



V

i

l

l

≡

&

V

≡

l

O



n° 44

Dossier > pages 6 à 13

Mars/Avril 2010

4€



Écoquartiers en France ➔ et si on parlait de mobilité ?

Le site cyclable
> page 14

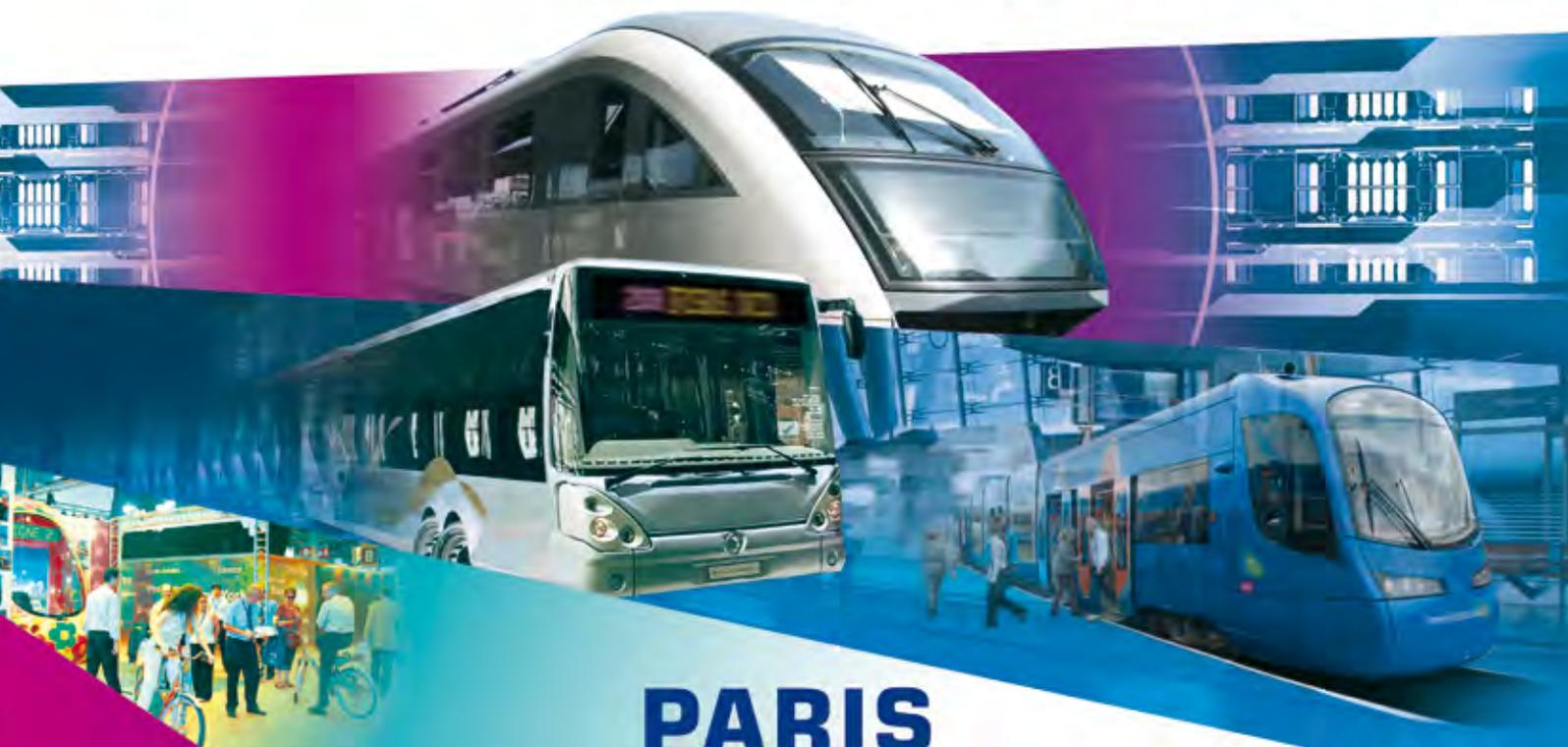
Le vélo de ville ne connaît
pas la crise > page 16

La parole à Gilbert Lieutier
> page 20

Réservez votre
BADGE GRATUIT
en ligne

Transports 2010 Publics

LE SALON EUROPÉEN DE LA MOBILITÉ
THE EUROPEAN MOBILITY EXHIBITION



PARIS
8-9-10 juin 2010

Réservation des stands
IM Régie

Tél.: +33 (0)1 40 24 25 37
E-mail: bzambo@impub.fr

www.transportspublics-expo.com

Organisé par

Avec la
collaboration de

En partenariat avec

Partenaire presse

GIE Objectif transport public
Groupement des Associations
Interprofessionnelles de Transport

GART | UTP

UTP

ALSTOM BOMBARDIER

DO

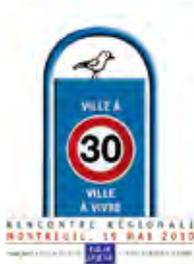
MEDIAN FERRE DE FRANCE

TRANSDEV

VEOLIA
TRANSPORT

Transport
PUBLIC

agenda 2009/10



Rencontre de Rue de l'Avenir « Ville à 30, une ville à vivre »
> mercredi 19 mai 2010
 Montreuil



Salon européen de la mobilité
> du 8 au 10 juin 2010
 à Paris,
 Porte de Versailles



Velo City global,
> du 22 au 25 juin 2010
 à Copenhague

Semaine européenne du développement durable et de la sécurité routière
> du 16 au 22 septembre 2010



édito

Le code de la route, ça commence à bien faire...

L'abandon de la taxe carbone, plus récemment celui de la taxe poids lourds, ne trompe pas, mais pour être plus explicite, le président de la République l'a dit aux agriculteurs lors du dernier Salon de l'agriculture : pour ce gouvernement, aujourd'hui, « l'environnement, ça commence à bien faire » ! Le Premier ministre a insisté ces derniers jours : vive l'automobile et à bas les critiques de ceux qui voient la fin d'un modèle et surtout la nécessité de se déplacer autrement ! Faut-il mettre au compte de cette nouvelle feuille de route du gouvernement, bien oubliée des engagements du Grenelle de l'environnement, le ralentissement de la démarche du code de la rue ? Sans aucun doute.

Si on en juge par le nombre de réunions, la démarche du code de la rue est toujours engagée. Mais si on se réfère à l'aboutissement des travaux en cours, à l'introduction des dispositions validées par les instances nationales de concertation, à l'ambition générale de la démarche, alors on peut dire qu'on est au point mort. Les avancées sur des thèmes comme la définition du trottoir, la priorité des piétons traversant une chaussée, la visibilité des piétons aux passages piétons, la priorité et la visibilité des cyclistes aux carrefours à feux et la requalification des infractions au stationnement – toutes adoptées ! – ne sont pas encore transmises au Conseil d'État. Depuis près de deux ans et sans explication de la DSCR. C'est la raison pour laquelle le Club des villes et territoires cyclables, avec plusieurs associations amies – Rue de l'Avenir, Droits du Piéton, FUBicy et Ligue contre la violence routière – ont tiré le signal d'alarme le 31 mars dernier. En demandant les raisons de ces délais, la relance de la démarche ainsi qu'une campagne nationale indispensable pour faire connaître des mesures encore mal connues par beaucoup de techniciens et largement inconnues du grand public.

Serons-nous entendus ? Il faut continuer d'agir dans ce sens pour la sécurité, pour la cohabitation des usagers de la rue, pour la qualité de vie. Parce que l'enjeu est local et planétaire. Il faut un vrai changement au-delà des réalisations locales, indispensables, qui modifient la physionomie des villes. Mais l'État doit prendre sa part de cette évolution. Il ne suffit pas de donner des leçons d'écologie au reste du monde, au président des États-Unis, à l'Europe, au prétexte d'un Grenelle prometteur il y a trois ans. Il faut le faire !

Parce qu'en matière d'urbanité, de sécurité et de citoyenneté, le code de la route, ça commence à bien faire !

Jean-Marie Darmian
 Président



Pays-Bas :

→ « Tous à vélo », même aux Pays-Bas !

On croit rêver : a-t-on encore besoin, au plat pays, d'inciter les habitants à faire du vélo ? Il semble bien que oui, à en juger par la campagne nationale lancée en janvier 2010 par le ministère des Transports et des Voies d'eau (V&W). Objectif : « Donner une impulsion supplémentaire pour encourager l'usage du vélo aux Pays-Bas » et démontrer que le vélo non seulement constitue « une bonne alternative à la voiture », mais est tout aussi utile pour « se bouger 30 minutes par jour ». Enfin, peut-on lire sur le site créé pour l'occasion,* l'usage du vélo est beaucoup moins coûteux que celui de la voiture, contribue à réduire les impacts négatifs sur l'environnement et améliore l'accessibilité des villes... à condition de moins utiliser la voiture... Cette opération qui s'étale sur trois ans est conduite sur le terrain par l'Institut des Sports et du Mouvement (NISB) et la puissante Fédération des cyclistes (Fietzersbond). Elle s'insère dans les objectifs que s'est fixés le gouvernement néerlandais en matière de santé, de mobilité, de lutte climatique et de sécurité. D'où le soutien actif du ministère de la Santé, du Bien-être et des Sports (VWS) et de celui du Logement, de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement (VROM).

