



ASSISES DE LA «PETITE REINE» À SÉVILLE.

«EN AFRIQUE, LE VÉLO C'EST LA VIE»

Le monde de la «petite reine» s'est donné rendez-vous ces derniers jours à Séville pour ses assises annuelles. Malgré la diversification de son usage un peu partout, le match vélo-auto n'est pas gagné d'avance...

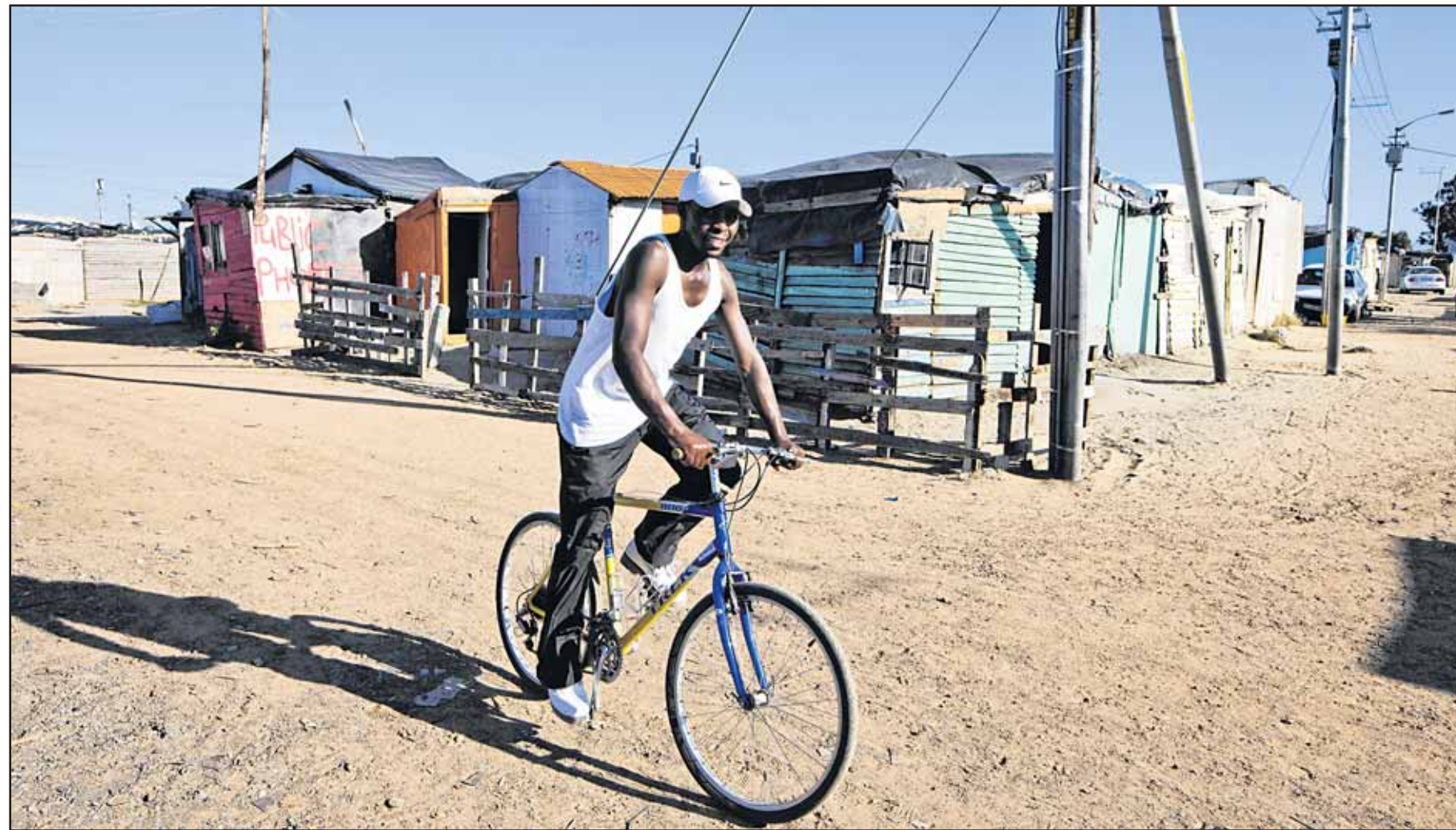
CLAUDE MARTHALER, SÉVILLE

La bicyclette, après 150 ans d'existence, nous étonne encore. Elle apparaît même là où on s'y attendait le moins: à la pointe sud du Vieux-Continent. A Séville, une ville de 720 000 habitants gorgée de soleil, plus connue pour son flamenco et sa corrida que pour son penchant vers la mobilité douce. Ses autorités ont cette fois-ci pris le vélo par les cornes: en trois ans seulement, un système de vélos en libre-service et un réseau de pistes cyclables de 140 km ont été créés, faisant passer son taux dérisoire de cyclistes de 0,2 à 6%. Une véritable «vélorution».

Ce n'est donc pas un hasard si Séville a été choisie par la Fédération européenne de cyclistes (ECF) pour accueillir la «Velo-city 2011». La semaine dernière, plus de 900 participants de 56 pays s'y sont donc retrouvés sous le thème du «Cycle de la vie». Créé en 1980 ce rendez-vous annuel devenu incontournable, réunit depuis des intervenants de renom, des associations, des urbanistes, des politiciens et des journalistes. Un riche programme de sessions plénières, de tables rondes et de rencontres, à l'échelle de l'incroyable potentiel bénéfique du vélo, encore et toujours sous-utilisé.

Le vélo est économie

Manfred Neun, le président de l'ECF, a inauguré la conférence par un discours de nature économique. Il souligne d'emblée qu'une politique concertée en faveur de la bicyclette génère beaucoup d'argent, ceci avec peu de moyens et un rendement inégalable. «Investir dans la cycling economy, c'est investir dans le futur, l'unique manière de rompre le cercle vicieux du manque d'espace et de la pollution tout en garantissant une croissance durable.» Un vital changement de paradigme. Il dénonce aussi le peu d'espace dévolu au vélo, la voirie n'étant de loin pas répartie de façon équitable entre tous les moyens de transports.



