

La Lettre de



N° 76, septembre 2006

En juillet 2005, découvrant avec effarement les premiers "aménagements cyclables" construits dans le 15° sur les boulevards des Maréchaux, nous alertons les autorités responsables et les autres associations de cyclistes. Le numéro 71 de notre lettre, un reportage photographique visible sur notre site <http://velo15et7.free.fr/> ont détaillé nos inquiétudes.

Nous n'avons cessé depuis, et nos amis de Vélorution et du MDB (Mieux se déplacer à Bicyclette) l'ont également fait, de renouveler alertes et propositions. En vain : aucune modification, même minime, n'a été apportée à ces projets.

Si rien n'est modifié dans cet aménagement d'ici l'inauguration du tramway à la fin de cette année, la circulation des cyclistes sur les boulevards des Maréchaux sera encore plus difficile qu'avant.

Mais nous ne nous résignons pas:

- nous nous sommes associés à l'initiative prise par le MDB de proposer à l'adjoint au Maire chargé des transports de venir lui-même pratiquer à vélo ces aménagements. On trouvera en pages intérieures copie de cette lettre, également signée par Vélorution et Réseau Vert.
- nous allons proposer aux élus des trois arrondissements concernés d'appuyer une modification prenant en compte avec réalisme les deux problèmes résiduels de cette réalisation, qui est pour le reste tout à fait réussie: la circulation des cyclistes et le stationnement des automobiles. On trouvera en page 2 de la présente lettre l'essentiel de cette proposition. Nous entendra-t-on cette fois-ci?

Abel Guggenheim



**Vélo 15et7 : L'association des cyclistes
des 7^{ème} et 15^{ème} arrondissements**

Association loi 1901 déclarée au J.O. du 31.01.1990

68, rue des Cévennes, 75015 PARIS

1 40 60 76 74 / 6 82 43 06 73

velo.XVetVII@wanadoo.fr

<http://velo15et7.free.fr>

Maréchaux : notre proposition

Programmé et étudié sous la mandature de Jean Tibéri, financé grâce à la signature en mai 2000 d'un contrat de plan avec Jean-Paul Huchon, président du Conseil régional, réalisé sous la mandature de Bertrand Delanoë, le tramway des Maréchaux sud (T3) sera mis en service en décembre prochain.

Malgré quelques péripéties politiques, cet équipement a fait l'objet sous ces deux mandatures d'un large consensus dans la classe politique comme dans la majorité de la population.

Le résultat, tel qu'on peut aujourd'hui le contempler, est dans l'ensemble très satisfaisant: l'aspect général de ces boulevards a été bien mis en valeur, leur caractère urbain affirmé. Les trottoirs ont été élargis, l'accès aux commerces facilité, plusieurs portes de Paris (dont la porte de Versailles) rendues plus humaines.

Avec une des lignes les plus courtes d'Europe (moins de 8 kilomètres), un tracé totalement rectiligne, une technologie éprouvée (on n'a par exemple pas pris le risque d'enterrer l'alimentation électrique), le tramway lui-même ne devrait pas poser de problème de fonctionnement.

Une nette amélioration est donc prévisible pour les piétons, les riverains, les commerçants, les utilisateurs des transports publics. Deux catégories d'utilisateurs seraient cependant, si l'aménagement n'était pas modifié, perdantes:

- les riverains possesseurs d'automobiles, le nombre de places de stationnement ayant très largement diminué;

- les cyclistes, qui disposeraient de morceaux discontinus d'un aménagement mal tracé et de mauvaise qualité.

Le premier inconvénient rejaillit d'ailleurs sur le second, puisque les automobilistes ont depuis plusieurs mois pris l'habitude de se garer sur les trottoirs, en particulier sur la partie de ceux-ci baptisée "piste cyclable". La municipalité a récemment pris conscience de ce problème et distribué sur les pare-brises des papillons transparents censés dissuader ce stationnement. Il est probable que cette tentative sera largement vouée à l'échec, et que de nombreuses voitures continueront à stationner sur la "piste cyclable", aboutissant à créer deux catégories de mécontents, les

automobilistes épisodiquement verbalisés et les cyclistes empêchés de circuler.