* www.heelnederlandfietst.nl

→ Le vélo dans les salles d'attente des généralistes

Avec le petit livret *Le vélo comme médicament*, la bicyclette entre dans les cabinets des généralistes avec de nombreuses autres plaquettes, vidéos, etc. autour du thème de la nécessité de bouger 30 minutes par jour. Parmi elles et toujours dans les salles d'attente : *Bouger et santé*, *Mouvements et sports pour les handicapés*, *Se bouger 30' par jour*, *Le mouvement et le sport...* Édité sur fonds publics par la Fédération des cyclistes, le livret incite les patients à « prendre » leur dose journalière d'activité physique sous forme de déplacement – ou de balade – à vélo ; il se fonde sur des études scientifiques et des rapports de synthèse à l'intention des généralistes, comme le 18 pages du Dr M. de Greef du Centre des Sciences du mouvement de l'Université d'État de Groningen* (RUG en néerlandais) qu'ils peuvent télécharger sur le site qui leur est dédié**. Ce livret a pour objet de présenter, sous une forme accessible, le fondement scientifique de l'intérêt de bouger dans la vie, et de promouvoir un style de vie actif comme moyen de prévention.

* communicatie@rug.nl

** www.actiefadvies.nl



→ Les cyclistes sont-ils plus en forme ?

Les résultats de deux tests d'une première campagne lancée par l'agglomération de Rotterdam en 2009, organisée par un bureau de consultants indépendants (VCCR, spécialisé en accessibilité), ont prouvé que les 145 participants se rendant régulièrement à leur travail à vélo, ont, pour 56 % d'entre eux, connu une nette amélioration de leur condition physique. Un troisième test « fitness » qui vient d'avoir lieu en janvier-février 2010 montre que, en effet, les participants arrivent en meilleure forme à leur travail, sont moins souvent malades et atteignent facilement les « 30 minutes d'exercice physique » par jour recommandées par les autorités cette année.

→ Stimuler l'usage du vélo améliore l'accessibilité urbaine

Selon une récente étude* – mars 2010 – du Centre de ressources sur le vélo « Fietsberaad », le vélo peut jouer un rôle important dans la réduction de la congestion urbaine en centre-ville et même sur le périphérique. Fondée sur les effets d'une croissance du trafic vélo de 10 % - au détriment de la

voiture - dans les dix ans à venir, calculée pour la ville moyenne d'Alkmaar, l'étude montre une réduction de 15 % du nombre d'heures perdues dans le trafic général, soit un gain de 3 à 6 millions d'euros par an. En outre, une augmentation de 10 % de l'usage du vélo par habitant aux dépens de la voiture entraîne une réduction de 3 % de l'empreinte CO² par ménage, tandis que le bruit se réduit de 2 % et les émissions nocives des voitures particulières de 7 % du seul fait d'une fluidification du trafic général. Enfin, même si le nombre de cyclistes entraîne une hausse mécanique du nombre de victimes de la route, elle est « compensée » par une diminution générale du risque d'accidents graves impliquant un automobiliste pour les cyclistes et les piétons.

*O. van Boggelen et J. Hengeveld

Europe :

→ Le projet CARMA*

L'UE verse 300 000 € à la ville d'Eindhoven dans son effort pour améliorer encore le « climat vélo ». En effet, ce projet européen, qui réunit en outre les villes de Göteborg, Parme, Riga, Budapest et les quartiers de Kensington et de Chelsea à Londres, doit rendre les habitants attentifs à tous les avantages d'un plus fort usage du vélo par des techniques de communication plus raffinées et adaptées aux cibles choisies. Le projet de communication se fonde sur une meilleure coopération avec les groupes-cibles et la concomitance entre

communication et initiatives vélo au niveau des infrastructures. Objectif : développer de nouvelles méthodes pour un marketing coût-avantages afin de mieux inciter des groupes précis d'habitants prêts à changer de comportement et ainsi obtenir de meilleurs résultats.

***Cycling awareness Raising and MARKeting**

États-Unis :

→ Google guide les cyclistes

Depuis le début du mois d'avril, les habitants et visiteurs d'environ 150 villes américaines peuvent planifier leurs itinéraires vélo*. Ils ont le choix, parmi les quelque 12 000 km d'itinéraires

d'ores et déjà cartographiés et grâce à des codes couleur, entre des pistes ou voies dédiées aux cyclistes, des bandes cyclables et des routes ouvertes au trafic général mais peu fréquentées. Ces véloroutes-voies vertes qui, à terme, couvriront en réseau tout le territoire des États-Unis, ont été définies par Google en collaboration avec l'organisation « Rails to trails », association sans but lucratif dans un esprit de conservation des territoires, en utilisant notamment d'anciennes voies ferrées et en les connectant avec des corridors cyclables à créer ou existants. Les utilisateurs sont invités à signaler les améliorations à apporter au système.

* <http://maps.google.com/biking>
www.railstotrails.org/
Google: bicycle routes



vite dit

« Pour l'automobile, il nous faut aller plus loin. Nous consacrons déjà de très importants efforts au profit de la R&D, que nous allons encore amplifier avec l'emprunt national, qui bénéficiera directement au secteur. »

« Mon meilleur souvenir de pilote : Le Mans Classic, 4 heures du matin, dans la ligne droite des Hunaudières, au volant d'une Ferrari 250 GT. Et derrière moi, Jean Guichet, vainqueur des Vingt-Quatre Heures en 1964 ».

François Fillon, Premier ministre,
 élu Homme de l'année 2009 du *Journal de l'automobile*
 Dossier sur <http://www.journalauto.com>

Il y a + simple, + efficace et + design pour la sécurité des vélos !

Découvrez nos solutions modulaires au service de votre environnement :

www.abri-plus.com

ABRI PLUS
 la solution pour tout abriter

Abri Plus - 31, rue de l'Industrie - Z.A. de Grand Lieu - 44310 ST PHILBERT DE GRAND LIEU Tel : 02 40 78 08 08

ÉCOQUARTIERS EN FRANCE : ET SI ON PARLAIT DE MOBILITÉ ?

Une journée organisée par le Club des villes et territoires cyclables, en partenariat avec Rue de l'Avenir

Les écoquartiers sont « tendance » ...

Mais au-delà d'un vocabulaire qui, depuis le Grenelle de l'environnement de 2007, est passé dans l'air du temps, à quelles réalités renvoie ce concept encore flou pour la plupart de nos concitoyens ?

C'est pour répondre à ces questions que Rue de l'Avenir et le Club des villes et territoires cyclables ont organisé, le 16 février dernier, à Paris, une journée de rencontre régionale en plaçant la mobilité au cœur des débats. Retour sur une journée riche en témoignages et retours d'expériences...

Les intervenants qui se sont succédés à la tribune avaient pour mission de focaliser leurs présentations des écoquartiers sur les déplacements, l'accessibilité, les choix stratégiques des aménageurs en matière d'espaces publics. Un parti pris, certes, mais fort utile, car si ces questions fondamentales dans le cadre du développement durable trouvent leur juste place dans certains projets, ce n'est pas toujours le cas... C'est ce que sont venus expliquer tour à tour Anne Faure, exposant le concept global des écoquartiers, Jacqueline Samulon dans sa présentation de l'appel à projets des Nouveaux Quartiers Urbains par la région Île-de-France, mais aussi Bertille Bourdellon, décrivant les docks de Saint-Ouen, puis Claire Souet et Véronique Lavigne, les Nouveaux Quartiers Urbains de Plaine-Commune. L'après-midi, Michel Gilbert est venu présenter la ZAC de Bonne à Grenoble, suivi d'Alain Jund pour l'écoquartier Danube à Strasbourg. La conclusion de cette journée est revenue à Hubert Peigné, membre du Conseil général du développement durable.

Pour Anne Faure (Arch'Urba), urbaniste très impliquée depuis de longues années sur les questions de la mobilité et la prise en compte des modes doux, « *les projets français oublient encore trop souvent la mobilité* ». Elle a ouvert les débats en tentant de définir les écoquartiers. Mission délicate, a-t-elle reconnu d'emblée, puisqu'« *il n'existe pas aujourd'hui de définition*

précise mais seulement des référentiels. » Doit-on alors parler de phénomène de mode, d'utilisation abusive des termes « éco » et « durable » ? Il est probable que des aménageurs tenteront de surfer sur ces mots, quitte à en négliger les principes fondateurs... C'est pourquoi il est essentiel d'asseoir le concept sur des bases solides. Pour cela, Anne Faure a proposé de se reporter au rapport Brundtland¹, qui définissait le développement durable comme « *un développement qui répond aux besoins des générations du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs* ».

Et de fait, si l'on reprend les trois piliers du développement durable tels qu'il les décrit – développement économique, équité sociale, protection de l'environnement –, cela peut nous aider à dessiner le profil de ces quartiers. 1/ Présence d'activités et de commerces.

¹) Rapport Brundtland pour les Nations unies, 1988.



