

Le vélo urbain à la traîne

ANGOULÊME ET AGGLO Il reste des freins à lever pour que le vélo progresse à l'instar d'autres villes. De l'avenir de Mobilix dépendra celui des deux-roues

HÉLÈNE RIETSCH

h.rietsch@sudouest.fr

En à peine un mois, le service de location Mobilixcycle, lancé par l'Agglo, a fait un carton à Angoulême. On s'arrache les vélos à assistance électrique en location (lire ci-dessous). Faciles d'usage, ils permettent de déifier la topographie d'Angoulême, et de gravir les pentes de la cité sans le moindre effort. Reste que le parc de vélos est encore très modeste, les équipements cyclables discrets, et les cyclistes rares en zone urbaine. Aujourd'hui seul 1 % des déplacements dans l'Agglo se fait à vélo, et seuls 3 % des habitants utilisent le vélo tous les jours à Angoulême (1).

1 État des lieux : quels aménagements ?

Grand-Angoulême, territoire expérimental pour la mobilité (avec 13 agglos en France), dispose pour l'instant de 12 km de bandes cyclables, 10 km de pistes cyclables, 35 km de voies vertes (Coulee verte et Coulee d'Oc) d'environ 260 arceaux de stationnements, de quelques zones 30 et doubles sens cyclables hors zone 30. Angoulême, ville centre, elle, concentre 8,7 km de pistes et bandes cyclables et la plus grande partie des parcs avec 248 places pour les vélos. Des chiffres extrêmement modestes comparés à d'autres villes ou agglomérations. A Poitiers cité étudiante, par exemple, le parc à vélo électrique est dix fois mieux doté (530 vélos plus une centaine en commande) que dans l'Agglo angoumoisine.

Même les arceaux de stationnement, concentrés à Angoulême, échappent souvent à l'œil du passant. Il y en a pourtant 98 en centre-ville, rue de l'Hyperon, place Bouillaud, place Victor-Hugo (notre photo). Avec cette particularité notable. Certains ressemblent à symétrie. Prendre à des barrières de trottoir. « Les 70 premiers arceaux ont été des barrières. Toulouse dont personne n'avait compris qu'elles étaient destinées au vélo. Il a fallu rajouter des panneaux de signalisation », sourit Claude Bonneval, ex-président (fondateur) de Vélocité. L'association de défense du vélo,

créée en 2009, essaie de faire évoluer les mentalités depuis plusieurs années, auprès des élus comme des citoyens. « Un travail à la fois en concertation et en collaboration », aujourd'hui reconnu par les collectivités d'Angoulême et Grand-Angoulême.

Et du boulot, il y en a. Si la dimension loisirs du vélo a bien été prise en compte (voies vertes aménagées dans toute la Charente), la dimension vélo pratiqué au quotidien, sur le trajet boulot-domicile, laisse à désirer.

2 Des obstacles à surmonter

« On entend souvent dire on aimerait faire du vélo mais on a peur des voitures, où sont les équipements cyclables ? Où garer mon vélo, et comment circuler dans une ville en pente ? », détaille Thierry Pierre, nouveau président de Vélocité.

Des freins à la fois psychologiques mais aussi bien réels à lever. Le vélo à assistance électrique a le mérite de balayer les appréhensions liées au relief d'Angoulême. Restent les

« Ce n'est pas d'une évolution dont nous avons besoin, mais d'une révolution »

équipements insuffisants et la peur de l'automobiliste, roi du pétrole sur les routes urbaines, pas toujours respectueux des cyclistes. « Il suffit de pratiquer pour voir les obstacles psychologiques s'effacer », assure Thierry Pierre qui depuis mainte-nant quatre ans avale 16 kilomètres, de Carat à Régeneuil, pour aller travailler.

Quant au schéma directeur d'aménagement cyclable, il dépendra notamment de la création de deux lignes de transports en commun en site propre, le fameux Mobilix. Un dossier « qui n'est pas bloqué. Il n'y aura pas de remise en cause d'un projet mais plutôt une adaptation. On imagine aujourd'hui moins de travaux et moins de zones perturbées », défend Michel Germaineau, 4 vice-pré-



Thierry Pierre et Jean-Claude Bonneval, de Vélocité, militent pour un cyclisme actif. PHOTO R.



