



V i l l e
& v o



4€

n° 24 dossier > pages 6 à 15

novembre/décembre 2006



Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie > Laure fête ses 10 ans ?

le vélo à assistance électrique > pages 16, 17, 18



Avec Cyclocity, JCDecaux apporte une réponse innovante aux déplacements urbains

Cyclocity, pour vivre la ville autrement

Présent dans 48 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 et Aix en Provence en France, Bruxelles en Belgique, Vienne en Autriche, Cordoue et 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



**Rencontre du Club
des villes cyclables
Hôtel de Ville de Paris
> 22 mars 2007**

Programme à venir :
www.villes-cyclables.org



**Congrès de la FUBICY
> 30, 31 mars
et 1^{er} avril 2007**

Lons-le-Saunier
Renseignements :
www.fubicy.org
info@fubicy.org



**Vélocity 2007
> 12-15 juin 2007
Munich**

Informations :
www.velo-city2007.com
info@velo-city2007.com



**17^e Congrès
des villes cyclables
> 17,18,19 octobre 2007**
**Lyon en partenariat
avec le Grand Lyon
Programme**

**et inscriptions :
printemps 2007**
www.villes-cyclables.org



**Nul n'est censé ignorer...
le vélo !**

S
édito

ans hésiter, en cette fin d'année 2006, nous avons décidé de consacrer le dossier de *Ville & Vélo* aux dix ans de la loi sur l'air, votée fin décembre 1996. Sachant que nous allions faire un bilan en demi-teinte tout en célébrant l'anniversaire d'un texte pourtant fondateur pour le vélo. En effet, en inscrivant une obligation de prise en compte des itinéraires cyclables dans toute opération de voirie d'agglomération dans son article 20, la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie a, pour la première fois, « mis le vélo à l'agenda politique » comme le souligne l'un des experts que nous avons sollicités dans ce travail d'inventaire. Par l'obligation faite aux collectivités au 1^{er} janvier 1998, par la dynamique de concertation qu'elle implique l'élaboration des Plans de déplacements urbains notamment dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants où la loi sur l'air les imposait, le vélo est soudain sorti du cercle des seuls militants et pratiquants pour devenir un mode avec lequel

il faut compter. Les aménageurs disposaient des outils ? La loi procurait le levier. Aux collectivités, aux associations de l'actionner. Mais force est de constater que l'on n'a pas assisté à une réalisation systématique d'aménagements urbains en faveur du vélo. Et que l'Etat et les collectivités ont parfois ignoré ou feint d'ignorer cette mesure intégrée au Code de l'environnement. En contournant, en interprétant une disposition pourtant prête à l'emploi. Jusqu'à ce qu'une jurisprudence de 2003 donne raison à une association de cyclistes à Valence et réaffirme l'obligation réglementaire...

On attend beaucoup de la Loi dans notre pays. En oubliant souvent l'inertie des mentalités, la capacité de résistance, l'ingéniosité et le cocktail des trois qui peut annuler tous les efforts législatifs. Mais les faits sont têtus et il est évident que l'état des lieux qui présidait à l'élaboration de la Loi il y a dix ans est encore plus prégnant aujourd'hui. À l'impérieuse nécessité de diminuer la pollution atmosphérique et d'encourager les modes alternatifs à la voiture s'ajoute l'urgence de baisser notre dépendance pétrolière et de développer une mobilité équitable. Les Français l'ont compris qui reviennent au vélo, parfois même en masse comme dans les villes où des services de prêts innovants ont fait décoller la pratique de façon spectaculaire. Preuve qu'il faut agir sur tous les fronts de la Loi, de la promotion, de l'aménagement de l'espace et de la facilitation de l'usage. Et que le nouveau rapport de force qui s'instaure presque partout entre les modes de déplacements nous impose aussi et surtout de repenser les règles d'usages dans un véritable Code de la rue afin d'inscrire durablement le vélo dans le paysage de nos villes.

Très bonne année 2007 !

Denis Baupin,
Président

texto-vélo

Les courses à vélo

Mantes-la-Jolie (78) avait déjà le cyclo-pass, ticket prépayé et remis par les commerçants aux clients à vélo électrique.

➔ Désormais, les clients des 80 commerces du centre-ville qui stationneront leur voiture dans l'un des parcs relais pourront emprunter gratuitement un vélo pendant deux heures.

Vienne à vélo



Vienne arrive en tête des 26 villes européennes observées dans l'étude Urban ecosystem Europe pour leur qualité de l'air, leurs transports publics, leur consommation d'eau et bien d'autres critères.

➔ La capitale de l'Autriche possède le plus grand réseau d'itinéraires cyclables par habitant. La mobilité est la préoccupation majeure de ces villes et zones urbaines qui concentrent près de 70 % de la population. Les transports publics et le vélo représentent les deux premières alternatives à la voiture.

www.ccre.org/news_details.htm?ID=919

1,77

Plus d'un million d'euros, c'est le montant du budget voté par la Région d'Île-de-France pour la réalisation de nouveaux itinéraires cyclables.

➔ Les projets aidés par le Conseil régional en 2007 se situent dans l'Essonne, le Val-d'Oise et les Yvelines.

Amendes moins salées

La Ville et la Communauté urbaine de Strasbourg demandent aux ministres de l'Intérieur et des Transports d'alléger les



Photo > © Esther Hildebrandt/Fotolia

sanctions appliquées aux cyclistes.

➔ Pour Fabienne Keller, maire de Strasbourg, "une adaptation réglementaire favoriserait la pratique du vélo".

Dijon

Une trentaine de rues de la zone 30 du centre-ville sont désormais accessibles dans les deux sens pour les cyclistes.

➔ Le Grand Dijon souhaite étendre le principe à d'autres quartiers. La communauté d'agglomération consacre 2,5 millions d'euros au vélo. Projet phare, un itinéraire de 7,2 km sera réalisé en site propre entre le campus et le centre-ville.

Villes vélotouristiques

Le Club des villes cyclables et la Fédération française de cyclotourisme ont lancé le 1er décembre la Charte des villes vélotouristiques: dix engagements (offre d'itinéraires, de services, etc.) pour valoriser les communes qui favorisent l'usage du vélo.

➔ Agréée par le ministère du Tourisme, cette charte vise à dynamiser le cyclisme de loisir en milieu urbain et à accroître, par ricochet, les déplacements utilitaires à vélo. La ville de Créon (Gironde) est la première signataire de la charte.

<http://www.villes-cyclables.org/2003b/down/velotouristique.pdf>
<http://www.mairie-creon.fr>

Une gamme de parkings sécurisés

ARCHITECTURE

- Conception à base de modèles "additionnables".
- Panneaux latéraux interchangeables.
- Structure métallique.
- Toiture en polycarbonate alvéolaire.

FONCTIONNALITÉ

- Accès contrôlé par un système individualisé.
- Verrouillage du vélo par le dispositif antivol du cycliste.
- Rangement ordonné de l'ensemble des vélos.

CAPACITÉ MODULABLE

- De 20 à plus de 100 places.
- Implantation variable selon configuration des lieux.

VelParc

55, rue de l'université - 75007 PARIS
Tel/Fax : 01 45 19 01 98
Mobile : 06 12 66 08 14



vite dit

500 000

C'est le montant en euros du budget que le Grand Lyon va consacrer au développement de nouveaux aménagements pour le vélo.

↳ Notamment avec de nouveaux itinéraires entre Lyon et Villeurbanne, la gare de la Part-Dieu et le parc de la Tête d'Or.

Chalon-sur-Saône

Les liaisons nord-sud et est-ouest permettant la connexion avec la célèbre voie verte Givry-Cluny entre-prises en 2005 seront bientôt achevées. À terme, la ville comptera 50 km d'itinéraires à vélo.

La Réunion mise sur le vélo

Le Conseil régional de la Réunion finance à 100 % la nouvelle piste de Sainte-Marie inaugurée le 8 décembre.

↳ Premier tronçon d'une voie verte qui fera le tour de l'île, la piste du front de mer sera éclairée et favorisera aussi la pratique quotidienne utilitaire.

Architecture 2007

L'ordre des architectes s'invite dans la campagne présidentielle avec une campagne de sensibilisation des décideurs et de la population.

↳ S'appuyant sur un sondage Ifop de mars 2006 sur les attentes des Français, il va communiquer auprès de collégiens dans des établissements situés en ZEP sur les thèmes de la ville, de l'architecture et du développement durable. Parmi les thématiques retenues, les moyens de lutter contre l'étalement urbain et le mitage du territoire. Tout un programme!

www.architecture2007.com

À vélo au boulot

La ville de Mérignac (33) met à la disposition de son personnel 25 vélos

répartis sur les 3 sites de l'hôtel de ville, des ateliers et du centre technique de l'environnement. Cette démarche s'intègre dans l'agenda 21 de la ville qui a reçu en 2003, le prix des Eco-maires pour la création

Politique départementale

Le Conseil général des Yvelines adopte une politique de circulations douces structurante.