Jeune cycliste dans un township près de la grande ville portuaire du Cap, en Afrique du Sud. KEYSTONE

Mais les bienfaits du vélo ne s'arrêtent pas là puisque son usage quotidien contribue à une prévention efficace de la santé et par là même à une baisse considérable de ses coûts.

Une politique en faveur du vélo génère beaucoup d'argent

Quant au potentiel du tourisme à vélo, avec notamment le développement de «l'Euro-Velo»¹, Neun estime à 2,8 milliards par an le nombre de voyages à vélo. Ces voyages produisent un chiffre d'affaires de quelque 54 milliards d'euros par an (chiffre basé sur une

dépense de 53 euros en moyenne par jour pour un touriste à vélo). Un clair message aux décideurs...

L'urgence d'agir

Gro Harlem Brundtand, médecin et par trois fois premier ministre de Norvège, rappelle l'urgence d'agir, pour «réconcilier les besoins humains et les ressources de la Terre,

mais aussi rééquilibrer les besoins entre pays et générations». En tant qu'envoyé spécial de l'ONU pour le changement climatique depuis 2007, son message est vigoureux: «Nous devons répondre aux défis globaux de la santé aussi fermement qu'au terro-

risme. A la pauvreté et aux menaces environnementales aussi vigoureusement qu'à la prolifération nucléaire». Et pour cela, rester pragmatique: «Agir local, penser local».

Vivre mieux

«Dans une Europe de 900 millions d'habitants, chaque année, un million de plus d'humains souffrent d'obésité», poursuit Guillermo Penalosa, maître de cérémonie de la Velo-city. Or, nous savons que 150 minutes par semaine d'effort modéré intégrant nos déplacements quotidiens en ville (la plupart du temps de moins de 5 km) diminue de façon considérable notre propension à souffrir de maladies cardio-vasculaires. Pédaler par exemple 5,7 km par jour

nous permet ainsi de diminuer de 40% notre taux de mortalité. Ainsi, «si un demi-million de Hollandais se mettaient au vélo, leur espérance de vie augmenterait de 3 à 13 mois».

Afrique: après la femme...

