

■ ■ ■ sans ambiguïté : les villes françaises ont des efforts significatifs à faire pour permettre à leurs habitants de se déplacer à vélo confortablement et en sécurité. La majorité des répondants estime qu'actuellement les conditions de circulation à vélo ne sont pas satisfaisantes : seulement 21 villes sur les 316 classées ont obtenu une note supérieure à la moyenne.

Mais comment font les bons élèves, ces villes comme Strasbourg ou La Rochelle qui obtiennent des résultats encourageants ? Lorsque l'on regarde de près ces villes, on constate que chaque point de transfert modal en faveur du vélo est toujours le fruit d'une politique volontariste. Pas forcément très coûteuse, mais qui implique de la part des élus une stratégie, à savoir une vision à long terme et une approche globale de l'ensemble des déplacements. Elle exige également de la persévérance car faire évoluer les comportements prend du temps.

Partage de la rue et modération de la circulation automobile

On trouve très souvent les mêmes ingrédients. D'abord, une maîtrise du trafic motorisé et la réduction des vitesses, avec notamment la mise en place de zones de circulation apaisées (zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes), voire une généralisation du 30 km/h, le 50 km/h devenant alors l'exception à la règle. Dans ces zones, les cyclistes peuvent circuler dans les deux sens pour raccourcir leurs déplacements sans dégrader leur sécurité puisqu'ils sont de fait plus visibles. C'est le choix qu'ont fait Lorient, Clamart, Fontenay-sous-Bois ou encore Grenoble. Ces actions volontaristes ont poussé le législateur à adapter le Code de la route en introduisant la généralisation des doubles sens cyclables en zone de circulation apaisée et en donnant la possibilité de généraliser le 30 km/h sur l'ensemble d'une agglomération (décrets du 30 juillet 2008 et 5 juillet 2015).

Là où la vitesse n'est pas limitée à 30 km/h, les aménagements cyclables – pistes en site propre, bandes cyclables sur la chaussée, couloirs partagés avec les autobus... – sont déterminants. Les répondants au Baromètre des villes cyclables préconisent d'ailleurs en premier lieu la création d'un réseau cyclable complet et sans coupures, et sans surprise, ce sont les villes qui offrent les itinéraires les plus continus qui affichent les parts modales vélo les plus élevées. On retrouve ainsi (tous aménagements confondus, intra-muros) : Strasbourg



De nombreuses vélo-écoles proposent des sessions d'apprentissage et des remises en selle.

et ses quelque 300 km de voies cyclables (première dans la catégorie « Communes de plus de 200 000 habitants »), Nantes et ses 370 km (seconde dans la catégorie « Communes de plus de 200 000 habitants »), Grenoble avec plus de 220 km (première dans la catégorie « Communes entre 100 000 et 200 000 habitants »), La Rochelle et ses 93 km (première dans la catégorie « Communes entre 50 000 et 100 000 habitants »).

Des offres de stationnement abondantes

Autre constat : l'offre de stationnement vélo doit être abondante, bien répartie sur le territoire et suffisamment diversifiée pour répondre aux différents besoins des usagers. Par exemple, 60 % des répondants au Baromètre des villes cyclables ne trouvent pas de solution sécurisée pour stationner leur vélo en gare. Mise en œuvre aux Pays-Bas, l'intermodalité train + vélo transforme le transport en commun en système porte-à-porte. La France ne compte que 30 000 places de stationnement vélo en gare contre 440 000 aux Pays-Bas. Avec ses silos à vélo ultramodernes, la gare de Grenoble montre pourtant que c'est possible en France.

D'autres dispositifs pour encourager le développement du vélo au quotidien

D'autres aménagements peuvent être mis en place pour les cyclistes : des panneaux de jalonnement, qui indiquent éventuellement le temps de parcours aux cyclistes ; le tourne-à-droite généralisé au feu rouge (cédez-le-passage cycliste au feu, qui permet de tourner à droite après avoir cédé le passage aux autres usagers), ou encore les sas vélo aux carrefours pour permettre aux cyclistes de ne pas rester derrière les gaz d'échappement des voitures.

De son côté, la FUB demande notamment

à l'Etat d'encourager le développement du vélo à assistance électrique en rétablissant la prime à l'achat, et de rendre l'indemnité kilométrique vélo, dispositif permettant à l'employeur de prendre en charge les frais de ses salariés se déplaçant à vélo entre leur domicile et leur travail, obligatoire et plus incitative.

Apprendre à faire du vélo

Et si vous ne savez pas faire du vélo, il est encore possible d'apprendre, quel que soit votre âge ! De nombreuses vélo-écoles (2) ont vu le jour, au travers des associations membres de la Fédération des usagers de la bicyclette. Ces vélo-écoles proposent des sessions d'apprentissage (pour les primo-apprenants) ou de remises en selle (pour les personnes sachant pédaler mais qui ne circulent pas à vélo).

Le Comité interministériel sécurité routière, réuni le 9 janvier dernier, a d'ailleurs prévu un apprentissage systématique du vélo à l'école primaire, de quoi former une génération entière aux déplacements à vélo et lutter contre la sédentarité qui est en passe de tuer plus que le tabagisme ! ■

> Perrine Burner.

Chargée de communication FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette).

Article tiré en partie du site www.fub.fr.

La FUB

La FUB, Fédération française des usagers de la bicyclette, agit pour promouvoir l'usage du vélo comme moyen de déplacement au quotidien.

Avec près de 300 associations réparties en France, la FUB est un réseau national de plus de 30 000 cyclistes quotidiens.

Interlocutrice privilégiée des pouvoirs publics et animatrice d'un réseau d'associations pro-vélo, la FUB articule ses actions autour de trois axes :

- Promouvoir le vélo au quotidien
- Mener une expertise vélo
- Développer les services aux cyclistes

Plus d'infos sur www.fub.fr

la

good. Crédits photos Getty Images - Kelly Silfaste

Votre m
Il y a de
du ling

C'est na
Vous v
plus y f
plus so
de votr

Les en
sachiez
respire

Les en
• Elles
fois la
assim
• Elles
impac
• Elles

Il y