



V

i

l

l

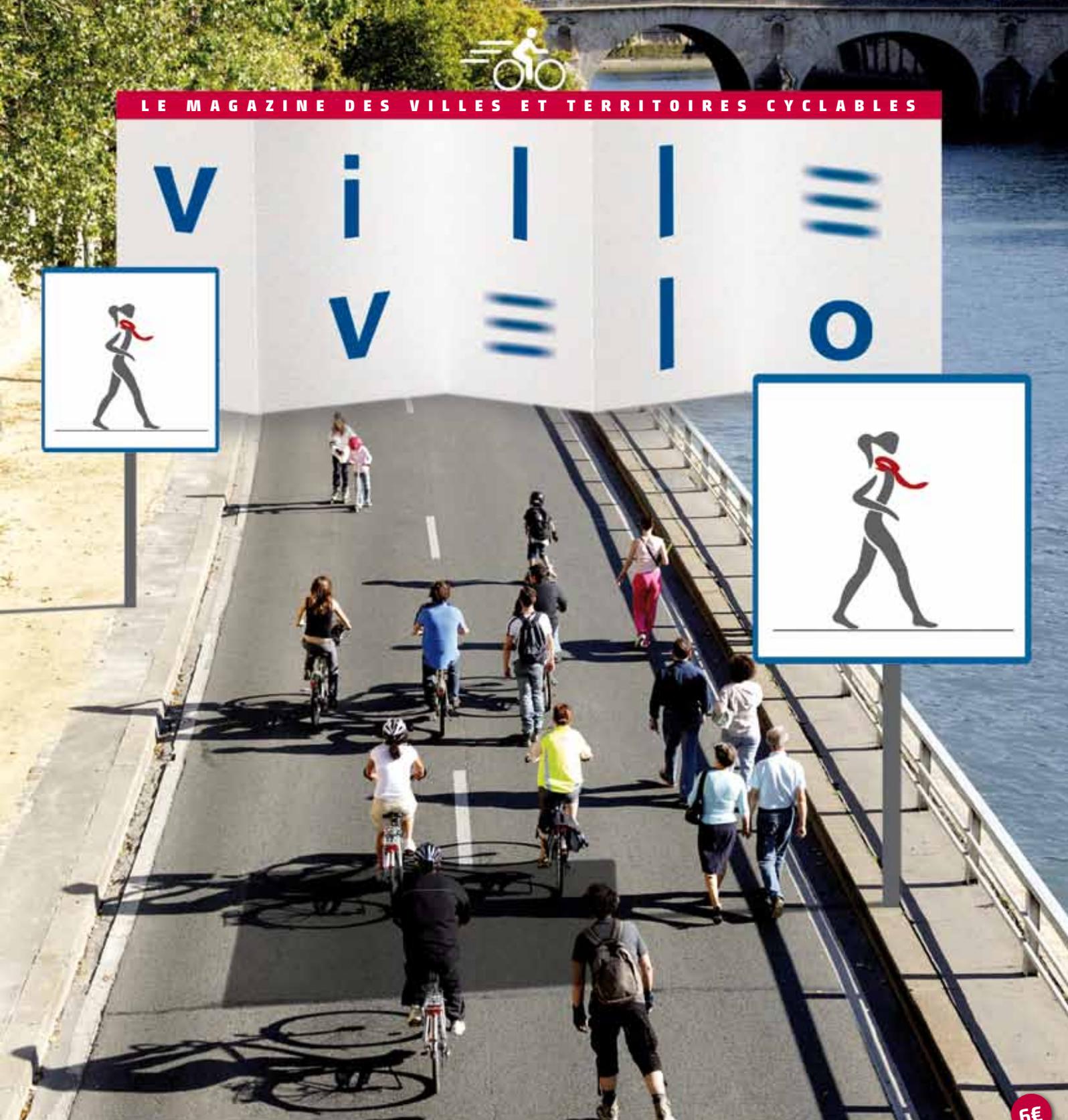
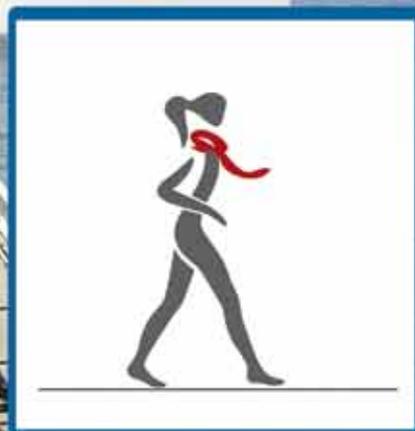
≡

V

≡

l

O



6€

n° 48

Dossier > pages 6 à 15

janvier/février 2011



LA MARCHÉ, MODE D'AVENIR !