2/ Offre de logement social, processus de concertation, équipements collectifs de proximité.
3/ Biodiversité, gestion des énergies, de l'eau, des déchets, réduction de la place de l'automobile, développement des transports collectifs et des modes doux.

Un peu d'histoire...

Anne Faure a également proposé, pour avancer, qu'on se réfère aux expériences des pays voisins. Car il en existe de fort intéressantes dans l'histoire récente. Inspirés par les théories du Club de Rome, les précurseurs sont ceux qui ont lancé le concept de la ville compacte en 1990 (quartier S.D. Amsterdam). Concept repris et étendu à la notion d'agglomération polycentrique, c'est-à-dire organisée sur le principe d'une modulation de la densité, avec des zones compactes et des zones vertes (Berlin). De là sont nés les premiers « quartiers sans voiture » ou « pauvres en voitures » (Amsterdam et Hambourg en 1996). À peine mis en œuvre, ils se répandent comme une traînée de poudre :

« Toutes les villes des pays d'Europe du Nord en ont voulu », a rappelé Anne Faure.

Succès surprenant ? Pas tant que cela : le fait de diminuer la surface consacrée à la voiture, aussi bien en sous-sol (pour les parkings) que sur la voirie, permet en effet de réaliser une économie sur l'occupation du sol qui se traduit par une baisse non négligeable des coûts fonciers et des équipements collectifs². Par ailleurs, il faut le préciser, même dans ces quartiers « sans voiture », l'automobile n'est pas complètement absente : d'une part, les véhicules de secours et de livraison y ont accès, et, d'autre part, la plupart d'entre eux disposent de stations d'autopartage, voire proposent du stationnement à durée limitée pour les visiteurs.

De ces expériences, une notion pertinente mais à contre-courant s'est peu à peu insinuée : celle d'une « ville des courtes distances » où les différentes fonctions (habitat, activités, commerces, travail) sont proches et où l'on peut, de ce fait, se déplacer pour aller de l'un à l'autre à pied ou à vélo. En tout cas, où l'on peut choisir de n'être pas motorisé. « C'est peut-être possible dans les pays nordiques, mais impensable dans les pays latins où la voiture est synonyme de liberté ! »

2) Un économiste a montré que le prix d'un équipement de parking en sous-sol équivaut à 10 m² de logement. Dommage que cela ne soit pas plus connu...

→ MALMÖ LA VERTE

Fortement touchée par la crise industrielle au début des années 1990, Malmö a choisi de rebondir grâce au développement durable. Quinze ans après, la ville est un modèle dans beaucoup de domaines.

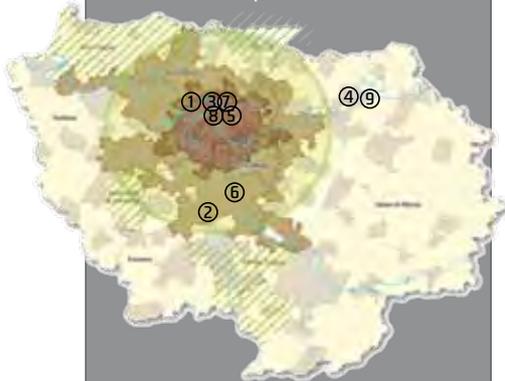
En 2001, elle a lancé un concours d'architecture pour la première tranche du quartier du Port Ouest, baptisé « Bo01 ».

Dans ce quartier qui mêle à la fois mixité fonctionnelle et mixité sociale, les déplacements sont un des enjeux centraux. L'accès à la voiture a été limité. En contrepartie, les habitants peuvent se rendre rapidement à la gare, profiter des bus roulant au biogaz et bientôt du tramway. Et, bien entendu, les déplacements à vélo sont encouragés dans une ville qui compte 420 km de pistes cyclables. La municipalité ne compte pas s'arrêter en si bon chemin : elle envisage, en collaboration avec les promoteurs, d'inclure dans le loyer l'accès à une flotte de voitures partagées !



→ LOCALISATION

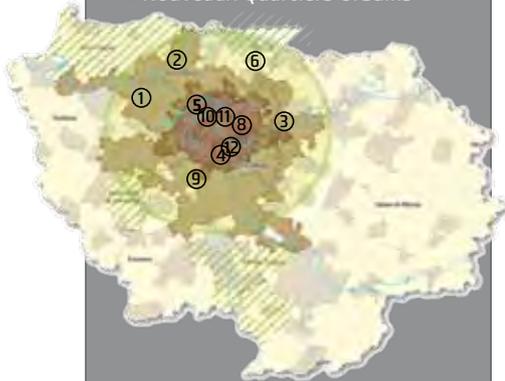
DES PROJETS LAURÉATS

 1^{re} session de l'appel à projet
 « Nouveaux Quartiers Urbains »


- 1) Argenteuil (95) : « Porte de Saint-Germain »
- 2) Brétigny-sur-Orge (91) : « Clause Bois Badeau »
- 3) Île-Saint-Denis (93) : « Quartier Fluvial »
- 4) Meaux (77) : « Foch-Roosevelt »
- 5) Pantin (93) : « Gare de Pantin »
- 6) Ris-Orangis (91) : « Docks de Ris »
- 7) Saint-Denis (93) : « Gare Confluence »
- 8) Saint-Ouen (93) : « Docks de Saint-Ouen »
- 9) Trilport (77) : « Cœur de Ville »

→ LOCALISATION

DES PROJETS PROPOSÉS

 2^e session de l'appel à projet
 « Nouveaux Quartiers Urbains »


- 1) Carrières-sous-Poissy, une nouvelle centralité
- 2) CA Cergy-Pontoise, Quartier durable ZAC Bossut
- 3) Chelles, site Castermant
- 4) Chevilly Larue, Quartier Anatole France
- 5) Colombes, Colombes La Marine
- 6) CC Roissy porte de France, écoquartier Louvres-Puiseux
- 7) CA Marne et Gondoire, Cœur urbain Marne et Gondoire
- 8) Montreuil, M'Montreuil
- 9) CA Plateau de Saclay, Quartier du lycée Camille-Claudot
- 10) Paris 17^e, Projet Clichy Batignolle
- 11) Paris 19^e, Projet Claude Bernard Mac Donald
- 12) Vitry sur Seine, L'Arc Sud

 Fond de carte : extrait du projet de SDRIF adopté (2008) :
 Les grandes entités géographiques

Propos mille fois entendus qu'Anne Faure a voulu prévenir en décrivant l'exemple réussi de Barcelone : la cité catalane s'est en effet récemment appuyée sur le concept des éco-quartiers pour réhabiliter un secteur dégradé et déserté, mais tout à fait central. Des espaces verts, des places, des promenades (*ramblas*) ont été aménagés pour favoriser les déplacements piétons et cyclistes, deux lignes de transports en commun bordant le quartier au nord et au sud. Il n'y a pas de fatalité au tout-automobile dans les pays du sud...

En France, beaucoup de projets... sur le papier

Et en France ? Il serait injuste de prétendre que notre pays est resté sourd à l'urbanisme revisité par le développement durable. Il y a aujourd'hui dans l'hexagone de nombreux projets d'éco-quartiers (rien qu'en Alsace, on en compte une vingtaine !). Cela va de l'écohomeau à la ZAC. Mais, dans tous les cas, encore assez peu de réalisations sur le terrain.

Difficile, donc, d'en tirer d'ores et déjà beaucoup d'enseignements. Anne Faure a cependant relevé une constante dans ces premiers projets hexagonaux : « *Ils oublient souvent les déplacements. Alors que les gaz à effets de serre proviennent pour 40 % des constructions et pour 40 % des transports, la plupart des projets ne mettent l'accent que sur la maîtrise de l'énergie des bâtiments.* » Il est vrai que la réduction de l'automobile au profit des transports en commun ou des « modes actifs » ne présente pas les mêmes atouts économiques immédiats pour les industriels que la perspective de vastes chantiers...

En tout cas, pour cette urbaniste, il est indispensable que les projets en cours ou à venir mettent plus systématiquement en valeur les questions de mobilité. Et de préciser que la mobilité durable ne se conçoit pas à l'échelle du quartier, qu'elle s'organise à l'échelle de la ville et même, de plus en plus, à l'échelle du territoire. Il faut donc très vite réfléchir à l'articulation entre le quartier, la ville et le territoire.

La région Île-de-France promeut les Nouveaux Quartiers Urbains (NQU)

Déclinaison du schéma directeur de la région Île-de-France, l'appel à projets régional des Nouveaux Quartiers Urbains a été lancé fin 2008. Pour les sessions 2009 et 2010, soixante candidats ont présenté un dossier. Lors de la première session, dix porteurs de projet présélectionnés (parmi vingt-sept) ont pu, conformément au règlement, bénéficier de deux mois pour compléter leurs propositions à partir des observations

et questions du jury. Neuf porteurs de projets lauréats bénéficient aujourd'hui de l'accompagnement régional. « *Une méthode originale, qui repose sur l'identification de marges de progression des projets* », a souligné Jacqueline Samuïon, urbaniste, chargée de mission Nouveaux Quartiers Urbains. Méthode rendue nécessaire à la fois par la nouveauté de la démarche et par un cahier des charges particulièrement exigeant décliné en cinq thématiques (affirmer la cohérence territoriale, répondre à la crise du logement, organiser la mixité fonctionnelle et la compacité, intégrer la qualité environnementale au cœur du projet, adopter des pratiques urbaines innovantes) et dix-sept critères !

