



LE MAGAZINE D'INFORMATION DES VILLES & TERRITOIRES CYCLABLES

V

i

l

l

≡

&

V

≡

l

O



4€

n° 36

dossier > pages 6 à 13

novembre/décembre 2008

2014

Villes cyclables

> état des lieux et perspectives

Le site cyclable > page 14

Gilet de sécurité > page 15

La parole à Roland Ries > page 20



Nos vélos font dix fois le tour du monde* chaque jour

Grâce à Cyclocity, de plus en plus de villes peuvent offrir un service de déplacement doux à leurs habitants. Notre système de location de vélos en libre-service est facilement accessible au plus grand nombre car il bénéficie d'un dispositif monétique exclusif, d'un maillage optimisé des stations, de prix réduits et d'une disponibilité maximale. Participant à l'intermodalité, il s'intègre parfaitement dans le schéma de transports en commun de chaque ville et contribue à la préservation de l'environnement. Avec Cyclocity, JCDecaux, leader mondial de la mobilité durable et n°1 mondial du vélo en libre-service, est fidèle à ses valeurs fondamentales : innovation, qualité, design et développement durable.

* 1 tour du monde = 44 250 km

JCDecaux
les vitrines du monde



agenda 2009



**Rencontre annuelle
du Club des villes
& territoires cyclables
à l'Hôtel de Ville de Paris**
> 2 avril



**11^e Journée d'Étude
de la FUBicy**
> 24 avril



Velocity 2009 Bruxelles
> du 12 au 15 mai



La Fête du vélo 2009
> les 6 et 7 juin
dans toute la France



**Semaine européenne
de la mobilité**
> du 15 au 22 septembre



**18^e congrès du Club
des villes
& territoires cyclables
La Rochelle**
> du 7 au 9 octobre



**« Diagnostic gratuit
de votre vélo »**
> du 21 mars
au 3 avril 2009

Les personnels de près de 700 magasins seront mobilisés pour accueillir les cyclistes et leur offrir un diagnostic sécurité et confort de leurs vélos.

Une initiative de la FPS, (Fédération professionnelle des entreprises du sport et des loisirs) en partenariat avec l'Ademe et la Prévention routière pour promouvoir le vélo, développer sa sécurité et son confort et prévenir des risques résultant de son usage.
www.diagnosticvelo.com



Le vélo enfin recommandable !

L'édito

année 2008 s'est achevée avec une avancée importante pour l'encouragement de la pratique du vélo. En octobre, le Parlement a rendu l'abonnement aux services de location de vélos, longue durée ou abonnement à un système de vélos en libre-service, éligible à la prime transport adoptée dans le cadre de la loi sur le financement de la Sécurité sociale.

C'est, certes, l'aboutissement d'une partie seulement de nos propositions depuis plusieurs années. Le Club des villes et territoires cyclables défend en effet l'idée d'un chèque "tous transports" permettant à l'employeur de participer aux frais de déplacements du salarié qui choisit un mode alternatif à la voiture solo. Avec le Gart, nous avons argumenté, défendu, débattu cette proposition depuis 2005. Sans succès tandis que l'idée d'un chèque transport, entendez "chèque essence", faisait, elle, son chemin dans l'esprit de beaucoup de décideurs pour compenser une hausse du coût du carburant aggravant encore l'impact du poste transport dans le budget des ménages, surtout des plus modestes.

Cette prise en compte des abonnements vélo dans la prime transport constitue le signal fort que le vélo est considéré au même titre que d'autres modes alternatifs à la voiture. On a envie de dire enfin ! Le parc de vélos en location de longue durée reste encore modeste. La grande majorité des salariés qui se rendent au travail à vélo utilise un vélo personnel pour le trajet domicile-entreprise ou pour faire du rabattement sur un transport collectif. Dans ce dernier cas, les salariés pourront bénéficier de la participation de leur employeur, devenue obligatoire hors Ile-de-France, à l'abonnement de transports publics. Mais cette première reconnaissance est un point d'appui très important pour réagir contre l'exclusion du vélo de la mobilité domicile-travail et des dispositifs d'aides et d'incitations. Notre représentation nationale a considéré le vélo comme un mode à égalité avec les autres : comment des acteurs comme certaines caisses régionales d'assurance-maladie pourront-ils dorénavant l'exclure des déplacements professionnels et de la mobilité domicile-travail ? À bon entendeur...

Notre feuille de route est encore bien remplie pour développer le vélo, notamment pour en encourager l'usage par une reconnaissance qui passe aussi par des incitations économiques. Même s'il reste un mode peu coûteux, pour l'usager comme pour la collectivité. C'est pourquoi nous continuerons au Club à agir pour que d'autres dispositifs permettent d'encourager le salarié qui se déplace principalement à vélo et avec son vélo personnel. Tel que le versement d'une indemnité kilométrique par l'employeur comme en Belgique.

Mais commençons cette nouvelle année sur un constat positif qui ne peut que nous encourager à aller plus loin et plus vite.

Que 2009 démontre que le vélo est un des atouts majeurs de la mobilité durable !

À chacun de jouer cette carte gagnante...

À tous, une excellente nouvelle année !

Jean-Marie Darmian,
Président

texto-vélo

Bouger !

➔ Pour inciter les Français à bouger plus, un rapport préconise des mesures, notamment des déductions fiscales pour les personnes qui vont au travail à vélo.

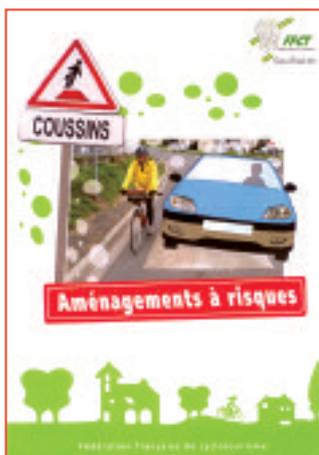
Ce rapport (295 pages) intitulé *Retrouver sa liberté de mouvement*, disponible en ligne et commandé en avril au Pr Jean-François Toussaint par le ministère de la Santé, propose un plan national de prévention par l'activité physique ou sportive (PNAPS). Il s'est inspiré de l'expertise Inserm santé-activité physique publiée au printemps 2008 et recommande de "mettre en place des incitations financières" pour faciliter la pratique physique ou sportive, par le biais de "déductions fiscales" (sur les licences) ou de "chèque actif" pour les scolaires, les familles, les seniors, les personnes souffrant de maladies chroniques, de maladies rares ou de handicaps, et de rendre accessibles aux personnes en difficulté les offres sport-santé. Une déduction fiscale annuelle de 200 euros pour les personnes qui résident dans un rayon de 10 km de leur lieu de travail et s'y rendent à vélo fait également partie des 16 propositions principales avancées par le directeur de l'Institut de recherche biomédicale et d'épidémiologie du sport (Irmes). Faire des établissements scolaires un lieu facilitant la pratique sportive "hors temps scolaire" et élargir l'offre des associations et des clubs aux familles sont également proposés ainsi que l'aménagement des espaces publics pour favoriser la marche et le vélo. Autres suggestions: "intégrer l'activité physique ou sportive (APS)" dans les maisons de retraite et les établissements prenant en charge la dépendance et la

réadaptation et "en entreprise, au titre de la prévention du stress".

http://www.sante-jeunesse-sports.gouv.fr/IMG/pdf/RapP_reventionActivite-2008.pdf

Aménagements à risques

➔ La Fédération française de cyclotourisme (FFCT) attire l'attention des aménageurs sur la dangerosité pour les cyclistes de ralentisseurs automobiles mal conçus.



