



Les cyclos anneciens sur la piste cyclable

over donne le ton. Les gendarmes même, malgré leurs tenues réglementaires et leurs superbes 750 cm³, semblent venus en récréation. Ils sont seuls toutefois à être motorisés, car tout le monde, officiels et cyclotouristes anonymes, ont pour tout véhicule une bicyclette. Certains ne sont pas montés sur un vélo depuis des années, leur manque d'aise en témoigne provoquant quelques sourires discrets chez les cyclos. Mais soyons indulgents, cette journée suscitera peut-être des vocations nouvelles.

Au moment du discours chacun se félicite pour cette réalisation opportune : une piste cyclable au bord du lac d'Annecy, quelle idée magnifique !

L'aménagement d'une piste cyclable est prévue le long du canal de l'Ourcq entre le canal Saint-Martin à Paris et Meaux (Seine-et-Marne).

Le canal de l'Ourcq constitue en effet l'une des rares percées qui permettent de relier Paris « intra muros » à la périphérie de la région parisienne sans conflit avec la circulation automobile. Dans une première phase, cet aménagement est envisagé le long de la rive sud du canal sur 8 km de Pavillons-sous-Bois (Seine-Saint-Denis) jusqu'à Mitry-Mory (Seine-et-Marne).

Cette affaire a été évoquée au Comité 2 roues dont il est question par ailleurs.

Comme par hasard, cette inauguration est le théâtre d'une autre cérémonie, simple elle aussi, mais qui touche encore plus les cyclotouristes. M^r Bosson, sénateur de la Haute-Savoie, remet à Jean Perdoux la médaille de la Jeunesse et des Sports. Cette distinction, demandée à l'insu de Jean par des camarades du Vélo-Club d'Annecy, bien qu'elle gêne sa modestie, le récompense justement pour son dévouement à notre cause.

« Cette médaille, dit-il en remerciement, je la dédie à tous mes amis cyclotouristes, car sans eux je n'aurais jamais rien entrepris. »

Il est fort ému, Jean, quand son complice, Charles Bosson, lui épingle la médaille. A quoi pensent ces deux hommes en cet instant, eux qui ont porté sur les fonds baptismaux la piste dont on parle aujourd'hui ? Certainement à ce premier Rallye Cyclo Familial organisé en juin 1974. M^r Bosson, alors maire d'Annecy et déjà amateur de cyclotourisme, conviait les familles annéciennes à venir boucler le tour du lac à bicyclette. La « sortie » se ferait par groupe et à petite allure. L'engouement pour le vélo et, il faut le dire, un peu de curiosité, rassemblaient ce jour-là 400 personnes (depuis cet effectif a dou-

blé). En tête de cette foule cycliste, qui dut impressionner plus d'un automobiliste, roulaient M. le Maire accompagné par les présidents des Clubs cyclistes et cyclotouristes.

Et celui-ci d'évoquer la difficile cohabitation des deux-roues avec les voitures sur une nationale à fort trafic, Jean Perdoux de suggérer la construction d'une piste cyclable en utilisant l'ancienne voie ferrée de la rive ouest, dont le tracé par miracle subsistait toujours et appartenait encore au domaine public : voilà pour le début.

L'idée séduit immédiatement M^r Bosson qui mit de suite toute son influence au service de la « piste ». En août 1974, la Direction départementale de l'Équipement de la Haute-Savoie répondait favorablement à la suggestion. Elle constatait en effet l'existence d'une circulation cycliste importante sur les bords du lac : « En période de pointe, cela ne va pas sans inconvénients pour la sécurité des cyclistes et des automobilistes. Et il faut bien reconnaître que le fait, pour les premiers, de rouler dans une atmosphère empuantiée de gaz d'échappement diminue beaucoup le charme d'un parcours situé, par ailleurs, dans un cadre exceptionnel. »

Restait à trouver le financement de l'opération. Il semblait difficile a priori de faire supporter la dépense aux seules communes traversées. Or, en 1975, la Direction des routes au ministère de l'Équipement disposait de crédits spéciaux affectés à l'aménagement de pistes cyclables, la prise en charge de l'État s'élevant à 85 %

Le « Comité 2 roues » du ministère de l'Équipement s'est réuni le 15 novembre dernier pour la première fois avec la participation de la FFCT, du Touring-Club de France, du Comité des usagers du cycle et du cyclomoteur (CNUCC), du Mouvement de défense pour la bicyclette, des Amis de la terre, des usagers des transports, des droits du piéton et du Bicyclub.