Le mode marche est plus qu'une mode

La lettre de l'Observatoire
> page 16

Des vélos à assistance électrique
pour les salariés du BRGM
> page 17

La parole à Pierre Mansat
> page 20

La gamme des consignes à vélos Altinnova s'élargit !

Après s'être distinguée sur le marché des abris vélos sécurisés collectifs, Altinnova étoffe aujourd'hui son offre avec une gamme de consignes individuelles. Des installations qui équiperont notamment les pôles multi-modaux de Nantes Métropole.

i mplantée dans la Loire, Altinnova est une société spécialisée dans les équipements innovants pour les aménagements cyclables. Créée en 2003 par deux ingénieurs de l'École centrale de Lille, Corinne Verdier et Julien Lefebvre, elle s'est constituée une jolie notoriété grâce à une gamme particulièrement étendue allant des **stationnements vélos** aux **stations de services**, en passant par les **abris sécurisés**. Sur ce dernier créneau, les abris vélos collectifs sécurisés **Altao® Spacio** comptent parmi les produits phares de l'entreprise. Ces structures modulables, personnalisables et à la conception écoresponsable, peuvent mixer des zones sécurisées et des zones non sécurisées. Elles abritent de 18 à plusieurs centaines de vélos et sont déjà présentes dans le paysage urbain suite à l'obtention de plusieurs marchés. « *Fin 2009, nous avons remporté un contrat pour la SNCF qui nous a conduits à réaliser une cinquantaine d'abris vélos sécurisés dans des gares TER de la région Rhône-Alpes, rappelle Corinne Verdier. Depuis, de nombreuses collectivités et entreprises ont opté pour les abris ALTAO® Spacio (Chambéry Métropole, communauté d'agglomération du Pays Viennois, ville d'Anglet, groupe Décathlon...).* Au total, plus de **3000 places de stationnement vélos en racks double-étage Optima®** ont ainsi été créées. »

L'individuel après le collectif

En parallèle, ALTINNOVA a travaillé à la mise au point de consignes individuelles qui elles aussi répondaient à un réel besoin. « *En 2010, en partenariat avec la société Smoove, nous avons équipé Grenoble Métropole de 30 modules à double étage d'une dizaine de places chacun.*

C'est un produit que nous avons créé intégralement et que nous pouvons habiller de différentes façons, selon

Consignes simple-étage pour Nantes Métropole



Consignes double étage pour Grenoble Métropole

leur site d'implantation. Les consignes sont hautement sécurisées, et s'installent en un temps record.

Elles peuvent surtout être déplacées facilement, ce qui donne la latitude de les tester à divers endroits puis de les implanter là où leur présence est la plus opportune.

Preuve de leur succès, nous venons d'en installer sur la communauté d'agglomération du Pays Viennois et sur Chambéry Métropole. »

La consigne individuelle à simple étage est la dernière-née de la gamme. Elle a été conçue lors d'une réponse à un appel d'offres lancé fin 2010 par Nantes Métropole.

