

TRIBUNES DE L'INNOVATION LA ROCHELLE (17)

Jeudi 14 décembre, le Département invite à réfléchir et à débattre sur le nouveau potentiel du vélo.

L'innovation technique et matérielle dans le domaine du vélo, est-elle en passe de redéfinir les règles, de repousser les limites, de redistribuer les cartes de la mobilité ?

Invités

Frédéric HERAN, Frédéric Héran, économiste des transports urbains, évoque ses recherches sur le lien entre ville durable et mobilité. Il travaille sur les coupures urbaines provoquées par les grandes infrastructures de transport en milieu urbain (La ville morcelée, 2011), les modes actifs (Le retour de la bicyclette, 2014) et la transition écomobile, le passage du tout automobile à des rues pour tous (ouvrage en préparation).

Boris WAHL, Boris Wahl, PDG et fondateur depuis 2005 de l'enseigne "Cyclable", réseau de magasins de vélos spécialisé « art de vivre - mobilité ». Ancien militant associatif pour le développement du vélo en ville, il a choisi d'agir sous l'angle commercial : parce qu'acheter un beau vélo tout neuf donne envie de l'utiliser plus souvent.

Présence de Stéphane VILLAIN, adjoint au maire de Châtelaillon, responsable départemental pour la Vélodyssée, élu départemental, président de « Charente Tourisme ».

Transcription des notes prises par P-Y. Beauchard

.....

Il y a 4 300 km de pistes cyclables en Charente-Maritime.

Une « taxe d'aménagement » a été créée qui donne 1,5M d'euros /an pour aménager les pistes cyclables du département.

F. Héran

Entre les années 1950~1975, la cote du vélo s'effondre, celle de la bagnole par contre s'envole. On a des statistiques qui le montrent pour les Pays-Bas, l'Allemagne... pas pour la France. Il n'y en a pas.

Avant 1960, la France est le premier producteur mondial de vélos motorisés, une singularité. Deux marques se partagent l'essentiel du marché : SOLEX et MOTOBECANE. La vente de ces engins est soutenue par une pub d'enfer : des coups de pub comme cette « Paloma Super Strada » offerte à Johnny Halliday.

Cette particularité française des vélos motorisés nous coûte 2500 morts par an pendant 10 ans !!!

Dans le même temps, le parc auto s'accroît de 10 % par an. Tant et si bien que la bagnole finit par voir des critiques s'élever contre son envahissante présence. C'est d'abord à Amsterdam dans les années 60 que les *Provos*, pour supprimer la circulation automobile, proposent aux habitants d'*Amsterdam* de peindre leurs vélos en blanc et de les laisser ensuite en libre-service pour la population (mais le projet est un échec car les vélos dépourvus d'antivols disparaissent rapidement.). Non, l'initiative des vélos gratuits mis à la disposition des usagers ne revient pas à La Rochelle !!!

À Paris, Agui Mouna, clochard-philosophe libertaire, pacifiste et écologique sillonne les rues de Paris à vélo pour haranguer les fous. Il aurait incité Brice Lalonde à faire, à vélo, la première manif anti-voitures (en 1972)...

Ce sont toutefois les Pays-Bas et l'Italie qui, les premiers, repoussent les voitures des centres-ville. (Ce sont les pays les plus anciennement urbanisés d'Europe).

Ce reflux de la voiture (-45 % de trafic auto à Paris en 25 ans) est compensé par une augmentation de la circulation des vélos (+10%).

Dès les années 70, aux Pays-Bas et en Allemagne, on crée des regroupements communaux, beaucoup plus tôt qu'en France, ce qui joue sur l'aménagement des infrastructures notamment cyclables.

B.Wahl

Il faut se battre avec les armes du marketing auto (pour défendre le marché du vélo), c'est à dire qu'il faut promouvoir le vélo haut de gamme : nous avons eu le vélo prolo (celui que l'on voyait aux portes des usines dans l'entre-deux-guerres), le vélo chrono (celui des sportifs) et il y a maintenant le vélo bobo, celui que l'on voit figurer sur les plaquettes des projets immobiliers qui « oublie » la bagnole dans l'image de la ville de demain.

....

La dignité des gens modestes utilisateurs du vélo passe par ces lieux de rencontre que sont les ateliers d'auto-réparation dont le nombre a explosé.

....

Le vélo c'est écolo... quand c'est un automobiliste qui délaisse sa voiture pour lui préférer le cycle.

Quand c'est un piéton qui se mue en cycliste, le vélo n'apporte aucun + écologique !!!

Heureusement, on constate que la moitié des acheteurs de vélos à assistance électrique sont des automobilistes.

Le vélo, c'est un super-médicament. Les statistiques disent qu'avec 5 heures d'activité physique hebdomadaire on vit en moyenne 2 ans et demi de plus . Certes, on peut redouter les accidents de la route quand on est cycliste mais les statistiques (toujours elles) nous disent qu'ils ne nous « coûtent » que 40 jours d'espérance de vie... et la pollution que 10 jours ! Le « solde » est donc nettement à l'avantage de la pratique du vélo. Tout de même !!!

Le vélo est le mode de déplacement le plus performant de tous les modes de transport.

Frédéric Héran prédit que vers 2030, à Paris, il y aura moins de voitures que de vélos.

Aux Pays-Bas, 29 % des vélos vendus sont à assistance électrique. 17 % en Allemagne.

Piétons / Cyclistes :

Le piéton « fonctionne » à l'oreille > il n'entend pas le cycliste qui arrive sur lui. Le cycliste doit s'évertuer à ne pas effrayer le piéton.

Les accidents impliquant piétons et cyclistes causent deux morts par an, toujours selon les statistiques.

Les vélos-écoles rencontrent un succès considérable en France.

Futurs modes de déplacement innovants :

– la mono-roue ludique mais « casse-gueule ».

– la trottinette... on est debout, ça finit par être fatigant !

– le vélo-mobile tricycle, caréné avec une coque en résine.

Ce dernier, selon Frédéric Héran, pourrait bien gagner en popularité dans les années à venir (avis plus réservé de Boris Wahl). Il faut 50 fois moins de matériaux pour fabriquer un vélo-mobile que pour une voiture. L'aérodynamisme de la coque, la position couchée du pilote contribuent grandement à faciliter la propulsion de l'engin. Il faudrait envisager pour ces vélos-mobiles des pistes cyclables rapides.

Aux Pays-Bas, pays en avance d'une dizaine d'années sur nous en matière de nouvelles mobilités, 45 % des usagers se rendent à la gare à vélo. 15 % ont un deuxième vélo qui les attend à destination. Abris à vélos sécurisés et disposition de vélos en libre-service semblent être des solutions d'avenir.