Les neuf lauréats retenus : quartier de la porte de Saint-Germain à Argenteuil (95), quartier Clause Bois Badeau à Brétigny-sur-Orge (91), quartier fluvial de l'Île-Saint-Denis (93), quartier « Foch-Roosevelt » à Meaux (77), quartier « Gare de Pantin » à Pantin (93), quartier des docks de Ris à Ris-Orangis (91), quartier « Gare Confluence » à Saint-Denis (93), quartier des docks de Saint-Ouen à Saint-Ouen (93), quartier « Cœur de Ville » à Trilport (77). Quartiers de renouvellement urbain et de développement durable, tous ces projets visent à reconquérir des friches urbaines, ferroviaires et industrielles, se structurent autour d'une gare, permettent la reconquête d'un fleuve ou d'un canal et favorisent la rétroaction du nouveau quartier sur la ville.

Une deuxième session est en cours. Douze projets présélectionnés par le jury en 2010 seront soumis prochainement à la décision du conseil régional.

Zoom sur trois « Nouveaux Quartiers Urbains » en Île-de-France

Les docks de Saint-Ouen

Objet d'un projet de renouvellement urbain reposant sur des principes de solidarité (mixité sociale), de haute qualité environnementale et de démarche participative, la ZAC des docks de Saint-Ouen a été désignée en 2009 « Nouveau Quartier Urbain ». Un projet d'envergure qui porte sur 100 ha, 800 000 m² de constructions (4 000 logements, 300 000 m² de bureaux, 60 000 m² de commerces, activités, services, 70 000 m² d'équipements) et un parc de 12 ha. La phase opérationnelle vient de commencer. À terme, le nouveau quartier devrait générer de 50 000 à 60 000 déplacements supplémentaires par jour. C'est dire l'importance des questions de mobilité dans ce dossier. Et de fait, elles ont été mises au cœur du projet.

Quatre leviers ont été retenus pour réduire l'emprise de la voiture sur le quartier : agir sur l'agencement urbain pour faciliter les déplacements de courte distance ; constituer un maillage attractif de parcours à pied et à vélo ; attirer les transports en commun dans les docks ; concevoir un quartier économe en stationnement.

« Il y a dans ce projet une volonté affirmée de privilégier une ville des courtes distances », explique Bertille Bourdellon, chargée de projet au sein de la SEM Séquano Aménagement. Le fait est qu'en tout point des docks, on se situe à moins de 1 km des deux grands pôles de transports en commun (TC), soit moins de 15 minutes à pied et moins de 5 minutes à vélo. Reste qu'actuellement le site est enclavé et qu'un maillage viaire du territoire s'impose. Il se fera selon une hiérarchisation stricte, avec quelques voies principales à vocation multimodale à 50 km/h, des voies secondaires en zone 30 et des voies tertiaires à vocation résidentielle (piétons, vélos et voitures tolérées à 10 km/h, pas de stationnement). L'ensemble du réseau sera cyclable (avec des doubles sens systématiques en zone 30), les cheminements piétons partout favorisés (trottoirs largement dimensionnés). Des discussions sont d'ores et déjà engagées avec le STIF et la RATP pour amener la ligne 14 jusque là (concertation en cours), prévoir l'arrivée de lignes de bus et réfléchir à des services d'autopartage, de parking vélos et stations de réparation autour des pôles de TC. Le projet des docks de Saint-Ouen mise par ailleurs fortement sur le stationnement. Une réduction de 35 à 40 % de places de parking peut faire la différence. Outre l'effet positif d'un transfert vers des modes doux, agir sur le stationnement a des conséquences en termes économiques, déjà soulevées par Anne Faure et reprises à juste titre par Bertille Bourdellon : « On ne parle jamais du coût du stationnement dans les programmes d'aménagement urbain, et pourtant il est loin d'être négligeable. Il y a même des sommes importantes à gagner sur les programmes si l'on est prêt à limiter les places de parking. » Reste que les obstacles ne manquent pas : la mutualisation des parkings privés pose des problèmes juridiques complexes. Par ailleurs, les promoteurs craignent de ne pas pouvoir vendre leurs programmes s'ils n'offrent pas de possibilités de stationnement... Démonstration très parlante qui aura eu la vertu de mettre toute la lumière sur cette question centrale qu'est le stationnement.

L'équipe a fait des simulations de cette politique d'écomobilité. D'ici quinze ans, dans une approche traditionnelle d'aménagement, les déplacements à pied auront diminué de près de 20 %, ceux en TC et à vélo n'auront pas



Malmö fait la part belle aux modes actifs dans ses écoquartiers

progressé d'un iota, et les déplacements motorisés auront augmenté d'un tiers. Alors que dans une approche « développement durable » même modeste (ici, 1 logement = 0,7 place de parking + mutualisation des parkings privés ou publics), la marche et les déplacements à vélo augmentent fortement, les déplacements en TC croissent légèrement, tandis que les déplacements motorisés, eux, diminuent d'un bon tiers (sauf ceux des systèmes d'autopartage et de covoiturage).

Les deux écoquartiers fluviaux de Plaine-Commune : Gare Confluence (Saint-Denis) et l'Île-Saint-Denis

Plaine-Commune, première communauté d'agglomération francilienne à s'être développée en milieu urbain dense, compte 8 communes (Aubervilliers, Épinay-sur-Seine, La Courneuve, l'Île-Saint-Denis, Pierrefitte, Saint-Denis, Stains, Villetaneuse) et 340 000 habitants. Ce territoire est traversé par une multitude de réseaux de communication (ferroviaires, routiers et autoroutiers, fluviaux), ce qui, loin d'être perçu par les habitants comme une richesse, est vécu comme un handicap majeur (nuisances sonores, pollution, cadre de vie dégradé, isolement), d'autant que cela ne leur offre même pas une bonne accessibilité, mais renforce bien au contraire les effets de coupures... C'est dans ce contexte difficile que viennent s'inscrire les projets de deux écoquartiers, Gare Confluence et l'Île-Saint-Denis. Leur atout : ils se situent au bord de l'eau. Que ce soit la Seine ou le canal Saint-Denis, la présence de l'eau est essentielle.

Le projet de l'écoquartier fluvial Gare Confluence

couvre des secteurs d'habitat ancien dégradé et de friches urbaines qui tournent aujourd'hui le dos à la Seine et au canal. Le projet, tout au contraire, valorise l'eau puisqu'il aménage les berges, crée un quartier vert, des cheminements piétons et des parcours cyclables tournés vers les berges. C'est néanmoins et avant tout le projet d'un quartier d'urbanisation dense : en plus des logements réhabilités, 1 200 nouveaux logements, 80 000 m² de bureaux, un groupe scolaire et des équipements collectifs sont programmés. Il faut donc dès à présent prévoir la gestion de nombreux déplacements supplémentaires autour du pôle Transports qu'est la gare de Saint-Denis (pôle qui sera renforcé à l'avenir avec les deux lignes de tramway prévues en 2014-2015). La volonté affichée de donner la priorité aux modes doux se traduit par l'engagement de créer un plateau « zone de rencontre » autour de la gare et dans le prolongement du plateau piéton du centre-ville de Saint-Denis, puis de prévoir une zone 30 au-delà. Par ailleurs, pour favoriser les déplacements cyclables, si le projet d'une vélostation sécurisée à la gare est pour l'heure abandonné pour cause de coûts de fonctionnement jugés « trop cher » pour la collectivité, l'offre de vélos en libre-service « Vel'com » et l'augmentation du nombre d'arceaux sont maintenues. Les projets de navette fluviale et de création d'un port de plaisance, pris en charge par des maîtres d'ouvrages différents, restent en revanche toujours dans les « tuyaux ». Des choix que certains observateurs, dans la salle, ont regretté...

Tout près de là, **l'écoquartier fluvial de l'Île-Saint-Denis** s'étire sur 22 ha (sur les 100 ha de l'Île-Saint-Denis) entre deux bras de la Seine. Au départ, il se présente sous un jour fort ingrat, puisqu'il couvre le vaste secteur des entrepôts du Printemps et des Galeries Lafayette, coupé en deux par l'A86 et des friches industrielles polluées. Les nuisances sonores dues à la circulation automobile constituent de fait un gros handicap. Entre les 200 000 véhicules/jour de l'A86 et les plus de 7 000 véhicules/jour du quai du Châtelier (la voie qui longe la berge), les collectivités se trouvent donc face à un défi majeur à relever pour créer un écoquartier. Ils rêvent, nous a-t-on assurés, d'en faire un quartier sans voiture. Pour ce faire, les circulations automobiles seront limitées au quai du Châtelier, laissant seulement une voie centrale pour les dessertes spécifiques, voire TC. Les autres voies – à créer – seront réservées aux modes doux. Leur objectif – sans doute plus réaliste – est de ramener à 3 000 voitures/jour le nombre de déplacements générés par les futures constructions (au lieu de 7 000 si l'on reste sur les ratios actuels).