↳ Le département a voté un ensemble de mesures d'aides aux communes, d'actions fortes en direction des collèges, d'aménagement des routes départementales et le lancement d'un schéma départemental de véloroutes et voies vertes. La collectivité va également se doter d'une « unité modes doux » au sein de la direction des routes et des transports pour mettre en œuvre cette politique et accompagner les communes et inter-communalités.

www.cg78.fr

/// Avons-nous besoin de cacher le moindre millimètre de tôle par des dizaines de kilos de plastiques, rotomoulés, thermogainés ou moussés pour nous sentir bien ? Faut-il des sièges épais de 20 cm et lourds de 30 kg pour être bien assis, une console centrale remplie de boutons mais incapable d'accueillir un sac à main ? Est-il indispensable pour aller chercher le pain de démarrer un moteur de 150 kg qui, à froid, consomme ses 20 litres aux cent ? (...) Ces questions, les constructeurs ne semblent plus se les poser. Pas plus qu'ils ne remettent en question des dogmes techniques devenus absurdes à l'ère de l'antipatinage, de l'ABS et de l'ESP (...) C'est à cause de cette absence de questions que votre familiale affiche la puissance des premières Porsche 911 mais n'accélère pas mieux – et ne consomme pas moins – que la vieille Citroën BX de tonton. Qu'elle a pris 50 cm de longueur – et 300 kg – en deux générations sans vous accorder un centimètre de plus pour allonger vos jambes ou casser vos valises. (...) Il est grand temps de se poser la question de ce qui est raisonnable et de ce qui ne l'est pas. //

Jean Savary dans son édito du numéro de décembre 2006 du magazine *Auto-moto*

Innovation pour la protection des cycles.

OPTIMISEZ VOTRE PLAN DE DEPLACEMENT AVEC oredon

- Simplifiez la pratique du cycliste pour la développer;
- Lutte contre le fléau du vol de vélo.
- Optimisez votre espace stationnement.
- Entourez-vous de garanties supplémentaires.

www.oredon.com
contact@oredon.com



... **Laure fête ses 10 ans?**

« L'amendement vélo » est encore très mal connu



a loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie – LAURE – a été votée le 30 décembre 1996. Il y a tout juste dix ans. Si certaines de ses dispositions n'ont pas encore été mises en œuvre ou le sont mal parce que les décrets d'application sont sortis très tard (voir l'entretien avec Corinne Lepage, en pages 11 et 12), l'article 20, plus connu sous le terme d'"amendement vélo" était, lui, en principe, opérationnel dès la mise en place de la loi, le 1^{er} janvier 1998 puisqu'il n'était pas soumis à décret d'application. Le fait qu'il ait été intégré ultérieurement au Code de l'environnement (article L.228-2) n'a rien changé à son contenu. Le texte est resté le même : "À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au



Photo > Club des villes cyclables

Versailles, aux abords du château

sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe."

Précisons, à l'instar d'une circulaire du 31 octobre 2002 émanant du ministère de l'Équipement et des Transports, que cet article L.228-2 du Code de l'environnement s'applique en agglomération – au sens du Code de la route – "quelles que soient la taille de la commune et la domanialité du réseau".

La jurisprudence de Valence : une étape décisive

Donc, depuis neuf ans, la loi française rend obligatoire la mise en place d'itinéraires cyclables lors de toute rénovation sur la voirie urbaine ! Or, s'il ne fait pas de doute que certaines villes ont multiplié leurs itinéraires cyclables durant ces neuf années – poursui-

vant d'ailleurs, le plus souvent, une politique cyclable déjà engagée –, d'autres, pour ne pas dire la plupart, ont superbement ignoré cette disposition légale. "Il y a trop de réglementations, on ne peut pas toutes les connaître et les appliquer", expliquent des responsables des services techniques pour se justifier de l'avoir ignorée. C'est un fait : cet article reste très mal connu des élus et des services techniques. Certes, l'explication de cette méconnaissance relève avant tout d'un formidable manque de volonté politique. Mais

L'article 20 était, en principe, opérationnel dès le 1^{er} janvier 1998

elle vient aussi, sans doute, du flou qui a prévalu pendant quelques années quant à l'interprétation qu'il fallait lui donner. Au départ, en effet, son caractère contraignant a été largement mis en doute. Par exemple, on s'est demandé ce que recouvrait le terme de "rénovation" ? Si Corinne Lepage avait voulu signifier par là toute intervention, même modeste, sur la voirie, certaines villes l'ont interprété dans un sens beaucoup plus restrictif, impliquant une refonte complète de la chaussée. Ce qui les a dispensées de respecter la loi dès lors qu'il ne s'agissait pas d'une totale remise à plat de tout l'espace public...

Cela dit, en 2003, grâce ● ● ●

La jurisprudence de Valence

L'histoire commence à dater mais mérite d'être rappelée : dans sa délibération du 27 avril 1998, le conseil municipal de Valence refuse de réaliser un aménagement cyclable sur le tronçon du boulevard Victor-Hugo, qui doit faire l'objet d'une rénovation. L'association Roullons en ville à vélo (REVV) décide de l'assigner en justice : elle s'appuie pour cela sur l'article 20 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996 qui fait obligation aux communes d'aménager des itinéraires cyclables lors des réalisations ou rénovations de voirie.

Le 9 avril 1999, lors d'un premier jugement, l'association est déboutée... mais pas découragée. Convaincue de son bon droit, elle fait appel. Et gagne : dans son arrêt du 28 juillet 2003, la cour administrative d'appel de Lyon annule en effet le premier jugement... et la délibération du conseil municipal de Valence. **Il aura fallu cinq années de bataille juridique pour sortir cet article de loi de son ambiguïté originelle.**

Cette jurisprudence était nécessaire car, durant toute cette période intermédiaire, plusieurs autres associations de défense de la pratique du vélo ont vu leurs recours devant les tribunaux administratifs déboutés. En général, au nom de l'argument énoncé par le texte de loi qui laisse entendre que l'autorité peut se soustraire à cette obligation lorsque "les besoins et contraintes de la circulation ne justifient pas l'aménagement d'itinéraires cyclables". (Une deuxième condition restrictive est également évoquée – "si la création >>>

● ● ● à l'acharnement d'une association de cyclistes de Valence, REVV, la situation s'est enfin clarifiée (voir encadré ci-contre). La décision de la cour administrative d'appel de Lyon a levé toute ambiguïté sur l'interprétation de cet article en condamnant la ville de Valence et en tranchant nettement pour une application de la loi favorable aux cyclistes. "Après avoir gagné notre procès en appel, raconte Lucien Alessio, alors président de l'association Roulons en ville à vélo (REVV), partie plaignante contre la municipalité de Valence, nous étions sollicités presque chaque semaine par des associatifs qui souhaitaient avoir des conseils sur la marche à suivre face à des équipes municipales refusant de prendre en compte le vélo dans leurs aménagements. Plusieurs villes, ayant eu connaissance de la jurisprudence de Valence, ont ainsi évité un procès."

De fait, cette jurisprudence a marqué une étape importante dans la politique cyclable de la France. Elle a donné une certaine visibilité à l'"aménagement vélo". Là où les villes ont été interpellées par des associations, des discussions fructueuses ont pu s'engager. Christophe Raverdy, président de la Fubicy, rappelle notamment ce courrier de 2004 envoyé par une association bordelaise à Alain Juppé, à l'occasion des travaux du tramway et dans lequel il évoquait la jurisprudence de Valence : l'affaire a été très vite entendue... Et même si, à Lille, la justice a considéré que les contraintes de la circulation ne permettaient pas l'aménagement cyclable, l'ADAV a pu engager une concertation avec la communauté urbaine et, depuis, est sur les rails. "Les choses sont plus simples maintenant, commente Christophe Raverdy. Les techniciens savent que les aménagements cyclables doivent faire partie de la voirie." Autrement dit,



Séville, novembre 2006. Itinéraires cyclables en construction.

pour lui, "la jurisprudence de Valence, ce n'est peut-être pas une révolution mais une étape décisive pour la prise de conscience des villes... Elle nous offre un bon outil pour discuter avec les élus".

Il est urgent de faire connaître l'"aménagement vélo"

Reste à faire connaître l'article (et sa jurisprudence). Et, quitte à le répéter, il faut bien avouer qu'on en est encore loin. Si les grandes agglomérations comme Grenoble, Nantes, Toulouse, Paris, Lille ou Bordeaux sont aujourd'hui parfaitement informées, la très grande majorité des villes moyennes et des petites villes ne disposent pas de cette information. "Les techniciens ne le connaissent pas, les élus encore moins", estime Geneviève Laferrère, responsable des modes doux au Conseil régional d'Ile-de-France... précisant même que les stagiaires qu'elle rencontre régulièrement lors de sessions de formation continue n'en ont jamais entendu parler ! Pas étonnant, dans ces conditions, que des rénovations de voirie continuent à se faire, un peu partout dans nos villes, sans que les amé-

nements cyclables y prennent place. "Il est évident que l'urgence, aujourd'hui, c'est de communiquer sur ce dispositif, insiste Christophe Raverdy. Il est indispensable de le diffuser, d'informer toutes les communes de son existence... et de son aspect obligatoire."

La LAURE a mis le vélo à l'agenda politique

En attendant, la part du vélo dans les déplacements urbains reste encore très basse en France : moins de 4 % ! Cela recouvre de fortes disparités, bien sûr, puisque l'on peut atteindre près du quart des déplacements au cœur de Strasbourg (et 10 % des déplacements mécanisés sur l'agglomération). Mais même dans des villes comme Nantes ou Grenoble, qui ont réalisé de gros efforts dans ce domaine depuis des années, la part modale du vélo se situe entre 5 et 7 %.

