



Europe

Les zones de rencontre d'un pays à l'autre

L'enfant polonais est tout petit, en France on n'a ni enfant ni maison mais on a un vélo, il y a un clocher en Suède, la maison russe est très verticale, la seule femme est suisse : autant de particularités relevées dans

la diversité des panneaux qu'on trouve dans les pays d'Europe pour annoncer l'entrée dans une zone de rencontre. Où seules la France et la Suisse ont tenu à indiquer une limitation à 20 km/h.

Comparaison visuelle aux détails parfois révélateurs, grâce à la société de conseil en mobilité et urbanisme RR&A (Strasbourg, Lausanne et Genève), qui en a fait un petit complément à sa carte de vœux.



Allemagne



Belgique



Espagne



France



Pologne



Pays-Bas



Autriche



Suède



Suisse



Russie



Norvège

Source panneaux : RR&A



Ailleurs

En Pologne, naissance officielle de MdR, l'équivalent de la FUB

Un adhérent de l'association Brest A Pied et A Vélo s'implique activement dans le développement d'une politique cyclable dans son pays d'origine, la Pologne.

Depuis la fin de l'ère communiste, voilà 20 ans, la Pologne a bien changé. Le nombre de véhicules immatriculés a été multiplié par quatre, résultat sans doute de 45 années synonymes de privations et de frustrations. Les infrastructures routières peinent à suivre ! Parallèlement le train a été délaissé, restant très lent, assez inconfortable, aux horaires peu fiables et très bon marché, donc réservé aux exclus de l'automobile : précaires, étudiants, retraités, etc. Quant au vélo, une petite phrase du porte-parole de l'institution responsable de la voirie de la capitale résume bien ce que pensent les autorités : « Warszawa to nie wiesz, zeby po niej

rowerem jedzic » soit « Varsovie ce n'est pas la campagne pour qu'on y circule à vélo ».

Un contexte très difficile

En effet, le vélo véhicule en Pologne une image de moyen de transport très bon marché, répandu principalement à la campagne. D'ailleurs c'est un fait que le vélo était, surtout dans les années 1990, beaucoup plus répandu en milieu rural qu'en milieu urbain, utilisé bien souvent pour aller d'un petit village au village voisin, ce qui gonflait d'ailleurs encore plus les chiffres déjà catastrophiques de l'accidentologie vélo.



C'est dans ce contexte difficile, s'extirpant de ce rêve commun de voiture individuelle et de craintes exagérées des dangers du vélo, que naquirent les premières associations de cyclistes urbains. Des petits groupes de jeunes, souvent écologistes, ont marqué leur désir de refuser de tomber dans les mêmes travers que l'Europe occidentale, et ce sans attendre les premiers embouteillages et les premiers problèmes de stationnement automobile. Étant très peu nombreux, ils se connaissaient tous et coopéraient de manière non déclarée officiellement, sous l'égide de l'emblématique Marcin Hyla.



Masse critique de vélos
dans les rues de Varsovie en été

Une fédération d'associations locales

Après 15 ans d'existence informelle, l'organisation « miasta dla rowerow » (« des villes pour les vélos » en polonais) a déposé ses statuts en décembre 2010 suite à une AG constitutive qui s'est tenue les 27 et 28 novembre à Gdansk. Il s'agira d'une fédération nationale d'associations locales, à l'instar de la FUB. Pour commencer, la fédération comptera une vingtaine d'associations locales, qui représentent la majorité des grandes villes polonaises et fonctionnera en budget très limité (sans salariés). Pour simplifier l'adhésion des associations des petites villes (souvent purement informelles) une adhésion à titre individuel sera également possible (mais sans droit de vote).

Une légitimité acquise

Le but de la formalisation de la fédération est principalement d'avoir une légitimité au niveau national. D'ailleurs MdR a déjà de beaux succès à son actif, notamment au niveau législatif, puisqu'un groupe de réflexion parlementaire sur une « meilleure prise en compte des

vélos dans le code de la route » a déjà été créé sous son impulsion en mai 2008. Plusieurs modifications sont encore en cours, mais on peut noter qu'en 2010 ce groupe a notamment permis de légaliser l'utilisation de pneus cloutés pour les vélos, ce qui n'est pas du luxe vu les hivers polonais. Il reste du travail, puisque le code de la route polonais ne permet par exemple pas à deux cyclistes de rouler côte à côte (il est donc illégal de rouler en peloton

pour des cyclistes du dimanche) et il donne aussi la priorité à une voiture tournant à droite si sa trajectoire coupe une bande cyclable.

Un cruel manque législatif

Mais le besoin le plus criant en termes législatifs serait d'obtenir une loi comparable à la loi LAURE et notamment l'article L228-2 du Code de l'Environnement. En effet, bien des voies sont actuellement construites ou rénovées sans prendre en compte les cyclistes et ceux-ci ne peuvent déposer aucun recours. À côté de cela, le fait que les VAE (Vélo à Assistance Electrique) ne soient purement et simplement pas prévus par le code de la route semble un détail futile.

Hormis cet aspect de lobbying législatif, le rôle de coordonnateur entre associations locales était déjà au point et donc le dépôt de statuts n'impactera pas le fonctionnement déjà en place de façon majeure. Par contre, le fait d'exister de manière formelle permettra notamment à terme d'intégrer l'ECF, où la Pologne n'est représentée que par des associations très lointaines des préoccupations du vélo urbain.

Olivier Schneider (Brest)



Une troisième ville polonaise signe la charte de Bruxelles

La ville de Lodz vient de signer à son tour la charte de Bruxelles, qui avait déjà été ratifiée par deux autres villes polonaises : Gdansk et Cracovie. Elaborée à Bruxelles à l'occasion de Velo-City 2009, cette charte engage les collectivités signataires à viser l'objectif d'une part modale de 15 % pour le vélo en 2020, de monter des projets pour augmenter les déplacements à vélo vers l'école et les lieux de travail, de lutter efficacement contre le vol, de coopérer avec les associations d'utilisateurs, de développer le tourisme à vélo.

Cette charte connaît des fortunes diverses en Europe selon les pays. Beaucoup de villes ont signé dans le nord de l'Italie, aux Pays-Bas, très peu en Allemagne. En France, seules les agglomérations de Bordeaux, La Rochelle et Toulouse y adhèrent pour l'instant.