Ces "coussins", surélévations sur la chaussée, qualifiés de berlinois car inventés dans la ville allemande, contrairement aux ralentisseurs, ne font pas l'objet d'une norme mais de recommandations techniques (Certu). Ils ont l'avantage de ne pas pénaliser le cycliste qui les contourne contrairement aux dos-d'âne. Et sont plébiscités pour cela par la FFCT. Cependant, celle-ci attire l'attention sur le danger des coussins en caoutchouc préfabriqués qui, soumis à de fortes sollicitations et moins solides que les coussins en béton préfabriqués ou construits sur place, parviennent à se détériorer et à se déplacer. Preuve et

recommandations sur la fiche (4 pages) disponible auprès de la FFCT.

<http://www.ffct.org>

Pollution



➔ Contrairement aux idées reçues, les gaz des pots d'échappement sont moins nocifs pour les cyclistes que pour les occupants des voitures qui les émettent.

C'est la conclusion de l'étude *À pied, à vélo, en métro, en bus, en voiture: quel air respirons-nous?* publiée récemment par l'Observatoire régional de l'air en Midi-Pyrénées (Oramip). "Dans l'agglomération toulousaine, tous polluants confondus, l'exposition des personnes à la pollution de l'air est plus élevée en voiture, puis en bus. (...) Une personne qui prend son véhicule tous les jours et reste coincée une heure dans les bouchons a les plus gros risques de pollution, notamment le dépassement de la valeur limite réglementaire en ce qui concerne le dioxyde d'azote", selon Jean-Pierre Della Massa, directeur de l'Observatoire.

RomaN'Bike

Avec 19 stations pour 200 vélos, Rome teste le vélo en libre-service.

➔ Ils pourront être retirés des bornes au moyen de cartes

électroniques obtenues dans les points d'informations touristiques (caution: 30 euros). L'utilisation est gratuite pendant la première demi-heure. La seconde coûte 1 euro, la troisième 2 euros. L'utilisation est limitée à un maximum de quatre heures. Les bicyclettes, dotées de sept vitesses et d'un panier à l'avant, ne sont pas disponibles pendant la nuit, le service n'étant ouvert que de 7 h à 23 h.

Vélo-école

➔ L'ADTC, Association pour le développement des transports en commun, voies cyclables et piétonnes dans la région grenobloise, vient d'ouvrir une vélo-école qui permet d'apprendre à circuler en ville pour ceux qui hésitent et à faire du vélo pour les débutants.

Auchan

➔ Des parkings pour le covoiturage, une ligne de bus dédiée, des vélos à disposition...

Au nouveau siège régional d'Auchan, à Villeneuve-d'Ascq, tout est fait pour faciliter la mobilité des collaborateurs, et par la même occasion faire des économies de déplacement, tout en respectant l'environnement. Lancé en octobre 2008, le "Vélauchan" combine métro et vélo. L'entreprise met à disposition de ses collaborateurs une quarantaine de vélos et leur équipement (antivol, gilet fluo...) à la sortie du métro. Transpole, le réseau de transports urbains, assure le gardiennage de la flotte.

Londres

➔ En mai 2010, Londres mettra à disposition 6000



vite dit



vélos en libre-service dans 400 stations réparties dans tout le centre-ville avec une borne tous les 300 m sur les 43 km² du centre de la capitale.

L'étude de viabilité propose aussi la création éventuelle de zones à vitesse réduite à 30 km/h pour rendre certains axes plus sûrs. Le système sera

ouvert à tous, Londoniens et visiteurs. Londres dispose de 400 km de pistes cyclables et connaît actuellement un véritable essor du vélo, dont l'utilisation a doublé depuis 2001 pour atteindre 300 000 trajets quotidiens et que les autorités espèrent voir quadrupler d'ici à 2025.

Sécurité

➤ Plutôt que d'infliger une amende de 11 euros pour conduite sans lumière, la ville de Strasbourg a préféré donner un kit d'éclairage et des conseils aux cyclistes qui ont été contrôlés sur la piste cyclable du quai Pasteur de 17 à 18 h.

Durant cette opération de prévention, 4 vélos sur 10 étaient en infraction. Plusieurs opérations seront encore menées durant l'hiver (600 kits d'éclairage de secours seront distribués).

Double-sens cyclables

➤ L'ADTC, association grenobloise, a remis un "carton vert avec mention très bien" à la ville de Grenoble pour la généralisation des double-sens cyclables, sur le centre-ville élargi dans un premier temps. Bravo à Grenoble !

<http://www.adtc-grenoble.org>

// L'aide apportée à l'industrie automobile aurait dû être limitée aux 400 millions déjà promis pour stimuler son effort de recherche, et être conditionnée à la réduction des émissions de CO² demandée par l'Union européenne //

Jean Sivardière, président de la FNAUT, Fédération nationale des associations d'usagers des transports, in *Fnaut-Infos*, janvier-février 2009

ABRI PLUS

DES ESPACES INTELLIGENTS

STRUCTURE DE DÉPART

MODUL'ÈRE,

LA NOUVELLE GÉNÉRATION
D'ABRIS 100% MODULAIRES

→ EN CAPACITÉ

→ EN TAILLE

UNE GAMME DE PANNEAUX D'HABILLAGE ADAPTABLES À VOTRE ENVIRONNEMENT

www.abrisvelos.com

N°Azur 0 810 811 353

PREX D'APPEL LOCAL

NOMINÉ
pour le PRIX de
INNOVATION
2008

salon
des maires
et des collectivités locales

Support vélos 2 étages
DPO-josse



éalisée dans le courant de l'année 2007 et publiée au printemps 2008, l'enquête de l'Observatoire des villes cyclables est une première : elle permet enfin de comparer, grâce à des indicateurs fiables, les politiques cyclables d'un nombre significatif de villes et d'agglomérations. Le Club des villes et territoires cyclables, qui a été partie prenante de cette enquête, a voulu savoir, avec quelques mois de recul, quel bilan il est possible de tirer de cette enquête, quelle utilité elle a pour les collectivités, comment elle pourrait évoluer à l'avenir.



Villes cyclables > état des lieux et perspectives

1 Questions de méthodologie



e premier mérite, absolument indiscutable, de cette enquête¹... c'est qu'elle existe ! Pour la première fois, plus de cent collectivités ont accepté de répondre à une batterie de questions précises, ce qui signifie qu'elles ont accepté de se livrer à l'épreuve, parfois cruelle, de la comparaison avec d'autres. C'est sans doute l'un des enseignements les plus encourageants que l'on puisse tirer de cette enquête : car accepter de répondre à une démarche qui s'apparente à un palmarès dénote une volonté de savoir où l'on en est, d'identifier ses points forts et ses points faibles, et d'en tirer les conséquences. Comme le dit Éléonore Perrier, conseillère municipale à Grenoble et conseillère communautaire à la communauté d'agglomération, "ce type d'enquête permet enfin de mettre à plat toutes les données, et de faire de véritables bilans". La richesse de cette enquête, outre le nombre de collectivités qui y ont répondu, c'est de ne pas s'être focalisée sur un nombre trop réduit de points, mais au contraire d'avoir cherché à cibler tous les aspects d'une politique cyclable – tous les types d'aménagement, le stationnement, la communication, etc.

¹ - Les résultats et une première analyse sont parus dans *Ville et transport* puis dans *Vélocité* (revue de la FUBicy) en février et mars 2008. L'enquête a été coordonnée par la Coordination interministérielle pour le développement du vélo, le Club des villes et territoires cyclables et la Fédération nationale des usagers de la bicyclette.