Patrick Kayemba, directeur de Fabio (Ouganda) ne se préoccupe guère de pistes cyclables ou d'obésité et résume: «Un Africain chérit d'abord sa femme, suivie de près par sa bicyclette. Jusqu'à il y a peu, il était interdit aux femmes de pédaler, car «elles y perdraient leur dignité». Chez nous, le vélo est à la fois un signe de pauvreté et un gagne-pain, un moyen d'accès au puits, au centre de santé, un moyen de transport du jardin au marché. Le vélo c'est la

vie, car avec lui tout augmente: le travail, la santé, etc. C'est aussi pour cela que l'Africain ne laisse pas sa femme rouler.»

Kayemba qui se bat depuis quinze ans pour faire pédaler les femmes, rappelle aussi que «le vélo est un instrument indispensable sur un continent à 80% rural et où les routes sont mauvaises voire impénétrables. D'où l'importance de l'introduction du vélo-ambulance et la fourniture de vélos aux écoliers leur épargnant souvent plusieurs heures de marche et leur permettant ainsi d'arriver à temps et en forme à l'école.

¹EuroVelo est un réseau européen de pistes cyclables destiné à développer le tourisme doux. Actuellement composé de 12 routes, ce réseau totalise 65000 km dont 45000 km sont déjà en place.

L'Italie hésite entre la voiture et l'enfant

Francisco Tonucci, psycho-pédagogue et caricaturiste italien bien connu, analyse la ville à travers la condition infantile et scolaire en s'alarmant de la restriction drastique de l'espace urbain concédé aux enfants: «Si en Italie il y a une génération seulement, 90% des enfants se rendaient de façon indépendante à l'école, en 1990, il n'y en a plus que 10%. Ils paient le comportement des parents par un prix élevé au niveau physique (souffrant d'obésité croissante) mais également au niveau cognitif.»

L'enfant qui ne sort pas est un enfant qui ne joue pas avec ses compagnons, vivant aucune faute et n'apprenant aucune règle. Or, sans jeu pas d'évolution possible. Cette privation d'expériences infantiles autonomes, fondatrices, crée plus tard chez l'adolescent de sérieux problèmes de comportement en l'empêchant «de se défendre du monde». Aujourd'hui, les enfants sont toujours accompagnés ou surveillés». Mais «une ville sans enfants est pire, car les enfants nous obligent à être meilleurs. Nous savons par exemple que leur présence accrue dans les rues, bien plus efficace que celles de policiers, diminue sensiblement la criminalité».

Les faits observés par Tonucci démontrent aussi que les enfants sont capables de garantir



Le combat entre auto et vélo ne fait que commencer, comme ici à Séville lors du récent grand rendez-vous des promoteurs de la «petite reine»...

leur propre sécurité. Pour cela, une politique concertée entre les écoles, les autorités et les parents leur permettrait d'effectuer ces trajets seuls, graduellement, à partir de l'âge de six ans, puis de pédaler à partir de 9 ans, «pour créer une réelle culture du vélo et effacer ce désir d'acheter un jour une voiture». A leur écoute,



te, passant le message clairvoyant d'un enfant à un maire, Tonucci nous confie ces paroles: «Donnez la moitié de l'espace aux enfants, l'autre aux voitures, traitez-nous au moins comme une voiture!» CM

¹En Italie, il y a 750 automobiles pour 1000 habitants. Mais le gouvernement poursuit la promotion de la voiture!

TABAC, AUTO: UNE FORTE ADDICTION

Lynn Slomann, du Département des transports anglais s'interroge sur les causes de non-utilisation du vélo et en repère quatre: les habitudes, le mimétisme humain à utiliser la voiture, la carte mentale de la ville expérimentée par un automobiliste et l'excès de trafic. Pour combattre ces obstacles, elle prône l'organisation d'événements festifs d'occupation de l'espace urbain à pied et à vélo, un programme d'encouragement tel que «Bike to work» (le vélo pour travailler), invitant les collègues à pédaler pour se rendre au travail, la diffusion d'informations pratiques pour se diriger et s'équiper en conséquence, des propositions d'itinéraires adaptés à chacun. Elle constate: «Du pic du pétrole, nous sommes passé au pic de l'usage de la voiture qui est maintenant en déclin. Si au même titre que le tabac ou l'alcool, il existe une forte addiction à l'automobile, avec le recours à l'éducation, à la psychologie et à l'ingénierie, nous pouvons changer ce comportement humain nocif. Qui aurait pensé qu'après 34 ans de lutte, la fumée serait enfin bannie des lieux publics en Angleterre en 2004? CM