

La Lettre de VÉLO XVetVII

N° 63 SEPTEMBRE 2002

RENTRÉE DUBITATIVE POUR LES CYCLISTES PARISIENS

« Quand l'essentiel de la chaussée est dédié à la voiture alors que plus d'un ménage parisien sur deux n'est pas motorisé, on atteint les limites de l'absurde et même de l'anachronisme ».

Ces propos, tenus par l'actuel maire de Paris, relèvent à la fois d'un constat et de la nécessité d'un changement de cette situation. Le fait de s'arrêter sur celle-ci laisse deviner les orientations vers lesquelles va s'orienter la majorité municipale, élue au printemps 2001, en matière de déplacements à Paris, à savoir une réduction de la place occupée par l'automobile et donc le développement d'autres modes de transport.

Si de fait les nouveaux élus, en ce domaine, ont pour programme et objectif d'inverser la politique dite du tout automobile en place depuis des décennies (et que l'ancienne majorité avait commencé à inverser), la constatation qui émerge, 18 mois après l'arrivée de la nouvelle municipalité, est plutôt celle d'une politique des petits pas que celle de changements notables concernant la politique du vélo à Paris.

En effet la Mairie de Paris semble se hâter lentement. Est-ce pour aller sûrement comme le proclame le proverbe bien connu? Si l'on constate que les changements sont lents, concernant les pistes cyclables, nous voudrions être sûrs, au moins, qu'ils soient certains.

Or beaucoup d'actions laissent à penser que la Mairie de Paris fait parfois autant de pas sur le côté (pour mieux contourner l'obstacle?) que de pas en avant. Ce point de vue découle de l'observation des réalisations en faveur des déplacements à vélo ou de leur absence que nous passons en revue dans les pages intérieures de la présente Lettre de VELO XVetVII.

L'actuelle Mairie de Paris poursuit, jusqu'à ce jour, pour ce qui concerne les déplacements à vélo, ce que l'ancienne majorité avait entrepris et programmé sans impulsion décisionnelle concrète.

L'association a bien conscience que toute action déclenche une réaction, que tout changement se heurte à des forces d'inertie et que même des programmes, largement approuvés et décidés avant 2001, pourraient se voir freiner par ceux qui les ont soutenus. Nous savons bien qu'il reste encore des obstacles sur la route qui conduit à l'application d'un nouveau plan vélo pour Paris et qu'il n'en manquera pas de s'en créer comme de récentes décisions semblent le démontrer.

L'objectif de VELO XVetVII n'est pas de créer de nouvelles difficultés mais, comme en d'autres temps, de dire ce qui nous semble ou non aller dans la bonne direction, être de bonnes ou de moins bonnes mesures pour développer l'usage quotidien du vélo dans Paris.

Philippe Riché.

VÉLO XVetVII : l'association des cyclistes des 15e et 7e arrondissements.

Association loi 1901 déclarée au J.O. du 31.1.1990

356 Rue de Vaugirard 75015 PARIS. Téléphone : 01 42 50 08 12 / 01 64 46 81 62.

<http://www.multimania.com/velo15et7> adresse e-mail : velo15et7@multimania.com

LES DISPOSITIONS QUI RASSURENT LES CYCLISTES ET CELLES QUI LES INQUIETENT.

Il y a maintenant un an et demi qu'une nouvelle majorité est en place à la tête de l'exécutif municipal parisien. Le temps est donc venu de tenter de voir dans quelles directions s'oriente la Mairie pour développer les déplacements à vélo dans Paris.

En effet si des mesures positives ont été prises, que les cyclistes apprécient, elles sont contrariées par des mesures négatives, ou étouffées, par des déclarations qui interrogent les cyclistes

La présente majorité ne semble pour l'instant que suivre le chemin dessiné par l'ancienne. Le M.D.B. (le Mouvement de Défense de la Bicyclette) le soulignait lors de son assemblée générale et déclarait : « aucun aménagement strictement cycliste n'a vu le jour depuis un an ».

Si l'actuelle majorité n'a pas encore innové, elle a rectifié des erreurs du passé sur le quai de La Mégisserie où le couloir de bus a été élargi et autorisé à la circulation des cyclistes; sur les boulevards extérieurs nord-ouest où la piste cyclable est descendue du trottoir.

