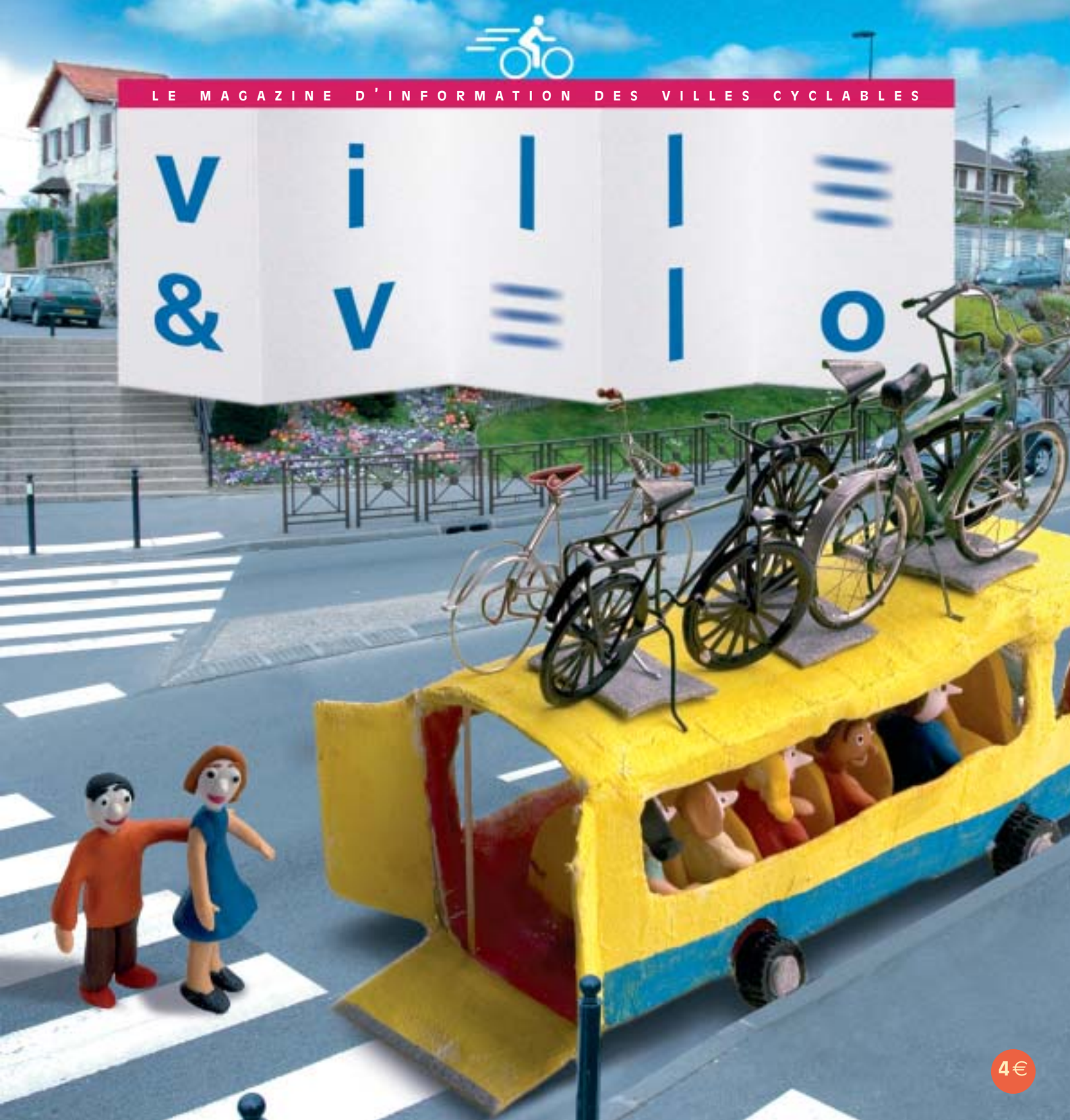




v i l l e
& v i l l e



4€

n° 20

dossier > pages 6 à 15

mars avril 2006



> le vélo dans les bus et les cars pas très *rack & roll*



Avec Cyclocity, JCDecaux apporte une réponse innovante aux déplacements urbains

Cyclocity, pour vivre la ville autrement

Présent dans 45 pays et 3 400 villes de plus de 10 000 habitants, les mobiliers JCDecaux sont une référence en matière de qualité, d'esthétique et de fonctionnalité. Cyclocity, dernière innovation du Groupe, est un concept novateur de déplacement en ville qui a déjà séduit la Communauté Urbaine de Lyon en France, de Vienne en Autriche, de Cordoue et de Gijon en Espagne.

Savoir-faire, innovation, entretien, chaque jour nos 7 900 collaborateurs mettent leurs compétences au service des villes.

www.jcdecaux.com



JCDecaux

agenda



Trophées du vélo, édition 2006

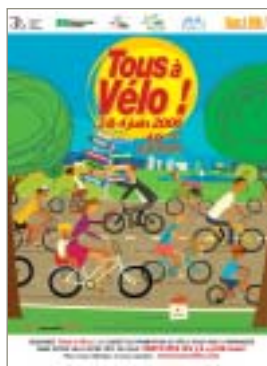
Clôture des candidatures :
lundi 29 mai 2006
www.villes-cyclables.org



Club Mobilité du Certu. Journée-débat n°13.

"Quelles mobilités après le pétrole ?"
Lyon

mardi 30 mai 2006
Programme et inscriptions :
www.certu.fr



Tous à vélo ! La fête du vélo 3 et 4 juin 2006

dans toutes les villes de France
contact :
infos.lafeteduvelo@wanadoo.fr
www.tousavelo.com



Transports Publics 2006

Salon européen de la mobilité
13 > 15 juin 2006
Paris - Porte de Versailles
www.transportspublics-expo.com



10^e Rencontres des départements cyclables en Seine-Saint-Denis 28 et 29 septembre 2006

Programme et inscriptions :
www.departements-cyclables.org



On avance !

édito

Le sur-place est une position instable à vélo. C'est pourtant celle qu'avait choisie l'Etat depuis la remise officielle du rapport de Brigitte Le Brethon au Premier ministre il y a deux ans. Les propositions de la députée-maire de Caen, pourtant très bien accueillies par le Gouvernement et l'ensemble des acteurs du vélo, n'avaient eu aucune traduction dans les faits.

Au Club des villes cyclables, bien que déplorant cette inertie, nous sommes restés en mouvement pendant cette période. Parce que les collectivités territoriales qui composent ce réseau agissent localement pour encourager et faciliter l'usage du vélo. Parce que nous nous attachons à penser globalement le développement du vélo dans une politique intégrée de mobilité durable et que cette volonté s'est traduite par des propositions et des dossiers de fond comme la mise en œuvre d'un Code de la rue, la création d'un chèque déplacements, le vélo au service d'une politique de santé publique, le marquage des vélos avec nos amis de la FUBicy...

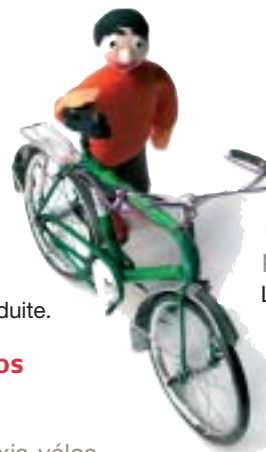
Des dossiers sur lesquels nous avons avancé, fédéré, argumenté, communiqué. Sans baisser les bras. Sans perdre de vue que l'impulsion au niveau de l'Etat d'une politique cyclable constituerait le signal fort que nous oeuvrons tous dans le même sens et qu'ensemble nous pouvons passer à la vitesse supérieure. Aussi avons-nous aujourd'hui le sentiment d'avoir été non seulement entendus mais également confortés dans ces efforts constants. La nomination par Dominique Perben, ministre des Transports, d'un coordonnateur interministériel vélo, le 18 avril dernier, et l'installation officielle le même jour d'une commission chargée de réfléchir à un Code de la rue constituent les signes que l'Etat s'engage aux côtés des collectivités et des associations et met en place les conditions d'une politique nationale en faveur du vélo. En ouvrant simultanément un vaste chantier aux multiples enjeux pour les villes qui, au quotidien, réaménagent l'espace public dans un cadre réglementaire peu adapté et mal nommé, le Gouvernement concrétise une première étape et nous saurons, comme nous l'avons déjà fait lors de la Rencontre du 22 mars organisée avec le Coliac, fédérer un grand nombre d'acteurs concernés par cette démarche. C'est, nous en sommes certains, une condition impérative si nous voulons voir aboutir ce grand projet.

La désignation d'Hubert Peigné, avec qui nous avons le plaisir de travailler depuis longtemps, au poste de coordonnateur interministériel constitue également la certitude d'avoir un référent très compétent mais également une garantie de bonne appréhension de notre problématique.

Aussi sommes-nous heureux et fiers, au Club des villes cyclables, d'avoir été entendus notamment lorsque, au lendemain de notre 16^e congrès à l'automne, une délégation du Bureau reçue par Dominique Perben avait insisté sur la nécessité de nommer un Monsieur Vélo chargé de mettre en cohérence les actions de l'Etat, d'initier un plan national vélo et lui avait présenté les propositions concrètes de notre association. Les promesses du ministre constituaient à nos yeux les premiers jalons d'une politique vélo. Elles se concrétisent aujourd'hui par un dispositif national favorable et nous veillerons à ce qu'il bénéficie rapidement des moyens nécessaires à la réalisation des nobles objectifs qui sont aujourd'hui avancés.

