

BULLETIN

Edition de janvier-février-mars 2010

Editorial

L'AG du 4 décembre 2009 a fait apparaître une association en phase dormante sur le plan militant, en baisse sur le nombre d'adhérents, au plancher sur le nombre d'animateurs mais néanmoins active par sa présence citoyenne et particulièrement prospère dans son action d'enseignement auprès d'un public adulte, nouveau ressort de sa notoriété et de sa santé financière.

La donne du cyclisme urbain a fortement changé depuis la création de VVV il y a seize ans. Le développement effectif du cyclisme urbain, le badigeonnage en vert de la communication politique et publicitaire contribuent à assoupir les aspects revendicatifs du militantisme cycliste. Les usagers du vélo n'ont pourtant pas intérêt à lâcher le guidon. La reconquête de l'espace public, le changement des mentalités ne s'opèrent pas sans résistance. Si on est à peu près d'accord sur l'usage du vélo en ville, la foule des « mais » continue d'intervenir dans les pratiques d'aménagement, « mais » on ne peut pas supprimer si facilement le stationnement, « mais » tel axe est trop problématique, « mais » il fallait là une terre-plein central pour planter des arbres... . Ajouté à cela l'argument tenace de dangerosité perçue du vélo, lui attribuant ainsi une donnée extérieure qu'il faut évaluer à sa juste mesure et à quoi on ne saurait remédier en rendant le port du casque obligatoire. L'adhésion a une association de promotion et de défense du cyclisme urbain relève en quelque sorte d'un syndicalisme d'usagers dans une société où les décisions les concernant sont prises à des niveaux très distants sinon coupés de la réalité. Pensez à renouveler votre adhésion, faites adhérer d'autres cyclistes. Le prix de la cotisation, 8€, reste inchangé depuis la création de VVV en 1993.

La vélo école

Malgré une activité militante réduite VVV amène au fil des mois de nouvelles et nouveaux cyclistes vers l'usage du vélo comme moyen de déplacement. La vélo école continue d'accueillir un nombre important d'apprentis en dépit des conditions météorologiques. Nous atteindrons le millier d'élèves en fin de saison 2009-2010.

Local de la vélo-école (VE)

Installés depuis à peine un an nous allons devoir déménager prochainement car l'ensemble immobilier où se situe notre local figure au programme de démolition et de rénovation du quartier. En rapport avec la municipalité, nous recherchons un hébergement temporaire dans le même secteur afin de poursuivre notre activité dans des conditions optimales pour tous, élèves, moni-trices-teurs et mécaniciens.

ENQUETE SUR LES VELOS-ECOLES

Le 28 janvier s'est tenue à Paris une rencontre à l'initiative de Club des Villes & Territoires Cyclables (CVTC) consécutive à une enquête menée en septembre par la Fédération des usagers de la bicyclette (FUBicy). L'étude porte sur 25 organismes prodiguant un enseignement du vélo, soit à peu près l'ensemble des VE actives en France actuellement. Quatre d'entre elles, dont VVV, étaient représentées à cette rencontre au sein d'une assistance composée de représentants du CVTC, de la FUBicy, d'élus locaux, de chargés de mission ou d'étude.

Les configurations des VE sont diverses, depuis le bénévolat intégral (VVV) jusqu'à l'association de service vélo pilotée par la ville et comptant plusieurs salariés. Nombre d'associations se consacrent à un public d'enfants et d'adolescents dans les cadres scolaire et extrascolaire. Quoiqu'il en soit, la rencontre a pris acte de ce nouveau type de service que certaines municipalités semblent vouloir proposer dans leurs programmes d'activités de loisir ou d'éducation.

Nous sommes en France : les interventions, les questions des participants, présents dans leur grande majorité à titre professionnel ou électif, ont porté sur les aspects administratifs de l'encadrement, instances de tutelle, statut et formation des moniteurs, brevets, sécurité, financements. Le modèle de VE choisi pour illustrer la séance ne correspond que très partiellement à ce que nous pratiquons : c'est un des services proposés par une association qui par ailleurs gère et entretient la flotte de vélos loués par la ville, propose des séances aux scolaires et du monitorat auprès des personnes désirant se mettre ou se remettre au vélo sur des parcours urbains. A aucun moment il n'a été question de pédagogie.

Malgré sa primauté d'existence et son rayonnement qui la classent première dans sa catégorie (bénévole, solidaire), VVV n'a donc pas eu l'occasion, ni l'envie de briller. Nous nous sommes contentés de demander une mise en réseau des VE afin de procéder à un échange d'information et d'expérience.

CYC'LAB , le vélo du futur et le futur du vélo, Bordeaux, 4 mars 2010

Signe d'une timide émergence en France de la « culture vélo » apparue dans les pays anglo-saxons au début des années 90, culture ininterrompue et développée dans les pays d'Europe du nord, Cyc'lab marque toutefois un réveil des mentalités dont la ville de Bordeaux a pris l'initiative.

Parcourant la veille la ville à vélo, nous avons observé sur le terrain les effets d'une politique cycliste engagée depuis quelques années par la municipalité (Juppé). Dans une ville au relief particulièrement favorable, entre 7 et 9% des déplacements urbains se font à vélo. La ville offre un service de prêt gratuit aux Bordelais(es) ainsi qu'aux étudiant(e)s avec une flotte de 4500 vélos. L'offre locative va s'accroître sensiblement avec l'arrivée imminente d'un Vélib bordelais (système decaux). Des voies cyclables sont aménagées ou marquées au sol pour un kilométrage que nous n'avons pas eu le temps d'évaluer, avec cependant encore de nombreuses ruptures d'itinéraire. Des tourne-à-droite aux feux rouges sont en expérimentation sur certaines intersections et les contresens cyclables assez nombreux. Quoiqu'il en soit, le cycliste fait visiblement partie du trafic urbain.

La journée de rencontre Cyc'lab ne peut se résumer en quelques lignes. Cyc'lab marque une mobilisation des esprits et des énergies autour du cyclisme urbain dans les champs sociologique, politique, économique ainsi que dans le secteur associatif. Il ressort de cette journée, ce que nous savons de longue date, que le frein actuel au développement du cyclisme urbain tenu par les politiques doit se desserrer et se muer en levier. Dans cette perspective et devant le succès de cette première rencontre le maire de Bordeaux propose de conclure la journée par un « appel » aux politiques, adopté à l'unanimité des présents.