

à vélo, citoyens !

À vélo, citoyens ! Formez les pelotons ! Roulons, roulons, qu'un air plus pur entre dans nos poumons !... Il est grand temps de jouer l'alternance dans nos modes de déplacement.

Baisse du pouvoir d'achat, hausse du baril de pétrole... Menaces environnementales, réchauffement de la planète... Doit-on se résigner et se laisser aller au fatalisme et à la sinistrose ? Non, chez Bouticycle, nous disons non ! Nous nous engageons avec ceux qui veulent (ré)agir comme l'association Action Carbone, qui aide des projets visant à la réduction ou la compensation des émissions de gaz à effet de serre. (voir page 113)

L'ADEME, organisme public, développe la notion d'ÉCO-MOBILITÉ qui consiste à se déplacer avec différents moyens de transport... pour notre plus grand bien. La calculatrice éco-déplacements développée par l'ADEME nous permet de comparer les différents modes de déplacement sur un trajet donné en termes de coût, pollution et énergie. C'est édifiant ! (voir pages 8 et 9)

Aujourd'hui, quelle famille ne s'interroge pas sur l'intérêt de sa deuxième voiture : rapport économique (carburant, assurance, entretiens...) à son utilité réelle ? Le budget familial se porterait mieux avec une solution vélo plus accessible. Quant aux collectivités publiques, elles peuvent, en concertation avec les associations locales, adapter des moyens, si simples parfois, favorisant l'usage du vélo ou du roller, voire la marche. "La gratuité est payante" déclare Jean-Luc Daguzan. Le bon sens et la simplicité, tel est son crédo ! (voir pages 4 à 7)

En outre, **l'effet induit de la pratique physique sur notre santé est indéniable...** Et pourquoi pas pour le vélo - du quotidien ! - la mise en place d'une subvention vélo ? Une subvention générant des gains pour la collectivité, c'est possible... ressortons la calculatrice !

Vous l'avez compris, **le vélo est synonyme d'économie, hygiène et santé mais aussi de qualité de vie au quotidien.** L'AF3V, apporte sa contribution dans ce sens avec son "Guide touristique" (voir pages 32 et 33). Et le Paris Pékin 2008 organisé par La Fédération française de cyclotourisme n'est-il pas une belle initiative porteuses de sens, de partages et de culture ? (voir pages 68 et 69) Revenons aux vraies valeurs !

Enfin, La FUBicy, Fédération des Usagers de la Bicyclette, vous aide à choisir le vélo qu'il vous faut. Elle a édité le "Guide du cycliste urbain" avec les règles de base à connaître dans vos évolutions à vélo (voir pages 10, 11 et 18).

Ce magazine Bouticycle est fait pour vous. Il vous présente les magasins du Réseau à votre service. Dans ces colonnes, vous sont dévoilées les tendances actuelles du vélo : vélos "des villes", "des champs" et "des routes", leurs accessoires et les tenues qui vont avec. Les conseils de nos experts et de nos partenaires vous apporteront un éclairage nécessaire à une bonne pratique cycliste.

Bouticycle demeure un réseau de spécialistes indépendants au service de passionnés, compétiteurs en route ou VTT... qui retrouveront dès novembre 2008 un catalogue avec des vélos haut de gamme et riche en nouveautés. Mais Bouticycle s'ouvre plus que jamais à tous les usagers, convaincu de l'importance de l'enjeu citoyen : alors, tous à vélo !

A très bientôt, chez Bouticycle !



www.goodplanet.org



www.ademe.fr



www.af3v.org



www.ffct.org



www.parispekinavelo.com



www.fubicy.org

Vers un monde qui roule



LE CYCLISTE CITOYEN...

Textes : Jean-Luc DAGUZAN

7h30 du matin, le jour se lève sur le chef-lieu d'un département du sud-ouest de la France, au cœur de la Gascogne. Cette ville historique de 22 000 âmes avec une communauté d'agglomération de plus de 35 000 habitants, possède un relief prononcé avec une "basse ville" et une "haute ville" ; deux routes nationales se croisent en son sein, la deuxième déviation se fait espérer, la ville n'est pas adaptée au vélo et pourtant...



4



Quel temps fait-il aujourd'hui ?...