Denis Baupin,
Président

texto-vélo



Boulevard nature

↳ Le Mans Métropole vient d'approuver le lancement du programme d'aménagement des deux premiers tronçons d'un « boulevard nature » long de 72 km sur le territoire de l'agglomération.

Cette voie verte dessine sur le plan une boucle en forme de cœur, « espace de respiration vitale pour l'agglomération », et desservira les principaux pôles nature, d'équipements de loisirs, touristiques et culturels de Le Mans Métropole. Coût de ces aménagements : 2,8 millions d'euros, acquisitions de terrains comprises. Le département apporte 900 000 euros et l'État 100 000. Livraison de ces premiers kilomètres prévue fin 2007.

Marseille à pied, à vélo

↳ La communauté urbaine de Marseille a adopté son PDU en février.

Trois lignes de tramway, prolongement de la ligne 1 du métro, mais aussi encouragement de la pratique des modes doux. Chaque territoire communal définit des « zones de pertinence de la marche à pied et du vélo ». Dans chacun de ces périmètres, les projets d'aménagement devront privilégier ces modes de déplacement. Le plan se fixe aussi l'objectif de créer 100 km d'itinéraires cyclables à l'horizon 2007 sur Marseille. Budget de l'enveloppe modes doux : 212 millions d'euros.

Sologne à vélo

↳ C'est sur le thème du vélo que le Pays de Grande Sologne a choisi pour candidater au pôle d'excellence rurale.

Autour du parc résidentiel touristique de Dhuizon, « Sologne à vélo » doit permettre de lier le site et les circuits vélo pour en faire une offre touristique globale. Le lien avec la Loire à vélo est au programme avec un réseau central rapide entre Center Parcs (groupe Pierre et Vacances), grand loueur de vélos, le long du canal de la Sauldre, sur lequel se grefferont des boucles irriguant la Sologne. Coût du projet : 1 235 000 euros financés par le pôle d'excellence rurale, le département (30 %), la région (40 %) et les collectivités locales. Réponse avant septembre.

Voie verte labellisée

↳ La voie verte des Gaves, 17 km le long du Gave de Pau, ancienne voie ferrée reconvertie en 2000, est la première à obtenir en France le label « tourisme et handicap » développé par le ministère du Tourisme.

Trois familles de handicaps ont été prises en compte : handicaps auditif, moteur et mental. La prise en compte du handicap visuel n'a pas été récompensée, mais elle fait déjà l'objet d'une plaquette en braille diffusée dans les offices du tourisme. Avec la proximité de Lourdes qui accueille quelque 80 000 personnes malades ou handicapées chaque année, la voie verte est très fréquentée

par de nombreuses personnes à mobilité réduite.

Taxis-vélos à Lille

↳ Trois taxis-vélos circulent à Lille depuis le début de l'année.

Les véhicules, à assistance électrique, de Cyclocité peuvent transporter deux personnes et sont réservés par téléphone. Cyclocité propose aussi des visites guidées aux touristes pour 19 euros.

Le tramway change la ville

↳ Et la vie des citadins, des piétons, des cyclistes...

Explications du journal d'informations pour enfants *Mon quotidien* à l'occasion de la prochaine mise en service du T3 sur les boulevards des Maréchaux à Paris. Interview du chef du service de pédiatrie, pneumologie et allergologie de l'hôpital Trousseau, infographie détaillée, chiffres clés, index...

www.playbacpresse.fr

1200 collégiens à vélo

↳ La Chapelle-sur-Erdre dans l'agglomération de Nantes, en partenariat avec l'association Place au vélo et Nantes Métropole, a décidé de mettre à vélo les 1200 collégiens des deux établissements situés sur la commune pendant la semaine de la

mobilité en septembre prochain.

Le 22 septembre, ils seront initiés aux itinéraires cyclables, lieux publics et conseils pratiques pour bien circuler à vélo dans la ville.

Développement local durable

↳ Le Plan d'aménagement et de développement durable de Nantes Métropole organise la stratégie de développement de la métropole – 800 000 habitants, 57 communes – à l'horizon 2020.

Objectif : limiter l'étalement urbain en développant prioritairement les centres bourgs et les centres villes et restreindre la dépendance automobile. Le PADD prévoit donc l'amélioration des réseaux de transports publics urbains et ferroviaires ainsi que les circulations douces. Soumis à la concertation publique, il va servir de base au Scot de l'agglomération.

Jardins en piste

Dans le cadre de la 3^e édition du Festival lyonnais des jardins de rue, les installations de carrés de 5 mètres sur 5 confiées à des concepteurs qui y créent de micro-lieux sont aussi l'occasion de réaliser des mails et pistes cyclables éphémères de mars à septembre. Une expérience qui peut se pérenniser ?

Site cyclable

Le site du Club des villes cyclables a été remarqué par le magazine *Best on web* qui invite ses lecteurs à



● ● ● le consulter, y télécharger « des fiches passionnantes », découvrir une bibliographie de qualité et consulter toute l'actualité des villes cyclables. Le + décerné par *Best on web* : « la sonnette sur chaque clic ». Le - : « rien à signaler ».

Bons plans

➔ Pau a ses « itinéraires malins » édités par l'association Pau commerces, Pau à vélo et la Stap, exploitant du réseau de transports urbains.

Après le succès de la première édition en février avec 15 000 exemplaires distribués en un mois, une nouvelle édition a été décidée. L'objectif : favoriser l'intermodalité entre piéton, bus, vélo et auto. Au dos de cette nouvelle édition, des conseils, des

itinéraires vélo entre Pau et les communes limitrophes, la localisation des parcs à vélos.

78 %

➔ C'est le pourcentage de Parisiens qui approuvent les orientations du plan de déplacements de Paris selon une étude Ipsos fondée sur un questionnaire retourné par 140 000 habitants de la capitale et de la Région parisienne. Parmi eux, 85 % se disent prêts à utiliser le vélo ou la marche pour les petits déplacements.

Tours à vélo!

➔ Nouveau dossier consacré au vélo par le magazine municipal

Tours info en mars 2006.

L'occasion de dire aux Tourangeaux qu'ils disposeront fin 2006 de 2 400 places de stationnement et de 96 km d'itinéraires cyclables. Et que les budgets de la Ville et de la Communauté d'agglomération Tour(s) plus consacrés au vélo représentent près de un million d'euros.

En projet, une vélostation avec un service de location de vélos.

400 vélos

➔ Montpellier a décidé de mettre en service un système de prêt de vélos dans le centre-ville avec un abonnement longue durée. Consultation en cours et mise en service cet été. ■

vite dit

// **Ma méthode pour trouver les meilleurs emplacements : passer voir partout où il y a des vélos et où les gens se garent.** //

Joël Thibault, surveillant de travaux au service voirie d'Anney, *Le Dauphiné libéré*, 10 février 2006.

// **J'habite à 5 minutes d'i>Télé à vélo, j'ai un vélo électrique. Je ne suis pas très sportive, mais j'aime bien le faire croire : dans la montée de la rue du Commandant-Mouchotte, je fonce, je dépasse tous les garçons.** //

Colombe Schneck, journaliste à i>Télé, *Elle*, 10 avril 2006.

ESPACES DE SÉCURITÉ

- **ABRIE VÉLOS/MOTOS**
Fabriqués en acier galvanisé à chaud et en polycarbonate, nos espaces de stationnement deux roues sont composés de modules allant du simple à l'infini pour s'adapter à tous vos besoins spécifiques.
- **SUPPORTS ET BORNES VÉLOS**

Prenez contact dès maintenant avec notre équipe commerciale au **02 40 78 08 08**
 Rue de l'Industrie - ZA de Grand Lieu - 44 310 SAINT-PHILBERT-DE-GRAND-LIEU
 Fax : 02 40 78 08 10 - abri-plus@wanadoo.fr
www.abri-plus.com



Si on s'accorde volontiers en France à louer

l'évidente complémentarité entre vélos et transports publics, les politiques de concrétisation s'arrêtent en général aux pôles d'échanges et autres plateformes intermodales où se mettent en place des parkings vélos aux multiples évolutions. Très peu de réseaux ont toutefois prolongé cette complémentarité en installant des racks à vélos dans les bus et les cars : manque de volonté, manque de vision... ou manque de place ?





> le vélo dans les bus et les cars : pas très *rack & roll*



l'étranger, on n'a pas toujours la timidité qui caractérise la France sur la question de l'embarquement des vélos dans les véhicules de transport routier urbain ou interurbain. Au Canada, les 300 autobus d'OC Transpo sur Ottawa sont tous équipés de racks extérieurs pouvant supporter chacun deux vélos. En 2005, ces supports ont été utilisés en moyenne 400 fois par jour. Au Québec, depuis trois ans, des réseaux s'équipent du même type de matériel entre mai et octobre pour répondre à une demande grandissante, et pas seulement pour les joies du tourisme cyclable, mais aussi pour les déplacements de tous les jours.

Aux États-Unis, la Californie est à la pointe : plusieurs grandes lignes de cars et de bus comme la Santa Clara Valley Transportation Authority (VTA) sont équipées des mêmes aménagements extérieurs; en outre, le conducteur peut autoriser sur certains trajets la présence de deux bicyclettes à l'intérieur des véhicules.