Pour y parvenir, les collectivités comptent sur les futures liaisons du quartier aux réseaux TC (métro, RER, tramway), notamment via une passerelle vers le quartier Pleyel et sur l'aménagement d'itinéraires piétons et cyclistes pour faciliter le développement des modes actifs. Enfin, comme pour les docks de Saint Ouen, le projet d'une navette fluviale vers la Défense sert de fanion écolo... même s'il laisse les observateurs un peu dubitatifs³.

Là encore, il se pourrait bien que la réussite de l'objectif « réduction de l'automobile » se joue sur le stationnement. Il n'est pas sûr que l'exigence, ici, soit suffisante. En effet, Véronique Lavigne, responsable du secteur d'Aménagement Ouest à Plaine-Commune, ne l'a pas caché : les normes actuelles des écoquartiers varient entre 0,2 et 0,5 place de stationnement pour un logement. Or, le PLU de l'Île-Saint-Denis est encore basé sur des normes classiques d'une place par logement, voire plus pour certains secteurs. Selon une étude réalisée sur le secteur de Pleyel, « il faudrait passer à une place pour 250 m² SHON (surface hors œuvre nette) pour ne pas engorger les voies circulées », a expliqué Véronique Lavigne, reconnaissant que « c'est un débat qu'il faudra avoir avec les usagers ! » Les premiers ateliers de l'écoquartier, expression de la volonté de démarche participative du projet, se sont pour le moment engagés dans la démarche d'un diagnostic « en marchant ». Les premières actions pourraient collectivement appréhender les temps de parcours à pied, les rendre plus lisibles et le plus confortables possible.

3) On parle de 45 min pour couvrir les 7 km.



© La Miero / SWITC

L'ensemble de la ZAC de Bonne (Grenoble) est en zone 30

Dans la discussion qui a suivi, la salle a regretté la relative timidité du programme concernant les modes de déplacements actifs et l'occasion manquée d'une liaison cyclable crédible vers Paris manquée (« à 4 km seulement, via les berges ! »)...

Deux opérations « sur les rails » à Grenoble et à Strasbourg

L'écoquartier de la caserne de Bonne à Grenoble

Chargé de présenter l'écoquartier de la caserne de Bonne, Michel Gilbert, actuel chargé de mission Déplacements à Grenoble Alpes Métropole (et ancien président du Club des villes et territoires cyclables), a commencé par rappeler le contexte dans lequel il a été pensé. Une entrée en matière utile, car cette métropole de



© La Miero / SWITC

L'espace public est redistribué pour laisser plus de place aux modes doux ZAC de Bonne (Grenoble)

400 000 habitants, dotée d'une urbanisation plutôt dense, entend réellement réduire la présence de la voiture sur son territoire : annoncée dans son PDU 2008-2012, sa part modale doit passer de 54 à 44 %, et la surface affectée à l'automobile limitée à 60 % de l'espace public. Cette volonté s'est traduite par la mise en place d'un réseau TC substantiel (4 lignes – et bientôt 5 – de tram, 26 lignes de bus, dont 22 accessibles aux personnes à mobilité réduite et 4 en circulation le soir), mais aussi par une politique soutenue en faveur du vélo.

Décidée en 2000, créée en 2004, la ZAC se situe au cœur de l'agglomération et couvre le quartier de l'ancienne caserne de Bonne. Le projet est largement engagé et se poursuit. À terme, il offrira une densité urbaine comparable à celle des quartiers de centre-ville. Mais ce choix, Michel Gilbert le reconnaît, ne s'est pas fait sans réticences de la part des habitants, toujours inquiets quand on leur parle de densité urbaine. « Il a fallu faire preuve de pédagogie, expliquer que l'on peut avoir une densité réelle sans qu'elle soit perçue négativement : c'est une question d'aménagement, de formes urbaines. » Le futur quartier de Bonne promet 40 % de sa surface en espaces verts (dont un vaste parc de 3,5 ha), ce qui en fera l'un des plus verts de l'agglomération.

Destiné à étendre un centre-ville jugé aujourd'hui trop à l'étroit (il doit d'ailleurs accueillir de nombreux commerces, cinémas et équipements publics), il implique une grande porosité avec les quartiers environnants, réalisée grâce à la création d'un maillage au sein de l'ex-emprise militaire qui permet de rétablir des



1 Ne pas se fier aux apparences : l'écoquartier du Danube (Strasbourg) n'est pas un "îlot de rêve" ! • 2 Les écoquartiers, laboratoires de la ville de demain (écoquartier du Danube, Strasbourg) • 3 0,5 place de stationnement voiture par logement, c'est le maximum pour ce quartier situé à moins de 500 m du tramway ! (écoquartier du Danube, Strasbourg)

continuités urbaines interrompues. Pour autant, il n'était pas question d'ouvrir un large boulevard à la voiture. Sa place est limitée : voies réduites, trottoirs larges, pas d'aménagements vélos ni de traversées piétonnes puisque toute la ZAC est classée en zone 30... Par ailleurs, une station d'autopartage est proposée aux habitants, incités ainsi à vivre sans voiture.

Pour « enfoncer le clou », la ville a misé sur la réduction de l'offre de stationnement... mais dans des proportions encore modestes : le POS prévoyait 1,2 place par logement ; le PLU a réduit ce chiffre à 1 dans les programmes en accession à la propriété et 0,6 à 0,8 pour ceux du logement social ! Pour les activités tertiaires, au lieu des habituelles normes planchers, elle a imposé des normes « plafonds » (1 place pour 80 m² de SHON). Afin de réduire l'espace consacré au stationnement, le projet prévoit d'ouvrir aux résidents, la nuit et le dimanche, un parking de 400 places créé en sous-sol de l'espace commercial. « Pas assez dissuasif : tant que le véhicule est aussi facilement accessible, il est tentant de l'utiliser », fait-on remarquer dans l'auditoire. Michel Gilbert l'admet : il faut aller plus loin.

Les déplacements à vélo sont encouragés d'abord par la zone 30 sur l'ensemble du quartier, par la présence de nombreux arceaux, mais aussi par l'obligation faite aux opérateurs de créer des garages à vélos en rez-de-chaussée de chaque immeuble. Cette exigence reste toutefois en deçà de celle du PDU (1m² par logement, alors que le PDU prévoyait 3 m² + 1,5 m² par logement supplémentaire au minimum).

Un exemple, l'opération de Bonne ? Sans doute, puisqu'en s'appuyant sur une mixité de fonctions (logements, activités, commerces, équipements), elle devrait permettre de réduire les besoins de déplacement des habitants du quartier et de ceux qui y travaillent. L'écoquartier de Bonne est en tout cas devenu un standard à Grenoble sur bien des aspects. Reste, comme le précise Michel Gilbert, que c'est une étape dans l'histoire de la ville et de l'évolution urbaine...

L'écoquartier Danube (Strasbourg) : « pilote d'une démarche de mobilité durable »

Alain Jund, adjoint au maire de Strasbourg, chargé de l'urbanisme, veut rester vigilant face à des promesses de lendemains qui chantent dans des villes redevenues aimables et conviviales. « Évitions, a-t-il prévenu, que les écoquartiers soient des îlots de rêve dans un monde de brutes : nous ne pouvons pas vouloir ces quartiers et continuer dans le même temps à prôner des autoroutes, des rocades, etc. » Et de poursuivre sa mise en garde : « Faisons attention à ne pas faire de ces opérations des quartiers "bobos" avec des logements et des équipements 4 étoiles pour cadres supérieurs ! » Mettant sans ambage le doigt sur un risque bien réel, Alain Jund a rappelé que l'objectif des écoquartiers, c'est de constituer des laboratoires pour la ville de demain. « Utilisons le concept pour faire avancer la ville. Utilisons l'écoquartier comme un levier de transformation de toute la ville... »

C'est, de toute évidence, des réflexions qui ont guidé l'élaboration du projet de l'écoquartier Danube, à Strasbourg. Le contexte est connu : une agglomération de 500 000 habitants pion-

nière en matière de maîtrise de la circulation automobile avec l'arrivée du tramway dès 1994 (58 millions de voyageurs) et une part modale des TC qui, depuis, a doublé (de 7 à 13 %), tandis que celle des déplacements automobiles passait de 53 à 46 % entre 1999 et 2009. Sa politique « vélo », surtout, est partout citée en exemple avec 8 % des déplacements sur l'agglomération et 20 % en centre-ville, 520 km de piste, 8 000 arceaux (1 200 nouveaux chaque année), le plus grand parking vélos de France (850 places à la gare), 21 vélos-parcs (650 places abritées et sécurisées), etc. Mais ce n'est pas tout. D'autres initiatives se mettent en place : le « tourne-à-droite cycliste » est en expérimentation, et des projets de vélos en location longue durée sont à l'étude. Mais surtout, l'idée de généraliser la zone 30 fait son chemin. Il s'agirait d'inverser la logique : au lieu d'être la règle, les voies à 50 km/h ne seraient plus, à terme, que des exceptions. Par ailleurs, Strasbourg étudie la création de deux zones de rencontre en centre-ville, suffisamment vastes pour être visibles et modifier le regard des habitants (« Il faut percevoir que l'on est dans une autre ville »).