Est-ce à dire, vu d'une selle de bicyclette, que le bilan de la LAURE, dont l'un des principaux objectifs était la réduction du trafic automobile et un usage plus rationnel des modes de transport, est mauvais ? Jean-Marie Guidez, spécialiste des problèmes de mobilité ● ● ●

>>> de tels itinéraires est incompatible avec les orientations d'un plan de déplacements urbains" – mais elle ouvre moins de marges d'appréciation pour les décideurs.)

Dans l'affaire de Valence, en tout cas, ce sont clairement "les besoins et contraintes de la circulation" qui étaient en cause. Dans la revue AJDA (Actualité juridique droit administratif) qui rend compte de la jurisprudence de 2003, Olivier Dupéron, maître de conférences à l'université de Reims-Champagne-Ardenne a analysé l'arrêt de la cour d'appel de Lyon. Le juge, explique-t-il, a estimé qu'une collectivité ne pouvait pas se contenter de la seule évocation des deux conditions restrictives, sans motivation précise, pour échapper à l'obligation définie par la loi. Il a par là même montré que "loin de définir une orientation ou un objectif général de la politique des transports et des aménagements urbains, l'article 20 est source d'une véritable contrainte juridique".

En pratique, cela signifie que chaque maître d'ouvrage public de voirie – État, départements, communes – doit désormais traduire l'article 20 de la LAURE ou L.228-2 du Code de l'environnement dans son interprétation la plus exigeante.

2 articles d'Olivier Dupéron à consulter :

> "L'obligation pour les communes d'aménager des itinéraires cyclables", in AJDA, n° 43 (15 décembre 2003), pp. 2327-2329.

> "L'absence de prise en compte des piétons et cyclistes dans le cadre d'un aménagement routier", in Les Annales de la voirie, n° 86 (mai 2004), pp. 84-86.



● ● ● urbaine au CERTU, se montre beaucoup plus nuancé : "Faire une évaluation de cette loi, prévient-il, cela consisterait à comparer la situation actuelle à ce que serait la situation si la loi sur l'air n'avait pas été votée : on voit bien que c'est impossible..."

En expert avisé, il compare ce qui est comparable et préfère partir de données indiscutables : "En France, la pratique du vélo se chiffre à un peu moins de 100 km par an et par personne. Aux Pays-Bas et au Danemark, elle représente 1 000 km par an et par habitant. Soit dix fois plus !" Et la situation n'a sans doute pas radicalement changé au cours de ces dernières années, dit-il, malgré des évolutions favorables ici ou là. "Il est certain que la part du vélo a augmenté dans certains centres-villes, mais ne nous y trompons pas : dans les zones péri-urbaines, la voiture continue à progresser. Et comme cela représente des chiffres de population beaucoup plus importants, la balance va toujours dans le même sens. Au final, le trafic motorisé progresse encore et toujours..."

Pourtant, Jean-Marie Guidez est persuadé que cette loi est arrivée au bon moment, alors qu'on commençait par voir apparaître une certaine prise de conscience dans la population. "Elle a joué un rôle d'accélérateur. Grâce à elle, le vélo a été mis à l'agenda politique : c'est important pour faire évoluer les idées. Avant, la question ne concernait qu'une toute petite minorité de gens. Un monde de militants qui vivaient en vase clos. La loi sur l'air, à travers les Plans de déplacements urbains, les a amenés à se mettre autour d'une table et à dialoguer avec les autres acteurs des déplacements urbains. Ils ont dû apprendre à travailler avec des groupes différents d'eux et de leurs préoccupations, tandis que les pro-voitures ont appris à écouter les arguments des pro-vélos. Et ainsi, au fil des

réunions et des échanges, les uns et les autres ont peu à peu acquis des bases de connaissances communes. Je crois beaucoup à cette sensibilisation et à cette culture partagées pour construire ensemble. Par exemple, depuis quelques années, on a vu ainsi naître une ingénierie spécialisée dans les modes doux. Cela n'existait pas avant..."

L'effet mode de Vélo'v

Mais il y a encore beaucoup à faire sur ce terrain. Le manque de compétences "vélo" au sein des services techniques constitue en effet un véritable handicap pour le développement du vélo dans les collectivités locales. Les communes commencent à programmer des aménagements cyclables car elles sentent une demande sociale dans ce domaine. Surtout depuis l'avènement de Vélo'v ! Certaines villes, alléchées par le succès de l'opération lyonnaise de vélos en libre-service, envisagent de mettre en place un système similaire. Sans toujours bien voir ce que cela implique, d'ailleurs : "Une opération comme celle de Vélo'v ne s'improvise pas, fait remarquer Geneviève Laferrère. Car pour faire circuler plusieurs centaines de vélos dans une ville, il faut des aménagements cyclables – ou des voies au trafic apaisé – pour les faire rouler en sécurité et des espaces pour les laisser stationner. Et parfois, il n'y a pas le début d'un tel aménagement..."

De fait, une opération de type Vélo'v "nécessite une stratégie à long terme et du courage politique pour tenir face aux critiques qui ne peuvent pas manquer de venir", souligne Geneviève Laferrère. En effet, tant que l'on prend de la place sur les espaces piétons pour aménager des espaces cyclables, tout va bien. Mais dès qu'on commence à réduire la place des voitures, rien ne va plus !

Photo > Club des villes cyclables



Créon, le 1^{er} décembre 2006

La circulation automobile en baisse de 1,4 % !

Tant de lenteurs et d'obstacles peuvent irriter à juste titre. Mais n'oublions pas que les choses peuvent parfois s'accélérer de façon inattendue. Exemple récent, encore dans toutes les mémoires cyclistes : à Paris, c'est la longue grève des transports en commun de l'hiver 1995 qui a fait sortir les vélos des caves. Timides les premiers jours, plus sûrs d'eux au bout de trois semaines, les cyclistes parisiens ont très vite appris à avancer dans une ville totalement paralysée. Lorsque trains et métros se sont remis en marche, il était trop tard : ils avaient pris goût à cette liberté et ont refusé de remiser leurs bicyclettes...

Or, il se pourrait qu'un fait fondamental – certes différent, mais plus durable – soit à nouveau en train de bousculer la donne et d'accélérer la prise de conscience de nos concitoyens : pour la première fois depuis 1974, la circulation automobile a baissé en France de 1,4 % entre 2004 et 2005. Comme après le choc pétrolier de 1973, la forte hausse des prix des carburants a freiné l'usage de la voiture. Et qui, aujourd'hui, oserait dire que cette hausse est provisoire ? ● ● ●

Au Perreux-sur-Marne

Une bande cyclable qui tourne en rond...

Il est clair que les collectivités locales ont du mal à appliquer l'article 228 du Code de l'environnement. « À chaque fois que la question se pose, explique Christian Collin, architecte-urbaniste, c'est-à-dire à chaque fois que l'on interpelle des responsables de voirie parce que l'on refait une rue dans leur commune, la réponse est toujours la même : sur le principe, c'est d'accord, mais ici, non, vraiment c'est impossible... Et au bout du compte, quelles que soient les emprises, il n'y a jamais de place pour le vélo ! »

Pour ce farouche partisan des modes doux, on prend le problème à l'envers. On part d'un mauvais postulat. Si l'on commence par donner assez d'espace aux voitures pour qu'elles puissent rouler à 50 km/h et pour stationner, qu'ensuite on y ajoute un peu de trottoirs pour les piétons, évidemment, il ne reste plus rien pour les vélos... « Mais on a tout faux. Il faut inverser les priorités. Partir du patrimoine bâti et remettre tout à plat en donnant la priorité aux piétons, aux vélos et aux transports en commun », affirme-t-il.

Ce qu'il propose, c'est de réinventer la ville avec d'autres règles du jeu. Là où l'espace est vraiment trop restreint, il suggère de faire une aire piétonne. Si c'est un peu plus large, piétons et cyclistes peuvent cohabiter. Et s'il y a plus d'espace ? La zone 30 s'impose. « Avec des contre-sens cyclables systématiques », préconise-t-il, parce que ceux-ci correspondent aux besoins des cyclistes. « Ce n'est pas compliqué : il suffit d'observer les usages pour comprendre ce qu'il faut faire... »

Utopiste, Christian Collin ? Un peu, peut-être, mais en tout cas suffisamment en prise avec la réalité pour savoir qu'il existe des normes, des réglementations, des dispositifs législatifs... et qu'il n'est pas interdit de se battre pour les faire respecter ! C'est ce qu'il a fait dans sa commune, Le Perreux-sur-Marne (94) avec un résultat assez ubuesque : « J'habite un quartier calme où il y a des écoles, une piscine, confie-t-il. J'avais donc suggéré aux élus d'y aménager une zone 30. Cela paraissait logique. >>>



Corinne Lepage

“La loi sur l’air est née dans la douleur et a souffert d’un manque de volonté politique”



Photo > DR

Ministre de l’Environnement dans le gouvernement d’Alain Juppé, Corinne Lepage a porté à bout de bras la loi sur l’air et l’utilisation rationnelle de l’énergie (la LAURE) qui a été votée le 30 décembre 1996. Dix ans après, celle qui entend défendre les couleurs de l’écologie politique aux prochaines élections présidentielles dresse pour nous un bilan plus que mitigé sur cette loi bien mal appliquée...