Photo © Ville de Chartres



L'enquête 2008 porte sur les politiques cyclables et piétons

Cette démarche de bilan n'est pas tout à fait nouvelle. Geneviève Laferrère, experte des questions de vélos et ancienne responsable du pôle Écomobilité de la région Île-de-France, rappelle que "par le passé il y avait déjà eu une enquête Fubicy, il y a une dizaine d'années, puis une enquête du Club des villes cyclables sur les villes qui mettaient en place un PDU. Mais là, on change d'échelle. Il s'agit d'une nouvelle orientation, d'un travail plus large sur les aménagements, qui ne raisonne pas seulement en termes de vélo pur mais dans une logique de 'code de la rue', c'est-à-dire de vie des urbains. On sent une volonté de travailler dans la transversalité."

Nous ne reprendrons pas ici toutes les conclusions de l'enquête, que le lecteur aura déjà trouvées dans les publications de février dernier. Mais quelques données méritent d'être rappelées: d'abord, l'explosion des contresens cyclables – qui sont apparus, à des échelles différentes, dans 30 % des collectivités ● ● ●

L'enquête sur les politiques en faveur des piétons et des cyclistes dans les villes françaises

a été réalisée par la FUBicy et le Club des villes et des territoires cyclables, avec le soutien du MEEDDAT et de l'ADEME.

L'enquête, composée de 8 volets, ne s'intéresse pas uniquement aux aménagements cyclables, mais à l'ensemble des mesures visant à encourager la pratique du vélo et de la marche à pied.

Des questionnaires ont été envoyés au printemps 2007 aux agglomérations de plus de 120 000 habitants ainsi qu'à leur villes centres et à leurs communes de plus de 60 000 habitants. **125 questionnaires ont été retournés, soit un taux de retour de 75%.**

● ● ● interrogées. Cela signifie que les élus prennent peu à peu la mesure de l'importance du partage de la voirie, et que l'on passe lentement d'une culture de la séparation (celle des pistes cyclables séparées de la chaussée automobile) à une culture de la cohabitation – seule à même, selon tous les spécialistes du vélo, de faire réellement décoller la pratique en "démarginalisant" les modes doux. L'enquête cherche à mesurer de façon relativement objective les linéaires d'aménagements cyclables – tous aménagements confondus, c'est-à-dire zones 30, pistes, bandes, doubles sens, etc. Pour y parvenir, le chercheur Frédéric Héran, de l'université Lille-1, a mis au point en collaboration avec le Certu un système de pondération permettant de ne pas trop enjoliver les résultats. Par exemple, 1 km d'aménagement ne peut être comptabilisé... que s'il existe dans les deux sens. Un double sens cyclable dans une rue à sens unique comptera donc pour 0,5 et non pour 1. *Idem* pour les pistes cyclables unidirectionnelles, les couloirs bus-vélos à contre-sens, etc. "Nous avons musclé la méthodologie, se réjouit Frédéric Héran. L'un des points les plus importants est le calcul du linéaire d'aménagements cyclables, en partant de l'idée selon laquelle 100 % de la voirie devrait être accessible au vélo. Nous avons donc cherché à calculer le pourcentage réel de voirie accessible, grâce à un indice synthétique et pondéré. Le but, c'est de permettre aux collectivités de savoir comment elles se positionnent, de réfléchir et de faire le point." Évidemment, la méthode a ses défauts: Frédéric Héran est le premier à le reconnaître, lorsqu'il dit que "le propre d'un indicateur, c'est d'être faux! Ou du moins caricatural et réducteur. Mais cela permet tout de même de faire des comparaisons". En fait, tout le problème vient de la comparaison de situations qui sont parfois

Photo © Ville de Chartres



Aménagements dédiés, cohabitation cyclistes-piétons, l'enquête passe toutes les solutions en revue

très – trop – différentes les unes des autres: l'urbanisme, la topographie, l'histoire même des collectivités donnent forcément des résultats très contrastés. Comparer le linéaire d'aménagements cyclables dans une ville plate et dans une ville escarpée, dans une ville entièrement reconstruite après-guerre autour de larges avenues et dans une vieille ville historique est évidemment bien compliqué. C'est la raison pour laquelle il faut sans doute davantage considérer cette enquête comme un observatoire que comme un palmarès. Autre problème soulevé par tous les observateurs – y compris les initiateurs de l'enquête: certaines collectivités ont répondu au nom de la commune, d'autres au nom de l'agglomération. C'est ce qui explique la distorsion de certains chiffres, comme ceux de Strasbourg qui annonce autour de 35 % d'aménagements sur l'ensemble de la voirie, ce qui n'est certes pas mal, mais est très loin des chiffres de la ville centre, qui est, elle, au-delà des 50 %. "Dans certaines collectivités, hélas, regrette Frédéric Héran, c'est encore la commune et non l'agгло qui a la compé-

tence vélo. Évidemment, cela fausse les résultats. Mais quand bien même toutes les collectivités répondraient au nom de l'agгло, ce ne serait pas encore parfait, puisque l'on comparerait des agglomérations hyperurbaines et d'autres qui ont une forte composante rurale. On ne pourra jamais avoir un résultat parfait!" Un autre spécialiste de la mobilité, Jean-Marie Guidez du Certu, pointe du doigt certaines insuffisances de l'enquête – après avoir fortement souligné que c'est déjà une excellente chose qu'elle existe: "Cette enquête est en soi un immense progrès, puisque avant il n'y avait rien de sérieux." Jean-Marie Guidez se pose simplement, tout comme Frédéric Héran et les autres interlocuteurs que nous avons interrogés, la question de savoir comment aller plus loin et faire mieux. "Quelques remarques, souligne donc M. Guidez. D'abord, un défaut de ce type d'enquêtes est d'être auto-remplies. Cela implique que seules les villes les plus motivées répondent, et pas les moins motivées. Mais comment faire autrement? Le monde du vélo n'a pas forcément des experts qui ● ● ●

Quelques résultats...

Villes ayant:

+ de 35%
de voies aménagées pour le vélo: Strasbourg, Genève, Thionville et Tours

+ de 30%
de leur voirie en zone 30: Rueil-Malmaison, Thionville, Lorient, Genève, Dunkerque

le +
d'arceaux de stationnement (pour 100 habitants): Grenoble (1,55), Strasbourg (1,33), Bordeaux (1,30) et Chambéry (1,30)

le +
de double-sens cyclables: Strasbourg arrive très largement en tête avec 64 km.

● ● ● *pourraient relever les données et les vérifier une par une. Deuxième remarque : je regrette que certaines données soient exprimées en valeur absolue et pas en pourcentage.* Explication: le tableau présenté concernant les aires piétonnes, par exemple, donne des résultats – et un classement – en kilomètres de voies piétonnes. Paris se retrouve plutôt bien classé avec ses 9,5 km, et Chartres bien plus loin avec “seulement” 6,1 km. *“Mais si l’on rapportait ces chiffres avec le linéaire total de voirie, conclut Jean-Marie Guidez, vous imaginez bien que Paris serait bon dernier, et Chartres parmi les premiers!”*

Le spécialiste du Certu fait enfin une troisième critique de fond qui paraît judicieuse : *“On reste ici, encore et toujours, dans une réflexion sur l’offre : aménagement, stationnement, vélo en libre-service, etc., c’est de l’offre!”* Sous-entendu: mais qu’en est-il de l’usage? Pour cela, bien sûr, on peut se reporter aux enquêtes ménages, qui donnent des chiffres de part modale. Mais ne serait-il pas possible, demande M. Guidez, *“d’évaluer les résultats du vélo en enquêtant sur la clientèle? L’enquête ménage, vous savez à quel point c’est lourd et compliqué, sans compter que c’est tous les dix ans. Il faudrait pouvoir, dans les collectivités, procéder à des comptages propres et bien faits. On ne peut juger de la réussite d’une politique qu’en s’appuyant sur les résultats, c’est-à-dire l’évolution de la clientèle.”* C’est d’ailleurs le cas pour tous les autres services publics – on ne mesure pas l’évolution des transports collectifs en fonction du kilométrage de sites propres mais en fonction de l’évolution de la fréquentation.