À Cuba, les cyclotouristes s'émerveillent des systèmes d'attaches dans les soutes des cars de la compagnie Viazul. Il est vrai que le système est tronqué, car il ne s'adresse qu'aux touristes étrangers, et en aucun cas à la population.

Plus près de nous, en Suisse, le vélo est autorisé dans les lignes de Cars Postaux, soit dans les soutes, soit avec les passagers à condition que ceux-ci ne soient pas gênés. Sur certaines lignes, les véhicules disposent de remorques ou de porte-vélos en crochets. Dans toutes les villes, le métro ou les bus acceptent l'embarquement des vélos. Quelquefois, ils leur réservent un compartiment *ad hoc*, sans attaches il est vrai.

À Dresde, en Allemagne, les transports en commun de la ville (hors S-Bahn DB AG) sont composés de trams, bus, funiculaire et même d'un système de monorail suspendu. Dans tous ces transports en commun de Dresde, il est possible de voyager avec son vélo. Les espaces prévus sont réservés aussi

bien aux vélos qu'aux utilisateurs de fauteuil roulant et aux poussettes.

« Chauffeur, si t'es champion, épargne nos pignons ! »

Si les vélos sont maintenant partie prenante des plans de déplacements urbains, il reste pourtant difficile de comprendre l'intermodalité autrement que sur le principe : « laisser un véhicule pour en prendre un autre ». On admet volontiers des vélos dans les tramways à Strasbourg et à Nantes, mais pas aux heures de pointe; on les tolère dans le RER et le métro ligne 1 à Paris, mais encore faut-il leur faire passer les portillons.

Aussi, au niveau urbain et interurbain, les politiques de complémentarités vélos-bus ou vélos-cars, dans le sens de l'introduction du vélo dans le transport public, semblent surtout l'œuvre de quelques individus isolés, considérés comme avant-gardistes ou doux dingues, mais certainement pas un mouvement de fond.

À Versailles, le vélo a eu un temps sa place dans des bus, ceux de la ligne bien nommée « petite reine » qui circulait dans le centre historique de Versailles entre les différentes gares. Le rack accrochait le vélo sur le principe du crochet de fixation par les roues, à l'arrière du bus. Bien qu'elle ait fonctionné une dizaine d'années ● ● ●

« Porte-vélos » en série

Depuis 2002, le service « Vélo-Bus » offre aux Québécois (et aux touristes) la possibilité de combiner vélo et autobus pour se rendre au boulot ou à l'école, ou encore pour explorer les pistes cyclables de la région métropolitaine de Montréal. Plusieurs lignes circulant vers ou depuis l'agglomération de Montréal sont équipées de porte-vélos.

Situés à l'extérieur, les porte-vélos sont positionnés à l'avant des bus. Cependant, le service est limité à deux vélos et fonctionne uniquement de la mi-avril au 31 octobre.

Gratuit, le service est offert selon une politique de premier arrivé, premier servi. Si le support est déjà utilisé par deux vélos, il faut attendre le prochain autobus ou laisser son vélo dans les espaces prévus aux terminus.

Le client est responsable d'embarquer et de débarquer son vélo. Par mesure de sécurité, les chauffeurs ne peuvent sortir des autobus. De ce fait, l'utilisateur doit être âgé de 16 ans et plus ou être accompagné d'un adulte pour utiliser le support.

Pour plus d'informations, consulter le site de l'agence métropolitaine des transports :

www.amt.qc.ca



Photo > Conseil régional Pays-de-la-Loire

● ● ● jusqu'en 2005, dans une ville très attachée au mode cyclable, le réseau Phébus a préféré abandonner le concept et se recentrer sur d'autres projets comme le « point multiservices vélos », qui offre la possibilité du parking vélo avec gardiennage, location et même atelier... « Nous avons fait fausse route sur le type de ligne que nous avions, dit-on dans le réseau ; à Versailles, les vélos n'avaient pas d'intérêt à rester dans les véhicules. Ils sont là pour rouler. »

La ville de Chambéry est connue pour sa politique cyclable volontariste vers un objectif de 10 % des déplacements faits à vélo : « zones 30 », Vélostation, Plan de déplacement d'entreprises (PDE) en centre-ville visant à aider les salariés à se passer de leur voiture, écoles bénéficiant d'un programme Pedibus et Vélobus, aidant les parents à s'organiser pour accompagner leurs enfants à pied ou à vélo à l'école, stationnement

vélo en extension, etc. Aujourd'hui, plusieurs véhicules de la ligne 2, des Agora gaz d'Irisbus, identifiés par un pictogramme sur la fiche horaire de la ligne, sont équipés d'un espace vélos permettant de transporter trois vélos par bus. Un bus sur deux ou sur trois, selon les horaires, permet ainsi de descendre en ville à vélo et de remonter aux Hauts-de-Chambéry sans aucun supplément tarifaire. Les vélos sont accrochés par une roue sur un rack-crochet Véhixel, sécurisés par une sangle attachée à l'autre roue et se trouvent dans un compartiment arrière séparé du reste du véhicule par une grille...

Cette installation a nécessité un « passage aux mines avec réception à titre isolé », ou, dans un langage plus imagé, a dû passer sous les fourches caudines de la DRIRE (Direction régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement) pour homologation...

Depuis cinq ans, sur une volonté commune de la SIBRA et de la communauté d'agglomération, Anancy a ouvert une ligne d'été jusqu'au sommet du mont Semnoz les samedis, dimanches et jours fériés en juin, tous les jours en juillet et en août. Le trajet coûte 5 euros avec son vélo. C'est un succès. En 2005, la ligne avait enregistré 7556 montées dont 4268 avec VTT, soit 61 VTT par jour. Le véhicule, un SETRA 315 UL de 12 m, a été aménagé pour transporter 20 VTT accrochés à des racks verticaux, du même système que le chambérien, dans un compartiment arrière isolé. Deux véhicules ont été attribués à cette ligne, dont un en double en cas de grosse affluence. Si les habitants de l'agglomération se sont rapidement approprié cet outil de mobilité, les touristes ne sont, semble-t-il, pas en reste.

Depuis 1999, le réseau TCAR de Rouen compte une ligne, desservant le Mont-Saint- ● ● ●

Chambéry



Le système d'embarquement des vélos mis en place dans certains véhicules sur la ligne 2 du réseau STAC (Chambéry).



Photo > Véolia Transport, Chambéry

Photo > Véolia Transport, Chambéry

Les vélos sont accrochés par une roue sur un rack-crochet, sécurisés par une sangle attachée à l'autre roue et se trouvent dans un compartiment arrière séparé du reste du véhicule par une grille.



● ● ● Aignan, et le campus universitaire où il est possible d'embarquer des deux roues dans quatre bus O405 Evobus articulés, pour faciliter une montée assez âpre. Deux racks ont été installés à l'arrière, à la place du salon, avec vélos installés dans le sens de la circulation. Inconvénient : celui qui veut retirer le vélo garé contre la fenêtre doit demander au voyageur voisin de déverrouiller le sien pour pouvoir sortir. Le compartiment vélo n'est pas séparé des voyageurs, ce qui permet une certaine fluidité dans l'entrée et la sortie des vélos. Le système rouennais n'en a pas moins été homologué par la DRIRE normande, qui s'est émue par ailleurs des ambitions du TEOR : le succès de la ligne « bus-vélo » a fait des adeptes, mais il a été mal vu de vouloir mettre les racks, par facilité, et contrairement à l'Evobus, à la place des sièges handicapés dans les véhicules Agora.

Intermodalité essentiellement touristique

Au niveau interurbain, plusieurs expériences ont été mises en place, sous forme essentiellement touristique. Depuis avril 2004, le transport de vélos est possible dans les cars de la ligne régulière

n° 7 qui longe la Voie Verte de Bourgogne du Sud, une ancienne voie ferrée désaffectée reliant Chalon, Cluny, Givry et Mâcon.

Le Conseil général de Saône-et-Loire a profité du renouvellement de la convention de cette ligne pour imposer cette possibilité au transporteur sélectionné (« Les rapides de Saône-et-Loire »). 5 des 7 cars neufs ARES d'Irisbus ont été équipés de racks à vélo intégrés, en habitacle fermé, afin de per-

L'armoire à vélos sur la ligne de cars régionale Nantes-Noirmoutiers concerne aussi bien les Nantais pour leurs villégiatures vers les îles que les cyclistes en voyage dans la région.

mettre aux cyclistes de se rendre tous les jours de l'année sur la Voie Verte avec leur vélo, mais aussi d'assurer leurs retours vers les villes et les gares.

Depuis juin 2005, la ligne de cars régionale Nantes-Noirmoutier, qui dessert l'île de Noirmoutier et l'île d'Yeu, accueille les vélos à bord. Après pourparlers avec la DRIRE, la meilleure solution trouvée fut celle de l'armoire à vélos installée à

l'arrière de cars de 12,50 m de longueur. Le support est prévu pour 6 vélos. La Région a équipé 5 cars dont 4 assurent la ligne régulière, le cinquième étant en réserve.