Vous souvenez-vous des circonstances dans lesquelles la LAURE a été adoptée par les députés ?

Et comment ! Sur mon lit de mort, je m’en souviendrai ! L’étonnant, c’est qu’on s’est empoigné sur des dispositions qui n’en valaient pas la peine. Alors que pour d’autres, très concrètes et importantes, j’ai le sentiment qu’elles ont été votées sans que personne n’en voie la portée. L’une d’elles concernait l’obligation d’étendre le champ des études d’impact à la santé : une révolution qui a donné naissance aux études d’impact sanitaire. Une autre concernait l’obligation pour les aménagements cyclables. L’une et l’autre, votées sans débat... ou si peu. Ce sont là deux dispositions qui ont tiré de grands changements derrière elles mais, franchement, ce ne sont pas celles qui m’ont donné le plus de mal.

Cela dit, la loi était loin de faire l’unanimité...

C’est une loi qui s’est faite dans la douleur. Nous vivons dans un pays terriblement binaire : la majorité à laquelle j’appartenais n’en voulait pas et l’opposition, dont ce n’était pas le “bébé”, considérait qu’elle n’avait pas à la soutenir. Elle a raillé “une loi pleine d’air”. Le jeu de mots était facile. Pourtant, je constate que dix ans plus tard, le “peu” qu’elle contenait n’est toujours pas appliqué ! Reste que cette critique n’était peut-être pas faite de mauvaise foi. Et pour deux raisons au moins. La première, c’est que très volontairement, je l’avais “jouée petits bras”. Et pour cause : si j’avais expliqué de manière fine et précise ses tenants et ses aboutissants, cette loi n’aurait jamais été votée !

Donc, j’avais le choix entre me faire plaisir et présenter une belle loi pure et dure... qui n’avait aucune chance de passer. Ou bien rester en mi-teintes et avoir une chance de la faire voter. C’est ce que j’ai fait. D’où les critiques de l’opposition. J’ajouterai à cela que les arbitrages d’Alain Juppé, alors Premier ministre, n’ont pas été très bons. Le texte finalement soumis au Parlement était en effet bien en deçà de l’avant-projet qui était sorti de la concertation que j’avais mise en place (dans un groupe de travail auquel participaient d’ailleurs les représentants du vélo)...

Considérez-vous, dix ans plus tard, que la LAURE a eu un peu de l’impact espéré ?

Il s’en faut de beaucoup. Et pour une simple raison : elle est très largement inappliquée. La manière dont les décrets d’application sont sortis a complètement vidé de son intelligence d’ensemble le puzzle que j’avais construit. J’avais imaginé un système sur trois plans. Le plan régional de la qualité de l’air (PRQA) qui fixait un état des lieux et des objectifs, à refaire tous les cinq ans. Le plan de déplacement urbain (PDU) qui fixait des moyens par rapport à des objectifs en ce qui concerne les transports. Et le plan de protection de l’atmosphère (PPA) qui fixait des moyens par rapport aux objectifs d’ensemble. Tout cela était cohérent : on mettait en place les moyens et on jugeait au bout de cinq ans, puis on revoyait les objectifs en fonction de ces résultats. Or, que s’est-il passé ? Les PRQA ont été élaborés autour des années 2000. Les PDU, ayant pris beaucoup de retard,

ne sont sortis qu’entre 2002 et 2003. Quant aux PPA, dont le décret d’application n’est sorti qu’en 2001, c’est encore pire puisqu’ils ne sont pas tous sortis. Si bien qu’aujourd’hui, nous avons des PRQA déjà obsolètes alors même que les moyens d’y parvenir ne sont toujours pas en place ! Où est la cohérence ? Et le reste est à l’avenant. L’économie générale de la loi consistait à s’attaquer à la fois à la pollution locale et au changement climatique. Or, sur le volet qualité de l’air, les ministres qui se sont succédé à l’environnement ont établi des normes qui n’atteignaient même pas les minima communautaires !

Bilan globalement négatif, donc ?

Pas de la loi, mais de son application. Ce qui est sûr, c’est que, par une absence de volonté politique, voire par une volonté politique contraire, la loi n’a absolument pas donné ce que l’on pouvait attendre d’elle. Je ne parle même pas de la circulation alternée et de la vignette verte dont on a fait n’importe quoi ! Et comment ne serais-je pas désabusée lorsque je constate que les jours de fortes pollutions, tout ce qu’on demande aux automobilistes, c’est de réduire leur vitesse de 10 % ! Ou encore lorsque je vois que l’État envisage pour l’Île-de-France de nouvelles autoroutes qui vont augmenter les émissions de gaz à effet de serre et les pollutions (de l’ordre de 25 % pour la Francilienne). On nage en pleine aberration !

Faudra-t-il songer à faire une loi plus contraignante ?

Le problème n’est pas là. Car si la LAURE était appliquée, elle serait contraignante : elle ● ● ●

● ● ● oblige à faire des PDU ; elle oblige à faire des PPA. Le problème, c'est que dans notre pays, il n'y a aucune sanction lorsque l'on n'applique pas la loi. Surtout si c'est l'Administration qui décide de ne pas l'appliquer !

... témoin de ce laxisme, le fameux article 20 de la loi, sur l'obligation de faire des aménagements cyclables qui est très peu appliqué ?

Cet article, je ne l'avais pas conçu avec décret d'application. C'était un choix : ayant une certaine connaissance de la machine administrative, je m'étais dit que là où il y aurait des décrets d'application, il ne se passerait jamais rien. J'ai eu raison. Prévoir une simple disposition législative, applicable d'elle-même, c'était plus direct : cela permettait aux associations de réclamer l'application de la loi.

Il aura pourtant fallu attendre 2003 et la jurisprudence de Valence, pour y parvenir...

Oui, il fallait qu'une association ait le courage de prendre son balluchon et d'aller saisir un juge pour lui demander de faire appliquer la loi. Moi, je n'avais en tout cas aucun doute sur le fait que c'était applicable. Car, dans sa rédaction, l'article 20 me semblait dénué de toute ambiguïté. Cela dit, je reconnais que le vote de la loi sur l'air m'a laissé un peu d'amertume : je ne me suis pas sentie soutenue par le monde associatif. Celui-ci n'a absolument pas vu l'intérêt que cette loi pouvait avoir et il ne s'est pas mobilisé, à part les usagers du transport – un peu – et les associations de médecins. Est-ce parce que la loi Lepage a été cataloguée loi de droite ? En tout cas, il y a eu – et il y a encore – un relatif désintérêt autour de cette loi dans notre pays. Savez-vous que lors de la canicule, il y a eu un pic d'ozone extrêmement important sur le sec-

teur de l'étang de Berre : un record d'Europe, plus de 500 nag, alors que le seuil d'alerte est à 180. Eh bien, il n'a été suivi d'aucune mesure spécifique... et cela n'a suscité aucun mouvement massif de protestation de la part des associations !

Continuez-vous à penser que les déplacements constituent un volet essentiel pour l'environnement ?

Mais c'est la première question. Selon moi, c'est ce qui va redéfinir toute notre politique d'aménagement du territoire, et dans un sens complètement différent de celui que l'on a connu jusqu'à présent. En effet, la prise en considération du carbone nous obligera à une remise en cause de la façon de nous déplacer. Elle va nous obliger à réhabiliter les déplacements de proximité, la ville dense et un aménagement du territoire qui rapproche le domicile du travail. Le renchérissement des coûts du transport va nous obliger à réorienter notre réflexion sur la question du transport. Mais ma conviction n'est pas nouvelle : déjà au moment de la loi sur l'air, je m'étais beaucoup battue pour que les PDU aient la priorité sur les autres plans d'aménagement et d'urbanisme car je pensais que le transport devait primer sur tout le reste. Je soutenais qu'il fallait d'abord prévoir les transports collectifs et seulement après urbaniser. J'ai perdu partiellement cet arbitrage puisque le Parlement a voté une disposition incohérente qui en minimisait la portée...

Selon vous, quelle devrait être la part modale du vélo en France ?

Beaucoup plus importante qu'elle n'est aujourd'hui, c'est une évidence. Mais pour qu'elle se développe, il faut travailler dans deux directions. La première, c'est la sécurité. On fait encore des aména-



Photo -> Club des villes cyclables

gements urbains où la sécurité des vélos n'est absolument pas traitée. Il y a encore de très gros efforts à accomplir dans le domaine de la sécurité si l'on veut que les déplacements à vélo prennent une part beaucoup plus large. Cela dit, pour les centres-villes, la solution passe sans doute par une généralisation des rues à 30, voire, sur certaines, à 20 km/h. Plus besoin de trottoirs. On réglerait en même temps le problème de la sécurité pour les piétons et pour les vélos. La deuxième, c'est la représentation. Il faut changer l'image du vélo dans notre pays. Il est clair qu'on ne voit pas celui qui se déplace à vélo de la même façon aux Pays-Bas et en France. Il est encore trop souvent perçu comme quelque chose de vieux. L'image valorisante, elle est pour ceux qui se déplacent sur des deux-roues motorisés même si ceux-ci sont polluants, bruyants et mauvais en termes de sécurité routière.