C'est donc dans ce cadre qu'a été imaginé, sur une friche industrielle et portuaire très polluée, mais proche du centre-ville et du bord de l'eau, l'écoquartier Danube, « pilote d'une démarche de mobilité durable », comme il s'affiche. Les Strasbourgeois seraient-ils définitivement plus ouverts aux thèses du développement durable que les autres Français ? Ce n'est pas certain.

Faites le choix de la tranquillité et de la sécurité

Avec l'envahissement progressif des villes par le vélo comme ce fut le cas jadis par la voiture, les mêmes problématiques de stationnement apparaissent pour ces véhicules à 2 roues. De la même façon que pour les automobiles le stationnement des vélos est un élément clé de la politique d'aménagement, en l'occurrence cyclable. Depuis l'origine **Aguidon Plus** propose une large gamme d'équipements pour le stationnement des vélos, et accompagne les collectivités dans leurs choix des solutions les plus adaptées en fonction des lieux à aménager.

Cette expérience permet notamment à **Aguidon Plus** de répondre parfaitement aux exigences des nouveaux cyclistes urbains, qui avec la montée en gamme des vélos attendent une offre de stationnement de qualité, passant en particulier par un haut niveau de sécurité et la non-détérioration du vélo. En l'absence de norme et d'organismes comparables en France, **Aguidon Plus** pour vous garantir le meilleur choix a sélectionné **des équipements approuvés et recommandés** par les organismes de référence des deux plus grandes ■ ■ ■



■ ■ ■ nations cyclistes Européennes, **la toute puissante ADFC en Allemagne et le Fietsparkeur aux Pays-Bas.**

Nos équipements sont particulièrement robustes et durables, et du point de vue de la qualité nos fabrications sont **certifiées ISO 9001**. En choisissant ces équipements vous êtes donc certains à tous points de vue de faire le bon choix et de réussir votre politique cyclable.

Il en est ainsi par exemple de notre système de **racks à doubles niveaux**, plébiscité par de nombreuses villes aux besoins différents (Agen, Chambéry, Nantes, Paris, Rouen, Strasbourg, ...), par la RATP, et par la SNCF

notamment, pour sa robustesse, sa fiabilité, et la sécurité qu'il garantit. Avec plus de 2000 places en service, c'est de très loin **le système le plus installé en France**, et la reconnaissance de la satisfaction à la fois des usagers et des exploitants.

Aguidon Plus met son expertise à votre service, pour au-delà des équipements, vous guider aussi dans les choix d'aménagement et d'implantation de vos espaces de stationnement vélos, qu'il s'agisse de stationnement en voirie ou de vélo station. Votre succès auprès de vos concitoyens est l'objectif d'**Aguidon Plus** ■

Lors des premières concertations entre les promoteurs et les associations, deux demandes fortes sont apparues : beaucoup de jardins, des pavillons... et de la place pour les voitures. « Il a fallu faire de la pédagogie, avoue Alain Jund. Expliquer qu'en centre-ville, 110 à 115 logements/ha, cela reste très raisonnable... Mais c'est sur la place de la voiture et le stationnement que les réunions ont été le plus houleuses. Malgré nos convictions démocratiques, nous n'avons pas cédé. Pas négocié sur les normes que nous avons établies et qui sont applicables dans un rayon de 500 m autour des stations de TC en site propre. Or, Danube est à moins de 400 m de 2 lignes de tram. Dans ce périmètre, la norme, c'est 0,5 place par logement au maximum ! »

Il est certes prévu de proposer une offre importante d'autopartage (« si l'on pose des contraintes, il faut offrir des alternatives »), mais la priorité au sein du quartier sera accordée aux piétons et aux cyclistes. C'est un choix politique plus qu'une question culturelle, assure l'élu. Autrement dit, il faut s'en donner les moyens. Ici, par exemple, quelque 1 600 à 1 800 places de stationnement vélo sont prévues (obligation : la surface affectée au stationnement vélo doit être au minimum de 3 % de la SHON, espaces clos et cou-

verts de préférence et intégrés au bâtiment d'habitation ou locaux annexes). Et dans cette opération qui doit intégrer 50 % de logements aidés, cela risque de se faire avec quelque opposition, il ne faut pas s'en cacher. Car même à Strasbourg, reconnaît Alain Jund, ce sont les habitants des quartiers favorisés qui roulent le plus à vélo. Le vélo, mode de déplacement très peu coûteux, est d'abord et avant tout utilisé par les privilégiés. Dans les quartiers d'habitat social, se déplacer à vélo ou à pied est généralement assez mal vu ; la voiture constitue encore un signe extérieur de réussite ! « Il nous faut réfléchir à ce paradoxe et trouver les moyens de résoudre nos contradictions », ajoute-t-il, sans nier l'existence de problèmes objectifs (vols, dégradations)... mais pas insurmontables.

Hubert Peigné pour un manifeste

Intervenant en clôture de la journée, Hubert Peigné avait pour mission de souligner les points forts des débats autour de la ville de demain... puisqu'au final les écoquartiers ont bel et bien cette ambition. À la satisfaction du coordonnateur du programme

« Une voirie pour tous », Coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, le stationnement automobile a été clairement identifié comme une clé de la réduction de la place de la voiture. Autre clé : le vélo, dont l'usage doit être fortement développé et organisé de façon à constituer des rabattements efficaces vers les réseaux de TC. Comparant les écoquartiers français aux écoquartiers européens, Hubert Peigné a toutefois regretté le peu d'attention accordé aux questions de mobilité : « Il faut que cela change », a-t-il insisté, soulignant que dans les référentiels français HQE (Haute Qualité Environnementale), il n'y a rien sur la mobilité. Pire encore : nombre d'entre eux ne sont accessibles qu'en voiture. Un comble ! Hubert Peigné a donc suggéré au Club des villes et territoires cyclables et à la Rue de l'Avenir de rédiger un manifeste sur la mobilité dans les écoquartiers. Il permettrait peut-être aux élus, aménageurs, architectes, urbanistes et paysagistes de mieux prendre en compte les modes actifs... ce à quoi ils ne sont pas préparés. D'où, autre suggestion d'Hubert Peigné, l'idée de relancer une formation spécifique, à l'instar de celle qui avait été mise sur pied il y a une dizaine d'années... par Anne Faure et Michel Gilbert. Idée consensuelle.



L'I.N.C.M.,
LE SPÉCIALISTE
DES FORMATIONS
CYCLE

Toutes les formations dans les métiers du **Cycle**

Pour les jeunes, une filière complète de formations en alternance.

Pour les adultes, des formations adaptées, des possibilités de prise en charge financière.

Pour les professionnels en activité, des formations de perfectionnement.

À partir du
1^{er} septembre 2010
nouvelle adresse :
INCM
47 rue du Commandant Rolland
93350 Le Bourget



Renseignements
01 46 27 82 28
51 bis, rue des Epinettes 75017 Paris
www.incm.asso.fr

INSTITUT NATIONAL
DU CYCLE ET
DU MOTOCYCLE



INCM

Rouge Cactus - Amiens-sur-Seine

S'INFORMER, PARTAGER, AGIR !

www.villes-cyclables.org

Le site Internet du Club des villes et territoires fait peau neuve ! Vous y trouverez l'actualité des modes actifs, la revue *Ville & Vélo*, les comptes rendus des manifestations du club et de la documentation sur les politiques cyclables.

1 Les 6 rubriques du site

- **ABC B.A BA**
Le Club, ses activités, ses adhérents et leurs contacts, son fonctionnement.
- **Actualité**
Actualités sur les journées d'étude et rencontres du club, archivages des lettres d'informations.
- **Événements**
Les événements passés et présents, et toutes les ressources téléchargeables qui y sont associées.
- **Documentation**
La bibliothèque en ligne rassemble un ensemble de ressources sur le vélo et la marche, ainsi que les publications du club.
- **Ville & Vélo**
Retrouvez tous les numéros de *Ville & Vélo* en ligne. Accès réservé aux 6 derniers numéros de la revue pour les adhérents.
- **Observatoire**
L'Observatoire des mobilités actives en ligne : fiches collectivités, boîte à outils, rubrique « analyses » comprenant les lettres de l'observatoire et des documents d'analyse (accès réservé aux adhérents).

2 Prochains événements
L'agenda des prochains événements vélo.

3 Espace adhérents
Réservé aux seuls adhérents du club, vous retrouvez dans cet espace les 6 derniers numéros de la revue V&V, les documents de travail et comptes rendus de réunions, ainsi que la rubrique analyse de l'observatoire.

4 Le vélo à la une
Chaque jour, découvrez des articles de presse, sites Internet ou initiatives nouvelles en matière de mobilités actives, sélectionnées par le groupe Chronos.

5 Flux RSS et Twitter
Inscrivez-vous au flux RSS pour être au courant des mises à jour du site et suivez le compte Twitter du club.