La ligne, exploitée par la compagnie des transports atlantiques (CTA) offre 4 allers-retours par jour en hiver et 7 allers-retours en été. Elle assure 3 arrêts pour les vélos : à Nantes et à Noirmoutier et un au port de Fromentine pour permettre l'intermodalité avec les bateaux à destination de l'île d'Yeu. Le cycliste charge et décharge lui-même son vélo, sous l'œil du conducteur qui n'a pas le droit de sortir de son véhicule. Le transport du vélo est gratuit mais nécessite une réservation téléphonique la veille.

Le gros de la fréquentation est surtout estival. Elle concerne aussi bien les Nantais pour leurs villégiatures vers les îles que les cyclistes en voyage dans la région qui combinent trains TER et la ligne car-vélo Nantes-Noirmoutier. En juillet, le gestionnaire comptabilisait 75 utilisateurs, avec une progression atteignant la centaine en août. Hors saison, seuls 2 allers-retours hebdomadaires sont maintenus pour une liaison domicile/travail. Si la DRIRE a homologué le porte-bagages, puisque rien ne s'y opposait dans le Code de la route, Jacques ● ● ●

« L'interurbain » représenté par la FNTV.

La Fédération Nationale des Transports de Voyageurs par autocar (FNTV) représente près de 1 500 entreprises de transport par autocar auprès des pouvoirs publics et des instances communautaires.

La FNTV affiche 4 grandes missions

- Fédérer les transporteurs départementaux et régionaux qui adhèrent aux engagements de la FNTV, notamment en termes de qualité, de sécurité et de déontologie.
- Être une force de réflexion et de propositions auprès des décideurs départementaux, régionaux, nationaux et européens.
- Établir des règles de partenariat et coopérer avec les autres opérateurs du transport de voyageurs.
- Promouvoir le transport public de voyageurs et participer au développement de l'aménagement du territoire.

En somme, la FNTV assure tant des missions de conseil, d'expertise que de lobbying.

Elle participe aux différents groupes de travail du Conseil National des Transports (CNT).

Pour en savoir plus :

www.fntv.fr




2 vélos côte à côte




1 vélo




2 vélos face à face



6, 12, 20 vélos + parkings sécurisés

Une gamme de dispositifs pour :

• Le stationnement des vélos • La protection contre le vol

SÉCURITÉ

- Évite la chute du vélo en présence d'un enfant sur le porte-bagages, conformément à la loi Scrivener sur la protection des consommateurs.
- Réalisée sans angles vifs.
- Conforme à la recommandation AFNOR sur la protection des aveugles.

PROTECTION

- Verrouillage du vélo contre le vol.
- Absence de voilage des roues et de dégradation de la peinture.

IMPLANTATION

- Rangement ordonné de l'ensemble des vélos.
- Un maximum de vélos sur un minimum d'espace (14 vélos sur 5 m x 1,70 m)

VelParc

55, rue de l'université - 75007 PARIS
 Tél/Fax : 01 45 19 01 98 ou : 05 55 31 91 66
 Mobile : 06 12 66 08 14

Présent dans + de 80 villes et gares, en France et à l'étranger

● ● ● Chaudronnier, de la Direction des transports et déplacement au Conseil régional et initiateur du projet, pense à ajouter une caméra pour une meilleure vision arrière. Il voit même plus loin et songe à faire aménager les futurs cars de 15 m sur la liaison Nantes-Poitiers de manière à poser un rack à vélo dans les soutes.

Depuis l'été 2004, le Conseil général de Charente-Maritime et le réseau Rébus ont mis en place de manière expérimentale un minibus de 15 places entre Rivedoux et Les Portes sur l'île de Ré, auquel est attelée une remorque pour un rack de 10 vélos. L'ensemble ne fonctionne que l'été, pendant les mois de juillet et d'août, pour le prix d'un ticket simple; la prise en charge du vélo est gratuite. Vu le succès de l'expérience, le bus est passé à 19 places.

En Alsace, les cars TER, dans le cadre de la refonte de la desserte Sélestat-Sainte-Marie en 2003, avaient tenté l'expérience du rack-armoire 6 places, accroché à l'arrière de deux véhicules SETRA à planchers bas. Comme dans les trains TER, le Conseil régional a dû avouer son échec : les racks n'étaient quasi pas utilisés et les chauffeurs se plaignaient de devoir démonter tout le système pour vérifier le niveau d'huile sur le moteur... lui aussi installé à l'arrière ! Le Conseil régional songe à aménager l'intérieur de deux autres bus mais avec seulement un ou deux emplacements. Le Conseil général du Bas-Rhin, pour ne pas être en reste, avait installé, il y a quelques années, deux remorques à vélos à l'arrière des bus périurbains vers Rhinau et Wangenbourg. Elles n'ont pas fait

long feu. Le Conseil réfléchit à une solution de remplacement, mais un système d'embarquement des vélos à l'intérieur des véhicules ne semble pas être retenu pour l'instant.

En Côtes-d'Armor, on joue les pionniers. Gagnants ou perdants ? Pas de risques, il s'agit d'une expérimentation menée pas à pas, si l'on peut dire, et le

pris ! Cette fois-ci, il s'agit d'en faire une publicité spécifique pour calculer le nombre de clients cyclistes potentiels. À partir de là, on décidera des mesures à prendre sur l'installation de racks à vélos dans les bus, ou de la continuation de l'utilisation des soutes, dans des véhicules qui seront petit à petit équipés de GPS, et donc susceptibles d'une plus grande réactivité.

Photo > Conseil régional Pays-de-la-Loire



vélo fait partie d'une réflexion générale sur la mobilité. Au départ, il y eut Ti'bus, nouveau dispositif de transports en communs départementaux mis en service à la fin de l'été 2005 par Connex et le Conseil général et qui semble répondre aux attentes de ceux qui boudaient auparavant les cars interurbains. Car Ti'bus est un transport à la demande, qui fait intervenir une cinquantaine de véhicules, du minibus 19 places aux grands bus classiques. Une centrale d'appel permet de planifier les transports du lendemain sur tout le département. L'été dernier, un certain nombre de cyclistes a profité de ce transport, sur un terrain somme toute accidenté et assez sportif, pour faire voyager les vélos dans les soutes. 2 euros tout com-

Des expériences à suivre

Ces initiatives diverses permettent de constater que la complémentarité et l'intermodalité vélo-transports publics ont été concrétisées plus dans une perspective touristique que fonctionnelle. C'est en tout cas ainsi que le voit Jean Chaudron, président du Comité d'Action Deux Roues (CADR) : « J'ai beaucoup milité pour un espace vélo dans les trams et les métros, mais je pense que la priorité actuelle est l'extension de l'espace vélo dans les trains. L'idéal, c'est un vélo au départ, un vélo à l'arrivée. Les racks à vélos dans les transports urbains, ce ne peut pas être une grande revendication, c'est un matériel et une politique plus orientés vers le cyclotourisme que vers le quotidien, sauf pour les distances importantes, et là, ça veut dire négocier avec la SNCF, ce qui est devenu difficile, il y a eu un net recul. » Chantal Duchêne, pour le GART, défend l'idée du pôle d'échange plutôt que l'embarquement du vélo. Elle remarque que les racks dans les bus prennent de la place et provoquent un déséquilibre par rapport au nombre de clients : la flotte est dimensionnée à la clien-

Erick Marchandise

Représentant l'association Réseau Vert au groupe de concertation vélo-SNCF

« Pour le Réseau Vert, je défends les solutions les plus simples et banalisées. Les solutions plus ciblées se révèlent souvent coûteuses, compliquées, limitant le nombre de places pour les vélos. La plate-forme servant à plusieurs types de besoins (vélos, skis, poussettes, bagages) pour les bus en ville et la soute pour les lignes rurales me semblent les solutions les mieux adaptées, mais les constructeurs ne sont pas favorables à la plate-forme. Les cars acceptent souvent les vélos dans les soutes, mais c'est une tolérance. On a demandé à la SNCF de recenser les liaisons par cars avec soute et de les autoriser immédiatement au transport des vélos, comme en Alsace. Les associations n'étant pas d'accord sur ce point, la SNCF n'a pas donné suite. Or, les cars TER et autres cars départementaux représentent un complément au train pour transporter les vélos. Les cyclistes peuvent aussi constituer un apport de clientèle et une visibilité touristique qui dépassera largement la clientèle cycliste. »

Lausanne-sur-lune

Association pour la promotion du vélo comme loisir et moyen de transport à Lausanne et dans sa région, Cyclic « ne demande pas la lune, mais la possibilité, sous certaines conditions (tarif sympathique, en dehors des heures de pointe durant lesquels les bus sont bondés) de charger son vélo dans le bus ». Et ce pour améliorer le sort des cyclistes lausannois et lausannoises notamment « les jours de grande fatigue, de rhume ou de grosse paresse, de charger son vélo dans un des nombreux bus qui sillonnent Lausanne ». >>>



● ● ● tèle et les véhicules équipés ne rouleront jamais aux heures de pointe, ce qui limite l'expérience. Les politiques menées sur les réseaux STAC de Chambéry et TCAR de Rouen font figure, soit d'exception, soit d'avant-garde; à Rouen, on vise manifestement la population étudiante du campus du Mont-Saint-Aignan, en faisant des cyclistes de nouveaux clients du réseau.

À Chambéry, on voit plus loin : en ciblant toute une population géographique, la STAC casse réellement la conception monomodale du vélo comme du bus, et fait percevoir le vélo dans une perspective clairement utilitaire et non pas touristique ou seulement de loisir, comme une solution polyvalente, capable de remplacer au moins la deuxième voiture du ménage. Mais l'initiative est-elle pleinement approuvée par les intéressés ?

