



## MIEUX SE DÉPLACER À BICYCLETTE

### Le 7 juin : votez Vélo !

#### La petite reine sera «roi»

Le 7 juin, c'est la Fête Européenne du vélo, ne pas faire de vélo sera difficile!

En effet, ce jour-là, des milliers de cyclistes se dirigeront vers Paris à l'appel des associations franciliennes de promotion du vélo comme mode de déplacement, avec l'appui de la Région Île-de-France et de la Ville de Paris.

#### C'est **LA CONVERGENCE 2009**

Partis d'une centaine de villes d'Île-de-France, de joyeux cortèges de vélos envahiront pacifiquement les principaux axes à l'approche de Paris :

- la branche sud à partir d'Antony par la RD 920 (ex RN20),
- la branche sud-est à partir de Versailles par la RD 910 (ex RN10),
- la branche nord-ouest à partir de Courbevoie par la RD 908 (ex RN 308)
- la branche nord-est à partir de Stalingrad par les canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis
- la branche est à partir de Vincennes par la RD 934 (ex RN34),

Vers midi, en convois compacts et homogènes qui s'étendront sur plusieurs centaines de mètres, ils occuperont pour une fois tout l'espace !

#### La Convergence, qu'es aco?

Après deux répétitions en 2007 et 2008 qui avaient réuni respectivement 250 puis plus de 2 000 cyclistes, l'objectif est cette fois de réunir 20 000 vélos dans Paris.

**La Convergence**, c'est l'événement phare de la fête du vélo 2009 qui se tiendra pour la première fois sur l'esplanade des Invalides, un des rares lieux du centre de Paris capable d'accueillir dignement un aussi grand nombre de participants.

**La Convergence** consiste à réunir à Paris de nombreux cortèges de cyclistes issus de toute l'Île-de-France qui fusionneront et grossiront en se rapprochant des cinq parcours d'accès à la capitale.

Les Parisiens seront invités à faire le trajet inverse pour rejoindre Versailles, Arcueil ou Courbevoie. À cette fin, trois parcours seront proposés à partir de l'Hôtel de Ville de Paris (départs à 8h30, 9h15 ou 10h30).

Après un dernier regroupement à 12h30 sur l'avenue de l'amiral de Coligny (M° Louvre-Rivoli), tous repartiront ensemble vers 13h pour un dernier trajet vers le pique-nique géant autour du village de la Fête du Vélo, où ils partageront les vivres tirés du sac. Ils seront accueillis par **Michel Vampouille** vice-président du Conseil Régional et **Annick Lepetit**, adjointe au maire de Paris chargée des déplacements, des transports et de l'espace public.

### Les Invalides à la fête

Le village de la fête du vélo permettra aux vélocistes de présenter les dernières nouveautés en matière de vélo urbain et de découvrir les différentes activités proposées par les associations.

Le retour vers les points de départ sera libre et pourra se faire soit à vélo soit en RER ou TER (l'accès aux vélos y est autorisé et gratuit).

### Les parcours

Le tract (joint) permet de visualiser la densité et le nombre des parcours proposés ; les itinéraires précis sont disponibles sur le site [www.mdb-idf.org](http://www.mdb-idf.org).

L'IGN, partenaire de la Convergence a édité une carte spécifique qui sera exposée sur le stand de MDB lors de la fête du vélo et distribuée aux participants.

### Le Concours de la Ville la plus cyclomobile

Un grand nombre de communes franciliennes s'associeront à la Convergence 2009 en organisant un départ groupé pour rejoindre les cortèges principaux. Parmi elles, la commune qui aura comptabilisé le plus grand nombre de kilomètres parcourus par ses habitants cyclistes, se verra récompensée par la Région et recevra le prix de la « Cité la plus cyclomobile » d'Île-de-France.