"Je pense que pour le cycliste urbain, la question du temps qu'il fait n'est pas gênante et c'est à l'appréciation de chacun. Pour des questions d'organisation, il est toujours possible d'anticiper en consultant le bulletin météo."

Un temps idéal nous permet de rouler en moyenne six à huit mois de l'année en fonction des régions et de notre humeur. Si vous avez peur d'être mouillés par une petite pluie, vous mettez le vêtement adapté, le couvre-chef qui va bien. Le nec plus ultra est de trouver la tenue que vous utiliserez en tant que cycliste et en tant que piéton. Une mode à créer ?



Caroline interroge le ciel par la fenêtre de l'appartement qu'elle occupe en tant que locataire avec son compagnon et leur petit garçon. Le temps est clair, un peu frais mais ce n'est pas un problème pour se déplacer à vélo. Si le temps est pluvieux ou qu'un manque de volonté certain se fait sentir, on prend la voiture.



Il y a trois millions d'années l'Australopithèque se dresse sur ses jambes et c'est l'apparition chancelante et un peu maladroite de ceux qui marchent debout. L'HOMO ERECTUS, officialisant la technique de la bipédie il y a 200 000 ans, permet une poursuite de l'évolution jusqu'à nous. L'horizon s'élargit... Dans les années 1970, mutation de l'espèce humaine des pays dits développés et apparition de l'HOMO SEDENS que l'on peut traduire par "homme assis" : usage des jambes facultatif, augmentation des problèmes de santé liés à la sédentarité. Majoritairement assis au travail, en voiture, sur un canapé, quittant le matin la case maison pour voyager dans une caisse roulante et aller travailler dans une boîte. Le pétrole flambe, l'économie mondiale a des coups de chaud, la terre aussi, le prix du pain augmente, l'espèce humaine se gratte la tête. Amorce de régression ?



bloc notes

Pour un grand nombre de français auxquels j'appartiens, une partie conséquente du revenu sert à l'achat, l'entretien et l'utilisation du véhicule automobile qui leur permet de se rendre au travail.

Quand vous mettez 1 litre de carburant dans votre réservoir, plus des trois quarts de l'énergie utilisée est perdue en divers frottements, dégagements de chaleur, pour vaincre la force d'inertie, pompage etc. Vu le prix du carburant, c'est dommage.

Près de la moitié des trajets urbains font moins de deux kilomètres et lorsque vous utilisez votre voiture pour ces déplacements, vous affichez une surconsommation de 30 à 35 % et vous polluez deux fois plus.

Et pour les petites courses ?

La réorganisation de nos déplacements quotidiens demande certains équipements spécifiques, notamment pour le transport de charges. Si vous êtes à pied ou à vélo optez pour un sac ou des sacoches, un panier ou un caddy. Certains produits permettent d'être utilisés dans les deux situations, comme le caddy avec sac amovible. Détail non négligeable, l'attelage et le sac sont munis d'une serrure.



Quand je descends du vélo, j'en fais quoi ?

L'un des principaux freins à la pratique du vélo urbain est le stationnement résidentiel ; ce qui favorise et génère le succès des différents projets de location de vélos. À terme, si le citoyen est séduit, il aura intérêt financièrement à faire l'acquisition de sa propre machine. C'est d'ailleurs ce qui est indiqué dans une dépêche de l'Agence France Presse de janvier 2008 sous le titre "Le marché du vélo dopé par la hausse du pétrole et le vélib'".

En fournissant gratuitement aux particuliers des consignes à vélo modulables et mobiles, nous ouvrons une nouvelle voie car tout le monde n'a pas une cave ou un garage à sa disposition. Et nous contribuons à la vente de cycles fabriqués en France ?

Ce matin, c'est lui qui emmènera leur petit garçon à l'école, *pedibus cum gambis*, un mode de déplacement un peu primaire mais naturel et bon pour la santé. Depuis peu, et en fonction de leur volonté, ils se déplacent de plus en plus à pied et aussi à vélo, la municipalité favorisant la pratique des déplacements doux.

Caroline jette un regard amusé sur l'ardoise fixée sur la porte d'entrée. Y est indiqué le lieu de stationnement de leur auto, précaution utile car il leur est déjà arrivé, ne l'utilisant pas pendant quelques jours, d'avoir oublié où elle était garée. Récemment ils ont vendu leur deuxième voiture, ce qui a fait du bien aux finances du ménage.

