

<http://www.pierrealainmillet.fr/le-velo-en-ville-exemple-et>



le vélo en villeâ€¦ exemple et questionsâ€¦

- Rencontres -



Date de mise en ligne : dimanche 21 mars 2010

Copyright © Blog Vénissian de Pierre-Alain Millet - Tous droits réservés

Mon travail m'a conduit à Strasbourg pour 2 jours – Occasion de visiter une ville magnifique et connue pour la place prise par les transports en commun et les modes de déplacement « doux », dont bien sûr le vélo

La place prise par le vélo se voit tout de suite – largeur des pistes cyclables intégrées à la ligne de tram, stationnement pour vélos un peu partout, et interdiction de stationner pour les vélos devant certaines entrées d'immeubles.

Visiblement, l'utilisation des modes doux n'est pas une question de météo, et de temps ensoleillé et frais. Ici, des milliers d'habitants, dont bien sûr beaucoup de jeunes, utilisent le vélo pour traverser la ville, et les aménagements urbains en tiennent compte.

Cela dit, si le centre ville est magnifique, avec des immeubles historiques autour de la rivière l'Ill, Strasbourg est aussi une ville avec une banlieue, et ce que j'en ai vu me fait penser que l'écart entre la qualité d'aménagement du centre et celui des banlieues est plus important qu'à Lyon. On sait que Strasbourg fait la une des médias pour la nuit du réveillon avec le record national de voitures brûlées. Quelle est l'usage des modes doux dans la banlieue ?

Ce n'est pas une question polémique, ni bien sûr qui ne concerne que Strasbourg, mais au contraire une question cruciale, pour réussir effectivement à créer une place plus grande encore dans les modes doux et l'usage du vélo.

Car pour qui faut-il réfléchir aux aménagements favorisant le vélo ? Pour les lycéens sur les trajets quartier-lycée ? pour les touristes se dirigeant vers le cœur de l'agglomération ? Pour les salariés sur leur trajet domicile travail ? La réponse n'est pas simple. Et par exemple, le plan mode doux du Grand Lyon semble reproduire la structure en étoile des infrastructures routières et donc privilégier la relation ville centre-banlieue. Quand on interroge les Vénissiens sur les difficultés d'accès à l'emploi, une question revient souvent de manière surprenante, les facilités de transport. Prenons un cas concret, un habitant des Minguettes trouvant du travail dans une zone d'activité de l'Est, ou même sur celle de Vénissieux Corbas St-Priest aura beaucoup de mal à faire son déplacement en transport en commun sans descendre d'abord à la gare pour repartir ensuite en bus. Ce type de déplacement en mode doux ne semble pas pris en compte pour l'instant..

De même, promouvoir le vélo pour des habitants en habitat collectif, c'est répondre à une question bien concrète – comment « garer » son vélo en sécurité chez soi ? On sait bien que le fait de le monter par l'ascenseur dans une tour pose problème.

Comme sur de nombreux sujets, on ne peut pas parler de développement durable sans tenir compte des réalités sociales. A Vénissieux, cela suppose de répondre aux besoins du monde du travail et des quartiers populaires