## Pourquoi la Convergence ?

Le premier but de cette manifestation est de **combattre l'idée que le vélo ne serait pas adapté aux déplacements Paris-banlieue ou inter banlieue**. Car si le vélo est souvent plébiscité comme instrument de loisir, il n'est pas encore considéré par les Franciliens, et particulièrement par ceux qui habitent la banlieue, comme une alternative crédible à la voiture ou un complément indispensable aux transports en commun (voir les éléments sur la pratique et les temps de parcours).

Parmi les obstacles souvent évoqués figurent notamment les distances à parcourir, souvent surestimées. C'est pour cela que les points de rassemblement prévus avant l'entrée dans Paris par les grands axes sont situés entre 3 et 13 km du boulevard périphérique soit 10 à 50 minutes de trajet. Ce sera l'occasion de découvrir que venir à vélo d'Antony à la Porte d'Orléans ou de Versailles à la Porte de Saint-Cloud n'est pas un exploit.

Notre second but est d'offrir aux Franciliens tout le plaisir d'une agréable journée et les inciter à pratiquer le vélo au quotidien pour le bien de la planète et du cycliste (voir les éléments sur les bienfaits du vélo pour la santé). C'est la dynamique de groupe et l'encadrement qui rassureront les plus hésitants, leur permettant de constater que nous sommes très nombreux à aspirer à d'autres modes de transports efficaces, conviviaux et cohérents avec l'urgence environnementale.

En parallèle, La Convergence a aussi pour but de **rappeler aux élus franciliens que les cyclistes potentiels sont nombreux** et qu'il faut accélérer les politiques cyclables timides entreprises çà et là, pour que les itinéraires empruntés par la Convergence soient cyclables le reste de l'année.

## Les élections européennes

On ne saurait oublier que ce jour-là ce sont les élections européennes. Outre que la participation à la Convergence n'est pas incompatible avec le devoir électoral (ouverture des bureaux de vote de 8h à 20h), cette manifestation est clairement placée sous le signe de l'Europe. De nombreuses manifestations du même type se déroulent régulièrement et connaissent des succès très importants : Bruxelles, Hambourg, Berlin par exemple connaissent des Convergences tellement importantes (jusqu'à 250 000 cyclistes) que là-bas ce sont les autoroutes qui sont utilisées par les cyclistes !

## LE VÉLO, L'AVENIR DE LA VILLE

### L'ARITHMÉTIQUE DU VÉLO : $2 \times 2,5 \times 235 = 1\ 175$ .

Les dernières études connues montrent que les Français parcourent en moyenne 87 km par an à vélo, contre 300 km pour les pays du Nord et pour les champions (Pays-Bas et Danemark) 800 à 1 000 km par an. À la vue de ces chiffres, on se rend compte que la France accuse un net retard par rapport à ces pays qui ont su bien avant nous encourager et valoriser les déplacements à vélo.

1 000 km par an, ça peut impressionner, mais si on les rapporte aux seuls trajets domicile-travail, cela ne représente jamais qu'un trajet aller-retour de 4,25 km par jour pour un salarié travaillant 5 jours par semaine, soit un salarié qui habite à un peu plus de 2 km de son lieu de travail. Sur une base d'une moyenne de 15 km/h - allure plan-plan, tenant même compte des arrêts aux feux - cela fait 8 minutes de vélo le matin et 8 minutes de vélo le soir.

Eh oui, en faisant 2 fois 2,5 km à vélo pour aller bosser, on fait 1 175 km à vélo sans s'en rendre compte.

### TOUT LE MONDE SUR UN VÉLO ?

Non, mais... quand on sait que 50% des trajets en ville font moins de 5 km, qu'en périphérie de villes moyennes on atteint même une part de 50% pour des déplacements courts de 2 km, le potentiel de développement de la pratique du vélo pour se déplacer en douceur et avec bonheur est énorme.

