

# La lettre de



**A**vec les élections viennent une période peu propice au mouvement, et en même temps pleine de promesses. C'est pour cela que nous avons choisi ce moment précis pour organiser le colloque "1996-2008 : douze ans de politique cyclable", il y a de cela quelques semaines. Ce colloque, qui a reçu beaucoup de retours positifs, fut véritablement une grande satisfaction pour l'équipe organisatrice. Nous sommes très fiers de vous inviter à en lire le compte-rendu, publié sur notre site internet et sous format papier.

Bien évidemment, c'est également en cette période pré-électorale que nous avons choisi d'envoyer des propositions aux candidats dans une lettre que vous trouverez en p. 2 et 3. A l'heure où Vélib' comptabilise plus de 160 000 abonnements à l'année, il est évident que le vote des cyclistes pèse plus que jamais auparavant dans la balance municipale.

Il est également certain que les associations doivent jouer un rôle de surveillance des fausses bonnes idées que nous risquons d'entendre dans les mois à venir, comme celles qui consisteraient à imposer des contraintes supplémentaires à la pratique du vélo (casque, chasuble...) sous prétexte d'assurer la sécurité des cyclistes. Certains y verront une bonne nouvelle : on s'intéresse enfin à la sécurité des cyclistes ! Mais Vélo 15et7 tient à affirmer que la sécurité des cyclistes, autant que celle des piétons, ne passe pas par l'obligation faite aux cyclistes de se protéger plus, ni par la multiplication de feux rouges que nous avons observée dans Paris ces dernières années. La sécurité des plus fragiles passe par la responsabilité des plus forts, la réorganisations de nos rues, le respect des mesures du code de la route existantes qui sont réellement garantes de sécurité (priorité des piétons sur passages, priorité à droite, éclairage réglementaire des vélos, distances de sécurité) et la modifications de celles qui ne conviennent pas en milieu urbain.

Cécile Chartier  
Présidente de Vélo 15et7

**Vélo 15et7 : L'association des cyclistes du 15<sup>ème</sup> et du 7<sup>ème</sup> arrondissements**

Association loi 1901 déclarée au J.O. du 31.01.1990

6 rue Blomet 75015 Paris

01 43 06 34 73

velo15et7@no-log.org

<http://velo15et7.free.fr>

# Lettre aux candidats

Paris, le 8 février 2008

Mesdames, Messieurs,

Déplacements, qualité de l'air, vie de quartier et sécurité sont des points essentiels des débats qui animent aujourd'hui la vie politique parisienne. Le vélo répond beaucoup plus aux besoins de déplacements que les Parisiennes et Parisiens ne l'ont longtemps cru. Aujourd'hui, grâce notamment à Vélib', nombreux sont celles et ceux qui ont pris conscience que le vélo n'était pas qu'un *sport*, mais aussi et surtout un moyen de *transport*, au même titre que le bus ou le métro, et qu'on pouvait tout à fait aller au travail chaque matin à vélo, en costume, déposer les enfants à l'école, ou faire les courses. Mais les Parisiennes et Parisiens sont encore nombreux à penser que les trajets qu'ils font quotidiennement ne peuvent pas être faits à vélo, ce qui est la plupart du temps faux.

Il est temps de passer la vitesse supérieure si l'on veut encourager une utilisation de masse de la bicyclette et garantir la sécurité de celles et ceux qui ont d'ores et déjà choisi ce moyen de transport écologique, peu gourmand en espace, qui fait vivre nos quartiers et les rend plus agréables.

En vue des prochaines élections municipales, Vélo 15et7, l'association des cyclistes des 15<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> arrondissements de Paris, souhaite vous présenter une série de propositions pour faire sortir le vélo d'un usage encore trop marginal, et instaurer une véritable "culture vélo".

Nous serions heureux de recueillir vos points de vue sur les différentes mesures proposées et de les publier dans notre prochaine lettre, début mars, à destination de nos adhérents et des visiteurs de notre site internet.

