

"On n'est plus considérés comme des rigolos, écolos et bobos"

ASSOCIATION L'Adava fête ses trente ans et réunissait, hier après-midi, adhérents et anciens présidents

C'est habituellement l'âge auquel on commence à s'installer dans la vie active, que les projets naissant se concrétisent. Une certaine stabilité qui ne cache pas encore complètement la fougue d'une jeunesse encore bouillonnante. Oui, à trente ans, le chemin qui s'ouvre à nous est grand. Un chemin que l'Adava compte bien parcourir avec l'entraide des trente-annaires, en enfourchant son vélo victorieux d'un bitume usé par la gomme des carrosses de tôle. L'association du droit au vélo à Aix est née

en 1991 de la volonté de passionnés de bicyclette prônant les mobilités douces avant l'heure. Ces mordus de la petite reine jouaient du guidon pour gagner un peu de place sur les routes aixoises, œuvrant pour faciliter la pratique du vélo en ville. Pour ce faire, ils ont essayé de motiver les collectivités pour créer des aménagements cyclables. Parmi les premières revendications de la toute jeune association, on retrouvait la piétonnisation du cours Mirabeau le dimanche. "L'artère n'est toujours pas fermée à la circulation aujourd'hui, mais il faut bien reconnaître que le trafic y est désormais très fortement réduit", concède Olivier Domenach, l'actuel président de la structure très impliquée, trente ans après, dans la réalisation d'infrastructures cyclables.

Avec une part modale vélo d'à peine plus de 1% sur l'ensemble des déplacements urbains dans la Métropole, quand la moyenne nationale tourne à 3 et que l'une des villes les plus cyclables du pays comme Strasbourg est à 15%, le territoire va devoir changer de braquet pour re-

monter la cote. En trois décennies, l'Adava se satisfait néanmoins de constater que les mentalités commencent à évoluer, tant du côté des pratiquants dont le nombre augmente, que des pouvoirs publics qui se saisissent de plus en plus de la question des mobilités. "On n'est plus considérés comme des rigolos, écolos et bobos", plaisante Olivier Domenach qui réunissait hier, à l'occasion de cet anniversaire, ceux qui ont tenu un temps le guidon de l'Adava.

A.Bi.

L'INTERVIEW D'OLIVIER DOMENACH, 11^e président de l'Adava

Face à l'urgence climatique, "l'alternative c'est le vélo"

À défaut de grand rassemblement et de fête du vélo ce dimanche pour cause de météo perturbée, l'Adava a réuni les siens hier pour son assemblée générale. Une assemblée à la saveur particulière puisqu'elle célébrait ses trente ans. "Une occasion exceptionnelle de refaire l'histoire de l'association", commentera l'actuel président, Olivier Domenach, pilote d'une association comptant quelque 600 membres. Dans la salle des Floralies, hier après-midi, quelques anciens présidents avaient fait le déplacement.

Qu'est-ce qui a incité à former l'Adava ?

Dès le début on a eu le souci du développement du vélo pour des problèmes de pollution de l'air et de bruit. Des problèmes qui sont toujours aussi prégnants.

On ne défend pas la pratique du vélo aujourd'hui comme il y a trente ans... Qu'est-ce qui a changé ?

On a toujours les mêmes revendications de demande d'aménagements de pistes, d'arceaux de stationnements en ville... L'association pour le droit au vélo à Aix s'est constituée pour essayer de motiver les collectivités pour développer des aménagements cyclables. Le cycliste aguerrri, lui, n'a pas forcément besoin d'aménagement. Mais il faut savoir se faufiler entre les voitures et ne pas avoir peur. C'est cette peur qui freine beaucoup de personnes à la pratique du vélo. Alors la solution, ce sont les pistes cyclables, séparées de tout trafic ou à défaut des bandes cyclables. C'est ce que, trente ans après, nous défendons toujours.



Olivier Domenach (2^e à droite) et d'anciens présidents comme Hervé Guerrera, Daniel Béranger ou encore Michel Delenne étaient réunis salle des Floralies. Adjoint à la circulation et au plan vélo entre autres, Éric Chevalier, était également présent.

/PHOTO A.Bi.

Avez-vous senti un changement dans la manière dont on aborde le vélo ?

Les mentalités sont en train d'évoluer. C'est entré dans l'esprit que le vélo est un véhicule non motorisé qui sert à se déplacer avec plaisir. Le logiciel change, mais il est encore très marqué par la gestion automobile d'abord. Ce que l'on souhaite, c'est refaire un plan de circulation avec la priorité donnée aux cyclistes.

Cette évolution peut-elle passer par une éducation à la pratique de ce moyen de locomotion ?

Au sein de l'association, on a

une vélo-école pour adultes. Par ailleurs, il existe un programme national du savoir rouler à vélo dont l'objectif est de développer la pratique du vélo au primaire. Le programme n'est pour l'instant pas financé. Toutefois, la fédération des utilisateurs de bicyclettes devrait obtenir des financements.

Cela nous permettrait, en partenariat avec la Ville, de développer ce programme qui coûte 2 000 euros par classe. Il se décompose en trois axes : faire connaître le vélo, réaliser des exercices dans la cour et encadrer une sortie dans la circulation avec un moniteur diplômé. Cette éducation passe

aussi par une communication qui pourrait être mise en place pour inciter les gens à faire du vélo. Puis je crois en la valeur de l'exemple, il faut que les élus se mettent à la pratique du vélo.

Vous parlez de partenariat avec la Ville, quelles sont vos relations avec l'équipe municipale ?

On a retrouvé des archives, il y a toujours eu des contacts entre l'Adava et la Ville ou l'ex-CPA. Mais les rapports ont changé.

