

Milan sont désormais équipés pour 8 vélos (réservation obligatoire et payante, trains souvent complets, surtout le week-end). Plus de 25 % des clients cyclistes prennent des billets de première classe, dépassant de 8 points le pourcentage de voyageurs non-cyclistes qui optent pour la première...

- L'Espagne instaure un système de réservation vélo (gratuit) sur au moins certains trains... régional

naux ! Cas rencontré en Galice. Sur le terrain, on peut monter sans réservation en surnombre par rapport aux trois places prévues si le train n'est pas trop chargé, mais les personnes ayant réservé sont prioritaires, et leurs places garanties.

- Le transport de vélos sous housse est désormais officiellement autorisé dans les trains de nuit, en voiture-lit à condition de réserver toute la cabine, en couchette à

condition de réserver la couchette du bas, et de préciser la présence du vélo lors de la réservation. Cette nouvelle vaut aussi pour le « Sud Express » Irun - Lisbonne - Hendaye, ainsi que pour les deux Paris - Espagne, et pour le Zurich - Genève - Barcelone, Milan - Barcelone (trains Talgo, sans couchettes).

Patrice Malachin

Point de vue



Un député face à « l'anti-vélo primaire »

Le député du Bas-Rhin qui a présidé la mission parlementaire sur la sécurité routière avait déjà regretté publiquement certaines pressions exercées sur la rédaction du rapport final, au sujet notamment d'une prétendue dangerosité des doubles sens cyclables. A la demande de la FUB, il y revient ici tout en souhaitant « une véritable politique nationale en faveur du vélo ».

Un moyen de déplacement en expansion

Strasbourg est véritablement la cité du vélo. Que ce soit au centre-ville, dans les quartiers ou les faubourgs, le vélo demeure un moyen de déplacement largement plébiscité. Cette pratique transcende les générations et les catégories socio-professionnelles. Mais l'on note surtout que les cyclistes, à Strasbourg et dans son agglomération, sont de plus en plus nombreux, notamment grâce aux politiques menées par les différentes municipalités depuis plusieurs décennies.

C'est dans cette ambiance favorable au vélo qu'en avril 2002, j'ai remis une étude intitulée « Propositions pour une nouvelle politique de promotion du vélo en France » à M. Jean-Claude Gayssot, alors ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, et M. Yves Cochet, alors ministre de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement. Certaines idées contenues dans ce rapport ont fait leur chemin mais près de 10 ans plus tard, un constat s'impose : il n'existe pas de véritable politique nationale en faveur du vélo. En effet, cette compétence a pro-

gressivement été transmise aux collectivités territoriales, ce qui est une bonne chose, certes, mais cela ne suffit pas. Je reste persuadé que c'est le gouvernement qui doit prendre l'initiative d'une politique forte pour le développement du vélo sur l'ensemble du territoire français. C'est le gouvernement qui doit donner une véritable impulsion durable pour valoriser ce mode de transport doux et économique. J'ai repris les idées exprimées dans ce rapport dans une proposition de loi « relative à l'usage du vélo en France ». J'ai déposé ce texte à l'Assemblée nationale en 2002. Il n'a malheureusement jamais été inscrit à l'ordre du jour des travaux du Parlement...

Polémique sur les contresens cyclistes

Lors des travaux de la Mission d'information relative à l'analyse des causes des accidents de la circula-



tion et à la prévention routière, que j'ai eu l'honneur de présider (juin-octobre 2011), des critiques plutôt virulentes, émanant principalement de l'UMP, et plus particulièrement de la droite populaire, tendaient à stigmatiser les « cyclistes qui roulent en sens interdit ». Le vocabulaire choisi par ces députés est important. Les nombreux témoignages d'usagers et d'élus de villes dans lesquelles les contresens cyclistes sont autorisés (comme Paris ou Strasbourg) m'ont permis, en tant que président de la Mission d'information parlementaire, de relativiser ces attaques. Il est important de préciser que ces contresens sont autorisés et réglementés. Néanmoins, une majorité semblait se dégager et était prête à inscrire l'interdiction des contresens cyclistes dans le rapport final de la Mission. Pour éviter une telle mesure, que je trouve expéditive, j'ai proposé qu'une

évaluation des expériences menées dans différentes villes soit réalisée. Une telle étude devrait nous permettre de mieux comprendre si ces contresens cyclistes sont réellement dangereux ou si, au contraire, cyclistes et automobilistes peuvent cohabiter en toute harmonie sur ces portions de route. Cette proposition a été acceptée par les membres de la Mission, ce qui a permis d'éviter de porter un véritable coup dur au développement et à la promotion du vélo.

Vous trouverez ci-dessous l'extrait du rapport qui concerne cette évaluation.

Malgré les critiques extrêmes de la droite populaire, je n'ai, pour ma part, pas connaissance d'accidents graves dans les voies où la circulation des vélos à contresens est autorisée. Je pense que ces attaques



A. Jung

Armand Jung avait auditionné la présidente de la FUB le 12 juillet dernier dans le cadre de sa mission parlementaire

Extrait du rapport parlementaire

La place des bicyclettes dans le trafic

La généralisation des systèmes de vélos en libre service dans les principales métropoles a eu un effet sur le partage de l'espace public, entre cyclistes et automobilistes, entre cyclistes et conducteurs de poids lourds, d'autocars ou de taxis, entre cyclistes et deux roues motorisés, et enfin entre cyclistes et piétons, ce dernier cas méritant qu'on s'y arrête.