## Mesures générales d'équipement

- Application des grands principes du "code de la rue" (priorité au plus faible), aménagement de contresens cyclables, création de zones 30 et quartiers verts (sans circulation de transit, donc en sens de circulation alterné, vitesse limitée, trottoirs larges...)
- Installation de parkings à vélos/garages à vélos (à l'abri des intempéries) installés par la municipalité, notamment à proximité des équipements municipaux (bibliothèques, équipements sportifs, mairie) et des grandes stations de métro / RER et gares SNCF.
- Équipements cyclables réalisés en concertation avec les associations cyclistes, contrairement à ce qui s'est fait pour le T3 et ce qui est en train de se faire pour le prolongement du T2, projets dont nous avons dénoncé les aberrations, en vain, dès le début.

## Mesures incitatives à mettre en oeuvre (par la communication – pub – ou financièrement)

- Incitation à la création de garages à vélos dans les immeubles anciens (publicité, aide financière, information aux copropriétés)
- Sensibilisation des parisiens aux bienfaits du vélo par des campagnes d'information : en terme de santé et de bien-être, d'écologie et d'économie.
- Sensibilisation des automobilistes au respect du cycliste et du code de la route (par rapport à ce qui présente un danger – ouvertures des portières, stationnement en double file, distance réglementaire de dépassement des vélos, etc.)
- Encouragement des livraisons à vélos, donc aux entreprises qui voudraient se créer (aide financière).
- Mesure parisienne type "Prime Bruxell'air" dans la capitale belge : pour chaque carte grise

- retournée, abonnement aux transports en commun et 400€ de chèque-vélo.
- Inciter les employeurs à aménager les lieux de travail (garage à les vélos, douche, ...) pour leurs employés.

### L'école et le vélo

- Aménagement des écoles pour y garer les vélos des enfants
- Aménagement des cheminements cyclables sécurisés à proximité des écoles et établissements du secondaires
- Mise en place de « bus cycliste » pour le primaire (faire connaître aux familles et les aider à s'organiser)

Dans l'attente de vos réactions, je vous prie d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de ma considération distinguée.

Cécile Chartier  
Présidente de Vélo 15et7

## Le vélo au Japon

### l'expérience d'un expatrié

*Le vélo au Japon est un outil indispensable avec le train pour circuler. C'est ce que j'ai pu apprendre pendant mon expatriation de 1992 à 1996. C'est à vélo que, finalement, j'ai choisi de circuler et de très bien visiter Tokyo et le Japon.*

### Episode 2 : les transports

J'ai eu la chance d'être recruté comme attaché scientifique à Tokyo. Le grand Tokyo est une mégapole de 60 km de diamètre qui renferme la moitié de la population française. Les espaces urbains sont jalonnés de voies express (Shuton) et munis d'un réseau ferroviaire dense qui relie les principales villes de banlieue au centre de la capitale, qui s'est construite autour du palais impérial. D'un métro circulaire (la fameuse Yamanote) partent, en certains points qu'on peut appeler les grandes gares comme Ueno ou Shinjuku, les axes secondaires vers la banlieue. Plus loin sur ces même axes on arrive sur le monde rural ou les parcs nationaux.



Les Japonais ont donc l'habitude d'effectuer de grandes distances entre leur lieu de travail et leur résidence, souvent en banlieue, moins chère de location. Ainsi, à proximité des gares de ces lignes, se sont créés de véritables complexes commerciaux et la vie du quartier est très centrée sur la gare. On y trouve tous les artisans, commerçants... et bien sûr le parking à vélo. Comme le vélo est muni d'un anti-vol, que les Japonais n'ont pas l'habitude de vandaliser les biens d'autrui, et que chaque vélo est immatriculé, il est très facile de déposer son vélo, en toute quiétude, le matin, et, de le reprendre le soir. Après avoir fait les courses au « department store », lui-même installé sous la ligne de chemin de fer, il est aisé de rentrer chez-soi à vélo avec ses courses par les dédales des rues étroites et peu fréquentées par les véhicules. Les Japonais ne volent pas en général; pourtant des vélos sont régulièrement volés plus par inattention que de façon délibérée : le parking devenant des amoncellements anarchiques de vélo, reprendre son vélo est souvent impossible. Alors on prend celui du voisin, l'anti-vol étant très simple à déverrouiller.