« Le produit que nous avons proposé l'a emporté grâce à son ergonomie, son design soigné et sa sécurisation, commente Corinne Verdier. Il a pour particularité d'être accessible aux vélos mais en aucun cas aux deux-roues motorisés grâce à une innovation brevetée. »

Les premiers modules devraient être installés au printemps 2011. Il y en aura plus de 200 au total, qui seront implantés sur les parcs relais en périphérie de l'agglomération, essentiellement sur les lignes de tram. Les riverains pourront ainsi confluer à vélo jusqu'aux consignes, puis poursuivre leur trajet en tramway. Pour Altinnova, cette nouvelle offre est une démonstration de sa capacité à répondre à l'ensemble des besoins en stationnement vélos, avec créativité et adaptabilité. ■

agenda

> **15 avril**
« Le vélo
sur la bonne pente ! »
13^e congrès de la FUB
Clermont-Ferrand



> **27/29 mai**
« Fête du vélo »



> **31 mai**
« La Région,
un acteur clé du
développement
du vélo ! »
Rencontre
décentralisée,
en Basse-Normandie



> **15/22 septembre**
Semaine européenne
de la mobilité et de
la sécurité routière



> **5/7 octobre**
« Vélo 2030 : l'avenir
a besoin du vélo ! »,
Congrès national du Club
des villes et territoires
cyclables
Dijon



> **7 octobre**
Cérémonie officielle
de remise des
Talents du vélo



édito

Biotope

La marche fait un retour en force dans les politiques urbaines. Cet intérêt traduit une nouvelle approche dans la conception des espaces publics ainsi que la prise de conscience que l'homme mobile est d'abord un homme qui marche. Le Club des villes et territoires cyclables n'a cependant jamais perdu de vue le piéton. Dès sa création, il s'est attaché à penser le développement du vélo dans un système global de mobilité et la place du cycliste aux côtés des autres usagers de la rue.

« Partageons la rue » était son slogan fondateur, ainsi que nous l'avons souvent rappelé tandis que, depuis 2005, avec d'autres acteurs, nous travaillons à la mise en œuvre d'un véritable code de la rue en France.

C'est en effet un nouvel écosystème urbain qu'il nous faut concevoir et favoriser. Le piéton en est l'espèce sensible. De son observation, de sa préservation découleront des choix pertinents. Le degré de présence des piétons sur l'espace public est un indicateur de qualité de ces espaces, autrement dit de qualité de vie urbaine, comme le retour de certaines espèces animales ou végétales indique l'hospitalité d'un biotope. L'intensité de la présence du piéton est donc un excellent indicateur de qualité de la vie en ville. La référence vaut aussi en termes de valeur et de mesure de l'efficacité économique, si prisée dans nos sociétés libérales : l'intensité de la présence du piéton est un excellent facteur d'économie présente.

Il y a de multiples façons d'étudier le piéton, parce que la marche n'est pas qu'un mode de déplacement, mais c'est aussi un état, une expérience urbaine ! Ce dossier de *Ville & Vélo* vous invite à emprunter quelques chemins différents pour mieux appréhender la marche et sa relation dans l'espace et le temps avec les autres « mobiles ». Bien d'autres voies sont possibles pour approfondir ces questions. Nous les emprunterons au Club des villes et territoires cyclables avec la contribution des collectivités qui choisissent aujourd'hui de considérer la marche comme un mode d'avenir et un très bon moyen de repenser la ville et la mobilité. *Seamless*, comme disent les anglophones : sans heurts et sans coutures...

Jean-Marie Darmian
Président



Voitures électriques partagées à Bruxelles

→ La société Zen car et la Société régionale d'investissement de Bruxelles (SRIB) lanceront en mars prochain une première expérimentation de véhicules électriques partagés.

Une quinzaine d'emplacements équipés de bornes de recharge vont être installés, principalement dans le centre, le sud et l'est de la capitale belge. Ils seront réservés aux véhicules de Zen car. Brigitte Grouwels, ministre bruxelloise des Transports, a souhaité que les emplacements soient implantés au plus près des arrêts de transports en commun afin

d'encourager l'intermodalité. Les particuliers pourront s'abonner à ce service moyennant une inscription de 40 € et un abonnement mensuel de 6 €. Il leur en coûtera ensuite 7 € par heure d'utilisation, quel que soit le nombre de kilomètres parcourus.

Zen car et la SRIB proposent également des solutions aux entreprises qui souhaiteraient mettre en place un système de véhicules électriques partagés à demeure. Une offre qui s'accompagne d'une déductibilité fiscale à hauteur de 120 %.