Cette difficulté, ainsi que le mauvais tracé de la piste, et le fait que les cyclistes seront de toutes façons obligés de rouler sur la chaussée sur les 15% de l'itinéraire sur lesquels n'existe aucun aménagement, entraînera un bon nombre d'entre eux à rouler en permanence sur la chaussée, avec l'inconvénient de le faire sans aucun aménagement.

On pourrait chercher à résoudre ce problème en bordant en totalité les trottoirs de poteaux verticaux coiffés de blanc destinés à cet usage. Mais leur multiplication en fait rapidement une "forêt" particulièrement disgracieuse, comme on peut déjà le constater à certains endroits sur ces boulevards. Et l'on sait de plus que l'imagination des automobilistes est sans limite (parfois même accompagnée de vandalisme), aboutissant à la présence d'automobiles en stationnement sur les endroits théoriquement les mieux protégés.

La seule solution réelle à ces deux problèmes consiste à notre avis:

- à tracer sur l'ensemble de l'itinéraire une piste ou une bande cyclable sur la chaussée;

- à redonner aux piétons une partie de l'espace ainsi dégagé sur le trottoir (la largeur de l'ensemble "piste cyclable" + trottoir est parfois réellement insuffisante);

- à rétablir à d'autres endroits des emplacements de stationnement automobile, en particulier là où la "piste cyclable" longe la chaussée.

Le tracé d'une piste ou bande cyclable sur la chaussée entraînera bien sûr la disparition d'une des deux voies (étroites) destinées aux automobiles. Il convient de rappeler qu'un referendum a été organisé auprès des riverains de l'avenue Jean-Jaurès (XIX^e), pour savoir s'ils préféraient deux files de circulation, ou une file de circulation et une file de stationnement. C'est la seconde proposition qui a été largement plébiscitée. Pourquoi ne pas poser la même question aux riverains des Maréchaux?

Nous soumettons cette proposition aux responsables de la Ville, aux autres associations, aux élus, à la population. Nous pensons qu'elle est réaliste et juste, et qu'elle est avantageuse pour tous, sauf pour l'amour-propre des concepteurs de cet aménagement.

Le vélo, où je veux, quand je veux !

Et si juste une fois, vous choisissiez la liberté ? » Ces mots s'affichent en gros sur le dépliant fourni par Tisséo, la société de transports en commun de l'agglomération Toulousaine, qui propose depuis 2003 un service de location vélo à un prix défiant toute concurrence (2€ la journée).

Après essai, on ne peut que constater que le système est simple et pratique. Les deux principaux points de location sont bien situés, l'accueil est sympathique, les vélos plutôt confortables et réglés sur mesure par les techniciens, la circulation en vélo à Toulouse est agréable. Et pourtant la ville rose, au lieu de développer ce système, souhaite en changer pour voir des stations de vélo en libre-service fleurir à l'été 2007.

De tels dispositifs ont le vent en poupe actuellement dans nos grandes villes : Lyon et Rennes, par exemple, ont déjà un système de vélos en libre-service gratuit avec bornes électroniques, installés à des points stratégiques de la ville. L'utilisateur peut prendre et laisser le vélo où il veut et quand il veut. A Rennes, ce système compte selon l'entreprise 2500 utilisateurs actifs.

En métro, en bus ou en Vélo'v ?

A Lyon, le Vélo'v fait maintenant partie intégrante du panorama des transports dans l'agglomération Lyonnaise. Le service, en fonctionnement depuis mai 2005, compte aujourd'hui plus de 50 000 abonnés au réseau. Quelques bogues informatique ou la dégradation assez rapide des vélos (qui parcourent chacun en moyenne 30km par jour) ne suffisent pas à atténuer l'impression de réel succès, ce dont se félicite *ad nauseam* la communauté urbaine du Grand Lyon.

Néanmoins des voix divergentes s'élèvent. La société en charge de gérer ce système, JCDecaux, qui bénéficie en contrepartie d'un avantageux contrat d'affichage urbain, est accusée d'envahir l'espace public avec ses dispositifs publicitaires.