Sur les forums Internet de cyclistes, on pose en tout cas des questions, on formule des remarques parfois douces-amères : « faire signe au conducteur, afin qu'il ouvre la porte arrière; monter son vélo à l'arrière; le suspendre à un crochet et l'arrimer avec une sangle; et à la descente dire au conducteur qu'on va descendre et qu'on a un vélo à décharger, descendre par la porte du milieu remonter par la porte arrière, désangler, décrocher et descendre son vélo... il ne faut pas être pressé... » « Il ne s'agit pas d'un transport de masse, un bus ne pouvant transporter que trois vélos, dont deux dans de bonnes conditions de manipulation (...) l'offre est limitée à un bus toutes les heures environ. » Mais les critiques sont assorties de propositions : « Pour offrir ce service sur tous les trajets de la ligne 2, soit un bus toutes les 15 à 30 minutes, il faudrait équiper trois véhicules supplémentaires. Le coût de

“ Les racks à vélos dans les transports urbains, ce ne peut pas être une grande revendication. L'idéal, c'est un vélo au départ, un vélo à l'arrivée.”

Jean Chaumien, CADR.

l'équipement est d'environ 4000 euros par bus, ce qui n'est pas très élevé par rapport au coût du véhicule. On pourrait ensuite améliorer les conditions de chargement et de déchargement des vélos en supprimant la barre verticale qui coupe en deux l'ouverture de la porte arrière. La présence de cette barre est d'autant plus anachronique qu'il n'y en a pas à la porte centrale, justement pour faciliter le passage des fauteuils roulants... »

C'est en tout cas, pour ceux qui en parlent, une expérience qui mérite d'être suivie.

Les plus critiques sur l'expérience auront été, finalement, les DRIRE elles-mêmes. Certes, de manière constructive, mais... On remarquera que les modèles américains, québécois et dans une certaine mesure, les modèles suisses de racks extérieurs attachés à l'avant du véhicule n'ont pas été suivis en France. Et pour cause : les DRIRE jugent ce système extrêmement dangereux pour tous les usagers de la voirie, qui, peu habitués à ces excroissances, risquent de se laisser surprendre et de déclencher des accidents, notamment avec l'angle de giration des bus. D'autre part, contrairement à leurs collègues européens et d'outre-Atlantique, les cars ● ● ●



>>> L'enjeu est important pour les cyclistes quotidiens de la ville estudiantine suisse. En effet, tout comme la lune, Lausanne n'est pas plate... c'est même ce que l'on peut appeler une ville vallonnée.

Cyclic propose sur son site Internet des tableaux de comparaison concernant la ou les possibilités d'embarquement de vélos dans les bus et trams de 11 agglomérations suisses.

www.cyclic.info



Photo > Dan Burden

Bus Bike Rack



> Le premier rack installé sur un bus américain l'a été sur un véhicule du réseau de Seattle à la fin des années 1970.

> Aux États-Unis, lorsque les bus et les autocars disposent d'un rack à vélos celui-ci se trouve généralement placé à l'avant du bus.

> Voici ce que l'on peut lire sur les véhicules équipés de rack de la Citizens Area Transit (CAT, Las Vegas): « Riders are responsible for the loading and unloading of their bikes. Citizens Area Transit is not responsible for loss, damage or theft. Please, no tricycles, tandem or motorized bicycles in rack ».

Crédits photos : <http://www.pedbikeimages.org/> Dan_Burden



Photo -> Club des villes cyclables

● ● ● français ont une taille limitée à 15 m, les bus à 12,72 m. Cela signifie aussi qu'un aménagement, extérieur mais surtout intérieur, doit en tenir compte : où placer les racks et les vélos ? À l'arrière ? Ce qui signifie, en heures pleines, un déséquilibre de poids sur les essieux, auquel il faut tenter de remédier par un arrangement intérieur différent : un bus peut perdre plus de places assises que les simples places prélevées sur le lieu des rangements vélos. Les DRIRE peuvent aussi différer sur leur jugement : Annecy et Chambéry ont un compartiment isolé, gage de sécurité pour les passagers en cas de rupture d'un rack ou d'une chute de vélo. Cela exige d'ailleurs obligatoirement des véhicules trois

portes (une pour l'entrée, une pour la sortie, une pour le compartiment vélo). Rouen laisse ses racks – il est vrai au sol – dans le même compartiment que les voyageurs, mais à l'arrière, alors que d'autres réseaux ont voulu aller occuper les places réservées aux utilisateurs de fauteuil roulant et aux poussettes, situées au centre du véhicule. C'est certes plus pratique pour faire entrer et sortir un vélo, mais c'est bien évidemment illégal. La DRIRE a tapé sur les doigts...

Les cars de la ligne Nantes-Noirmoutier ont contourné le problème de l'aménagement intérieur en proposant l'armoire porte-vélos à l'arrière. Cela résout les problèmes de l'aménagement interne, mais met en lumière sur une série

de problèmes complexes : l'équilibrage des poids, la conformité de l'armoire avec les standards en vigueur (gare au centimètre en trop !), le sens des charnières pour l'ouverture de l'armoire et surtout le nécessaire accès au moteur, justement situé à l'arrière, devant l'armoire. Ce dernier point n'a pas été pour rien dans l'abandon du système par les cars TER alsaciens.

S'il ne s'agit pas d'une question primordiale, l'intégration de système d'embarquement de vélos dans les bus et les cars n'en demeure pas moins un outil de promotion de l'usage du vélo. Sans nécessairement généraliser ce type d'offre, il convient de répondre aux demandes qui s'expriment localement. ■

interview

Annie-Claude Sebban

Docteur en urbanisme

Auteur de la thèse :

*La Complémentarité**entre vélo et transport public*

Pourquoi l'introduction des racks à vélos dans les transports publics n'est-elle pas plus utilisée en France ?

La France accuse un certain retard par rapport aux pays voisins. C'est seulement depuis les années 90 que ce retard s'est atténué grâce à la multiplication des politiques vélos (ex : RATP, SNCF). Le porte-vélos dans le bus (que je préfère au terme « rack », qui désigne plus le porte-vélo fixé à l'avant du bus, à l'américaine) est une solution intéressante. Je pense qu'elle est peu utilisée pour des raisons qui doivent plus aux exploitants qu'aux cyclistes. Très concrètement : les emplacements vélos prennent la place de passagers dans les bus.

Est-ce une pratique qui peut avoir de l'avenir ?

Oui. Mais le public cycliste est-il lui-même prêt à s'investir ? Je dis cela

dans la mesure où les cyclistes ont plus l'habitude de transporter leurs vélos... en voiture. C'est donc une concurrence directe entre la voiture et le transport public. Il y a aussi une question de coût. De tels dispositifs ne sont pas très chers à mettre en place (2500 €), pour une durée et une rentabilité d'exploitation assez variables (ex. : deux mois d'été pour Annecy, l'année universitaire à Rouen). À noter que ce service de transport public à vocation touristique peut être assez rentable, autant en termes financiers qu'en matière d'image positive de l'exploitant. Le cas de la ligne desservant les Hauts-de-Chambéry n'a rien de touristique...

Je n'ai pas suivi ce cas, assez récent, mais je connais bien Chambéry pour y avoir vécu. C'est une ville très innovante en matière de vélo urbain. Le quartier desservi est une sorte d'enclave.

Ce type de coopération vélo/transport public peut aider au désenclavement tout en apportant une nouvelle clientèle à l'exploitant, en particulier aux périodes creuses de déplacement dans la journée.

En conclusion ?

Pour conclure, je dirai que cette forme de cohabitation bus/vélo, bien qu'en développement, n'est pas la plus répandue, que ce soit pour des pratiques utilitaires (ex. : domicile/travail), sportives, touristiques ou de loisirs. En effet, la circulation des cyclistes sur les couloirs de bus, de même que le rabattement de ces derniers vers les stations de TP sont extrêmement plus répandus et en plein essor. Je pense que nous n'avons pas encore atteint l'âge d'or de la complémentarité vélo/TP en France ! ■

www.velo.free.fr



Osez la ville ... ou comment redécouvrir le vélo !



Nombreuses références en France

Un système **SIMPLE** et **EFFICACE**
apportant une sécurité **MAXIMUM**
le seul antivol protégeant les pièces maîtresses du vélo.

ETUDES-PROJETS
D'IMPLANTATION



CONTROLE
SOLIDITE
BUREAU
VERITAS

CYCLOGARD

FABRICANT

3, Rte de Vovray 74000 ANNECY
tél. (33) 045 045 1345

www.cyclogard.com

Mobilier déposés / systèmes brevetés

le site cycl@ble



Le saviez-vous ? Le réseau cyclable du Québec est mis en avant par les services en charge de promouvoir l'immigration vers la province canadienne. Rien d'étonnant à ce que sur la toile québécoise, tant associative qu'institutionnelle, les sites Internet consacrés au vélo et aux politiques cyclables fassent florès. *Ville & Vélo* a choisi de s'arrêter sur l'un d'eux : Vélo Québec. Vitrine médiatique d'un singulier groupe d'organismes au service du vélo. Au Québec et ailleurs.