Les pouvoirs publics peuvent-ils agir pour modifier la représentation du vélo dans notre pays ?

Oui, en jouant sur le registre de la modernité. C'est ce qu'a fait Gérard Collomb à Lyon avec Vélo'v. Une formidable opération, à la fois ludique, "pêchue" et finalement très moderne. Si on voyait de

temps en temps tout le gouvernement à vélo, cela aurait une valeur symbolique forte. Mais j'ajouterais volontiers à ces deux notions essentielles – sécurité et représentation – une troisième : la santé. Expliquer que si l'on prend son vélo tous les jours pour aller travailler ou faire ses courses pendant vingt ou trente minutes on n'a plus besoin d'aller dans une salle de gym pour se muscler, perdre un peu de poids et rester en bonne santé, c'est convaincant, non ? En plus, on ferait des économies de temps et d'argent. Seulement voilà, pour travailler sur cet argument, il faudrait tout de même que l'air de nos villes soit un peu moins pollué !

Que proposez-vous pour changer le rapport de force entre la voiture et les modes doux ou les transports collectifs ?

Je commencerais par un moratoire sur les autoroutes. L'argent économisé sur le programme autoroutier, on pourrait alors le mettre sur le fret ferroviaire : un plan à cinq ans pour équiper le territoire en ferroutage. Du coup, plus besoin d'autoroutes supplémentaires puisque celles qui existent seront dégagées d'une bonne partie du trafic poids lourds. C'est essentiel. Pour encourager le train, il suffirait que l'État annonce qu'il finance au minimum 50 % des améliorations, dans le cadre des contrats État-Région. En zone urbaine, je propose que l'on revoie le principe des centres commerciaux en entrée de ville. Tout le monde dit depuis des années que c'est une catastrophe à tout point de vue, mais on continue à en construire. Il faut cesser de vider les centres-villes et y redonner toute leur place aux commerces et aux activités. Cela permettra de retrouver une qualité de vie et des déplacements de proximité... ■



Faut-il une "loi vélo" ?

Entretien avec Hubert Peigné

Coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, Hubert Peigné semble moins attaché à la nécessité de nouvelles lois favorables à l'essor du vélo qu'à une remise en cause globale de notre urbanisation.

La progression du vélo se fait lentement, en France. Pensez-vous vraiment que la loi sur l'air suffit ?

On dispose aujourd'hui de textes plutôt bons et assez exigeants, qui ont créé des instances de rencontre sur les différents sujets concernés : mobilité, urbanisme. Ce qui manque, peut-être, pour renforcer les dispositifs existants, ce sont des objectifs chiffrés et le choix local de moyens concrets pour les atteindre localement. Ce n'est pas à la loi de les fixer. Et d'ailleurs, ils ne doivent pas obligatoirement porter sur les aménagements cyclables. Ce peut être sur la santé publique... Ou sur la fiscalité. Prenons cet exemple : l'automobiliste est largement défrayé à titre professionnel, mais pas s'il circule à vélo ! Les enjeux financiers ne sont certes pas les mêmes, mais cette différence est stupéfiante. Il faudrait au minimum un encouragement fiscal à une pratique qui est bonne pour tout le monde. De ce point de vue, les plans de déplacements des entreprises et des administrations peuvent être de bons outils pour encourager l'usage du vélo. L'expérience de ST Micro-electronics, à Grenoble, le prouve : les retours ont été excellents, aussi bien pour les déplacements à vélo que pour les transports en commun. Du coup, c'est la Chambre de commerce et d'industrie qui, aujourd'hui, promeut les plans de déplacements.

Quels autres leviers suggérez-vous pour faire avancer les choses ?

Nous devons travailler sur l'urbanisation. Nous avons, en France, une péri-urbanisation qui est catastro-

"Nous devons revoir notre politique d'urbanisation"

phique. Tout pousse les citadins hors des centres-villes. Ils vont s'installer dans des lieux de plus en plus éloignés des centres-villes et non desservis par les transports en commun. Au mieux dans des lotissements, au pire dans des habitats dispersés, mais presque toujours loin du boulanger, de la mairie, de l'école... accessibles uniquement par route car les voies n'ont ni accotement ni piste cyclable. Donc, les parents ne veulent pas laisser les enfants aller à l'école à pied ou à vélo : trop dangereux. Eux-mêmes renoncent à aller acheter leur journal autrement qu'en voiture : trop inconfortable. Bref, c'est un piège. Au départ, les gens voient beaucoup de verdure, des plans d'eau, etc., et se réjouissent, croyant à une meilleure qualité environnementale. Ils finissent par déchanter car ils sont pieds et poings liés à la voiture et cela coûte cher (5 000 à 6 000 euros par an et par voiture). Globalement, socialement, humainement, c'est donc là un modèle de développement déplorable.

Mais comment faire pour éviter ces dérives ?

Il faut avoir une politique foncière à la fois très stricte (on n'urbanise pas n'importe où sous prétexte que la desserte automobile est assurée...) et très active (on offre des terrains, de l'habitat... qui soient écono-

miques, attractifs, crédibles, et qui ne livrent pas les gens et les automobiles au tout-automobile). Cela consisterait aussi à offrir des moyens de déplacements alternatifs à la voiture – transports collectifs, itinéraires cyclables – dans ces nouvelles zones d'urbanisation. C'est ce qui se passe aux Pays-Bas, au Danemark et en Suède, où les transports collectifs et les déplacements à vélo sont systématiquement intégrés dans les zones péri-urbaines.

Donc, pour "doper" le vélo en France, il faudrait être plus contraignant...

Oui, mais rien ne sert d'empiler des lois toujours plus complexes. Je pense qu'il faut surtout offrir de bons outils d'application. Bien sûr, on peut être amené à légiférer, mais au-delà des lois qui imposent et qui peuvent avoir leur utilité, je préférerais des lois qui proposent, qui apportent ou élargissent une offre réelle, concrète, crédible, des lois qui donnent des outils pour agir. Cela dit, certaines existent déjà et permettent d'agir. Voyez ce qui a été réalisé pour le collège de Jacou. C'est un bourg de quelques milliers d'habitants, près de Montpellier. Or, la commune et le Conseil général ont réalisé une piste cyclable pour relier l'établissement aux quartiers d'habitation. Et comme celle-ci est bien sécurisée et que les vélos sont garés à l'intérieur du collège dans un lieu sûr, ce sont aujourd'hui 50 à 80 % (selon le temps) des enfants qui se rendent au collège à vélo ! Voilà un exemple de bonne pratique. ■

L'article 20 de la loi sur l'air :
« une ardente obligation »

Dès 2003 et la jurisprudence de Valence connue, Hubert Peigné, alors président du Comité national de la politique du vélo, expliquait que communes, associations, DDE, etc., devraient faire de l'application de l'article 20 "une ardente obligation". Car, précisait-il, "loin des querelles de l'interprétation juridique a priori sur ce qui relève ou non de cet article, sur ce qu'il impose ou non, (cet article) offre un cadre de travail en commun potentiellement très porteur". Bref, de même que les PDU ont amené des acteurs venus d'horizons très différents à se mettre ensemble autour d'une table pour construire un projet prenant en compte des modes et des problématiques variés, Hubert Peigné suggérait que l'amendement vélo devrait lui aussi amener à un apprentissage du travail en commun et à un partage des responsabilités au sein des collectivités locales. "Ce qui ne veut pas dire sans débat ou sans conflit..."

N'ignorant pas le manque d'habitudes, de références et de savoir-faire dans ce domaine, il propose une méthode pragmatique. Les interventions sur la voirie étant généralement votées longtemps à l'avance, une fois par an, la commune peut organiser des réunions de concertation entre les associations (de cyclistes, de quartier, de parents d'élèves), les services techniques et l'élu chargé du dossier. Les partenaires apprennent ainsi à travailler ensemble sur des objectifs et sur une démarche à moyen et long terme (schéma cyclable, par exemple), peuvent arrêter ensemble des priorités (un itinéraire desservant un établissement scolaire, un équipement sportif ou une zone d'activités), proposer éventuellement des études.



Que font nos voisins européens ?