Il s'agissait essentiellement de faire le point des différents thèmes à discuter et de la manière de les aborder en ce qui concerne les conditions de circulation des 2 roues, notamment en ville, leur sécurité, à partir des orientations déjà prises par les pouvoirs publics et des suggestions émanant des sociétés d'usagers.

L'accent a été mis en particulier sur la nécessité d'une action au plan départemental par un dialogue entre les pouvoirs publics et les représentants locaux de ces sociétés d'usagers. Sur ce point précis, il convient de noter la position déjà prise par la Fédération et diffusée dans la revue fédérale (pages 3 et 4 du numéro de juin 1975).

comme pour les opérations de voirie en dehors des agglomérations.

Il fallait déposer d'urgence un dossier pour avoir le maximum de chances d'obtenir des crédits. Cela fut fait dès janvier 1975 par la Direction départementale de l'Équipement d'Annecy après une réunion des parties intéressées : mairie d'Annecy, préfecture, Syndicat intercommunal des communes riveraines du lac d'Annecy (SIRCLA), équipement, gendarmerie et FFCT représentée par le Vélo-Club d'Annecy.

Dès lors tout allait se passer au plus haut niveau, le président Vicart, tenu au courant depuis le début de l'affaire, faisait valoir le dossier auprès du ministre de l'Équipement par Lucien Neuwirth, président de l'Union nationale des deux-roues, tandis que Charles Bosson, sénateur de la Haute-Savoie, faisait de son côté la même démarche.

Par chance, ce projet obtenait l'assentiment des pouvoirs publics. Le financement obtenu s'établissait en juillet 1976 pour un million de francs (prix ferme et non révisable) dont 85 % étaient pris en charge par l'État, en l'occurrence maître d'ouvrage pour la réalisation. Le reste, soit 15 %, s'imputait aux collectivités locales (SIRCLA) qui toutes avaient accepté de participer, y compris les communes non riveraines du lac, par solidarité intercommunale.

Comme toujours, c'est en passant à la phase pratique que surgissent les problèmes. Déjà le crédit octroyé apparaissait un peu mince, il fallait s'attendre à un dépassement, à tel point que les services de l'Équipement envisagèrent un instant de remplacer le revêtement en enrobé par un bicouche gravillonné. La piste cyclable aurait eu, au bout de quelque temps, l'apparence d'un chemin muletier bien vite déserté par les cyclistes lassés des crevaisons et des chutes dans le gravier. C'était trop bête, après deux ans d'efforts, d'en arriver à cette solution de misère. Finalement, après une protestation des cyclotouristes, l'Équipement conservait le revêtement en enrobé, mais en réduisait la largeur de 3,50 m à 3 m, ce qui était encore conforme aux spécifications officielles et satisfaisait tout le monde.

D'autres problèmes devaient également être réglés. L'ancien chemin reprenant vie allait quelque peu bouleverser les habitudes des riverains. Il fallait en effet penser :

- aux voies transversales, dont une nationale, qui coupent la piste et à la signalisation (priorité à la piste ou non ?) ;
- aux emprises lentement réalisées par les riverains sur la voie ferrée désaffectée ;
- aux véhicules à autoriser et dans quelles conditions (véhicules d'urgence, véhicules de livraison, cyclomoteurs) ;
- aux aménagements des abords (environnement, arrêts, poubelles) ;
- à la gestion et à l'entretien (répartition des frais).

Ces problèmes devaient se résoudre au cours de réunions où l'on trouvait encore Jean Pricaz, le président du Vélo-Club d'Annecy, et Jean Perdoux. Un arrêté préfectoral du 16 août 1976 allait combler les vœux des cyclos en interdisant la piste à tous les véhicules autres que les deux-roues sans moteur. Les piétons qui tenaient à envahir le premier tronçon déjà réalisé perturbant le passage des cyclistes et risquant l'accident n'étaient autorisés à circuler que sur les accotements, guère praticables il est vrai. Une dérogation s'appliquait aux véhicules d'urgence (pompiers, ambulances, SAMU) et aux véhicules de la gendarmerie pour assurer la police.