La principale évolution à souhaiter est donc, de l’avis de tous, de trouver une méthodologie qui soit plus normalisée – *“comme cela existe pour les enquêtes ménages et pour le développement des transports col-*

lectifs”, souligne Frédéric Héran. Et toujours d’après ce dernier, seul le Certu a la crédibilité suffisante pour pouvoir valider une telle méthode. *“On pourrait ainsi dire aux collectivités: il y a une méthode unique, ‘labellisée’ Certu, à vous de vous en servir.”* Jean-Marie Guidez ne nie pas l’intérêt d’une telle méthode... mais chacun connaît les problèmes d’effectifs et de moyens dont souffrent actuellement tous les organismes de l’État. *“S’il y a de l’argent pour le faire, c’est parfait”,* ajoute en souriant M. Guidez. À bon entendre... L’entendeur en question pourrait bien se trouver du côté du ministère de l’Écologie, de l’Énergie, du Développement Durable et de l’Aménagement du Territoire, dont le nom long comme un jour sans pain recouvre bien toutes les problématiques dont il est question ici !

Vers une démarche d’observatoire ?

Tous les spécialistes s’accordent à dire qu’il serait souhaitable que cette enquête ne soit pas unique en son genre, mais qu’elle soit suffisamment régulière pour qu’il soit possible de mesurer les évolutions. Dans quel délai? La question reste posée. Collecter et dépouiller les résultats est long et complexe. *“Il faut réfléchir aux délais,* souligne Éléonore Perrier de Grenoble, *mais oui, bien sûr, il faut que ce soit régulier. Pour les services comme pour les élus, c’est essentiel. Après tout, de telles démarches d’évaluation existent aujourd’hui dans tous les services publics – et le vélo doit être considéré comme un service public.”* Geneviève Laferrère, de son côté, ne dit pas autre chose en parlant d’une *“très forte émulation qui permet aux élus de se tourner vers les services pour leur dire: où en est-on? On ne peut pas s’en tenir aux enquêtes ménages qui sont trop rares. Comme nombre de villes sont en ce moment en train de*



Photo © Ville de Chartres

Compter les cyclistes ? Mais ils sont aussi piétons, usagers des transports collectifs...

repenser leur PDU, ce pourrait être l’occasion de chercher et de trouver de nouveaux panels d’indicateurs, que l’on pourrait par exemple, suivre tous les deux ans.”

Nos trois spécialistes sont tous d’accord sur le même point: il faut traiter le vélo comme tous les autres modes, et, précisément, les autres modes – du moins la voiture et les transports collectifs – bénéficient d’outils de mesure et d’évaluation objectifs et pérennes. *“On est un peu à un moment clé,* souligne Frédéric Héran. *On commence à avoir les outils. Maintenant, est-ce qu’on stabilise, ou pas?”* Et Geneviève Laferrère va plus loin: elle explique que l’on ne pourra pas “compter” les cyclistes sans rapporter ces comptages aux autres modes (en dehors de la voiture, bien sûr). *“Il faut toujours se dire que le cycliste, le piéton et l’usager des transports collectifs, c’est une seule et même personne. Et que tous ces univers sont intimement liés: lorsque l’on met plus de monde dans les transports en commun, on diminue le nombre de voitures, et donc on laisse plus de place pour le vélo. Pour faire de bonnes évaluations, il va falloir tôt ou tard apprendre à compter tout cela en même temps!”* Un vrai défi pour les chercheurs... ● ● ●

Villes cyclables > état des lieux et perspectives

2 Quelques enseignements de l'enquête



Comme toute enquête, celle de l'Observatoire des villes cyclables donne des résultats contrastés. Mais elle permet de tirer un certain nombre d'enseignements, et de confirmer ce que beaucoup de spécialistes disent depuis longtemps: les deux points noirs du problème du vélo en ville sont le stationnement et la question des rapports entre centre-ville et périphérie. Et que le salut viendra d'un panachage habile de mesures diverses.

Photo © Ville de Grenoble



125 sites ont répondu à l'enquête (ici à Grenoble)

En matière de vélo, on le sait, il n'y a pas une recette miracle. L'enquête de l'observatoire montre que la plupart des villes ont choisi un angle d'attaque et ont "mis le paquet" sur ce sujet – et que moins nombreuses sont, en revanche, celles qui essaient un peu de tout. On constate ainsi que Rueil-Malmaison est championne des zones 30 – grâce au travail acharné de l'urbaniste Yan Le Gal –, suivie de près par Lorient; que Nancy tient la corde en matière d'aires piétonnes, Rennes pour les bandes cyclables, La Rochelle et Grenoble pour le stationnement, Strasbourg pour le stationnement en gare... Mais comme le souligne Frédéric Héran, "la stratégie la plus efficace est la combinaison de toutes ces solutions"... et la continuité des politiques. Cela ne ressort pas directement de l'enquête, mais si Strasbourg est et reste la ville de

France la plus "cyclable", ce n'est pas tant grâce à ses aménagements exceptionnels que grâce au fait que la culture vélo s'y est implantée au fil des années, voire des décennies. "À mon sens, souligne M. Héran, la clé de la réussite de Strasbourg est dans le fait que c'est la seule et unique ville, à ma connaissance, qui n'a jamais cessé d'avoir une politique vélo depuis trente ans. Toutes les autres villes ont interrompu leur politique cyclable pendant une, voire deux mandatures, et l'on sait à quel point, ensuite, il est difficile de remonter la pente."

L'enquête démontre qu'un bon nombre de villes font un effort notable sur le stationnement, qui est selon Jean-Marie Guidez "le levier des politiques vélos": arceaux, barres d'accrochage, lieux de stationnement sécurisés en gare, toutes les combinaisons sont ten-

● ● ● téés ici et là – chacun pouvant constater dans sa ville cet axiome de la politique vélo que dès que l'on installe un arceau, il est immédiatement occupé. 70 % des collectivités qui ont répondu à l'enquête ont renseigné la catégorie "arceaux", ce qui prouve que cet "axiome" a largement pénétré les esprits. Et nombre de communes moyennes, jusqu'alors peu volontaristes, ont choisi de commencer par là (voir plus bas le cas de Reims).

Beaucoup plus complexe que la question du stationnement est celle des rapports, dans les agglomérations, entre ville-centre et périphérie, voire périurbain. On l'a dit, ce sont souvent les chiffres des communes périphériques qui "plombent" les résultats de certaines communes, comme Strasbourg. Et le cas est encore plus flagrant pour Paris. C'est ce que Jean-Marie Guidez appelle "la question de la solidarité territoriale". Il paraît flagrant, au vu de l'enquête, que le traitement du vélo reste encore essentiellement une politique de centre-ville. "C'est un paradoxe étonnant, s'indigne Jean-Marie Guidez. Les centres-villes, c'est là où vivent les gens les plus aisés, là où les réseaux de transports collectifs sont les plus denses, là où la voiture est la moins utilisée... et c'est là où l'on mène les plus volontaristes des politiques vélos, là où l'on met du vélo en libre-service!" Dépasser cette politique de proximité, faire en sorte que le vélo "passe le périphérique", pour utiliser une image parisienne, est certainement l'enjeu majeur des politiques vélos de demain.