6 Le club à la une
Toutes les actualités du Club des villes et territoires cyclables

7 Galerie photo
Base de données collaborative de photographies sur les thèmes des mobilités actives : vélo, marche, skate, roller...

Altino

Optima, racks double-étage



STATIONNEMENTS

ALTAO® Spacio, abris vélos sécurisés



ABRIS

ALTAO® Parco, racks de stationnement design compact



ALTAO® Spacio, abris vélos sécurisés

STATIONS DE SERVICES Gonflage - Lavage - Réparation

ALTAO® Modulo, stations de gonflage en libre-service



ALTAO® Elite, racks à vélos design personnalisables



ALTAO® Voie, arce aux design personnalisables



Découvrez la gamme de produits et services Altinnova sur

www.altinnova.com

Tel : +33 (0)4 77 52 32 88



STATIONNEMENTS
VELOS



ABRIS VELOS
SECURISES



STATIONS DE
SERVICES VELOS

LE VÉLO DE VILLE NE CONNAÎT PAS LA CRISE

Malgré une baisse des ventes de vélos de 6% en France (avec un recul de 4,5% seulement du chiffre d'affaires) dans un contexte de baisse mondiale de 12%, le vélo de ville résiste bien face à la crise avec une part des ventes sur l'ensemble des produits qui ne cesse d'augmenter : elle est passée de 22% en 2008 à 25% en 2009. Le 8 avril dernier, le Conseil national des professions du cycle (CNPC) présentait les données de l'Observatoire du commerce de cycles pour l'année 2009. Retour sur une année en demi-teinte.

Les ventes de vélos de ville ont progressé de 7 % et celles des vélos à assistance électrique (VAE) de 64% en un an, avec 23 700 unités vendues ! La part des ventes de vélos de loisir reste prépondérante, mais elle baisse légèrement, passant de 68 % à 65 %. Les VTT restent leaders de cette famille puisqu'ils représentent 50 % des ventes.

Quant aux vélos sportifs (course, BMX compétition, VTT

sport), leurs ventes n'ont pas souffert de la crise : ce secteur représente toujours 10 % du marché du cycle.

Le chiffre d'affaires du marché du cycle s'est élevé à 1,3 milliard d'euros. 40 % de ce chiffre d'affaires provient de la vente de composants et d'accessoires pour cycles (roues, pneumatiques, freins, éclairages, antivols, pompes, casques etc.), et les 60 % restants des cycles.

Le secteur du cycle représente 12 000 emplois en France. En 2009, les constructeurs français ont livré 880 000 vélos, dont 80% sur le marché national et 20% à l'exportation. Dans le même temps, 1 920 000 vélos ont été importés. Les grandes surfaces multisports confortent leur position.

La Grande-Bretagne est passée devant l'Allemagne et la France en nombre de vélos vendus par habitant grâce

à la politique incitative de l'État. La France reste le 4^e pays au monde consommateur de cycles par habitant avec 3 132 300 vélos vendus en 2009. La montée en gamme des vélos se confirme, avec une augmentation du prix moyen d'un vélo de 262 € à 266 €. La marge de progression pour rattraper les pays du nord de l'Europe, où le prix moyen d'un vélo à l'achat est compris entre 500 € et 700 €, reste encore importante.



Cyclos Gard[®]

La Qualité

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 breveté



Produit breveté

Nouveaux le **VEL SPIR**



Nombreuses références en France



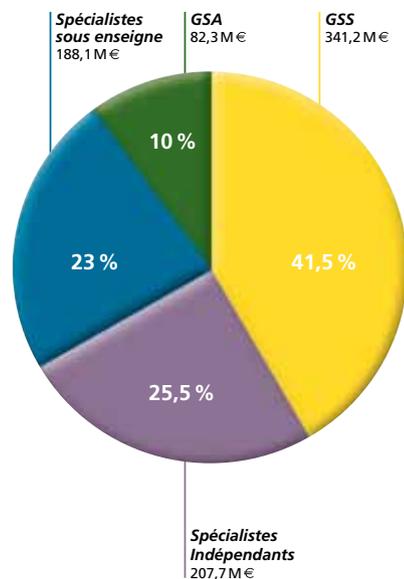
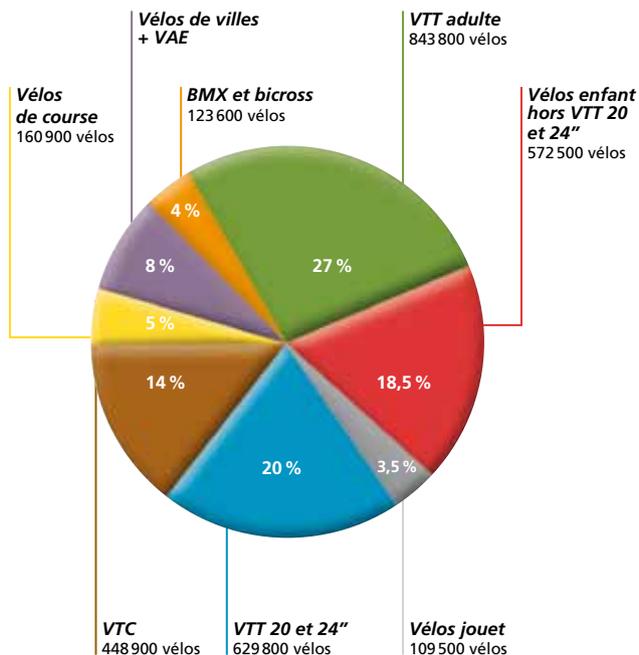


CONTRÔLE SOLIDITÉ BUREAU VERITAS

Pour nous contacter **www.cyclogard.com**

Nombre de cycles vendus en 2009 :
3 132 300 vélos *

Répartition par circuit de distribution des
819,3 millions € TTC réalisés en 2009 *



* source : Observatoire du cycle / CNPC

VelKlip (brevet)
Stationnement vertical

- Grande capacité (31 vélos sur 10 m x 1 m)
- Coût avantageux
- Installation rapide et sans effort

VelParc
Le stationnement sécurisé des 2 roues

Conception et fabrication françaises

VelSpir, serpentins 6 et 2 vélos

VelParc

55, rue de l'Université 75007 Paris
Tél. / Fax : 01 45 19 01 98
velparc@neuf.fr velparc@gmail.com
www.velparc.fr

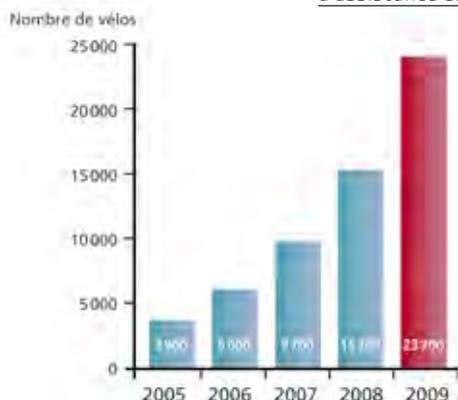
CONCEPTION GRAPHIQUE > STUDIO DESAILLY > 01 45 35 79 71

Pour que l'usage, les ventes et la qualité des vélos achetés continuent de progresser, l'amélioration de l'offre de stationnement est capitale et doit mobiliser les efforts des collectivités, des opérateurs de transport, des acteurs de l'habitat, des entreprises et de l'État.

*Les chiffres 2009 de l'Observatoire du commerce de cycles du Conseil national des professions du cycle sont disponibles sur

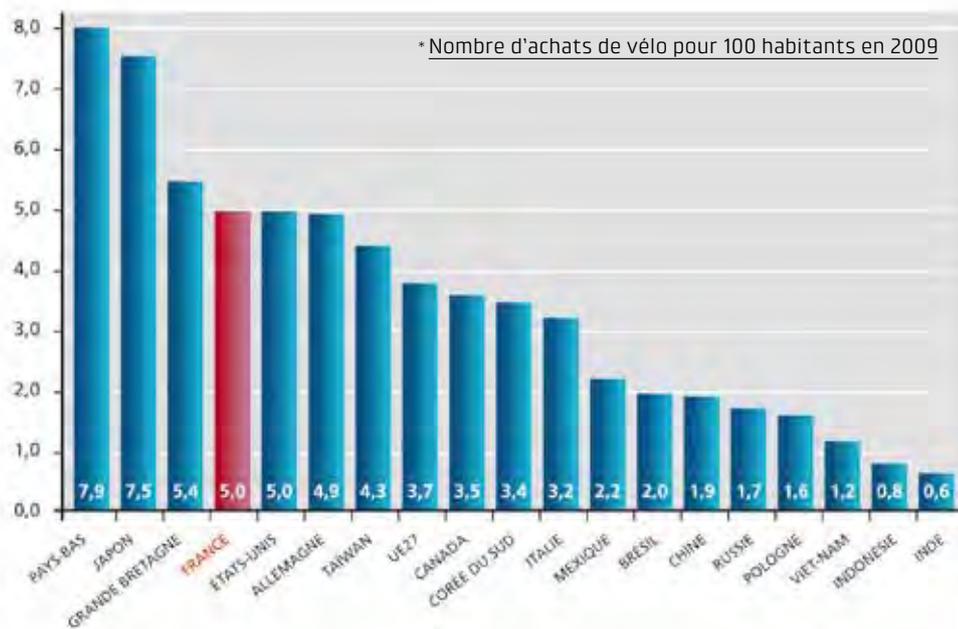
www.tousavelo.com

*Évolution des ventes de vélos à assistance électrique



* source : Observatoire du cycle / CNPC

* Nombre d'achats de vélo pour 100 habitants en 2009



BULLETIN D'ABONNEMENT À VILLE & VÉLO

À compléter et à retourner à : **Club des villes & territoires cyclables** 33, rue du Faubourg Montmartre 75009 Paris