Elle descend les trois étages, chargée d'un sac à dos un peu particulier. Ce sac est une merveille du genre : une fois les bretelles rangées dans leur logement, il se fixe au châssis d'un caddy pliable, lequel est accroché au vélo via un attelage fixé sur le porte-bagages. Au retour de son travail, elle pourra s'arrêter dans des commerces de proximité pour y faire des petites courses.

Arrivée au pied de l'immeuble, elle se dirige vers le box qu'elle partage avec un autre locataire de la rue. Chaque box peut contenir de deux à quatre vélos - modularité en fonction de la demande - et est mis gratuitement à disposition des habitants, à proximité immédiate de leurs demeures. Ces boîtes fermées à clé sont disposées soit sur des places de parking "autos" existantes - équivalentes à 6 vélos - soit unitairement en fonction de l'espace disponible (par exemple dans l'angle d'une place).

Elle sort du box sa bicyclette "de ville", cadre bas, roues 26", 21 vitesses et guidon haut réglable. Une subvention municipale complétée par une aide financière de sa banque et de son comité d'entreprise leur ont permis, elle et son ami, de faire l'acquisition d'un vélo et de quelques accessoires comme les casques, un baudrier fluo, l'écarteur de danger, le caddy et le sac. Un apport de leur part a été nécessaire pour s'acquitter du montant total auprès du détaillant de cycles, payable en 3 fois sans frais.



Tous citoyens sur la route...

La question de la sécurité à vélo, et même à pied, est épineuse. On voit fleurir pléthore de déclarations sur la nécessité de pistes cyclables, sur les voitures qui sont dangereuses pour les cyclistes, sur la nécessité d'un code de la rue etc. Avant de poursuivre il est quand même bon de rappeler que le plus dangereux dans une voiture est... le conducteur, qui parfois se déplace à bicyclette ou à pied.

Sachez aussi que les enfants, les vôtres ou ceux des voisins considèrent tous les adultes comme des exemples. Ils ne rentrent pas dans le détail, ils reproduisent ce qu'ils voient.

Donnons les bons exemples, ils seront suivis.

Lors d'un stage familial organisé par une association locale un dimanche après-midi, Caroline a bénéficié d'une formation de courte durée ; c'est la condition sine qua non pour obtenir l'aide à l'achat de son vélo. Une découverte de la ville, d'itinéraires, un rappel des règles de la sécurité routière, la vérification du matériel et des tests d'équilibre agrémentèrent la session.

Une bonne connaissance de sa ville et de son vélo lui fait emprunter l'itinéraire le plus approprié pour se rendre à son travail. Au passage protégé et grâce au cadre bas, elle descend aisément pour traverser, ou encore pour prendre un sens interdit qui lui permettra de raccourcir son parcours.

Lorsqu'elle est à l'arrêt à un feu rouge, Caroline peut décider d'un coup de baguette magique de redevenir une piétonne et de se déplacer sur le trottoir vélo à la main. Lorsqu'une montée est trop fatigante, elle descend de son vélo et le pousse. Pour l'anecdote, le bon sens gascon fait dire que si d'un côté ça monte, quand on se retourne, ça descend ! Il n'y a pas de quoi en faire une montagne... ●

Réalité ou fiction ? Ce que vous venez de lire pourrait bien être la nouvelle politique du vélo en France dans les mois à venir, en tout cas pour les villes moyennes et les petites agglomérations. Après le grand boum de la location de vélos et les opérations remarquables réalisées en France à Lyon, Paris, Strasbourg, Toulouse, etc après les nombreuses déclarations sur les travers des uns et des autres (cyclistes, automobilistes, piétons, bientôt la guerre civile ?) une autre réalité du cyclisme urbain voit le jour, celle du citoyen cycliste, un citoyen propriétaire, respecté parce que respectable, pétri de bon sens et apaisé parce que éclairé.

Quelques pistes de réflexion complémentaires

● Vélo ou voiture, quel coût pour la collectivité ?



Une démarche citoyenne consiste à financer par des aides publiques l'achat de vélos spécifiques, par et pour les habitants de la ville. Le choix de la machine est important et il n'y a aucun intérêt à aider à l'acquisition d'un VTT ou d'un vélo de course parce que le but n'est pas de faire du vélo, le vélo est un moyen ; la nuance est d'importance.