<http://www.veloquebec.ca>



« Vélo Québec » regroupe quatre organismes au service du vélo, dans ses différentes composantes : vélo-utilitaire, loisirs, tourisme. À l'origine de ce singulier groupe, il y a la constitution d'une association de

défense des usagers de la bicyclette : « Vélo Québec Association ». Fondée en 1967, l'association a assez rapidement passé le cap de la seule « défense des intérêts » des cyclistes en s'engageant dans diverses actions concrètes : aménagements cyclables, formations techniques, réalisation d'études et statistiques *ad hoc*, projets éducatifs, expertises, etc. Comme son nom l'indique, « Vélo Québec Éditions » est la branche édition du groupe ; elle publie trois revues spécialisées ainsi que des cartes et guides, tous à l'intention des cyclistes sportifs ou des cyclotouristes.

Vient ensuite « Vélo Québec Événements » (créé en 1985) : ce département du groupe organise des tours et festivals cyclistes québécois. Il est également l'initiateur et le chef d'orchestre de l'opération vélo-boulot, une vaste campagne de sensibilisation. Le quatrième élément de « Vélo Québec » est une agence de voyages – unique en son genre. Sans but lucratif, cet organisme au service des cyclotouristes a été créé en 1995. Sa seule mission, qualifiée de « sociale », est de permettre l'essor du tourisme à vélo. Au Québec et ailleurs. Les quatre composantes du groupe sont basées en un seul et même lieu : la Maison des cyclistes. Située près du parc La Fontaine, cette maison montréalaise abrite égale-



ment un café (le BiciCletta) et une boutique.

Le site Internet est en quelque sorte le pendant web de la Maison des cyclistes : une formidable vitrine (mondiale cette fois-ci) au service d'un groupe, lui-même au service du vélo. Il permet aux internautes de retrouver tout ce qui concerne l'actualité et les activités du groupe « Vélo Québec ». Les boutons « association » et « rues pour tous » permettent de consulter de nombreuses études (tel « L'état du vélo au Québec ») mais aussi des guides techniques, des ouvrages (dont *Le Cocktail transport*) et des argumentaires pro-vélo. Avec les très nombreux liens utiles proposés, ses annonces classées et ses forums de discussion, le site Internet se positionne comme un véritable carrefour francophone d'informations sur le vélo. Très riche et divers, ce site a en effet le mérite de pou-

voir être consulté par différents types d'usagers – francophones – du vélo. Ce portail d'information est une passerelle entre les usagers du

vélo et de la langue française. S'il est impossible d'en faire le tour en une seule visite, il est cependant recommandé aux internautes de s'attarder, et ce dès la première visite, sur la série de pages que le portail consacre à l'opération vélo-boulot. On y trouve notamment, dans des guides fort bien mis en page, des argumentaires pro-vélo à l'intention des employeurs et de leurs salariés. Du matériel intéressant pour les co-concepteurs de PDE ou PDA. Enfin, parmi les pages « trucs et conseils » que compte la rubrique « La ville à vélo » une page mérite une lecture attentive : « J'aime l'hiver et le vélo. » Un vrai plaisir. ■

Opération vélo-boulot

Petit manuel à l'intention du cycliste urbain (extraits) :

La transpiration

Le problème de la sudation est un problème nord américain! Du moins, des milliers de Japonais, d'Allemands, de Danois, de Hollandais, d'Italiens, hommes et femmes... souvent en veston-cravate ou en jupe et tailleur ne l'éprouvent pas. Voyager à vélo, ce n'est pas s'entraîner.

Qu'est-ce qu'un ACTE!?

Sur le modèle des Bicycle User Groups (BUGS) de Toronto et d'Ottawa notamment, l'ACTE! (Association de Cyclistes Très Engagés!) rassemble plusieurs personnes d'un même lieu de travail, d'un édifice ou d'une institution qui veulent faire avancer la cause cycliste. Ensemble, elles peuvent faire en sorte que de nouvelles installations pour les cyclistes soient mises en place et que leur cause soit mieux reconnue. Il suffit d'un ou deux cyclistes motivés pour passer à l'acte... et puis, le « très engagés » n'est pas vraiment sérieux ; il suffit d'avoir le goût d'essayer !

des rues à vivre : une réalité !



Pour un grand nombre de villes et de villages en Europe, la faisabilité d'un espace public plus vivable et plus sûr n'est plus à démontrer. C'est de ceux-là qu'il a été question à la conférence Childstreet 2005 tenue à Delft aux Pays-Bas. Avec l'objectif de donner un nouvel élan aux cours urbaines, zones de rencontre, et autres "home zones". Et de faire en sorte que la rue devienne un espace "pour tous".

Pour répondre à la question posée à la conférence Childstreet à Delft : "Comment concevoir et développer un espace public pro-enfants et vivable pour tous¹", des exemples de bonnes pratiques de plusieurs pays européens ont été présentés.

> CONTACT :

francine.loiseau@wanadoo.fr

Cours urbaines, des espaces pour tous

Souvent qualifiée de "rue pour les enfants où les voitures peuvent accéder à certaines conditions", la cour urbaine – la fameuse *woonerf* née à Delft à la fin des années 1960 – a rapidement donné lieu à une réglementation et des aménagements spécifiques. Il s'agit pour l'essentiel d'une priorité piétonne, d'une vitesse "au pas" (c'est-à-dire moins de 10 km/h) pour le trafic motorisé et de l'interdiction du stationnement sauf là où il est expressément autorisé (par un marquage au sol). Parce que l'aménagement de ces rues est fondé sur le concept d'intégration, de mixité des usages mais aussi de sécurité – un seul espace à partager par tous – l'espace doit être plan de façade à façade et utilisable par les piétons sur toute la largeur. La circulation motorisée résiduelle est écartée de l'habitat devant lequel des espaces informels (pourvus d'un revêtement différent par rapport à l'espace "voitures") sont aménagés, plantés, équipés de bancs, de racks vélos, etc.

Utilisé d'abord dans les rues où la fonction habitat dominait (*woonerf* : cour d'habitat), le concept de cour urbaine (nom générique donné en français pour couvrir les différentes formes de *erf* : cour) a rapidement essaimé aux Pays-Bas durant les années 1970 pour s'adapter aussi aux traversées



Amsterdam

Photo > B. Baeh

d'agglomération, dans des rues commerçantes (*winkelertj*), en centre-ville, etc. Depuis, elles sont partout monnaie courante et couvrent des secteurs entiers.

Aujourd'hui, elles continuent à être aménagées, notamment dans les quartiers nouveaux mais de manière moins fréquente. Dans les quartiers anciens, les cours urbaines existantes sont d'ailleurs souvent englobées aujourd'hui dans des zones 30 qui ont connu une expansion importante durant les années 1990. Depuis lors, un programme national, établi dans le cadre de l'instauration d'une sécurité durable à travers tout le pays, vise à transformer toutes les rues des villes – à l'exception de quelques grandes artères – en zone 30.

Dans les deux cas, le problème du stationnement, en termes d'une forte occupation de l'espace public, est de plus en



Delft

Photo > D. Burden



Delft

Photo > S. Schepel



Photo > S. Schepel

¹ Voir "Évolution des rues à vivre dans quelques villes européennes", Francine Loiseau (Amarcande), compte rendu de la conférence Childstreet2005, Delft, Pays-Bas pour le Certu, décembre 2005 (téléchargeable sur les sites Certu et Club des villes cyclables).

● ● ● plus difficile à résoudre, qu'il s'agisse d'aménagement, de sécurité ou d'accès et de contrôle. Pour assurer une meilleure coexistence entre piétons, enfants et cyclistes, d'une part, et l'ensemble des modes motorisés, d'autre part, les responsables techniques et politiques proposent que les urbanistes et ingénieurs conçoivent et aménagent – ou réaménagent... – ensemble l'espace public en fonction de la présence plus ou moins grande d'enfants et, de plus en plus aujourd'hui, de personnes âgées. Un des orateurs¹ de Childstreet, B. Bach, praticien et professeur d'université, estime même que "ce qui est bon pour les enfants est bon pour les personnes âgées et pour l'ensemble des gens". Selon lui, l'aménagement en cour urbaine doit prévaloir près de l'habitat, des écoles, des hôpitaux et autres lieux publics. Au-delà, on privilégiera les zones 30, étant entendu que les cheminements pour les circulations douces doivent impérativement être continus et interconnectés à travers toute la ville.

Home zones : un outil social ?

Apparue au Royaume-Uni au début des années 1990, bien après les "20 miles per hour zones" qui n'ont jamais connu de forte expansion, la "home zone" a connu un tel succès politique et public que, dès 2001, un ambitieux programme pilote national, le "Home Zone Challenge", a permis aux collectivités locales – financements à l'appui – de réaliser davantage de ces zones, inspirées



Morice Town à Plymouth

des cours urbaines néerlandaises. La reconnaissance officielle n'est venue qu'en 2005, lorsque le ministère des Transports a statué que la home zone est "une rue résidentielle où l'espace est partagé entre les conducteurs de véhicules à moteur et les autres usagers, en gardant à l'esprit les besoins plus généraux des habitants" avec l'objectif d'y améliorer la qualité de vie. Si un panneau "Home zone" a bien été créé (voir photos), aucune réglementation particulière n'a été instaurée, même si le ministère a fait connaître largement les bonnes pratiques en la matière. Notons que dans les home zones, le statut des usagers par rapport aux autres types de voirie ne change pas – contrairement à ce qu'avaient demandé chercheurs et associations. En termes clairs, cela signifie qu'il n'y a pas de priorité piétonne et que, pour les usages et activités autres que la circulation (le jeu, la flânerie...), des arrêtés municipaux devront définir ces "autres usages", les vitesses maximales et le type d'aménagements permettant de faire respecter les uns et les autres.