Vive la cohabitation

Pour progresser, il faudra donc, on l'a dit, jouer sur tous les modes et insister, comme le dit Geneviève Laferrère, sur le fait "qu'il n'y a pas qu'un outil mais une boîte à outils

Photo © Ville de Grenoble



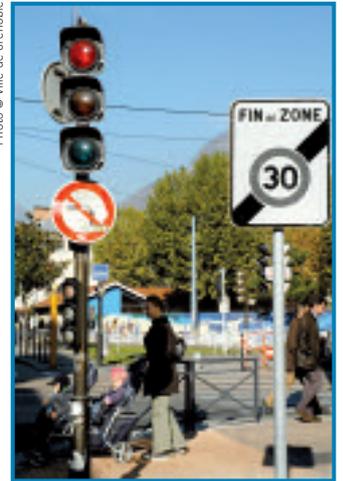
Les double-sens cyclables ont le vent en poupe

riche, et que l'avenir est dans la combinaison de tous les outils". C'est d'ailleurs l'une des forces de l'enquête de l'Observatoire: elle donne un excellent aperçu de toutes les possibilités qui s'offrent aux élus, à des échelles et dans des configurations très différentes. Reste que, comme nous l'avons souligné, il faut travailler sur la conséquence entre aménagements et usage – ce qui pose le problème de la communication. Si Reuil-Malmaison est la seule commune à pouvoir afficher plus de 40 % de voirie en zone 30, cela ne signifie pas que la fréquentation du vélo y décolle, selon Mme Laferrère, "par manque de sensibilisation. On aménage, mais on ne communique pas assez. Je crois qu'il faut faire très attention là-dessus. Lyon et Vélo'V représentent l'exemple inverse: pas tant d'aménagements que cela, mais une communication qui a fait exploser la fréquentation. Si les villes qui aménagent beaucoup ne communiquent pas assez, elles vont rater leur rendez-vous – je parle du rendez-vous entre les aménageurs et le grand public."

Cette enquête montre aussi, par la diversité des politiques d'aménagement qu'elle met au jour, que la querelle, sinon des anciens et des modernes, du moins entre les partisans des aménagements séparés et

ceux de l'intégration à la circulation, est loin d'être finie. Il y a encore des villes qui ne font quasiment que des pistes cyclables, c'est-à-dire qui continuent à laisser les cyclistes en dehors de la circulation. C'est toujours avec les meilleures intentions du monde – celles d'assurer la sécurité des cyclistes –, mais on sait aujourd'hui que la sécurité ne peut venir que d'une réelle intégration des cyclistes dans la voirie, qui permettra à terme aux automobilistes de considérer les vélos comme une donnée permanente et d'augmenter d'autant leur attention vis-à-vis d'eux. "Pourquoi y a-t-il autant de pratiques différentes? se demande Frédéric Héran. Parce que nous sommes dans une période de transition. L'avenir, c'est la cohabitation tranquille. Le jour où toutes les villes seront des villes 30, on pourra presque complètement supprimer les pistes et les bandes. À mon avis, cela va arriver – et plusieurs grandes villes s'engagent dans une politique résolue de modération de la vitesse. Peut-être va-t-il y avoir une sorte d'émulation, un petit jeu pour arriver à être la première grande ville 30 de France? Peut-être que dans deux ou trois ans, Strasbourg ou Grenoble en seront là..." Rendez-vous, pour le savoir, dans la prochaine enquête de l'Observatoire des villes cyclables...

Photo © Ville de Grenoble



Les zones 30 connaissent un fort développement

Villes cyclables > état des lieux et perspectives

3 Paroles d'élu(e)s



ous avons voulu demander à quelques élus de villes qui ont participé à l'enquête de l'observatoire ce qu'ils pensaient de leurs résultats et de la manière dont ils voient l'avenir. Verbatim...

Photo J. Dréol



Reims

> Stationnement avant tout

Raymond Joannesse,
adjoint au développement durable et à l'urbanisme

Résultat de l'enquête :
0,82 place de stationnement pour 100 habitants

"Une telle enquête est réellement utile... parce qu'elle nous permet de constater que Reims est en retard ! Même si ce n'est naturellement pas la panacée, parce que l'on compare des situations différentes – Reims, par exemple, est une ville très compacte, dans laquelle il est difficile de faire un réseau cyclable. "Avec le changement de municipalité lors des dernières élections, il y a eu aussi un véritable changement de philosophie. La précédente municipalité n'a pas eu de véritable politique vélo, elle a manqué le coche de la concertation avec les associations. Et les habitants ressentent un véritable manque de sécurité dans les déplacements à vélo. C'est là-dessus que nous allons concentrer le gros de nos

efforts – étendre les zones 30, développer les contresens dans les zones apaisées. Notre ville est suffisamment petite pour pouvoir être traversée en 25 minutes à vélo, mais les gens ont encore peur de prendre le vélo. Nous n'oublions pas cependant les pistes cyclables – notamment à l'occasion des chantiers du tramway, nous avons demandé au concessionnaire de réaliser 8 km de pistes le long de la voie.

"Nous avons également une très ambitieuse politique en matière de stationnement. Nous avons posé 50 % d'arceaux supplémentaires depuis notre arrivée il y a à peine neuf mois. En ne réfléchissant pas seulement au nombre d'arceaux, mais aussi à leur positionnement, par rapport au sens de la circulation. Il faut impérativement que les cyclistes puissent se garer au plus près de l'endroit où ils se rendent. Pour l'instant, tous les résultats de notre politique ne sont pas encore totalement visibles parce que nous sommes dans la concertation, ce qui est long. Mais dès que le tramway sera là, en 2011, je pense que les résultats seront au rendez-vous."



Grenoble

> Faire un peu de tout

Éléonore Perrier,
conseillère municipale et conseillère communautaire à la Métro.

Résultat de l'enquête :
149 km de pistes cyclables, 11 km de voies piétonnes, 1,55 place de stationnement pour 100 habitants sur l'agglomération (première place en France), 7 km de contresens cyclables.

"L'enquête nous a permis de faire le point... et de rester modestes. Nous étions habitués jusque-là à être toujours dans le peloton de tête, mais nous nous sommes aperçu aussi que dans certains domaines nous étions loin derrière d'autres. Je dirai d'abord que dans les domaines où nous sommes en tête – comme le stationnement, avec nos 6 200 places d'arceaux – il n'est pas question de nous reposer sur nos lauriers, et l'on continue de réfléchir ● ● ●

● ● ● pour avancer. En particulier sur la question du stationnement en gare.

“Là où l'on s'aperçoit qu'on est moins bons, on doit agir. Je crois que le gros point noir, chez nous, c'est la continuité des itinéraires cyclables – continuité entre les pistes cyclables. Nous devons également mener un gros travail sur la cohabitation entre le vélo et les autres modes, notamment les transports collectifs. Nous développons rapidement les zones 30, aussi bien en centre-ville qu'en périphérie. Et nous cherchons à développer tous azimuts les doubles sens. La ville de Grenoble est très volontariste là-dessus (il y a 80 % de doubles sens en ville), et la Métro doit le devenir aussi.

“Évidemment, il se pose dans notre agglomération un certain nombre de problèmes topographiques. Il y a 26 communes dans l'agglomération, dont certaines sont sur les contreforts de la Chartreuse, donc peu accessibles aux vélos. Dans les communes du sud de l'agglomération, en revanche, les choses sont plus simples. Là où la troisième ligne de tramway est arrivée, il y a trois ans, des pistes cyclables ont été construites de chaque côté. Je crois que l'on peut dire qu'aujourd'hui, chaque fois que nous réaménageons quelque chose, nous pensons au vélo. Je crois que nous sommes sur la bonne voie : notre choix, c'est de faire un peu de tout : partage de la voirie, sécurisation, stationnement et doubles sens. Avec l'objectif fort de privilégier une pratique citoyenne du vélo, conjuguant le partage de l'espace et la sécurité des cyclistes.”