Avant, nous étions conviés à des réunions d'information alors que les projets étaient dé-

jà arrêtés. Aujourd'hui, nous participons à des concertations. C'est-à-dire que nous intervenons au stade de l'étude de faisabilité. Cela ne veut pas dire que notre avis sera appliqué au pied de la lettre, mais il est entendu. La Ville nous confie des missions, comme le comptage des cyclistes. En quatre ans, le trafic a augmenté de l'ordre de 63%. Nous avons des réunions quasi-hebdomadaires sur le sujet et sommes également en lien avec la Métropole et le Département. Le dialogue avec les pouvoirs publics est bon.

Les rapports peuvent être bons, mais sans financements, ils n'aboutissent sur rien. Qu'en est-il de ce point de vue ?

On pourrait croire qu'un aménagement vélo ne coûte rien, mais ce n'est pas le cas. Depuis trois ans, la Ville a bien voulu créer une ligne budgétaire dédiée aux modes actifs.

La première année, elle était de 500 000 euros, la deuxième 2 M d'euros et cette année, 4 M d'€. On constate qu'il y a un effort financé. Mais comme on a trente ans de retard... Ça coûte cher et il faut des budgets importants.

Quels sont les enjeux de demain pour l'Adava ?

Dans son dernier rapport, l'Onu a déclaré qu'il fallait décrire l'état d'urgence climatique mondial. Il y a un peu moins de 20 ans, Jacques Chirac disait 'Notre maison brûle et nous regardons ailleurs'.

Le vélo est la solution pour réduire les rejets de CO2 liés en grande partie à l'automobile. C'est l'alternative. Il est donc urgent de développer les aménagements en faveur du vélo.

Sur la piste...

"En 2020, nous avons lancé un grand plan vélo pour Aix avec la volonté affirmée qu'en 2026, le centre-ville d'Aix soit relié aux villages et aux quartiers de la commune par des itinéraires cyclables sécurisés, sans discontinuité", déclare Sophie Joissains, maire d'Aix-en-Provence, ville classée 33^e sur 40 au classement des villes cyclables de la fédération des usagers de bicyclette.

Pour concrétiser cette ambition, la Ville met sur la table entre 3 et 4 millions d'euros d'investissement par an. Des financements auxquels il faut ajouter des aides ponctuelles de différentes institutions locales, nationales et européennes. Une enveloppe globale qui permettra entre autres, la poursuite de tracés de pistes et bandes cyclables en ville, du plan de déplacement des établissements scolaires (PDES) visant à favoriser les modes doux pour se rendre dans les écoles, ou encore du parc naturel urbain, soit un tracé de 4,7 kilomètres entre le parc Jourdan et le lycée Cézanne. "Notre objectif n'est pas de mettre en place le 'tout vélo'. Il est nécessaire qu'il puisse cohabiter harmonieusement avec l'usage des autres modes de transport dans un partage intelligent de l'espace urbain. C'est le principal enjeu de la mobilité de demain", prévient toutefois l'édile, répondant à la volonté de l'Adava de changer de paradigme dans la conception des déplacements en positionnant le vélo au centre des pratiques.

Parmi les autres projets à l'étude, celui de réaliser une Maison du vélo. Un partenariat entre la Ville, l'Adava et la Semepa, puisque celle-ci pourrait être installée à l'entrée du parking Carnot.

▼ LE PROJET

L'Adava a été sélectionnée dans le cadre d'un appel à projets lancé par la Métropole Aix-Marseille Provence sur la réduction des déchets. L'association a été retenue plus particulièrement sur le volet "réemploi" de matières premières. Aussi, prévoit-elle de créer trois ateliers de réparation de vélo qui pourraient s'installer à Vitrolles, Gardanne et Pertuis. "On a été retenu et on va pouvoir recycler des vélos. Sachant que nous pouvons récupérer 400 vélos par an et en revendre 320. Les vélos restant servent pour des pièces détachées", détaille Olivier Domenach. La démarche vertueuse permet de vendre ces vélos "deuxième main" entre 30 et 50 €. "On s'inscrit dans une responsabilité sociale et économique car nous avons des conventions avec des associations de réinsertion".

Seulement, la subvention allouée pour cette démarche ne permettra à l'Adava de n'ouvrir qu'un atelier. Il sera situé à Pertuis et devrait ouvrir ses portes dans le courant de l'année prochaine.

▼ LE STATIONNEMENT

C'est l'autre enjeu en matière de développement de la pratique du vélo en ville. Si l'Adava concentre ses efforts sur la poursuite des aménagements de bandes et pistes cyclables dans le cadre d'un schéma global de déplacement, l'association milite pour le développement de zones de stationnement des vélos. Il y a bien sûr l'installation d'arceaux. Ces derniers sont pris d'assaut, il n'y a qu'à voir ceux installés sur la place de l'hôtel de Ville ou devant le palais de justice. Il est aussi question de sécurité. Qui plus est avec le développement des vélos électriques, pour lesquels certains propriétaires ont déboursé plusieurs milliers d'euros. "Il existe des box pouvant se mettre sur la voirie. Ils prennent de la place et ne seraient peut-être pas adaptés en ville, mais conviendraient très bien à Encagnane ou au Jas de Bouffan. Dans le centre, la Ville pourrait investir dans des commerces vacants pour les transformer en garages à vélos", suggère-t-on à l'Adava. Du côté de la municipalité, c'est un travail avec la Semepa qui est mené pour installer ces points de stationnement sécurisés dans les parkings existants avec un objectif de 250 places. Les premières sont disponibles au parking Rambot.



Régulièrement, l'association organise des tours à vélo dans la ville en lien avec la municipalité. L'occasion de faire un point sur les installations réalisées.

/PHOTO SERGE MERCIER