Sur quels dispositifs réglementaires, sur quelles politiques nationales ou locales des pays comme le Danemark ou les Pays-Bas se sont-ils appuyés pour développer le vélo utilitaire ?



cette question, Geneviève Laferrère, spécialiste des déplacements cyclables et actuelle responsable des modes doux au Conseil régional d'Île-de-France, répond sans hésitation : *"Il n'y a pas de miracle : les expériences étrangères ont largement démontré que la part modale du vélo n'augmente que là où il y a des systèmes contraints. En Italie du Nord, il y a eu l'effet Seveso mais aussi les restrictions de circulation et de stationnement dans les centres-villes. À Paris, il est clair que c'est la grande grève de 1995 qui a relancé le vélo. À Lyon, l'opération Vélo'n n'aurait peut-être pas vu le jour s'il n'y avait eu le ras-le-bol des citoyens après trois ans de travaux du tramway. Et l'on pourrait développer les exemples à l'infini..."*

Dans le rapport sur "Les politiques cyclables en Europe" que Geneviève Laferrère a publié en 2001 pour le compte du Certu, il apparaît en tout cas que l'incitation ne permet pas, à elle seule, de développer de façon significative la part modale du vélo dans les déplacements domicile-travail. Pour cela, il faut qu'un élément extérieur contraignant bloque en parallèle le développement de la circulation automobile. Les Pays-Bas en sont sans doute le meilleur exemple. La prise de conscience concernant les équilibres écologique, économique et énergétique remonte à 1973, date à partir de laquelle l'État a commencé à subventionner des pistes cyclables un peu partout dans le pays. Or, en 1985, les pouvoirs publics ont dû se rendre à l'évidence : créer des aménagements cyclables ne suffisait pas pour que les Néerlandais laissent leur voiture

au garage. Cet échec a été analysé et des leçons en ont été tirées. Sans abandonner les mesures incitatives (sécurisation du stationnement vélo, campagnes de promotion), des actions fortement dissuasives ont été prises contre la voiture (limitation de l'accès aux centres-villes, limitation des durées de stationnement et augmentation des coûts horaires) et des actions contraignantes décidées au niveau de la planification urbaine (réduction des distances de déplacements). Puis, à partir des années 90, des principes généraux similaires à la LAURE ont été arrêtés, assortis d'objectifs chiffrés. L'État a transféré ses compétences dans le domaine des transports – et de la politique cyclable en particulier – aux collectivités locales, tout en restant garant de la cohérence des orientations politiques nationales (sur les transports, l'urbanisme, l'environnement, etc.). Les associations d'usagers ont été impliquées à toutes les étapes du processus. Bilan : dix ans plus tard, les Pays-Bas pouvaient se vanter d'avoir le taux de déplacement à vélo le plus élevé d'Europe (avec 52 % de jeunes allant à l'école à vélo).

Au Danemark, la contrainte n'est pas du même ordre mais elle existe. Certes, le succès du vélo dans les déplacements quotidiens repose pour beaucoup sur l'existence, depuis les années 1970, d'un remarquable réseau de pistes cyclables (unidirectionnelles, 2 m de large en centre ancien, 3 m ailleurs, elles bordent rues et routes, avec un dénivelé de 8 cm) et de règles de priorité favorables aux cyclistes. Mais le maintien d'un coût d'achat élevé des automobiles (taxe de luxe) et l'absence de voies rapides et de places de parking limitées et

chers en centre-ville y ont aussi contribué pour une large part. Résultat : à Copenhague, 30 % des déplacements se font à vélo. Et 56 % des écoliers danois se déplacent à vélo.

En Allemagne, il faut noter que l'obligation de réaliser des pistes cyclables lors de la construction d'une nouvelle route date de 1981 (soit quinze ans avant l'article 20 de la LAURE). D'une façon générale, la prise de conscience écologique de la population est plus forte outre-Rhin que chez nous. Mais la situation reste aujourd'hui encore très inégale selon les villes. Là où les aménagements cyclables ne sont pas accompagnés d'actions contraignantes sur le stationnement ou la circulation en centre-ville et sur la limitation de l'urbanisation nouvelle dans des zones mal desservies par le transport public, la part modale du vélo a du mal à décoller.

Même situation inégale en Italie : alors que le Sud reste très motorisé (voitures et deux-roues), les villes riches du Nord concurrencent Amsterdam ou Copenhague sur la pratique du vélo. À Ferrare, par exemple, plus de 30 % des déplacements se font à bicyclette. De ce point de vue, *"l'Italie nous donne une leçon avec une prise de conscience plus aiguë et plus ancienne des problèmes liés à la pollution"*, souligne Geneviève Laferrère. Pour protéger ses zones historiques des gaz automobiles, la population a accepté des mesures contraignantes sur le stationnement et des restrictions de circulation. L'équivalent de nos Plans de déplacements urbains a d'ailleurs été mis en place dans toutes les villes italiennes de plus de 30 000 habitants depuis 1992 (en

France, rappelons que les PDU ne concernent que les villes de plus de 100 000 habitants et qu'il aura bien souvent fallu attendre 2002 ou 2003 pour les voir sortir de terre). Cela dit, pour conforter l'effet de ces mesures contraignantes, l'État a également pris des mesures incitatives : en 1998, il a adopté une loi de planification pour financer les infrastructures en faveur de la mobilité à bicyclette (pistes, parkings, centres de location, signalisation, cartographie des itinéraires).

La Grande-Bretagne est également un cas intéressant. Comme dans beaucoup de pays, la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens des Britanniques n'avait cessé de baisser dans le dernier quart du xx^e siècle, la bicyclette étant réservée aux loisirs. Toutefois, en 1996, sous la pression d'associations cyclistes, une nouvelle politique a été adoptée. Son objectif : doubler la part modale du vélo en cinq ans, puis la doubler à nouveau entre 2002 et 2012. À l'horizon 2020, il s'agit d'afficher une réduction de moitié de la circulation automobile dans les zones urbaines (d'un tiers à Londres), et 10 % de part modale pour le vélo. Ce mode doux est officiellement reconnu comme un transport à part entière, contribuant à la réduction de la pollution, mais aussi – et là est l'originalité de la démarche britannique – à l'amélioration de la santé publique. Médecins et spécialistes des transports, en partenariat, assurent en effet la promotion du vélo en usage combiné avec le transport public. Des efforts particuliers ciblent les scolaires (accès aménagés, établissements équipés de garages sécurisés pour les vélos, etc.). Et ça marche. ■



Les villes ont besoin de s'appuyer sur un message national fort en faveur du vélo



ourquoi les cyclistes qui roulent si bien dans les villes étrangères voisines pédalent-ils encore si modestement dans les villes françaises ? Mary Crass, responsable à l'OCDE des programmes sur les déplacements urbains au sein de la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT), a quelques idées sur la question...

Toute diplomatie qu'elle soit, sa réponse est précise : *"Les villes n'ont pas seulement besoin d'un soutien financier de la part de l'État pour développer leurs infrastructures (pistes ou bandes, parcs de stationnement dans les gares, etc.). Elles ont également besoin d'appuyer leur propre politique locale sur un message national qui fasse la promotion du vélo comme mode de déplacement. De façon plus globale, elles doivent pouvoir s'appuyer sur une approche politique forte au niveau national. Mais cela ne renvoie pas forcément à une stratégie à part pour le vélo. Ce qu'il faut, c'est un cadre politique qui inclue le vélo parmi d'autres modes... en tout cas, qui ne l'exclue pas, comme c'est le cas dans beaucoup de pays, à l'heure actuelle."*

Autrement dit, sans volonté politique forte, point de salut ! Mary Crass insiste tout particulièrement sur la nécessité de promouvoir ce mode de déplacement au niveau national. Au regard de cette experte, c'est même là le cœur du problème : *"Tant que le vélo aura l'image d'un mode utilisé essentiellement par des jeunes ou des personnes qui n'ont pas beaucoup de moyens, par exemple, il ne pourra pas franchir un seuil significatif. Dans les pays où il occupe une part modale importante, il bénéficie d'une image dynamique. Les cadres, les personnes très intégrées à la vie économique ou culturelle empruntent leur bicyclette pour leurs déplacements quotidiens. L'État a donc un rôle important à jouer sur ce terrain en organisant*

des campagnes de promotion en faveur du vélo."

Mais au-delà de l'intérêt qu'une représentation moderne et dynamique du vélo dans l'imaginaire social peut avoir sur le nombre d'usagers cyclistes, l'enjeu est aussi sécuritaire. *"Si les cyclistes néerlandais ou danois se sentent plus en sécurité que les cyclistes français, c'est qu'ils se sentent légitimes lorsqu'ils roulent dans la circulation, explique-t-elle. Les autres usagers, les automobilistes notamment, considèrent en effet que les vélos ont leur place dans le trafic quotidien de la ville. Or, pour le moment, on ne peut pas dire que ce soit le cas en France ! C'est un vrai problème : les cyclistes ne sont pas acceptés par les autres usagers. Tant qu'il y a des voies cyclables, tout va bien. Mais lorsque l'itinéraire s'arrête et qu'ils doivent se glisser dans la circulation générale, ils dérangent. On estime qu'ils n'ont pas à être là..."*

Naturellement, Mary Crass ne nie pas que pour légitimer la présence des cyclistes dans le trafic urbain, il faut un cadre législatif et réglementaire favorable (inscrire la place du vélo dans le Code de la route, introduire une réduction des vitesses et du trafic automobile, etc.). Mais, insiste-t-elle, pour être efficaces, ces actions nationales doivent être accompagnées de messages forts de la part de l'État sur le rôle du vélo dans les déplacements. Visiblement, notre pays n'a pas bien lu le rapport de la CEMT ni, pour l'heure, tenu ses engagements relatifs à un Plan national vélo... ■



Photo > Club des villes cyclables

CEMT

La CEMT – organisation intergouvernementale intégrée à l'OCDE, actuellement constituée de 43 pays membres et bientôt de 50¹ – a mené entre 2001 et 2003 une vaste étude sur la mise en œuvre des politiques de transports urbains durables et, dans ce cadre, a publié en 2004 un rapport sur les *Politiques nationales en faveur du vélo*.