Chartres

> Une politique de partage

Isabelle Mesnard,
maire adjointe en charge
du cadre de vie.

Résultat de l'enquête :
Voies aménagées :
autour de 20 % ;
linéaire d'aires piétonnes :
6,1 km ; places de
stationnement pour
100 habitants : 1,5

“Nous avons manqué jusqu'ici, à Chartres, d'un véritable fil conducteur pour mener une politique vélo, et nous avons envie de démontrer que le vélo n'est pas qu'un mode dédié au loisir. Nous avons besoin des idées des autres pour avancer, nous motiver – et c'est en cela que ce type d'enquête nous est utile. Les petites villes peu étendues comme la nôtre ont du mal à se positionner – parce que nous ne pouvons pas mener des opérations type Vélib'.

“Depuis quelques années, nous avons entamé de grands changements. Nous avons commencé par le stationnement, et en mettant des accroches vélo partout elles sont passées de 150 à 765.

“Ce dont nous sommes le plus fiers, c'est la création de trottoirs mixtes, larges, destinés tant aux piétons qu'aux vélos. Sur un grand nombre de boulevards que nous avons refaits – à l'exception bien sûr du centre-ville historique qui est très contraint – nous avons construit ces trottoirs très larges, sur lesquels peuvent rouler les vélos. Bien sûr, nous devons expliquer aux cyclistes que ce ne sont pas des pistes, et qu'ils doivent donc adapter leur vitesse, mais il n'y a pas de conflits. Ces trottoirs mixtes ne concernent pas que le centre. Ils ont été intégrés à des quartiers excentrés comme la Madeleine et le quartier de Beaulieu.

“Pour le centre historique, on va réaliser des aires piétonnes. Déjà plus de 4 % de la ville sont concernés. Nous voulons travailler dans une politique de partage, et nous servons du décret de juillet 2008 pour aménager un maximum de zones de rencontre... Peut-être qu'en 2010, nous réussirons à avoir des zones 30 sur toute la ville.” ■



le site cycl@ble



Intégré au site du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, le site de M. Vélo est une véritable mine d'informations.

http://www.transports.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=2207



Créé en 2006, le site de M. Vélo fonctionne comme un portail permettant d'accéder à de nombreuses informations sur les politiques cyclables et sur la pratique du vélo en France.

Le site présente les missions de M. Vélo et les actions qu'il coordonne ou soutient. L'internaute peut ainsi avoir une vision d'ensemble des principaux acteurs du vélo ; acteurs avec lesquels M. Vélo est amené à travailler. Cela permet d'envisager d'un seul clic les associations, les fédérations et les organismes privés et publics qui travaillent avec M. Vélo, et dont les sites sont mis en lien. Le site de M. Vélo est un vrai moteur de recherche spécialisé dans le domaine du vélo ! L'actualité des politiques publiques "vélo" y est régulièrement mise en ligne. Sur le portail, on peut par exemple avoir accès à des appels d'offres lancés par le PUCA (Plan urbanisme construction et architecture) et élaborés en coordination avec les acteurs du monde vélo. Le site de M. Vélo est en effet à

l'image de la mission confiée au coordonnateur interministériel : il inscrit le vélo comme partie intégrante des projets d'aménagement et d'urbanisme, ainsi que des programmes d'éducation, de santé, de sécurité routière...

Mais le site de M. Vélo est aussi un service de documentation en ligne. Il rassemble des fiches thématiques rédigées

par l'équipe de M. Vélo qui répondent aux interrogations des techniciens et des décideurs (le stationnement, la place du vélo dans les écoquartiers...). Il renvoie

également vers des fiches éditées par le Certu, et vers un ensemble de documents d'études et de synthèse de provenances diverses (la Documentation française, la Commission européenne) et téléchargeables gratuitement.

Enfin, il donne accès à des documents pédagogiques qui permettent de mieux comprendre et d'expliquer la place du vélo en France aujourd'hui.

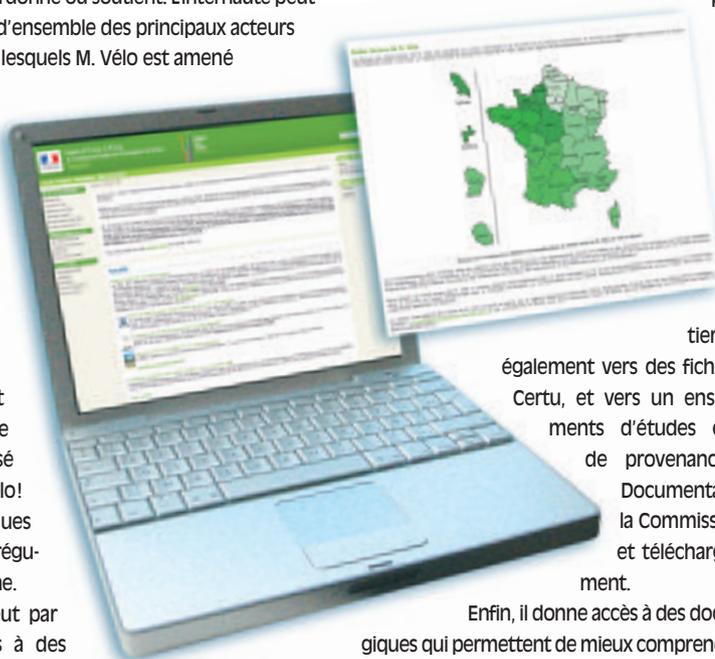
Et si malgré tout vous n'avez pas trouvé de réponse à vos questions, vous pouvez toujours aller les poster dans la rubrique FAQ! ■

Une voirie pour tous

Mission confiée à M. Vélo sur la sécurité et la cohabitation sur la chaussée de l'ensemble de ses usagers. On peut retrouver son programme d'action, ses études et le point sur ses avancées depuis le site de M. Vélo.

Certu

Depuis de nombreuses années, le Certu fournit une grande partie des documents utiles aux techniciens et aux décideurs sur les questions d'urbanisme et de déplacements. Le site de M. Vélo regroupe l'essentiel des publications vélo du Certu, mais vous pouvez y accéder directement par le site du Certu et en profiter pour vous promener sur le site.



Gilet de sécurité

> éclairage d'actualité



est jaune, c'est moche, ça ne va avec rien, mais ça peut vous sauver la vie... À vélo aussi! C'est tout du moins ce qu'a estimé la Sécurité routière puisqu'elle a imposé à partir du 1^{er} octobre 2008 le port du gilet réfléchissant hors agglomération, de nuit ou quand la visibilité est mauvaise. Petit tour d'horizon des caractéristiques et des atouts du gilet fluo, et des débats sur son port obligatoire.

Photo > Alexandra Lacroix



Le gilet, un gage de sécurité et un repère visuel (ici un vélobus en banlieue parisienne)

“ La mauvaise visibilité des cyclistes est un facteur aggravant puisque 20 % des accidents se produisent de nuit. ”

S'il est vrai que les accidents les plus graves ont lieu hors agglomération et que la vitesse en est le facteur principal, la mauvaise visibilité des cyclistes est un facteur aggravant puisque 20 % des accidents se produisent de nuit. Les bandes réfléchissantes renvoient la lumière des phares sur 150 m environ tandis qu'un cycliste qui porte des vêtements de couleurs sombres ne sera visible qu'à 30 m. Lorsque l'on sait que la distance de freinage pour un véhicule roulant à 50 km/h est de 35 m, et que cette distance passe à 85 m lorsque l'on roule à 90 km/h, on

mesure à quel point il est essentiel d'être bien visible.