Vélo-poubelle

→ En partenariat avec www.innovcity.fr Pain sec, laitue défraîchie, épluchures de fruits et légumes... Si les habitants du district du greater Victoria, au Canada, ont déjà la possibilité de faire collecter leurs déchets

alimentaires, l'entreprise reCYCLISTS offre, depuis septembre 2010, un service similaire aux commerçants.

Comme le nom de cette jeune entreprise l'indique, ses employés ont ont la particularité d'effectuer leurs tournées à vélo. Ou plus particulièrement sur un tricycle, tractant une petite remorque pouvant charger jusqu'à 136 kg de matières organiques. Les déchets, qui se transforment en ressources dès qu'ils ont rejoint la remorque, seront réduits en un compost, qui sera à son tour revendu localement. Tous les commerces et structures publiques sont concernés, en particulier ceux où transite une grande quantité d'aliments, comme les restaurants, les hôtels, les supermarchés, les écoles ou les hôpitaux. Les entreprises peuvent s'abonner à des collectes régulières ou faire appel aux cyclistes verts de

façon ponctuelle, par exemple pour un événement. Les commerçants doivent déboursier 15 \$ CAN pour une collecte mensuelle et 25 \$ CAN pour une collecte bimensuelle.

Vélocité+ à Angers

→ Le 22 mars, une station de location de vélos Vélocité+ a ouvert devant la gare SNCF d'Angers.

Les utilisateurs pourront louer pour quelques heures ou pour la journée un vélo à leur arrivée en gare. Il leur en coûtera entre 2 € et 10 €, plus le prix de l'adhésion (1 € pour une journée, 5 € pour la semaine). Pour l'heure, le service ne propose qu'un règlement par carte bancaire, mais dès la fin juin les utilisateurs de la carte A'Tout (qui permet d'accéder aux transports ainsi qu'aux services de la ville d'Angers) pourront s'abonner pour 30 € par an au service Vélocité+ et bénéficieront d'une remise de 50 %

VelHup (brevet)



> la solution à la hauteur ■ Grande capacité (56 vélos sur 6 m x 5 m) ■ Conception simple ■ Absence d'entretien



velKlip (brevet)



> stationnement vertical

VelParc

Le stationnement sécurisé des 2 roues



Conception et fabrication françaises



VelSpir, serpentins 6 et 3 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

sur le tarif de la location. Les 48 vélos mis à disposition devront être redéposés à la station en gare après leur utilisation. Vélocité+ s'adresse aux voyageurs du train et s'inscrit en complément de l'offre de prêt de vélos Vélocité, qui s'adresse aux habitants d'Angers.

Bambini



→ Le projet européen **Bambini**, lancé en juillet 2009 pour une durée de 36 mois, a pour objectif de renforcer la présence des modes de transports doux dans la vie des jeunes enfants et de motiver les parents à utiliser des modes alternatifs à la voiture, plus actifs et plus respectueux de l'environnement.

Il encourage la création d'aménagements favorables à la présence des enfants sur l'espace public et la réalisation d'opérations de sensibilisation. Il compte aboutir à : une amélioration de la santé des enfants, une réduction des émissions, des économies d'énergie et de dépenses, une série d'outils méthodologiques et de programmes motivants, des applications transférables à travers l'Europe. Soutenu par le programme Énergie intelligente pour l'Europe de la Commission européenne, il regroupe 12 partenaires répartis dans 11 pays de l'Union européenne, parmi lesquels l'Arene Île-de-France. Pour en savoir plus : www.mobile-banbini.eu et www.arenidf.org

Diviavélo

→ C'est le nom du service de location de vélo lon-

gue durée lancé par le Grand Dijon le 17 février. Géré par Keolis, qui exploite le réseau de transports urbains Divia, ce service complète le système de VLS mis en place en 2007 (Vélodi).