Pierre Aussage

## Brèves

### Quelques nouveautés sur notre site internet

- Le Compte-rendu du colloque "1996-2008 : Douze ans de politique cyclable à Paris" est disponible dans la rubrique "Notre asso > Nos activités récentes" : [http://velo15et7.free.fr/articles/article.php?id\\_article=39](http://velo15et7.free.fr/articles/article.php?id_article=39)
- Un peu plus bas sur la même page, vous pourrez trouver également quelques photos de notre opération "Prenez la mesure", le relevé de la hauteur des bordures du quartier Commerce du 25 novembre dernier.

### Et quelques chiffres

Nous avons eu 1500 visiteurs sur le site en janvier 2008 contre... 450 en janvier 2007 ! Soit une augmentation par trois.

Vous pouvez retrouver sur notre site toutes nos lettres depuis 2002, mais aussi y télécharger votre bulletin d'adhésion, avoir les prochaines dates importantes (réunions, conseils de quartier...) ou voir nos comptes-rendus d'activité. <http://velo15et7.free.fr>



## L'Agenda

### Quelques conseils de quartier à venir : (de 19h à 21h)

**Lundi 18 février** : Quartier Citroën Boucicaut - Ecole élémentaire 197 rue Saint Charles

**Mardi 19 février** : Quartier Alleray Procession - Lycée Corbon

**Jedi 21 février** : Quartier Pasteur Montparnasse - Ecole élémentaire 17 rue Vigée Lebrun

**Vendredi 22 février** : Réunion mensuelle de Vélo 15et7 à 19h15. Contacter l'association pour connaître le lieu.

### Lorient rétrécit ses boulevards

Sous le titre "la rue partagée", un petit film présente la dernière réalisation lorientaise, à coups de demi rond-points, de couloir bus axial et prioritaire et de grande liberté donnée aux cyclistes. Un projet de transport en site propre imposait de reprendre l'organisation des 7 voies pré-existantes. Aujourd'hui, l'avenue est composée d'un double couloir central pour les autobus, d'une seule voie de circulation de chaque côté et de vastes trottoirs de plus de 4 mètres. Des petits rond-points traversés par des voies prioritaires pour les bus et les vélos ponctuent ces 600 mètres, et aucun ne comporte de feux.

On peut voir ce petit film depuis début février sur <http://www.villes-cyclables.org/>

Brève transmise par Isabelle Lesens <http://monsieur.wanadoo.fr/velo-actus/>

### Le vélo en pleine croissance

Signe des temps, le BHV a inauguré en décembre à Paris une boutique dédiée à la petite reine. "Depuis son ouverture, le BHV Vélos est sur une croissance à deux chiffres, dopée par le phénomène Vélib' notamment", explique le responsable du magasin.

## !! Dernière minute !!

La direction de la sécurité routière vient d'annoncer un certain nombre de mesures visant à réduire l'insécurité routière, dont certaines intéressent les cyclistes.

- Sur proposition du comité de pilotage des réflexions dites « **code de la rue** », introduction du concept de « **zone de rencontre** » dans la partie réglementaire du Code de la route. Au sein de ces zones de rencontres, la priorité sera donnée aux piétons qui n'auront pas obligation de circuler sur les trottoirs et la vitesse des véhicules motorisés sera limitée à 20 km/h.

- **Obligation du port d'un gilet rétro-réfléchissant par tout cycliste de nuit hors agglomération** à compter du 1er septembre 2008. Les cyclistes qui ne porteront pas de gilet seront passibles d'une contravention de deuxième classe.

Source : I. Lesens