Questions

Si nul ne peut contester la nécessité d'agir pour améliorer la sécurité des cyclistes, le port de la chasuble de sécurité fait cependant débat. Il y a les arguments techniques, qui éclairent la question sous différents angles, et les errements esthétiques, qui peuvent parfois laisser songeurs (le gilet fait-il transpirer?).

Consacrons-nous, pour commencer, aux interrogations sérieuses, soulevées par des spécialistes des questions de sécurité à vélo.

- Pourquoi un gilet de sécurité, et non pas d'autres accessoires, tout aussi efficaces et plus pratiques? C'est l'argument avancé par la FUBicy, qui s'est prononcée contre l'obligation du port du gilet jaune tout en insistant sur le fait qu'il est impératif pour le cycliste d'être vu des autres usagers de la route. En effet, le gilet ● ● ●

La conformité du gilet

Pour être sûr de la conformité, le gilet doit porter les mentions "CE" et "EN 471" ou "EN 1150", et il doit être de couleur jaune ou orange. Si ce n'est pas le cas, le cycliste risque une amende.

Délégation Interministérielle à la Sécurité et Circulation routière



Photo > Jorgis Matyassy



Lauréate Berçot en 2007: Heidi Mueller (1^{er} Prix)

Photo > Jorgis Matyassy



Les 3 lauréates Berçot en 2007 : Gina Park (3^e), Heidi Mueller (1^{er} Prix), Maria Ribeiro (2^e)

● ● ● n'est pas adapté à de nombreuses situations: Comment le mettre par-dessus sa cape de pluie, par-dessus un sac à dos?... Il existe d'autres solutions, comme des bandes réfléchissantes, plus pratiques à transporter, ou que l'on peut coller directement sur le vélo et que l'on ne risque pas d'oublier.

• Pourquoi ne pas rendre obligatoire le port du gilet dans les zones mal éclairées des agglomérations? La délimitation administrative ne coïncide pas toujours avec celle de l'éclairage public! Les automobilistes doivent pour leur part allumer les feux de croisement quand ils sont dans une zone mal éclairée d'agglomération. La question de l'éclairage public est centrale si l'on considère la nécessité pour les villes d'en rationaliser l'usage pour faire des économies

d'énergie: la question de la visibilité des cyclistes se pose donc aussi en agglomération.

• Comment se définit "une visibilité insuffisante"? Le texte du décret est sujet à interprétations. Faut-il considérer que seules les conditions atmosphériques doivent être prises en compte (pluie, brouillard...), ou bien l'environnement est-il également à considérer? Autrement dit, si un cycliste passe dans un tunnel, ou bien circule sur une portion de route très ombragée, doit-il s'arrêter pour enfiler son gilet? A priori, dans ces situations, l'éclairage du vélo devrait suffire...

• Quid de l'amélioration de l'éclairage des vélos? Certaines associations, et notamment la FUBicy, demandent que la législation soit plus contraignante en matière d'éclairage des vélos. Ce qui inci-

terait les fabricants à faire de nouvelles propositions en la matière... Mais si la loi ne parle pas du port du gilet jaune en ville, de nombreux cyclistes urbains se sont mis à le porter. Veulent-ils rentabiliser l'achat qu'ils ont dû faire pour leur voiture, ou bien ont-ils profité de la profusion de gilets jaunes sur les étalages suite à l'obligation d'en posséder un dans sa voiture? Il ne faut certainement pas négliger non plus la campagne de communication très efficace de la DSCR, dans laquelle Karl Lagerfeld s'adressait aux automobilistes sur des affiches 4 x 3 qui a pu également sensibiliser les cyclistes sur la question de la visibilité.

Beau à vélo ?

Bien que de plus en plus de personnes semblent convaincues par l'utilité du port du gilet réfléchissant, les puristes du style et de l'élégance semblent rester sceptiques.

Pourtant, quelques efforts ont été faits en la matière. Des stylistes ou des industriels, pressant l'ouverture d'un nouveau marché, ont fait quelques timides tentatives. On peut ainsi noter

que les grandes marques d'équipements sportifs ont lancé une gamme de vêtements vélo intégrant les normes pour les vêtements à haute visibilité. Mais il semble que la question technique ait primé sur l'esthétique...

Pourtant, dès 2006, le Comité de Promotion du Vélo, organisateur de la fête nationale du vélo, avait lancé, en partenariat avec le studio Berçot, un concours de stylisme intitulé "Le gilet de sécurité: un objet de mode". Les candidats, des élèves de seconde et de troisième année de cette école de stylisme d'où sont sortis des grands noms de la mode, avaient proposé des prototypes de gilets de sécurité "qui donnent envie d'être portés", et trois d'entre eux ont été primés lors d'une cérémonie au musée Galliera. Les étudiants du studio Berçot ont su prouver que la sécurité à vélo pouvait aussi rimer avec la mode. Et que l'engouement pour la pratique du vélo en ville pouvait être l'occasion d'une recherche sur les accessoires de sécurité et une mode adaptée à la mobilité active d'aujourd'hui. Une histoire à suivre... ■

éclairage urbain



n dix ans, le nombre de points lumineux a augmenté de 30 %. En cette période de fêtes durant laquelle les collectivités

habillent les rues d'éclairages décoratifs pour plusieurs mois, de nombreuses voix s'élèvent pour dénoncer les conséquences de cette gabegie d'éclairage public : augmentation de la consommation d'énergie et de l'émission de GES, impacts sur la biodiversité (la lumière per-

Photo > François Dolsnel © Fotolia



turbe les oiseaux dans leurs migrations, attire les insectes et leurs prédateurs, et fait fuir les animaux qui ont besoin d'obscurité comme les chauves-souris)...

Les collectivités vont rapidement être amenées à revoir globalement leur politique d'éclairage public si elles ne veulent pas être en contradiction avec leurs objectifs de développement durable. ■

3, route de Vovray
74000 ANNECY France
Tél. (33) 04 50 45 13 45

2

PARCAGE ROUES SECURISE

Le seul système capable de protéger les pièces maîtresses de votre vélo.

Produit brevété

CONTROLE
SOLIDITE
BUREAU
VERITAS

Nombreuses références en France

Pour nous contacter
www.cyclogard.com

> Initiative, Claudine Bucourt, créatrice du site :



Depuis le 1^{er} octobre 2008, il est obligatoire d'avoir deux gilets jaunes en permanence dans sa voiture. J'ai voulu donner un sens particulier à cet objet de sécurité, en m'intéressant à tous ses usagers, et non pas seulement au conducteur de la voiture. C'est pourquoi j'ai créé des gilets pour les enfants, mais aussi pour les animaux de compagnie! Et lancé mon site le 5 octobre 2008.