Généralement peu sanctionnée – voire ouvertement tolérée – la circulation des vélos sur les trottoirs adresse un mauvais signal : d'abord en ce qu'elle ôte au trottoir son caractère de « sanctuaire » pour les piétons, tout particulièrement les personnes âgées et les enfants ; ensuite, parce qu'elle incite le cycliste à se considérer comme exonéré du respect des règles communes du code de la route ; enfin, parce qu'elle suscite l'imitation chez les conducteurs de deux-roues motorisés, ce qui constitue un danger mortel pour les piétons.

Plusieurs membres de la mission ont exprimé des réserves quant à la banalisation des voies de circulation à contresens destinées aux cyclistes, les « doubles sens cyclables » institués, en particulier dans les « zones 30 », par le décret n°2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses dispositions de sécurité routière. En effet, ces aménagements transgressent le « tabou » du sens interdit et peuvent entraîner, par effet de surprise, des réactions non maîtrisées des autres usagers de la route. En outre, bien que le code de la route l'interdise expressément, il n'est pas rare que les usagers des deux-roues motorisés se croient autorisés à emprunter ces voies, ce qui fait changer de nature le risque induit.

On peut donc juger souhaitable qu'une évaluation de ce mode de circulation soit menée avant d'en poursuivre l'extension dans les zones urbaines. Dans le cadre de cette étude, il conviendra de ne pas se focaliser sur l'accidentalité induite par de tels aménagements car au-delà du risque direct d'accident qu'ils peuvent entraîner, ils contribuent à rendre l'espace partagé moins sécurisant en créant de nouvelles sources de tension. En d'autres termes, même si l'enfant ou la personne âgée qui n'ont pas l'habitude de regarder des deux côtés avant de traverser une voie à sens unique ne sont pas renversés par le cycliste, le choc émotionnel que peut occasionner son irruption brutale n'est pas à négliger.

La mission a eu connaissance de situations – sans doute extrêmes – où des personnes âgées finissaient par renoncer à sortir de chez elles de peur d'être renversées sur un trottoir par un patineur, un usager de trottinette, un cycliste ou un scooteriste.

Proposition n° 38 : Évaluer le dispositif des doubles sens cyclables

relèvent plutôt du fantasme et de l'anti-vélo primaire.

Au final, alors que les mentalités semblent évoluer positivement et que la conjoncture actuelle incite de plus en plus de personnes à privilégier les déplacements à vélo, je regrette qu'il n'y ait pas de véritable impulsion nationale pour donner à ce mode de transport toutes ses lettres de noblesse.

En 2002, Jean-Claude Gayssot, qui était alors ministre des Transports,

disait que « la place du vélo n'a pas été suffisamment prise en compte ». Malgré le dynamisme et la bonne volonté de nombreuses associations, comme la FUB, et de municipalités, de gauche comme de droite, des efforts considérables restent à faire, au niveau national, pour que les cyclistes et leur sécurité soient vraiment pris en considération.

Armand Jung
Député du Bas-Rhin



Vélo-Cité Bordeaux

Double sens cyclable à Bordeaux

Enquête



Localisation de l'habitat et pratiques de déplacements

De longue date, la FNAUT dénonce l'étalement urbain diffus et plaide pour une relocalisation de l'habitat dans les zones urbaines denses. Une recherche, proposée par Jean-Marie Beauvais et la FNAUT, et financée par l'ADEME, a permis de comparer - toutes choses égales par ailleurs - les pratiques de déplacements de ménages ayant déménagé d'une zone périphérique vers la ville de Tours.

Elle met en évidence une stabilité du nombre des déplacements et une forte baisse (de 9 km à 6 km) de la longueur moyenne des déplacements quotidiens (surtout pour les achats) et de l'usage de l'automobile (- 38 %), principalement au profit de la marche, donc des dépenses en carburant, de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre des ménages.

Le PREDIT et l'ADEME ont confié au PACT d'Indre-et-Loire, à l'université de Tours (ETICS) et au cabinet Beauvais-Consultants une recherche sur l'impact d'un déménagement d'une zone périphérique d'une aire urbaine vers la ville centre sur les consommations d'énergie des ménages au cours de leurs déplacements et sur les émissions de gaz à effet de serre qui en résultent.

L'Agence d'urbanisme de Tours et Beauvais-Consultants avaient déjà montré qu'un ménage périurbain émettait en moyenne deux fois plus de CO₂ qu'un habitant de Tours au cours de ses déplacements. Mais les ménages périurbains diffèrent de ceux du centre par la taille, le revenu, l'âge, le taux de motorisation.

Dans la présente recherche, réalisée elle aussi dans l'aire urbaine de Tours, ce sont les mêmes ménages qui ont été suivis : les consommations et émissions de chacun de leurs membres ont été estimées avant et après le déménagement. On peut ainsi mesurer l'impact du changement de résidence toutes choses égales par ailleurs.

La recherche s'est heurtée à de nombreuses difficultés pratiques. La détection de ménages répondant au problème posé (à partir des fichiers de l'OPAC et de listes fournies par des agences immobilières) a été