(Selon les statistiques de l'INSEE, dans l'aire urbaine parisienne, la distance médiane domicile-travail est un peu plus élevée : 8,8 km, mais à MDB, on se contentera dans un premier temps de convertir en cyclistes ceux qui habitent à moins de 5 km de leur lieu de travail)

### À VÉLO, ON DÉPASSE LES AUTOS

C'était vrai dans les années 70, ça l'est encore plus aujourd'hui. Il faut se souvenir que depuis les années 70, le nombre de voitures a été multiplié par 3 et le nombre kilomètres parcourus en auto par 2. On comprend alors aisément pourquoi les villes et encore plus les centres-villes sont saturés. En effet, s'il est possible d'élargir les routes voire de les multiplier hors agglomération, l'exercice est nettement plus compliqué en ville - à moins de supprimer du stationnement ou de détruire les maisons !

*ALORS LE 7 JUIN 2009, VOTEZ VÉLO!*

## Mai 2009: VÉLO-CITY le vélo à l'honneur à Bruxelles (revue de presse)

### L'Europe pédale plus

Libération 13/05/2009

L'usage du vélo croît dans les villes européennes. Même si beaucoup d'efforts restent à faire pour imposer ce mode de transport vert face à l'automobile.

La conférence Vélo-city rassemble cette semaine à Bruxelles décideurs politiques, associations et industriels du cycle. Organisé par la Fédération des cyclistes européens, qui souligne que c'est en Europe du nord que, sans surprise, la part du vélo dans les transports est la plus élevée. La crise économique, climatique et énergétique aidant, «on devrait arriver à 50% dans de nombreuses villes d'Europe, en commençant par le Danemark et les Pays-Bas», estime Manfred Neun, son président.

La France a «fait des bêtises» en privilégiant longtemps la voiture, même si désormais elle «rattrape son retard». Notamment avec le système des vélos en libre-service disponible désormais dans une vingtaine

de villes, estime Véronique Michaud, de l'association «Club des villes et territoires cyclables». Selon elle, l'objectif d'un taux d'utilisation du vélo de 10%, déjà dépassé dans «l'hyper-centre» de Strasbourg, est atteignable dans beaucoup de villes françaises.

Au nord des Pays-Bas, 37% des déplacements des habitants de Groningue se sont fait à vélo en 2006, selon des données rassemblées par le Conseil néerlandais du vélo. A Amsterdam, le taux était de 27%, comme dans la ville allemande de Münster. Quant à Copenhague, qui était à 23% en 2006, elle atteindrait maintenant 36%, selon l'«ambassade danoise du vélo», un nouvel organisme créé pour répondre aux nombreuses demandes venues de l'étranger. (source AFP)

### Objectif 15%, dit la Charte

La Libre Belgique - Mis en ligne le 16/05/2009

La Charte de Bruxelles a été signée en grande pompe. Espoir ou leurre ?

Vélo-city, la conférence internationale dédiée à la politique cyclable et organisée en 2009 à Bruxelles, s'est clôturée, vendredi, au Parlement européen, par la signature, par les maires de plusieurs villes européennes, de la Charte de Bruxelles. Un texte qui engage ses signataires à investir afin que le vélo représente 15 % des déplacements d'ici 2020 [...] Il réclame aussi des autorités européennes la création d'un poste spécifique consacré au vélo au sein de l'administration de la Commission européenne et d'un intergroupe parlementaire «cycliste». [...] La population urbaine représente aujourd'hui plus de 50 pc de la population mondiale et elle est

appelée à augmenter encore. La planète tout entière est confrontée à des défis énormes en termes de santé, de pollution atmosphérique et de changements climatiques. Le transport urbain peut influencer ces paramètres dans un sens ou dans l'autre.

En tout état de cause, le développement de l'usage du vélo peut jouer un rôle-clé et c'est ce qui a été démontré cette semaine, où il fut question de l'aménagement des infrastructures cyclables, des initiatives relatives aux parkings pour vélos, de la combinaison du vélo et des transports en commun, de l'évolution de la technologie propre au cycle, etc. [...]