En l'absence de recommandations techniques claires, Tim Gill² estime que, d'après des enquêtes légères conduites par lui, la conception des home zones et les vitesses pratiquées sont d'une grande hétérogénéité. Il suggère, en outre, que "peu nombreuses sont les home zones qui ont réussi à créer des espaces entre façades qui ont l'air d'avoir été réellement conçus pour un usage social plutôt que pour la circulation des voitures" (voir photos). Il n'em-



Northmoor à Manchester



Deptford

pêche – les home zones (une centaine aujourd'hui) sont très populaires auprès des habitants, les vitesses y ont diminué et elles ont eu un impact fort sur la vie des habitants.

En outre, les home zones sont aménagées surtout dans des quartiers "plus pauvres que la moyenne" (Tim Gill), ce qui a permis d'utiliser l'outil "aménagement et requalification de l'espace public" (parmi d'autres mesures) dans la lutte contre la fracture sociale et en matière de prévention de la délinquance – avec quelques résultats spectaculaires. ● ● ●



Home zone à Southampton

² Consultant, Londres : tim@rethinkingchildhood.com.



● ● ● Enfin, estime le consultant, les *home zones* offrent l'occasion d'explorer avec les habitants des thèmes comme la place et la libre "circulation" des enfants dans l'espace public, la dépendance automobile, le nécessaire renforcement du lien social ou la sécurité dans les quartiers.

Zones de rencontre suisses

Les premières réalisations de modulation de la circulation, appelées "*rues résidentielles*" en Suisse francophone, apparaissent en 1978-1979; tout en s'étendant à l'ensemble de la Suisse, dans les villes comme dans les villages, elles n'ont jamais connu le succès à l'échelle de pays comme l'Allemagne ou les Pays-Bas. On peut même enregistrer un quasi-abandon au cours de la décennie 1990, au profit des zones 30, moins coûteuses à mettre en œuvre que les rues résidentielles. Ce qui n'a pas empêché les habitants d'entamer des actions de rue en "squattant" l'espace public avec des tables, des chaises, du sable, des pots de fleurs pour signifier que, à certains moments du jour, de la semaine ou de l'année, les rues à faible trafic automobile (au sens de la loi) devraient pouvoir servir à autre chose qu'à la circulation et au stationnement automobiles. Ce sont les habitants eux-mêmes qui ont appelé ces espaces des "zones de rencontre". Après différentes expériences pilotes à Berne et dans plusieurs villages, ce nouveau concept ("zones de rencontre/Begegnung-

sstrassen") est entré dans la législation au 1^{er} janvier 2002 avec une vitesse limitée à 20 km/h, une priorité piétonne et, en entrée/sortie de rue, des aménagements et une signalisation spécifiques sans autre recommandation ou obligation. Il y a obligation, en revanche, de conduire une évaluation en l'espace de 1 an pour chaque *zone de rencontre*, afin de déterminer si les mesures prises ou les aménagements réalisés sont suffisants pour inciter les parents à laisser leurs enfants jouer davantage et en toute sécurité dans la rue. Si la réponse est non, il y a obligation de réaliser des aménagements complémentaires. Marco Hüttenmoser, chercheur au Centre de recherche et de documentation sur l'enfant et son environnement, estime que les surfaces consacrées à ces zones de rencontre – souvent incluses dans des zones 30 – restent relativement modestes en Suisse aujourd'hui. L'association suisse Rue de l'avenir en décembre 2005, dont une trentaine étaient antérieurement des "*rues résidentielles*"... Avec un autre chercheur, Daniel Sauter, il a entrepris de comparer différentes rues aménagées en zones de rencontre et leurs possibles effets "intégrateurs". Des résultats provisoires montrent que "*dans la majorité des cas observés, des mesures minimales ont été prises (entrées/sorties de rue, panneaux)*", ce qui n'a pas permis de réaffecter l'espace public à d'autres usages que la circulation ou le stationnement. Les deux chercheurs notent que, contrairement aux anciennes *cours urbaines/rues résidentielles* qui pré-



Montélimar (voir page suivante)

voyaient des espaces spécifiquement affectés au jeu des enfants, on n'observe pas de jeu "spontané" des enfants dans ces nouvelles zones de rencontre; s'il y a jeu, il est systématiquement organisé par les parents et surveillé par eux. Ils ne s'en étonnent guère, estimant que la vitesse de 20 km/h est encore trop élevée, que l'espace consacré au stationnement reste trop important et que des aménagements spécifiques seraient nécessaires pour modifier les comportements et permettre la reconquête de l'espace public pour d'autres activités – comme c'était le cas dans les anciennes *rues résidentielles*. Enfin, pour Marco Hüttenmoser³, la question des enfants dans l'espace public ne doit pas être posée seulement en termes de sécurité mais aussi de santé, tant physique que mentale. "*Moins d'enfants signifie forcément moins d'accidents. Mais on peut se demander si c'est bon pour eux et pour les adultes. Et d'ailleurs, est-ce bon pour la qualité de vie en ville en général? En effet, cette absence implique souvent des trajets courts 'de remplacement' en voiture.*"



Action de rue en Suisse pour obtenir un aménagement de type zone de rencontre



Zone de rencontre-ex-rue résidentielle - "squattée" pour faire respecter une vitesse en dessous de 20 km/h



³ Voir exposé complet sur le site *Childstreet2005* dans lequel il fournit de nombreux éléments statistiques sur la présence d'enfants dans l'espace public et sur l'évolution du nombre et de la gravité des accidents d'enfants en Suisse.



● ● ● À ceux qui critiquent les dépenses en faveur des enfants de moins de moins nombreux, statistiquement parlant, le chercheur répond que les personnes âgées, de plus en plus nombreuses, habitent plus longtemps dans les rues résidentielles de type cour urbaine que dans les rues conventionnelles. Pour lui, un espace public sûr et convivial, de qualité, est aussi utile et apprécié par les personnes âgées ou handicapées que par les enfants et les adultes bien portants et les encourage à "bouger" davantage à pied et à vélo sur de courtes distances.

Zones 30 et aires piétonnes françaises

Les premières réalisations françaises de modération de circulation datent des années 1970 dans l'esprit des *cours urbaines* néerlandaises, notamment à Chambéry-le-Haut. Puis sont venues les aménagements autour des écoles comme à Rennes, Lorient et Grenoble et, surtout, la mise en œuvre durant les années 1980 d'un très innovant programme national : "*Villes plus sûres, quartiers sans accidents.*"

Il s'agissait – et c'était une grande première en France⁴ – d'appliquer le principe d'intégration des circulations et des fonctions urbaines à des voies à fort trafic en traversée de ville ou de village. Avec une mission double : réduire, par l'aménagement, les vitesses et, partant, le nombre et la gravité des accidents ; rendre à la voie et à ses abords leur fonction d'espace "public" en mettant fin au conflit vie locale-circulation. Pour la première fois, les pouvoirs publics tentaient ainsi un rapprochement entre des logiques différentes, celle des ingénieurs des routes et celle des urbanistes ; une collaboration entre ces techniciens et les autres intervenants de l'espace urbain : élus, police, usagers... a également été organisée. Enfin, des études d'évaluation ont été conduites pour servir de méthode et d'outil de conception et de réalisation à des projets futurs. Parmi les exemples les plus spectaculaires : Chambéry-le-Haut, Arnage, Mutzig, Bain-de-Bretagne, Chantepie... Introduite en 1990 dans le Code de la route, la *zone 30*⁵ peut être aménagée là où la vie locale est prépondérante, y compris sur les voies à fort trafic (Montélimar, Lorient, Aix...). Mal comprises au départ, les zones 30 se sont forte-

ment développées depuis 2000-2001 et on en compte plus de 3000 aujourd'hui. Certaines communes, comme Fontenay-aux-Roses (Île-de-France), Lézennes, Lorient, ou Nogent-sur-Marne, à l'instar de ce qui se réalise chez nos voisins néerlandais, allemands (Fribourg), autrichiens (Graz) ou suisses, réalisent – ou prévoient de le faire – des "villes 30", soit une généralisation du 30 km/h à toute la ville, à l'exception des grandes artères.

Quant à "*l'aire piétonne*", il s'agit d'un concept différent : une sorte de "mix" entre zone piétonne et cour urbaine. L'article R110-2 du Code de la route la définit comme "*une emprise affectée de manière temporaire ou définitive à la circulation des piétons et à l'intérieur du périmètre de laquelle la circulation des véhicules est soumise à des prescriptions particulières*". Puisque les maires ont toute liberté pour définir et aménager ces aires piétonnes (par arrêté), elles peuvent revêtir des formes et des fonctions différentes : réservées exclusivement aux piétons et aux cyclistes, ouvertes ou "fermées" (aux véhicules motorisés), commerçantes (quartier Montorgueil à Paris)... ■

⁴ Savoir-faire et Techniques, *Cetur, Bagneux, 1990.*

⁵ Voir l'article "*Zones 30 : où en est-on en France ?*", *Catia Rennesson, Certu, in Revue générale des routes et autoroutes, n° 842, septembre 2005, et ouvrage Certu, Zones 30, des exemples à partager, à paraître en juin 2006.*

BULLETIN D'ABONNEMENT

À compléter et à retourner à : **Eurl Ville & Vélo** 33 rue du Faubourg Montmartre 75009 Paris

- > Tarif : 1 an / 6 numéros **20 euros TTC**
- > Tarif adhérent du Club des villes cyclables..... **15 euros TTC**
- > Tarif associations membres de la FUBicy, agences du réseau Fnau, DDE-DRE-CETE **15 euros TTC**

Collectivité, société, association.....
 Nom..... Prénom.....
 Fonction.....
 Adresse.....
 Tél..... E-mail.....@.....