La Mairie sait aussi parfois revoir sa copie. Ainsi, lors du réaménagement des couloirs de bus sur le boulevard Saint-Germain, les services de la Voirie ont tenu compte des observations formulées par les cyclistes concernant la position des larges bases des feux tricolores. Ils n'ont pas recommencé l'erreur commise rue de Rivoli et boulevard de Sébastopol, qui faisait rétrécir localement et dangereusement le couloir de bus de par un mauvais positionnement des dites bases empiétant sur le couloir de bus.

Faut-il voir là une application des propos de Monsieur Denis Baupin, maire adjoint chargé des transports, qui a déclaré : « Il ne s'agit pas de faire du quantitatif et de multiplier les pistes mais surtout de faire du qualitatif et d'améliorer l'ensemble du réseau existant ». Qu'il faille entretenir et parfaire les aménagements cyclables actuels, personne ne le conteste, bien au contraire, et les associations le demandent régulièrement, mais faut-il entendre qu'il n'y aura pas ou peu de créations de nouveaux itinéraires cyclables autres que ceux retenus et programmés depuis plusieurs semestres? Faut-il comprendre que Paris n'aura pas de 2^e. plan vélo ?

La multiplication des concepts concernant la réorganisation des déplacements et de la voirie à Paris est déroutante. Dans la panoplie des propositions annoncées, on relève celles de : « Réseau Vert, Espaces Civilisés, Quartiers Tranquilles, Réseau Loisir, Plan Vélo, Zones douces ». Ces propositions laissent à penser que si le cap est fixé, réduire la place dévolue aux transports automobiles, les chemins pour y arriver sont encore incertains.

VELOCITY pour la première fois se tiendra en France, à Paris, en septembre 2003. VELOCITY est un congrès international qui a lieu tous les deux ans. Paris sera la prochaine ville qui accueillera plusieurs centaines de participants, représentant plus de 40 pays présents à travers des dizaines d'associations et ce durant 4 jours. VELO XVetVII se réjouit que la Mairie ait accepté de prendre en charge ce congrès. Il y a là une formidable occasion de mettre les bouchées doubles pour que Paris ait à offrir aux cyclistes, venus parfois de très loin, une réalité de ville plus cyclable que celle d'aujourd'hui, sinon, une fois l'effet d'annonce et le congrès passés qu'en restera-t-il?

Un « Monsieur Vélo » a été nommé par la Mairie de Paris depuis 9 mois suite aux demandes des associations de cyclistes et en particulier par le M.D.B.. VELO XVetVII ne peut qu'approuver cette décision à condition qu'il ait les moyens de relancer une politique du vélo à Paris. Sa position hiérarchique, non pas à la Mairie de Paris mais dans les services de la Voirie et des Déplacements, là encore, rend l'association interrogative quand au poids réel de Monsieur Vélo.

D'autres événements alimentent l'interrogation de l'association quant aux orientations et aux choix en faveur du vélo.

Parmi ceux-ci, le peu d'empressement municipal vis-à-vis de la Fête du vélo. VELO XVetVII regrette que les associations n'aient pas été associées à cette fête. Elles ne l'ont pas plus été lors de la journée « En ville sans voiture » le 22 septembre. Ceci est pour le moins étonnant.

Les cyclistes doivent aux couloirs de bus une partie tout à fait significative des itinéraires cyclables, puisque le quart de ces itinéraires est situé dans des couloirs. Depuis l'été 2001, plusieurs dizaines de couloirs de bus ont été élargis et protégés. De ce fait, la vitesse commerciale des bus a été réellement améliorée et, par voie de conséquence, la fréquentation des lignes de bus, utilisant ces couloirs, a notablement augmenté. Ces mesures positives, que nous approuvons, contribuent à réduire l'usage de la voiture. Les cyclistes eux apprécient le saut qualitatif qui en est résulté sur les itinéraires cyclables, mais regrettent que ces bonnes réalisations soient contrariées par celles, anticyclistes, prévues rue Saint-Martin et sur l'axe Bastille République.

En effet, avec la décision de mise en site propre non élargi, et donc interdit à la circulation des vélos, du couloir de bus de la rue Saint-Martin, les cyclistes ont la forte impression de voir revenir le temps du quai de La Mégisserie où une mesure similaire avait été prise et dénoncée (cf. La LETTRE de VELO XVetVII N°42 de mai 1997). Nous pensions que le principe de mise en site propre des couloirs de bus, avec élargissement systématique, était approuvé et ne serait pas remis en question. Les cyclistes ne se doutaient pas que des dispositions anti-vélos reverraient le jour.