Tarif : 1 an / 6 numéros **20 € TTC**

Tarif adhérent du Club des villes et territoires cyclables **15 € TTC**

Tarif associations membres de la FUBicy, agences du réseau Fnau, DDE-DRE-CETE **15 € 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 : Club des villes et territoires cyclables d'un montant de €

Références bancaires : Banque : Crédit Mutuel, 47, rue Lafayette - 75009 Paris - Code banque : 10278

Code guichet : 06039 N° de compte : 00035666741 - Clé RIB : 70 IBAN: FR76-1027-8060-3900-0356-6674-170

Ville & Vélo est édité par le Club des villes et territoires cyclables



33, rue du Faubourg-Montmartre
75009 Paris
T 01 56 03 92 14
F 01 56 03 92 16
info@villes-cyclables.org
www.villes-cyclables.org

Directeur de la publication :
Jean-Marie Darmian

Rédactrice en chef :
Véronique Michaud

Ont collaboré à ce numéro :
Arlette Ferraris-Chabrol,
Francine Loiseau,
Diane Bouchenet,
Alexandre Laignel,
Denis Desailly, Céline Demay,
Giulia Valmachino, Sabine de Ligny,
Daphné Keller

Abonnement / Diffusion :
T 01 56 03 92 14
info@villes-cyclables.org

Photos :
Club des villes et territoires cyclables, CUS, La Metro,
Fotolia © NiDerLander

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
www.liensgraphiques.fr

Illustrations en pâte à modeler + 3D : 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
Imprimé sur papier recyclé
ISSN 1631 – 3054

Dépôt légal : Février 2010

Ligna



- Installation rapide sans maçonnerie (plots béton fournis)

tulip



esthétique

fonctionnel



- Robuste
- Simple et fiable
- Facile d'utilisation (poignée télescopique)

racks doubles



- Maintien parfait
- Espace optimisé

new beta

AGUIDON PLUS équipe les plus grandes vélostations Françaises (850 places - Gare de Strasbourg, 350 places en racks doubles - Gare RER de Neuilly-Plaisance, ...).
Toujours au plus près des attentes des utilisateurs, AGUIDON PLUS est l'inventeur du parc sécurisé surélevé, et met en œuvre parmi un vaste choix d'équipements la solution la plus adaptée à votre projet.

AGUIDON PLUS - BP 20451 - 78004 VERSAILLES CEDEX
Tél. : 01 30 24 60 95 - Fax : 01 30 24 60 96



www.aguidonplus.fr



www.ruedelavenir.com

Fotolia © NIDERLANDER

Gilbert Lieutier

président de l'association Rue de l'Avenir

Vous faites partie du « comité off »¹ Code de la Rue, qui a lancé un appel le 31 mars pour une « mise en œuvre effective et urgente d'un code de la rue ». Quelles sont les attentes de Rue de l'Avenir en matière d'évolution de la réglementation ?

Il y a aujourd'hui consensus pour convenir de l'inadaptation du code de la route à la problématique du fonctionnement de la ville. La rue en effet n'est pas une route, et j'ajouterais que la ville n'est pas non plus un ensemble de rues. La ville ne saurait être réduite à la seule fonction de déplacements.

Ce consensus appelle donc un travail et des décisions pour sortir au plus tôt de l'enfermement dans le code de la route actuel. Il faut un nouvel ensemble de réglementations compatible avec l'importante et merveilleuse complexité urbaine.

Plutôt que d'énumérer les multiples aspects de la nouvelle réglementation à mettre en œuvre en ville, je n'évoquerai que la composante fondamentale des déplacements : la marche.

C'est pour nous la fonction minimale devant être garantie en ville. Elle concerne, à des degrés divers, la totalité de la population, mais notamment les gens qui ne peuvent recourir à un autre mode de déplacement, et parmi eux des catégories particulièrement vulnérables : enfants, personnes âgées ou à mobilité réduite.

Rompant avec les carences du passé, une nouvelle réglementation doit permettre de reconquérir le droit à la marche pour tous et surtout par la réalisation de cheminements ayant des caractéristiques de qualité et par leur protection, en particulier contre l'envahissement par des véhicules motorisés.

Par ailleurs, il est indispensable de réduire l'intolérable risque d'accidents au cours des déplacements ou d'en réduire drastiquement la gravité. La réglementation doit fonder les stratégies de modération de la vitesse, communément en deçà de 30 km/h.

¹ Constitué des Droits du Piéton, de la Rue de l'Avenir, de la FUBicy, de la Ligue contre la violence routière et du Club des villes et territoires cyclables

Mais au-delà de ces évolutions de la réglementation, nous attendons de très fortes actions de communication. Il s'agit de viser l'efficacité maximale des nouvelles réglementations. Outre le porter à connaissance indispensable, il nous paraît nécessaire également que l'État affiche des perspectives claires aidant à la compréhension des changements, condition pour l'adhésion de tous à ce nouveau « code de la rue ».

Vous défendez la ville à 30 km/h. Quels sont ses bénéfices en termes de cadre de vie et de sécurité routière ?

Pour nous, la ville à 30 signifie un changement de paradigme : la limitation de la vitesse des véhicules à 30 étant la règle, les limitations supérieures deviennent l'exception.

Il s'agit d'une reconquête essentielle. Elle consiste à refermer une parenthèse malheureuse dans l'histoire de nos villes, les hommes ayant eu la folie d'y autoriser la pratique de vitesses absurdes par des masses métalliques. Depuis ses origines, la ville européenne n'a jamais été conçue avec cette hypothèse ! Avec la ville à 30, on aide même les utilisateurs de véhicules motorisés à respecter le principe de prudence qui figure désormais dans le code de la route !

Le premier bénéfice attendu est « cinématique ». La ville à 30 réduit le risque d'accidents et leur gravité. Un autre avantage en résulte directement : la disparition du sentiment d'insécurité, du stress, la liberté retrouvée pour choisir son mode de déplacement.

Un bénéfice plus technique doit être mentionné. Avec la disparition du risque, les « stratégies » d'aménagement et d'exploitation pour la protection des usagers vulnérables peuvent se simplifier à l'extrême jusqu'à leur disparition. Dans une ville à 30, il n'est plus besoin d'aménagements cyclables, les intersections et carrefours seront simplifiés.

Mais dans la ville à 30, l'encouragement des modes actifs, jumelé à une hiérarchisation forte du réseau de rues supprimant certains trafics de transit et à la réduction des stationnements résultant d'une meilleure pro-

tection des piétons, aura également pour conséquence une réduction significative de l'usage de l'auto, ce qui entraînera en retour plus de sécurité, moins de bruit et de pollution, plus de facilité pour les utilisations indispensables de l'auto, etc...

Un bon cercle vertueux !

Au-delà du cadre de vie et de la sécurité, on peut penser enfin que la ville où la vitesse excessive sera bannie saura se développer autrement, dans un urbanisme maîtrisé, compact, économe pour la ville elle-même et respectueux de la nature alentour.

Enfin, nous considérons aussi la ville à 30 comme une étape sage vers une ville où on ne ferait plus référence à la vitesse auto. On l'appellerait « ville de rencontre », ou plus simplement « ville » !

Quelle initiative étrangère voudriez-vous voir appliquée en France ?

Je ne pense pas à une initiative particulière, mais je suis heureux dans les villes où j'observe que les réglementations en vigueur sont simplement respectées grâce à l'accomplissement par la police de ses tâches normales (polis, police, même étymologie !).

J'aime aussi les villes qui ont maîtrisé leur développement et qui s'arrêtent là où commence la campagne, la nature. C'est tellement mieux que l'étalement urbain que nous connaissons trop souvent et qui produit une non-ville au milieu d'une non-campagne !

Ceux qui me connaissent seraient étonnés si je n'évoquais pas les villes italiennes. Les zones à trafic limité (ZTL), mises en œuvre il y a trente ans pour les premières, réservent l'accessibilité à certaines zones, généralement dans et autour du centre historique, aux seuls résidents et aux autorisés. Ce « tri » en fonction de l'usage donne de très bons résultats en termes de maintien de la fonction résidentielle, de facilitation des mobilités liées aux activités économiques, de valorisation des espaces publics et des éléments du patrimoine et surtout de promotion des modes alternatifs (vélos, transports publics).

repères

1987 >
Création de Rue de l'Avenir

19 mai 2010 >
Rencontre « Ville à 30, ville à vivre », avec le soutien de la mairie de Montreuil