- > Je souhaite abonnement(s) à **Ville & Vélo**
 - > Je paierai à réception de facture
 - > Je souhaite recevoir une facture acquittée
- Ci-joint mon règlement par chèque à l'ordre de Ville & Vélo d'un montant de euros

Éditeur :
 Ville & Vélo Eurl
 33 rue du Faubourg-Montmartre
 75009 Paris

Directeur de la publication :
 Denis Baupin

Rédactrice en chef :
 Véronique Michaud

Secrétariat de rédaction, mise en page :
 Édouard de Ferrières,
 Denis Desailly

Ont collaboré à ce numéro :
 Francine Loiseau
 Éric Simon
 Véronique Cézard

Rédaction / Abonnements :
 Ville & Vélo
 T 01 56 03 92 14
 F 01 56 03 92 16
info@villes-cyclables.org

Photos :
 Club des villes cyclables, D. Desailly,
 B. Bach, D. Burden, Cete Est, Conseil régional des Pays-de-la-Loire, T. Gill,
 M. Hüttenmoser, S. Schepel,
 Véolia Transport (Chambéry)

Publicité :
 IM Régie :
 Marc Grand, directeur
 Véronique Annereau
 23, rue Faidherbe
 75011 Paris
 T 01 40 24 14 90
 F 01 40 24 22 70
v.annereau@impub.fr

Conception maquette & couverture :
 Studio Desailly
 Denis Desailly
 13, rue Pascal 75005 Paris
 T 01 45 35 79 71
 F 01 43 36 30 17
desailly@club-internet.fr

Illustrations en pâte à modeler :
 Isabelle Duval
 Olivia Rault

Photogravure et impression :
 LVRI
 44 avenue de Lattre-de-Tassigny
 91 100 Corbeil-Essonnes
 T 01 60 89 06 22
lvri@lvri.fr

ISSN 1631 – 3054

Dépôt légal :
 2^e trimestre 2006

N° CPPAP :
 0108 K 81197
 Ville & Vélo
 est membre
 du SPEJP.



Transports²⁰⁰⁶ Publics

LE SALON EUROPÉEN DE LA MOBILITÉ
THE EUROPEAN MOBILITY EXHIBITION



PARIS-EXPO Porte de Versailles

du 13 au 15 juin] 2006

Le salon professionnel européen
du transport public et des modes
de déplacement durables

www.transportspublics-expo.com



Réservation des stands : IM Régie
Tél. : +33 (0)1 40 24 25 37 - bzambo@impub.fr

Partenaires officiels

ALSTOM



m d o
france mobilier

SIEMENS

SOCIÉTÉ
GÉNÉRALE

VOLVO
Volvo Bus France

Partenaire presse

TRANSPORT PUBLIC

Titres associés

LE COURRIER la Gazette

Organisé par :

GIE Objectif transport public



UNION
des TRANSPORTS
PUBLICS

30, place Saint Georges - F - 75009 Paris
Tél. : +33 (0)1 48 74 04 82 - Fax : +33 (0)1 48 74 08 54
salon@objectiftransportpublic.com



Photos > Maison du temps et de la mobilité

Luc Gwiazdzinski > géographe

Professeur associé à l'Université Technologique de Belfort-Montbéliard

1/ Selon vous, il manquait une dimension à l'urbanisme en France ?

Le temps est une dimension oubliée de la ville. Nos techniciens, aménageurs, chercheurs et élus ont longtemps abordé la ville comme si elle ne fonctionnait que 16 heures sur 24 et 5 jours sur 7. On a trop souvent pensé et aménagé la ville et la société en termes d'espace. L'approche alternative qui consiste à aménager les rythmes et les temps de la ville est moins abordée. Pourtant, les rythmes de nos villes évoluent très vite sous l'effet de la mondialisation, de l'explosion des technologies de l'information et de nos modes de vie. Le consommateur veut tout, tout de suite, partout et à n'importe quelle heure, exigeant l'émergence d'une "ville à la carte". La ville s'étend dans l'espace et dans le temps. C'est la figure de la ville en continu 24h/24 et 7j/7 qui s'impose dans les grandes métropoles au moins. La ville se fragmente et notre espace vécu, éclaté, ressemble de plus en plus à un archipel. Nos temps sociaux éclatent aussi et nous passons nos journées à jongler avec les horaires et à tenter de maintenir un lien entre nos vies personnelles et professionnelles. Dans la famille, dans l'entreprise, dans la ville et le territoire, nous nous voyons de moins en moins, faute d'avoir les mêmes horaires. Ces désynchronisations mettent les individus, les groupes, les organisations et les territoires sous tension. Les politiques temporelles qui ont d'abord émergé en Italie répondent bien aux besoins de la population en termes de qualité de vie, de proximité et de démocratie participative. Outils d'une nouvelle gouvernance, les questions temporelles sont la propriété de personne et de tout le monde. Elles obligent au partenariat entre différents acteurs. Approche sensible, la question du temps renvoie à la vie quotidienne de chacune et de chacun d'entre nous.

La prise en compte du temps permet d'enrichir les projets territoriaux dans une approche de qualité de la vie, de développement durable et d'égalité.

2/ Les autres pays ont-ils innové avant la France dans ce domaine ?

Il faut d'abord reconnaître que ces politiques sont encore embryonnaires en France et dans le reste de l'Europe. L'important est d'abord la démarche transversale qui consiste à regarder la ville autrement. Il faut l'aborder comme une pulsation d'une heure à partir du centre-ville qui attire en journée les populations qu'elle expulse en soirée, plus qu'une entité aux limites strictes. Il faut également l'aborder comme un espace utilisé par les usagers (travailleurs, visiteurs, touristes...) et pas seulement par les habitants, c'est-à-dire ceux qui dorment dans la cité. Dans toute l'Europe, la réussite des démarches engagées réside dans le partenariat de départ et le décloisonnement des pratiques. Parmi les expériences intéressantes, nous pouvons citer les Pactes de mobilité dans les villes italiennes qui consistent à décaler les horaires d'entrée et de sortie dans les organisations publiques et privées de façon à étaler les heures de pointe et à fluidifier le trafic. On peut aussi mettre en avant les "guichets uniques" pour les scolaires ou les étudiants à la rentrée scolaire, les "crèches ouvertes en horaires atypiques" ou le développement des loisirs de soirée pour les jeunes dans les Asturies qui ont permis de diminuer de 25 % la délinquance juvénile. Les politiques de développement des transports nocturnes qui se développent partout de la Suisse à l'Australie font partie de ces démarches innovantes sans toujours se réclamer des politiques temporelles.

3/ Quel regard portez-vous sur le vélo en milieu urbain ?

Le vélo est à la mode, tendance. Il s'affiche au cœur des nouveaux Plans de déplacements urbains ou des Plans de déplacement d'entreprises, et partout des kilomètres de pistes cyclables supplémentaires voient le jour. RTT rime parfois avec VTT. Il surfe aussi sur le développement durable et l'intérêt de nos concitoyens pour les mobilités douces et la santé. Des années après la mise en place de vélos en libre-service dans des agglomérations comme Helsinki, le succès de l'expérience de Velo'v à Lyon montre l'irruption de nouveaux acteurs dans le domaine des mobilités douces et permet d'imaginer le développement du vélo comme un transport individuel collectif. Dans de nombreuses villes, la bicyclette reste malgré tout l'outil de mobilité d'une infime minorité de courageux chevaliers qui risquent leur vie à tenter de tracer leur chemin entre les voitures.

4/ Dès lors, comment promouvoir en France la pratique utilitaire du vélo ?

Le vélo doit être intégré dans la chaîne des déplacements et non continuer à être traité de manière isolée comme un mode de transport à part concurrent de la voiture, du transport en commun et de la marche à pied. Son succès dépend aussi de la sécurisation des cheminements et de la continuité des itinéraires cyclables. Il faudrait surtout que notre amour pour "la petite reine" dépasse enfin le soutien estival sans bornes aux "forçats de la route" du Tour de France pour passer à la pratique quotidienne sur le chemin de l'usine, de l'université ou du bureau. Quand les parkings à vélo envahiront les zones commerciales, les zones d'activités, les abords des stades et des discothèques comme à Amsterdam, la France aura fait un pas décisif... vers le vélo. ■

le temps, l'espace > 3 repères

2001 : "Nouveaux rythmes urbains, quels transports?". Publication aux Éditions de l'Aube du rapport du CNT dirigé par Jean-Paul Bailly.

2001-2006 : Maison du temps et de la mobilité (Belfort). Luc Gwiazdzinski en assure la direction.

2005 : "La nuit en question(s), colloque de Cerisy" (Éditions de l'Aube), ouvrage dirigé par Catherine Espinasse, Luc Gwiazdzinski et Édith Heurgon.