Par ailleurs, il semble que l'image du « cycliste délinquant » ait progressé de manière inquiétante,¹ et avec elle la

répression à l'égard des cyclistes. La raison en est qu'à cause du peu d'aménagement cyclable à Lyon, l'agglomération reste un milieu hostile au vélo. Le cycliste néophyte, pas trop sûr de lui, va donc rouler... sur les trottoirs, d'autant plus que les récents aménagements de pistes sur trottoirs peuvent laisser penser, à tort, qu'il s'agit de sa place légitime.

D'aucuns s'interrogent enfin sur le bilan financier et écologique de l'entretien (extrêmement coûteux) de chaque Vélo'v et leur déplacement d'une station à l'autre par... camion !

Et à Paris ?

Paris a déjà un système de location de vélo en partenariat avec la RATP baptisé « Roue Libre ». Deux maisons Roue Libre servent de point de location : aux Halles et à la Bastille. Roue Libre connaît un succès certain, et il n'est pas rare de voir des cyclistes circuler sur des vélos aux couleurs de la RATP. Mais, comme la mairie de Toulouse, celle de Paris compte se tourner vers le vélo en libre-service.

En effet, l'expérience lyonnaise a donné des idées à Paris : le conseil du 31 janvier 2006 a voté le lancement d'un appel d'offre pour les sociétés qui voudraient mettre en place un système de vélo en libre-service gratuit dans la capitale. L'offre devra compter 200 stations pour commencer, essentiellement concentrées dans les 11 premiers arrondissements, mais sans oublier les arrondissements « périphériques ».

Le vainqueur de l'appel d'offre signera un contrat d'affichage avec la ville de Paris, mais, afin d'éviter l'écueil lyonnais, devra diminuer le nombre de supports publicitaires.

Ce projet, qui donnera peut-être un formidable coup de pouce à la pratique du vélo à Paris, ne doit pas servir d'alibi pour ne rien faire d'autre en faveur du vélo. Bien au contraire ; il est impératif que la mairie de Paris accélère de manière spectaculaire la mise en service d'aménagements cyclables de qualité, afin d'accueillir les futurs cyclistes dans des conditions qui ne mettent en danger ni les cyclistes, ni les autres usagers – en particulier les piétons.

¹ voir *Le Progrès*, 13 août 2005 et 17 janvier 2006.

La curiosité du mois

Dans chaque lettre, un autre point de vue sur le vélo.

Ce mois-ci, voici un second extrait d'un article américain intitulé « L'Ere de la bicyclette », qui fait l'état des lieux des progrès techniques liés au vélo, et qui annonce le possible déferlement de la petite reine dans la société new-yorkaise... à la fin du XIX^{ème} siècle ! Un article au style plaisamment suranné et ampoulé.



Quand Central Park fut conçu au départ, l'idée de fournir aux cavaliers leur propre réseau de routes, consacré à leur seul usage, fut considérée comme une innovation discutable. Cependant, personne aujourd'hui ne remettrait en question les bienfaits manifestes que leur mise en place à apporté à chacun, ni l'impulsion que cela a donné à la

pratique équestre à New York. Il serait, peut-être, prématuré de suggérer que procurer des installations similaires aux vélocipédistes ne serait que le prolongement de cet esprit d'égards envers le public dont a généralement fait montre l'administration du parc. (p. 286)



Edward Howland, « A Bicycle Era », Harper's New Monthly Magazine, Juin 1881



L'Agenda

Samedi 16 septembre :

L'association sera présente au Forum des associations du 15^{ème} arrondissement à la Mairie, 31, rue Péclet, de 10h à 18h.

Vendredi 22 septembre : Action de la Vélorution sur la place de l'Étoile à 18h30. (voir encadré)

Samedi 30 septembre : L'association sera présente au Forum des associations du 7^{ème} arrondissement à la Maison de la Chimie, 28 bis, rue Saint-Dominique, de 10h à 18h.

Samedi 14 octobre : La fête des Guinguettes avec le collectif d'association pour un autre aménagement de la RD7.

Dimanche 22 octobre : Sortie sur les Maréchaux organisée par Vélo 15et7.

Mercredi 22 novembre : Assemblée Générale de Vélo 15et7.

Pour ces trois dernières dates, de plus amples informations vous seront données dans la prochaine Lettre de Vélo 15et7 et sur le site internet <http://velo15et7.free.fr>