### Le vélo fait son entrée au parlement européen

Le Soir Vendredi 15 mai 2009

Plusieurs villes du vieux continent se sont engagées, au parlement européen, à augmenter la part consacrée au vélo dans les déplacements. Cet engagement a été pris sous forme d'une charte, co-signée au parlement européen, au terme du congrès international consacré au vélo qui avait établi son siège durant toute la semaine dans la capitale de l'Europe. La plupart des 800 congressistes ont pris place dans l'hémicycle européen pour assister à la signature de ce document par lequel les villes s'engagent à tout faire pour que le vélo représente 15 % des

déplacements d'ici 2020 et pour diminuer de moitié les risques d'accidents mortels pour les cyclistes. Des villes européennes telles que Bruxelles, Séville (Espagne), Copenhague (Danemark), Milan (Italie) ou Tartu (Estonie) figurent parmi les premières à avoir signé le texte qui enjoint aussi les autorités européennes à créer un poste spécifique consacré au vélo au sein de l'administration de la Commission européenne et un intergroupe parlementaire «cycliste».

Ministère de la Santé, de la Jeunesse, des Sports et de la Vie Associative.

PNAPS : Plan National de prévention par l'Activité Physique ou Sportive

Rapport Préparatoire de la Commission Prévention, Sport et Santé  
présidée par le Pr Jean-François Toussaint et réunie d'avril à octobre 2008

## I. Synthèse :

De nombreuses recherches ont montré que l'environnement construit, en milieu urbain ou rural, constitue un facteur déterminant de la santé des populations. Le cadre de notre vie est le produit d'une multitude d'actions qui relèvent de politiques publiques ayant une incidence spatiale: aménagement du territoire, urbanisme, environnement, transports, etc. Ces politiques obéissent à des logiques sectorielles qui ne prennent que très rarement en compte la dimension de santé publique. En effet, alors que les politiques territoriales intègrent clairement la lutte contre les nuisances (pollution de l'air ou des eaux, bruit), et plus encore depuis le Grenelle de l'environnement elles n'envisagent que rarement l'activité physique quotidienne des Français comme conséquence possible de leurs choix en matière de mobilité. L'objectif consiste donc à assurer une meilleure prise en compte de la santé dans les politiques publiques d'aménagement du territoire et de l'urbanisme.

La mise en oeuvre de cette stratégie vise à agir sur l'environnement construit pour :

- modifier les modes de déplacement en favorisant la mobilité à force humaine dite encore mobilité active ou mobilité « douce » ;
- faire évoluer nos modes de vie, en luttant contre la sédentarité

L'aménagement de l'espace collectif doit être conçu de manière à ce que la population puisse facilement augmenter sa dépense énergétique par des activités intégrées « naturellement » dans les pratiques quotidiennes.

Les niveaux stratégique et opérationnel de ces objectifs se complètent et fixent un cadre d'intervention cohérent, intégrant la lutte contre la sédentarité comme un des grands enjeux des politiques publiques territoriales et environnementales.

## II. Principales Propositions

Ce rapport développe plus de 80 propositions visant à créer, par un environnement adapté, les conditions d'une vie plus active, en particulier lors des déplacements, qu'ils soient professionnels ou non. Dix nous paraissent essentielles.

Ces recommandations s'inscrivent dans la réalité nationale et internationale : le constat de départ porte sur le décalage en matière de déplacements urbains, entre des pays comme la Hollande et la France. De même, à Londres la proportion relative des voitures et des vélos a été profondément bouleversée par la mise en place du péage urbain, visant d'abord la lutte contre les embouteillages (London congestion charge) mais qui a aussi fait progresser l'utilisation du vélo de 50%.