Lors d'une réunion ministérielle à Ljubljana, cette année-là, les ministres ont adopté une déclaration qui reprend les principaux points de ce rapport : actions nationales de promotion de l'usage du vélo en zone urbaine, textes législatifs et réglementations en faveur du vélo, instruments financiers pour encourager et faciliter les initiatives régionales et locales, amélioration de la sécurité des cyclistes, diffusion des bonnes pratiques, renforcement de la recherche sur les déplacements à bicyclette (collecte des données, évaluation des politiques cyclables mises en œuvre).

www.cemt.org

¹ Viendront s'y adjoindre en 2008 les États-Unis, le Japon, l'Australie, le Canada, etc.



VAE, des initiales avec lesquelles il faut désormais compter !

Considéré avec beaucoup d'égards par les conseillers et experts en mobilité dans certains pays étrangers, le vélo à assistance électrique (VAE) fait peu à peu son entrée en France, tant sur le plan institutionnel que dans la rue. Les récents progrès technologiques en font un moyen de locomotion agréable et sûr qui pourrait bien, demain, électrifier les foules.



Le vélo à assistance électrique (VAE) est un vélo presque comme les autres. À ceci près qu'il est doté d'un moteur (moteur pédalier ou dans le moyeu), d'une batterie et d'un dispositif de gestion de l'assistance. Concrètement, pour pouvoir bénéficier de l'assistance, il faut pédaler. L'assistance électrique se réduit progressivement jusqu'à 25 km/h. Au-delà de cette vitesse, le VAE devient un vélo classique. Aujourd'hui, un VAE intègre également un certain nombre de fonctionnalités intéressantes telles que : le capteur d'effort ou le dosage de l'effort par la poignée, un dispositif de récupération de l'énergie (sur les modèles avec moteur-moyeu). L'assistance électrique renforce de façon significative le confort d'usage du vélo : elle permet à l'usager de couvrir des distances plus importantes, comme elle lui facilite le démarrage au feu tricolore, l'ascension d'une rue en pente ou le pédalage contre un vent fort.

Un cycliste peut cacher un VAEiste

On estime qu'il s'est vendu, l'année dernière, de 8000 à 10000 VAE en France et qu'il roulerait, au total, près de 20000 véhicules. Sur un parc français estimé à 20 millions de vélos, il s'agit d'un succès certes encore un peu discret. Ces chiffres ne déstabilisent absolument pas les promoteurs français du VAE qui croient en un décollage prochain sur le marché du

cycle. De plus le VAE ne se repère pas toujours dans les rues. En effet, le moteur est parfaitement camouflé et les batteries sont si discrètes (en poids et en taille) que rien n'attire vraiment l'attention. À tel point que, dans la circulation, il ne devient plus si facile de distinguer les VAE des vélos standards. Dès lors, les cyclistes garderont à l'esprit que la personne à vélo qui, dans une rue pentue, les double ou les colle à la roue pourrait bien en réalité circuler sur un vélo à assistance électrique. D'ailleurs, certains VAEistes passent aux aveux.

En avril dernier, la journaliste Colombe Schneck (i > Télé) révélait au magazine *Elle* qu'elle feignait les cyclistes parisiens lors de ses déplacements domicile-travail : *"J'habite à cinq 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."* Un témoignage pas aussi anecdotique qu'il n'y paraît si l'on écoute ce que, à l'étranger, les conseillers et spécialistes de la mobilité pensent du VAE. Nombreux sont les professionnels du transfert modal à croire que ce "vélo moderne" représente une intéressante carte à jouer. Finalement assez peu de cyclistes quotidiens passent ou passeront aux VAE. Celui-ci séduit et séduira davantage une population de citoyens pressés jusqu'alors rétifs à choisir le vélo utilitaire... Il représente pour cette catégorie de population une

alternative, crédible et attrayante, à l'achat d'un motocycle voire à l'acquisition d'une voiture particulière. Telle est, par exemple, la conviction de l'ATE (Association transports environnement) : *"Le VAE n'a pas pour vocation de remplacer le vélo conventionnel, son véritable attrait est qu'il est un concurrent naturel de la voiture, et surtout du scooter..."* Prenant appui sur des recherches universitaires relatives aux comportements de mobilité qui ont montré qu'il est important d'encourager les gens à expérimenter d'autres modes de transport que ceux auxquels ils sont habitués, l'association suisse a mis gracieusement à la disposition des Genevois des VAE d'avril à juillet dernier. Le succès fut au rendez-vous. L'occasion pour l'association d'interpeller les autorités locales en leur demandant *"de prendre des mesures afin de promouvoir le vélo à assistance électrique"*. Avec précision : *"Les formes de soutien peuvent bien sûr varier, cependant nous constatons que les villes de Lausanne et de Neuchâtel, par exemple, n'hésitent pas à accorder une participation financière aux personnes désireuses d'acquiescer un VAE."*

Sensibilisation, démonstration, mise à disposition

Toujours à l'étranger, l'industrie du cycle et les organismes ayant compétence pour évaluer ● ● ●

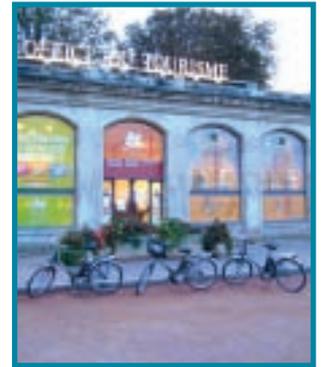


Photo > Club des villes cyclables
Octobre 2006. Trois touristes ont stationné leur VAE (location pour la journée) devant l'office du tourisme du Grand Lyon.

Défini par défaut

L'arrêté du 2 mai 2003 relatif à la réception et à la réglementation technique des véhicules à moteur à deux ou trois roues et des quadricycles à moteur et de leurs systèmes et équipements définit par défaut les vélos à assistance électrique. L'article 1 de l'arrêté mentionne les "cycles à pédalage assisté" en les définissant et en indiquant que l'arrêté les en exclut de son application. En effet, il est indiqué que cet arrêté ne s'applique pas aux "cycles à pédalage assisté, équipés d'un moteur auxiliaire électrique d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kilowatt dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse de 25 km/h, ou plus tôt, si le cycliste arrête de pédaler, ni à leurs composants ou entités techniques".

Depuis le 1^{er} octobre 1995, pour fabriquer, importer, vendre, louer ou distribuer à titre gratuit des bicyclettes sur le territoire français, il faut satisfaire aux prescriptions du décret 95-937 du 24 août 1995 >>>



● ● ● scientifiquement les VAE et les usages qui en sont faits se sont mobilisés. En 2000, un organisme québécois (le CEVEQ) a organisé une expérimentation à grande échelle. Elle consistait à mettre des VAE à la disposition des citoyens afin qu'ils les essaient. En Allemagne, il existe un acteur historique, ExtraEnergy, qui depuis plusieurs années mène des évaluations techniques et des enquêtes relatives à l'usage des VAE. À l'échelle européenne, coordonné par un service de la ville de Rotterdam, le projet E-tour a impliqué entre janvier 2000 et janvier 2003 plusieurs villes européennes dans une étude comparative des usages des vélos et scooters électriques. Des programmes qui représentent aussi de vastes campagnes d'information et de sensibilisation du grand public aux avantages du vélo à assistance électrique, du vélo classique ainsi

que des choix et solutions de mobilité durable.

En France, si quelques vélostations (à Clermont-Ferrand, Chambéry, Lille...) ou collectivités territoriales (dans le cadre de leur PDE) proposent des VAE au sein de leur flotte institutionnelle ou de celle destinée à la location, il n'a jamais été réalisé de programme d'expérimentation et/ou d'évaluation de l'usage du VAE. Mais ce sera bientôt le cas. Une première application à grande échelle démarrera sur le site de Sophia-Antipolis. Le projet est piloté par l'Association pour l'avenir du véhicule électrique méditerranéen (AVEM) – une association régionale fondée en 1998 par EDF. Avec le soutien du père fondateur de la technopole (Pierre Laffitte, aujourd'hui sénateur des Alpes-Maritimes), l'AVEM va mettre 1 000 vélos à assistance électrique à disposition des personnes travaillant ou vivant sur

la zone de Valbonne Sophia-Antipolis. Ce projet qui s'étalera sur une durée de trois ans devrait voir le jour en juin 2007 et a déjà obtenu le soutien de nombreux partenaires, institutionnels et entreprises (pour en savoir plus : www.avem.fr).

D'autres programmes locaux, régionaux ou nationaux d'expérimentation à grande échelle et de promotion de l'usage du VAE pourraient, à moyen terme, voir le jour en France. D'ailleurs, constatant l'intérêt croissant parmi les collectivités territoriales pour le VAE et pour répondre aux récurrentes interrogations (sur le plan technique et réglementaire notamment), le Certu s'y intéresse de près et prépare une lettre électronique d'information, sur le modèle de celle consacrée à l'autopartage. *Ville & Vélo* ne manquera pas de faire un nouveau point sur l'actualité du VAE en France. ■

>>> relatif à la prévention des risques résultant de l'usage des bicyclettes. Le terme "bicyclette" selon le décret signifie "tout produit comportant deux roues et une selle, et propulsé principalement par l'énergie musculaire de la personne montée sur ce véhicule, en particulier au moyen de pédales". Le décret n'exclut pas que des produits disposent d'un mécanisme d'appoint, notamment électrique en complément de la force musculaire utilisée comme énergie principale.