La même opération devrait avoir lieu de la place de La Bastille à la place de la République. En effet le réaménagement de la voirie au profit des bus, que nous approuvons, se fera au détriment des cyclistes, puisque là encore les vélos ne seront pas autorisés à circuler dans le couloir de bus, celui-ci ne devant pas être élargi. En « échange », la rue Amelot, petite rue située en contrebas des boulevards Beaumarchais, Filles du Calvaire et du Temple, recevra l'itinéraire cyclable Bastille République. Il ne sera pas utilisé par les cyclistes et donc donnera de l'eau au moulin de ceux qui s'élèvent contre la réduction de la circulation automobile à Paris.

Actuellement un « Schéma Directeur Vélo pour Paris », auquel participent entre autres les associations, est en cours d'élaboration par les services de l'A.P.U.R. (l'Atelier Parisien d'Urbanisme). Nous ne pouvons que nous réjouir qu'un tel schéma voit le jour à condition qu'une fois mis en forme, il ne tombe pas dans l'oubli.

La Mairie de Paris et les services techniques ont décidé d'un audit concernant les aménagements cyclables à Paris. Soit, mais était ce bien nécessaire? Les conclusions et enseignements de cet audit ne sont-ils pas déjà en grande partie connus grâce aux enquêtes de la Préfecture de Police, à la culture vélo acquise par les services de La Voirie et des Déplacements et par le travail des associations? VELO XVetVII est dubitatif quant aux « révélations » d'un tel audit.

A travers les situations et déclarations relevées VELO XVetVII n'a pas pour dessein d'introduire un doute sur les intentions et la volonté de la Mairie de Paris quant à la recherche d'une moindre circulation automobile voulue par les parisiens.

Mais nous sommes soucieux concernant la place qui sera dévolue à la circulation des vélos dans les partages de la voirie qui vont se faire. Il y a trop d'ambiguïtés dans les actes et propos de la Mairie pour que les cyclistes parisiens soient sereins en cet automne 2002.

BRÈVES ... BRÈVES ... BRÈVES ...

° LES RIVERAINS DE L'AVENUE JEAN-JAURES NE VEULENT PUS DU TOUT-VOITURE.

A Paris, dans le 19^e. arrondissement, un référendum concernant l'aménagement de l'avenue Jean-Jaurès a donné les résultats suivants :

+ 70% des votants se sont prononcés pour la réduction de la circulation automobile à une voie pour entrer et une voie pour sortir de Paris,

+ 30% des votants ont opté pour la solution consistant à réserver 3 voies de circulation automobile dont 2 voies pour sortir de la Capitale.

° LE GROUPE CIRCULATION/TRANSPORTS DU C.I.C.A. DU 15^E. ARRONDISSEMENT DEMANDE DES PISTES CYCLABLES DANS L'ARRONDISSEMENT.

A l'issue de plusieurs séances de travail, le groupe de travail Circulation/Transports du Comité d'Initiative et de Consultation d'Arrondissement du 15^e. a écrit au Maire de l'arrondissement pour demander des aménagements cyclables :

+ de Montparnasse à la Seine par les boulevards Pasteur, Garibaldi et de Grenelle,

+ de la place Cambronne au pont Mirabeau par la rue Frémicourt et l'avenue Emile Zola,

+ rues Lecourbe et de Vaugirard.

Le groupe a aussi demandé une augmentation notable des accroche-vélos.

° LE MOBILIEN ET LES CYCLISTES.

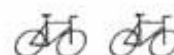
Une réunion sur le développement du Mobilien, le réseau de bus rapide, s'est tenue récemment à la Mairie de Paris.

Concernant la ligne de bus 38 qui fait partie du programme Mobilien, dans sa section entre Le Luxembourg et Port-Royal, il est prévu un couloir de bus protégé large de 3.30 mètres que la Préfecture de Police prévoit d'interdire aux cyclistes.

Qu'une telle mesure puisse être envisagée renforce le doute de VELO XVetVII sur la volonté de la Préfecture de Police de Paris de prendre en compte la circulation des cyclistes et de la favoriser.



BULLETIN D'ADHÉSION



Prénom, NOM:

ADRESSE :

souhaite (ré)adhérer à VELO XVetVII

Cotisation à partir de 10 Euros.

356 Rue de VAUGIRARD 75015 PARIS

Chèque à l'ordre de VELO XVetVII