Face à ces résultats, qui pourraient constituer un objectif à moyen terme pour la France, on pourrait s'appuyer sur l'engouement actuel pour les vélos en libre service (Vélo à la carte à Rennes, VéloToulouse, Vélib, Vélocampus à Nantes, Vélo'v, Ch'ti Vélo...) et la récente diminution de l'utilisation de la voiture (-10% en Juin ; -15% en Août 2008) pour proposer une démarche en 3 étapes:

- amplification des expériences facilitant l'utilisation urbaine du vélo
- sécurisation des parcours de mobilité « active », vélo et marche
- accroissement des zones urbaines en limitation de vitesse à 30km/h

<http://www.sante-sports.gouv.fr/publications-documentation/publications-documentation-sante/rapports/plan-national-prevention-par-activite-physique-ou-sportive-pnaps.html>

## Véloce le vélo !

Au début de l'année, MDB avait appelé ses adhérents à participer à des mesures de temps de parcours sur 10 itinéraires parisiens reliant la place du Châtelet aux principales portes de Paris. Cet exercice s'inscrivait dans une étude menée par la Ville visant à comparer l'efficacité de divers moyens de transports au sein de la capitale. Comme on pouvait s'y attendre, le vélo sort grand vainqueur de l'exercice !

### Le cadre général

L'étude a porté sur les modes suivants : vélo, piétons, voiture particulière, taxis, métro. Les temps de trajets en bus ont été repris sur le site de la RATP.

Les 10 itinéraires testés partent et arrivent à Châtelet et rejoignent les portes de Chapelle, Villette, Bagnole, Vincennes, Bercy, Italie, Orléans, Versailles, Auteuil, Maillot.

Les trajets étaient fixés, sensiblement les mêmes que pour les voitures. Les plages horaires fixées pour les vélos étaient l'heure de pointe du matin (7h30/ 9h00) et le samedi soir (17h00/20h00). La consigne était de respecter strictement le code de la route : ne brûler aucun feu (même piéton), ne pas prendre de sens interdit, ne pas rouler sur les trottoirs)

Les adhérents de MDB ont testé 10 itinéraires et ont effectué ainsi 51 parcours. La ville a ensuite calculé les vitesses moyennes et a conclu que celles-ci s'établissaient à 14,4 km/h à la pointe du matin et 13,3 km/h le samedi soir.

### Résultat des temps de parcours à vélo :

Itinéraire (longueur du trajet)	Semaine (moyenne en min)	samedi (moyenne en min)
Châtelet – Chapelle (5 km)	21	23
Châtelet – Villette (5,6 km)	24	25
Châtelet – Bagnole (5,2 km)	23	23
Châtelet – Vincennes (5,25 km)	23	24
Châtelet – Bercy (5 km)	22	23
Châtelet – Italie (4,8 km)	21	22
Châtelet – Orléans (4,2 km)	18	19
Châtelet – Versailles (6,2 km)	27	28
Châtelet – Auteuil (7,65 km)	32	35
Châtelet – Maillot (5,65 km)	25	25

### **A vélo, Châtelet à moins d'une demi-heure de quasiment toutes les portes de Paris !**

Tel est le premier constat de cette expérience, intéressant en soi si l'on considère qu'une demi heure est un temps « normal » en région parisienne pour aller travailler. Paris est décidément cyclable.

## Les autres modes

### **En métro**

Le travail a été fait par interrogation du site RATP et vérification par un enquêteur. Les temps d'attente et de changement (à noter qu'aucun de ces itinéraires ne comporte plus d'un changement) ont été intégrés.

Les temps, très réguliers, sont les suivants :

Chapelle	29 minutes	Italie	23 minutes
Villette	27 minutes	Orléans	21 minutes
Bagnolet	23 minutes	Versailles	29 minutes
Vincennes	23 minutes	Auteuil	32minutes
Bercy	17 minutes	Maillot	22 minutes

### **En voiture**

Il a fallu payer un bureau d'études qui a mis deux enquêteurs dans des voitures pour effectuer des parcours mesurés avec des consignes strictes de respect du code en suivant les flots et/ou dépassant autant qu'ils étaient dépassés. D'autres plages de temps ont été testées (dimanche matin, heure de pointe du soir en semaine...) 154 mesures ont été réalisées. Un temps de 10 minutes correspondant au stationnement et le trajet à pied pour aller au point d'arrivée a été ajouté.

