développement des systèmes "train + vélo", trouve ici tout son sens.

## **9. Quelle ambition pour une politique vélo ?**

C'est d'une politique ambitieuse que nous avons besoin pour développer l'usage du vélo comme moyen de transport urbain efficace et non polluant : une politique qui ne se contente pas d'aménager la voirie, mais qui intervient dans l'économie, l'urbanisme, l'éducation et la communication.

Il nous paraît donc indispensable que les interlocuteurs vélos et leurs équipes soient **placés directement sous l'autorité du maire ou du président de la collectivité locale**, et non pas relégués au fond d'un service ou d'une direction particulière. Le maire ou les présidents sont les seuls élus qui peuvent, dans les collectivités, coordonner l'action de plusieurs de leurs adjoints pour faire naître les synergies.

MDB et ses antennes souhaite contribuer à ces transformations, -en développant avec les collectivités, des services aux cyclistes : l'apprentissage, la découverte de la ville, le gravage, l'animation...

Nous voulons continuer à être des interlocuteurs ouverts mais incontournables de nos élus. C'est donc en toute indépendance que nous leur posons ces questions, et que nous serons attentifs à leur réponse.

Septembre 2007