Un parc à vélos, place Victor-Hugo à Angoulême. T. RANOUUD



De nombreuses villes misent sur les déplacements doux. F. C.

sident PS de l'agglo. Ce malgré l'opposition de la Ville centre, incarnée par Xavier Bonnefont, maire UMP d'Angoulême, particulièrement offensif sur le sujet pendant la campagne. Pas question en tout cas pour l'Agglo comme pour Angoulême d'engager des travaux pour le vélo tant que le réseau de transports en commun ne sera pas réorganisé.

« Nous sommes dans le flou », confirme Véronique de Mailland, adjointe à la vie quotidienne et aux travaux. « Une fois Mobilix revu, on fera des choix entre le stationnement des voitures et le vélo. Des pistes ou bandes cyclables seront installées

dès que ce sera possible », ajoute l'élue qui a programmé une réunion avec les associations concernées à la rentrée.

3 Un observatoire du vélo en orbite

Un observatoire des déplacements est en cours d'élaboration. Centra-lisé par Grand-Angoulême, il fonctionnera en fin d'année. Objectif, dresser un état des lieux précis de la pratique du vélo et favoriser les modes de déplacement doux. Un travail axé sur la multimodalité (des zones piéton, vélos) pensé en lien aussi avec le futur aménagement de la

gare d'Angoulême. Si on est encore loin à Angoulême des 40 km de pistes cyclables objectif de campagne de Française Coutant, élue EELV, la marge de progression est évidente. « Ce n'est pas d'une évolution dont nous avons besoin, mais d'une révolution », insiste Thierry Pierre. Elle passera nécessairement par un partage nouveau de la voirie. Notamment via les double-sens cyclables, rares à Angoulême (une seule rue), répandus dans d'autres villes.

(1) Chiffres PDU (Plan déplacement urbain) 2012-2022 de l'agglomération d'Angoulême.

Faire du vélo c'est tout bénéf

Abandonner la voiture au profit du vélo, c'est tout bénéf. Thierry Pierre, de Vélocité, en quatre ans de travail domicile-travail a parcouru 9 000 km. Il l'assure le vélo, c'est plus rapide que la voiture en ville, plus régulier (périodes de pointe ou pas) et surtout très bon pour la santé. « On respire moins de gaz d'échappement que dans l'habitacle pollué par la ventilation d'une auto. » Le vélo, c'est aussi économique, et enfin les deux roues ne consomment aucune énergie fossile et ne dégagent aucun polluant et aucun gaz à effet de serre.

Joli démarrage de Mobilixcycle à Angoulême

Un jour après l'ouverture de la boutique Mobilixcycle à Angoulême, le 5 juillet, le quart des vélos à assistance électriques (VAE) de l'Agglo étaient loués. C'est dire l'engouement. Un mois après, il n'en reste plus qu'une petite dizaine sur 50. Il faut dire qu'il suffit de quelques minutes de pratique pour être conquis par l'usage de ce vélo. Plus d'effort de pédalage, le rêve...

Avec bien sûr, pour les adeptes du vélo à l'ancienne, à la force des mollets, des vélos classiques (15 en location). Et le prix, 30 € par mois, semble ne pas avoir rebuté les cyclistes potentiels, bien au contraire. Il s'agit d'une régie de recettes de service pu-

blic, un service du Grand-Angoulême, géré et exploité par la STGA. Et c'est l'association Loisirs formation mobilité IFM, basée à Bassseau, qui entretient la flotte (conseils techniques et réparation).

Seuls points noirs, la rareté des parcs à vélos (248 places contre 1 200 à Poitiers) et les aménagements cyclables encore timides (lire ci-dessous).

Mobilixcycle rampe d'Aguessau, ouvert mercredi de 13 à 17 h et samedi de 9 à 13 h. Accueil téléphonique du lundi au vendredi de 9 h à 12 h 30 et de 14 à 17 h au 05 45 90 95 91. Tarifs : location vélo classique : 10 € par mois, 30 € le VAE (80 € les trois mois).



L'équipe de Mobilixcycle à Angoulême. PHOTO R.