Ceci donne les fourchettes de temps suivants (les temps les plus courts correspondent au dimanche matin tôt)

Chapelle	20 à 46 minutes	Italie	22 à 111 minutes
Villette	22 à 47 minutes	Orléans	18 à 47 minutes
Bagnolet	22 à 40 minutes	Versailles	21 à 60 minutes
Vincennes	22 à 39 minutes	Auteuil	23 à 62 minutes
Bercy	17 à 87 minutes	Maillot	22 à 67 minutes

## Conclusions

Cette étude ne fait évidemment que confirmer ce que les cyclistes ont compris depuis longtemps. En effet faisant jeu égal avec le métro et dépassant les autos (à part le dimanche matin tôt !), le vélo démontre son efficacité et prouve qu'il est le moyen de transport le plus performant en ville.

Si les parisiens ne se déplacent pas plus à vélo, c'est sans doute qu'au fond, ils ne sont pas pressés !



## Le cadre associatif de La Convergence

La Convergence réunit la plupart des associations franciliennes qui ont pour objet la promotion des circulations actives.

Celles-ci sont également membres de la FUBicy, fédération nationale qui regroupe plus de 150 associations représentant plus de 15000 adhérents.

La FUBicy participe à l'organisation nationale de la fête du vélo au sein du CPV : Comité national de Promotion du Vélo aux côtés des professionnels du cycle, des fédérations sportives, et des associations de collectivités : villes, territoires ou départements cyclables.

### Les associations franciliennes co-organisatrices de La Convergence 2009

#### *MDB*

Fondée par Jacques Essel en 1973 elle regroupe plus de 800 adhérents.

Elle répartit son activité en:

- services rendus aux cyclistes : bourses aux vélos, gravage de vélos, balades, informations,
- participation aux instances des collectivités (commissions, réunions publiques, etc.)
- revendication : manifestations, actions spécifiques pour demander ou défendre des aménagements.

Depuis 2006, MDB a mis en place une nouvelle structure permettant à ses adhérents de se regrouper en antennes pour être les interlocuteurs incontournables et compétents des élus locaux. Les antennes bénéficient à la fois de l'expérience et de l'infrastructure d'une grosse structure (permanence, matériel, documentation, assurance...) et d'une connaissance locale indispensable à un dialogue constructif avec les élus et les techniciens.

MDB compte à ce jour une quinzaine d'antennes en Île-de-France : vallée de Montmorency, Antony, Courbevoie, Saint-Ouen, Colombes, de Poissy, Alfortville, Vanves, St Quentin en Yvelines, val d'Yerres, Pantin, la Garenne-Colombes, Saint Ouen, Clichy, Sucy-en-Brie

Autour de MDB, la plus ancienne et la plus importante en nombre, se sont unies pour préparer La Convergence, les associations qui promeuvent le vélo comme mode de transport au quotidien en Île-de-France.

#### *Fédérations*

La FCDE Fédération des circulations douces en Essonne regroupe 15 associations de l'Essonne qui luttent pour un partage de la voirie assurant aux piétons (y compris personnes avec poussette ou en fauteuil roulant...) et aux cyclistes, confort et sécurité.

<http://www.circulationsdouces91.org/index.html>

Réseau Vélo 78 est un regroupement d'associations des Yvelines qui milite pour le développement des aménagements cyclables et des circulations douces.

<http://reseauvelo78.free.fr/>

#### *Les autres associations*

Allez-y à Vélo (Cergy), AU5V (Oise), Cyclotranseurope, les Déraillieurs de Clamart, Fontenay à vélo, Place au vélo Créteil, Place au vélo Saint Maur, VéloBuc, Vélo 15et7, Villavélo (Champigny), Vincennes à vélo