L'acquisition d'un VAE n'est pas – pour l'heure – éligible à des aides économiques ou crédits d'impôt contrairement à la voiture et au scooter électrique.

ABRI PLUS
DES ESPACES INTELLIGENTS

ESPACES DE SÉCURITÉ

- **ABRIS VÉLOS/MOTOS**
fabriqués en acier galvanisé à chaud et en polycarbonate
les 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



> Arnaud Weil, VAEiste et blogueur



ratiquez-vous déjà le vélo avant l'achat de votre VAE ?

Oui et non. D'un côté, j'ai été adepte du cyclotourisme quand j'habitais en province, et depuis que je suis à Paris je roule le week-end sur circuit. Mais je n'avais pratiquement jamais pris le vélo comme moyen de transport, car je le trouvais tout à fait adapté aux déplacements utilitaires. Impossible d'arriver en sueur chez un client. Désagréable de respirer à pleins poumons l'air vicié des pots d'échappement quand on aborde la montée qui mène chez le boulanger.

Êtes-vous un VAEiste occasionnel, régulier, quotidien ?

Depuis un an et demi que je possède mon VAE, je suis passé d'une utilisation sporadique à une utilisation quotidienne. Il me transporte vers la majorité de mes déplacements professionnels, en le prenant avec moi dans le TER quand mes clients sont éloignés. Il m'accompagne au marché et au supermarché, à la poste, chez mes amis et ma famille, bref, tous ces endroits suffisamment éloignés de chez moi pour décourager la marche. Quand je suis chargé avec mes courses ou mon matériel professionnel, il a la gentillesse de tout porter sans me le

faire sentir dans les mollets. Avec tout ça je roule de 20 à 40 kilomètres par jour de semaine, un peu moins le week-end.

Pour quelle raison avez-vous opté pour un VAE ?

Le vélo est un véhicule très agréable : il permet de profiter de son environnement, de flâner quand on s'en sent l'âme, d'utiliser le temps de trajet quotidien pour faire de l'exercice, et de se déplacer rapidement en ville. Il est écologique et économique de surcroît. Le VAE permet d'avoir les avantages du vélo sans ses inconvénients lors de déplacements utilitaires. Il se manie exactement comme un vélo, mais se comporte comme si la route était une éternelle descente. Il est en outre assimilé à un vélo, ce qui permet d'emprunter les voies cyclables, de ne pas l'assurer ni l'immatriculer, et de rouler sans casque.

Où avez-vous recherché l'information technique et réglementaire sur le VAE ?

Il y a un an et demi, c'est le genre d'information qui faisait cruellement défaut. Rien du côté de l'ADEME, aucun VAE en location, très peu d'informations sur Internet, et beaucoup de vendeurs de cycles qui ne semblaient pas intéressés par la vente de VAEs. Heu-

reusement, il y avait l'Espace Mobilités Électriques à Paris où j'ai pu voir différents modèles et les tester sur quelques mètres, et un revendeur qui m'a permis d'essayer un VAE une journée avant de me décider. Devant le manque d'informations, j'ai mis en place un site Internet puis un blog. La forte fréquentation de ces deux sites Internet montre à quel point ce genre d'information est encore peu répandu.

Quel regard portez-vous sur le marché français du VAE ?

Il y a clairement une demande qui grandit et mûrit. Il y a un an, on me demandait ce que c'était que cet engin, tandis que maintenant j'ai souvent des questions ciblées d'acheteurs potentiels qui en sont à leurs dernières hésitations. La distribution commence à suivre avec des distributeurs spécialisés, et il n'est pas rare de voir des VAE chez des distributeurs de cycles et motocycles. Il reste que c'est quand même un secteur marginalisé officiellement : il n'y a toujours pas de subventions ni d'encouragement du gouvernement et de l'ADEME. ■

Le site Internet d'Arnaud >
<http://veloelectrique.free.fr>

Le blog d'Arnaud >
<http://veloelectrique.blogspot.com/>

L'Espace Mobilités Électriques
(Ville de Paris et EDF) >
www.espacemobelec.fr

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 :
Arlette Chabrol
Véronique Cézard

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

Photos :



Couverture > Dainis Dericis@Fotolia,
Denis Desailly, Thierry Nava,
Franck Hasivar@Fotolia

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

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 : décembre 2006

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

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

Références bancaires : Banque : Crédit Mutuel, 47, rue Lafayette - 75009 Paris - Code banque : 10278
Code guichet : 06039 N° de compte : 00020182645 - Clé RIB : 28 IBAN: FR76-1027-8060-3900-0201-8264-528



SHOW ROOM PARIS

7, rue St-Ambroise - Paris 11ème
Tel : 01 43 38 47 19 / Fax : 01 43 38 47 23
info@velocito.fr

VELOCITO

www.velocito.fr

Roulez électrique !

C'est bon pour vous et bien pour la ville



Velocito est le partenaire idéal des collectivités pour la fourniture de vélos électriques et la gestion externalisée de votre flotte. Velocito propose des vélos haut de gamme et des solutions complètes pour faciliter l'intégration du vélo dans vos plans de déplacement.





Françoise Potier, Directeur de recherche à l'INRETS Laboratoire Ville, Mobilité, Transports

1/ Quels sont les principaux critères du tourisme en milieu urbain français ?

Le tourisme urbain est un tourisme de "proximité" et de courte durée. Attirés notamment par les grandes expositions artistiques, les grands événements culturels, historiques et sportifs, les visiteurs et les touristes sont chaque année plus nombreux dans les villes. Récemment, l'effet des 35 heures est sensible sur les pratiques de mobilité de tourisme concrétisé par l'explosion des déplacements d'une journée dénommés « excursions ».

210 millions de voyages touristiques vers la ville ont été effectués par les Français en 2004, soit une moyenne de 4,9 voyages par personne et par an. Ce sont 126 millions de séjours et 370 millions de nuitées qui ont été passés hors du domicile au titre du tourisme urbain.

Un tiers des déplacements vers la ville correspond à des "excursions". Quant aux séjours (au moins une nuit dans la ville), leur durée moyenne est de 4,5 jours.

La voiture satisfait la grande majorité des déplacements des touristes français vers la ville (73 %), suivie de très loin par le train (14 %), le car (6 %) et l'avion (5 %).

Faire du tourisme (33 %), retrouver sa famille (25 %) ou ses amis (15 %), et se déplacer pour raisons professionnelles (10 %) sont les motivations principales pour se rendre dans une ville, deux autres motifs secondaires ne doivent pas pour autant être négligés : assister à un événement (6 %) et faire du shopping (6 %). La moitié des touristes utilise la voiture

pour se déplacer dans la ville. Le quart ne se déplace qu'à pied dans la ville, 11 % n'utilisent que les transports collectifs. Les autres visiteurs pratiquent la multi-modalité avec le vélo dans 2 % des cas.

2/ Comment procède-t-on pour observer les pratiques et problématiques de mobilité des touristes en milieu urbain ?

La majorité des Français qui séjournent dans une ville vont chez des parents ou chez des amis (respectivement 29 % et 22 % des séjours). 37 % seulement vont à l'hôtel et



12 % utilisent les autres hébergements marchands. C'est dire si les études de mobilité sur le tourisme urbain fondées sur la seule fréquentation hôtelière sont incomplètes puisqu'elles ignorent deux tiers des touristes.

Le problème est le repérage des visiteurs éphémères d'un territoire. Mais comment, où ? Les principales méthodes utilisées jusqu'à maintenant sont partielles et reposent sur les lieux d'hébergements ou sur les sites de haute fréquentation touristique comme les musées, les monuments. Une seule enquête nationale

a été conduite en 1995 par l'INRETS qui a permis de cerner l'ampleur du tourisme urbain mais qui, pour des raisons de coût, n'a pas pu aborder finement la mobilité des touristes dans la ville.

Comment distinguer les déplacements des touristes de celle des citoyens résidents ? Les NTIC sont la solution pour suivre les touristes après leur repérage. Le projet "Rome temps réel" développé par le M.I.T. est un exemple intéressant. Grâce aux communications mobiles, les porteurs du projet réussissent notamment à établir une cartographie en temps réel des déplacements des touristes étrangers dans la capitale italienne.

3/ Pensez-vous que le vélo urbain ait une vocation touristique ?

Mode de transport écologique et peu consommateur d'espace public, le vélo permet une grande accessibilité des lieux du centre ville et de ceux de la couronne périphérique. C'est assurément un très bon outil de développement de l'attraction touristique dans de nombreuses agglomérations, dès lors que leur relief est relativement plat. Je pense, par exemple, à Strasbourg où plusieurs loueurs de vélos sont implantés dans différents endroits de la ville, comme la gare, et proposent des circuits fondés sur la visite à vélo. Il y a aussi Tours et les pistes cyclables sur les rives de la Loire. Enfin, le système de vélos en libre-service mis en place à Lyon est une très bonne idée fondée sur une véritable étude de marché. ■

3 ouvrages de Françoise Potier

• **1996** : *Le Tourisme urbain* (avec Georges Cazes), Q.S.J., PUF.

• **1997** : *Villes et Tourisme : expériences européennes* (avec Georges Cazes), Éd. L'Harmattan.

• **2003** : *Les Grandes Manifestations, planification, gestion des mobilités et impacts* (avec Philippe Bovy et Christian Liaudat), Éd. de l'Aube.