L'astuce consiste à concevoir un deux-roues qui pourra être utilisé par des personnes de tailles différentes, à condition qu'il n'y ait pas une trop grande différence. Ainsi, au lieu d'équiper chaque personne avec un vélo, vous proposez un vélo qui convient à plusieurs. Il y a du bel ouvrage en perspective pour les concepteurs et on peut imaginer que si la formule prend, chacun voudra le sien.

Ah ! oui bien sûr, j'entends quelques lecteurs et lectrices, électeurs et électrices ironiser sur ma bonne idée de gratuité.

La circulation automobile au cœur des villes moyennes implique des travaux de voirie conséquents, avec souvent la nécessité d'un Plan Global de Déplacement ou d'un PDU, Plan de Déplacement Urbain. Le jeu (d'argent ?) consiste à modifier le sens de circulation, à implanter de nouveaux parkings, refaire des trottoirs etc. Vous connaissez le prix de la fabrication d'un ou de plusieurs giratoires ou celui d'un pont ? Et tout ça pour, non pas régler le problème mais seulement le décaler ; il y a toujours autant de voitures en circulation... Ces projets sont évidemment financés sur l'argent des contribuables, donc le vôtre et le mien.

Favoriser les déplacements doux induira des effets bénéfiques sur les finances publiques : moins d'usure des revêtements de la chaussée, diminution du trafic, abandon des projets coûteux prévus pour un grand nombre de voitures en circulation. Accessoirement, amélioration de la qualité de la vie et image de la ville rehaussée, diminution du bruit et de la pollution atmosphérique. Foi de gascon, la gratuité c'est payant ! ●

● Comportements liés aux modes de déplacement



J'ai eu le privilège de suivre des formations de la prévention routière qui m'ont permis de comprendre que chaque moyen de déplacement utilisé avait des caractéristiques propres.

Prenons par exemple la marche à pied, le fameux *pedibus cum gambis* dont c'est la traduction approchante. Et bien, lorsque je suis piéton, les caractéristiques de mon véhicule qui est mon corps et les sens qui vont avec, font que dans le meilleur des cas, je peux bouger facilement, mes capacités auditives sont optimales, mon champ visuel est élargi, je peux communiquer par la voix, par des gestes. Je peux percevoir le danger à 360° en tournant sur moi-même et appréhender les situations, je peux réagir rapidement... sauf qu'avant l'adolescence la vision latérale n'est pas au top et à partir de 65 ans, elle est altérée. Il est courant de dire que les enfants ou les "vieux" traversent sans regarder. En fait, ils regardent mais avec un angle de vision réduit et ils ne voient pas le danger qui vient sur le côté.

À vélo, mon équilibre est limité. Si je veux tourner et signaler mon intention, je dois lâcher le guidon, indiquer le changement de direction bras tendu, tourner la tête pour voir les véhicules qui me suivent ou me "la jouer à l'oreille." La vision latérale est limitée, lorsque je roule. Avec le vent dans les cheveux, je ressens une grande sensation de liberté, je suis un peu fou dans la tête, je suis le roi du monde... danger. Et si je roule sur les trottoirs, c'est la chasse au piéton !

En voiture, c'est le cerveau reptilien qui conduit. Quotient intellectuel d'un lézard, vision latérale inférieure à 180° et qui diminue en fonction de l'augmentation de la vitesse, un troupeau de chevaux à mes ordres. Qui plus est les conducteurs d'automobiles déplacent leur espace privé sur l'espace public et à part le klaxon, le bruit du moteur, les clignotants, l'insulte verbale et le langage des signes, ils sont très limités en matière de communication.

Si vous voulez savoir pourquoi vous êtes irascibles au volant et pourquoi les autres vous dérangent, c'est aussi parce qu'il s'agit d'une lutte de territoire. Il arrive que la lutte soit violente. ●

Jean-Luc Daguzan

Pour réagir à cet article et nous faire part de vos remarques, qui seront bien entendu remises à Jean-Luc Daguzan, c'est simple comme un e-mail : info@bouticycle.com



Pour réagir à cet article et nous faire part de vos remarques, qui seront bien entendu remises à Jean-Luc Daguzan, c'est simple comme un e-mail : info@bouticycle.com