Ces gilets et accessoires de sécurité répondent bien entendu aux normes européennes en vigueur. Si leur design n'est pas très éloigné de celui des gilets standards, j'ai souhaité travailler sur leur qualité et leur aspect pratique. C'est pourquoi les gilets sont équipés d'une capuche, et qu'ils sont faits dans un tissu résistant et imper-



méable, ce qui les rend particulièrement adaptés aux cyclistes qui s'en servent tous les jours. De plus, chaque gilet est équipé d'une carte

"info" qui permet de fournir les informations vitales pour les premiers secours (nom, groupe sanguin, allergies...). ■

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

Directeur de la publication :
Jean-Marie Darmian

Rédactrice en chef :
Véronique Michaud

Secrétariat de rédaction, mise en page :
Olivier Sauron, Denis Desailly

Ont collaboré à ce numéro :
Franck Lemarc (dossier),
Diane Bouchenot,
Véronique Cézard, Sabine de Ligny

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

Photos :



Club des villes & territoires cyclables,
Thierry Nava (personnage couverture),
Ville de Chartres, Ville de Grenoble,
Claudine Bucourt, Fotolia > Bobroy,
Ray, Thierry Planche, Iroha,
Stephane-Lange, François Doisnel

Publicité :
IM Régie :
Marc Grand, directeur
Véronique Annereau
Anaïs Fraigneau
23, rue Faidherbe
75011 Paris
T 01 40 24 14 90/12 63
F 01 40 24 22 70
v.annereau@impub.fr
anaïs.fraigneau@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
ddesailly@mac.com

Illustrations en pâte à modeler + 3D :
Isabelle Duval

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

ISSN 1631 - 3054
Dépôt légal :
Janvier 2009
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 Collectivité, société, association **15 euros TTC**

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



GREENCOVE
INGÉNIERIE ●●●●
OPÉRATEUR DE COVOITURAGE

123envoiture.com
le site leader du covoiturage



Contact

Tél > 01 72 82 30 80

Email > contact@greencove.fr

Green Cove ingénierie, opérateur de covoiturage

Green Cove Ingénierie développe des solutions de covoiturage pour les collectivités, les entreprises et les particuliers. Notre expertise, notre expérience et notre savoir faire nous permettent d'offrir à nos clients une prestation complète et performante pour la gestion et la mise en œuvre de leur service de covoiturage personnalisé.

123envoiture.com... un service Green Cove

Depuis 5 ans, la société GreenCove exploite le site www.123envoiture.com, 1^{re} plate-forme de covoiturage en France, rassemblant plus de 300000 membres. Chaque jour s'inscrivent plus 350 nouveaux membres, ce qui témoigne du dynamisme et de la demande croissante que connaît le covoiturage.

La solution grand public pour les collectivités

Green Cove Ingénierie propose des outils simples et pratiques pour organiser les déplacements des habitants d'un territoire communal, intercommunal, ou départemental. Cette solution répond aux exigences des Plans de Déplacements Urbains (PDU) et à la mise en œuvre de l'Agenda 21.

De nombreux avantages pour les collectivités

- Baisse du trafic et de la pollution.
- Réduction des frais de transport des habitants.
- Complémentarité avec les transports en commun.
- Diminution des problèmes de stationnement.
- Action sur les économies d'énergie.
- Réduction des accidents de la route.

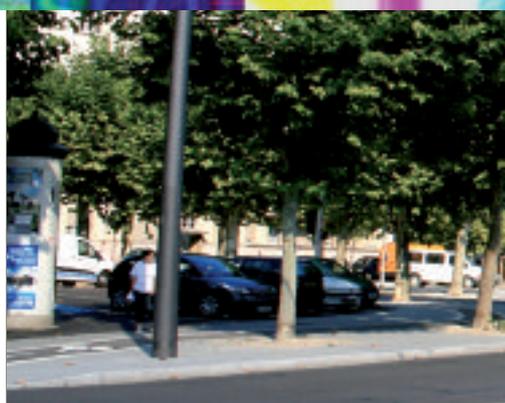


Photo arrière plan > © bobroy20 - Fotolia.com

www.gart.org

Roland Ries*

Président du Gart, Groupement des autorités responsables de transport

1) Vélo et transports collectifs constituent une combinaison gagnante dans un grand nombre d'agglomérations : comment envisagez-vous le développement de cette intermodalité et son encouragement ?

Le vélo est particulièrement bien adapté aux déplacements urbains : il permet des déplacements rapides sur les distances généralement courtes en ville. N'émettant pas de gaz à effet de serre, ni de pollution, il n'est pas source de bruit, consomme peu d'espace et est excellent pour la santé. Il est parfaitement complémentaire des transports collectifs, comme l'a mis en évidence l'enquête¹ réalisée début 2007 par le GART et le Club des villes cyclables auprès des autorités organisatrices de transport urbains (AOTU) et des collectivités membres de leurs réseaux respectifs. Le développement de l'usage du vélo est une des orientations des plans de déplacements urbains que les autorités organisatrices de transports urbains sont chargées d'élaborer, et la plupart des agglomérations mettent ainsi en œuvre des politiques permettant d'offrir à leurs concitoyens une large palette de modes de déplacements alternatifs à l'usage de la voiture en solo. C'est pourquoi le GART souhaite que les compétences des autorités organisatrices des transports collectifs urbains soient étendues pour que les agglomérations soient dotées d'une compétence plus large d'organisation de la mobilité durable,

permettant la complémentarité de tous les modes de déplacements, chacun étant utilisé dans sa zone de pertinence. Dès maintenant, nous voyons avec satisfaction que le développement de « vélos publics », qu'il s'agisse de vélos en libre-service ou d'autres systèmes de location de vélos, dope l'usage du vélo et, dans le même temps, que de plus en plus de collectivités réalisent des itinéraires cyclables et des stationnements pour les vélos.

2) Les TER connaissent une forte hausse de leur fréquentation : quelle peut être la participation du vélo à l'amélioration de l'offre ?

Certaines régions ont prévu l'embarquement des vélos à bord des TER, mais, à mon sens, ce sont les actions au niveau des gares qui peuvent avoir les effets de leviers les plus forts pour développer l'usage du vélo. Bien entendu, cela implique que les gares soient conçues comme de véritables pôles d'échanges multimodaux hébergeant une panoplie de services à la mobilité comme la location de vélos ou encore l'autopartage, à l'instar des gares suisses. Cela demande de développer des stationnements pour les vélos, des possibilités de location de vélos, en libre-service ou pas. Il est aussi intéressant de favoriser l'implantation de lieux de réparation de vélos à proximité des gares, comme cela se fait d'ailleurs à Strasbourg, la ville dont je suis le maire.

3) Quels rôles attribuez-vous aux modes actifs que sont la marche et le vélo dans l'évolution de la mobilité quotidienne ?

La marche et le vélo sont des modes urbains par excellence. Ils sont parfaitement adaptés aux distances de la ville et ils permettent aussi de la découvrir dans ses moindres recoins : c'est d'ailleurs ce qui fait le succès des circuits de découverte de la ville à vélo qui s'implantent dans de nombreuses villes. Dans notre société frappée par la sédentarité, avec les problèmes de santé que cela implique, ils jouent aussi un rôle non négligeable en matière de santé publique : nos collègues québécois parlent d'ailleurs de « modes actifs » plutôt que de « modes doux » comme nous le faisons, et je trouve que leur expression est bien adaptée. Cela implique de leur donner une large priorité, par l'affectation de l'espace public, mais aussi en favorisant les trajets les plus directs pour ces modes plus lents et qui demandent un effort physique. En ce sens, le récent décret² instituant la zone de rencontre, qui permet la cohabitation de l'ensemble des modes de déplacements en laissant la priorité aux plus vulnérables, est une avancée indéniable dans le sens de la mise en place d'un véritable Code de la rue que nous souhaitons voir aboutir. ■

¹ - Vélo et transports publics : un tandem gagnant pour la mobilité durable, 2007.

Document téléchargeable sur : [http://www.gart.org/tele/guide%20velo%202007\(pour%20site\).pdf](http://www.gart.org/tele/guide%20velo%202007(pour%20site).pdf)

² - NDLR : Le décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses dispositions de sécurité routière, publié au *Journal officiel* le 1^{er} août 2008