→ On peut louer son vélo jusqu'à un an et renouveler son abonnement autant de fois qu'on le souhaite. Les tarifs s'échelonnent de 15 € par mois à 80 € pour un an, avec des tarifs préférentiels pour les plus jeunes. Le service s'adresse à un public plutôt jeune qui souhaite utiliser régulièrement le vélo, et sur de plus longues distances qu'avec un VLS. L'entretien courant du vélo sera à la charge de l'utilisateur, mais il est possible d'effectuer une révision gratuite tous les 6 mois. À ce jour, 400 vélos sont disponibles. À terme, 1 600 bicyclettes seront mises en circulation, parmi lesquelles des VAE et des vélos pliants. ■

vite dit

« La réhabilitation de la question périurbaine et sa réintégration dans la question métropolitaine sont les conditions pour dépasser l'impasse conceptuelle et politique dans laquelle on piétine aujourd'hui. La périurbanisation ne va pas disparaître, il faut donc la réinventer. Et, en passant, changer son nom... »

Martin Vanier
(géographe, professeur à l'Institut de géographie alpine de l'université Joseph-Fournier - Grenoble I), *La Périurbanisation comme projet*, sur : www.metropolitiques.eu

CONTROLE
SOLIDITÉ
BUREAU
VERITAS



PARCAGE 2 ROUES SECURISE



Réunir toutes ces fonctions en une seule touche. IMPOSSIBLE ?....

APPUYER ICI



3, route de Vovray 74000 ANNECY tél. 04 50 45 13 45

Pour nous contacter

www.cyclogard.com

« LA MARCHÉ, MODE D'AVENIR ! »

Le mode marche est plus qu'une mode.

Hier considéré comme un usager « par défaut », victime expiatoire de la motorisation, le piéton est en train de changer de statut. Vu désormais comme un élément actif et valorisé dans le panel des déplacements, il intéresse sociologues, urbanistes, politiques, ingénieurs, opérateurs des transports publics ! Ce revirement n'a rien d'un phénomène de mode : il reflète l'émergence d'une prise de conscience et d'une nécessaire réaction face à la dégradation de notre santé, de notre environnement, de notre cadre de vie. Il représente l'espoir que, demain, nos villes redeviennent « marchables » et, par là, plus « humaines ».

Les temps ont bien changé depuis que, en 1980, l'INRETS avait été épinglé par la Cour des comptes pour avoir gâché de l'argent public en menant une étude sur la marche ! Aujourd'hui, ce thème est l'objet d'un nombre impressionnant de travaux de recherches universitaires à travers le monde et de projets institutionnels, tel le projet européen COST. Avec cette particularité que la marche intéresse aussi bien les autorités en charge de la santé publique que les opérateurs de transports publics, les urbanistes, les sociologues, les responsables des collectivités locales.

Sans nul doute la prise de conscience concernant l'impact du changement climatique a-t-elle servi de déclic. Et avec elle l'urgence de changer nos habitudes et d'opter pour un développement plus durable. Nos déplacements étant en première ligne dans ce registre, ils sont devenus un élément moteur des bouleversements auxquels nous sommes en train d'assister dans les villes les plus dynamiques – des villes qui se transforment pour redonner droit de cité aux piétons et aux vélos...

Mais il est un autre enjeu qui a surgi plus récemment et joue un rôle au moins aussi important dans ce retour en grâce du piéton dans nos villes : les autorités de santé publique ne cessent de répéter que la sédentarité n'est pas seulement l'une des causes majeures de l'obésité, en augmentation très préoccupante dans nos pays repus, mais aussi celle de toutes sortes de pathologies. Or, il y a un moyen simple et peu coûteux de

lutter contre la sédentarité : il suffit de faire tout ou partie de ses trajets quotidiens à pieds (ou à vélo, en rollers, en trottinette, etc.).

Quant aux élus désireux de faire des villes plus « marchables », même s'ils doivent dans tous les cas batailler contre la toute-puissance des automobilistes, ils disposent aujourd'hui de suffisamment d'outils législatifs et réglementaires pour avancer sur ce terrain.



Le piéton du XXI^e siècle marche par choix

Comment et pourquoi le piéton, relégué au dernier rang des préoccupations des politiques publiques dans les années 1970-1980, bénéficie-t-il aujourd'hui de nouvelles attentions et d'une image aussi positive qu'elle était négative hier encore ? Enseignante-chercheuse à l'École polytechnique fédérale de Lausanne, spécialiste de ces problématiques, Sonia Lavadinho analyse le phénomène et ses implications.

« Dès la fin des années 1950-1960, en réaction à la forte motorisation de la société américaine de l'après-guerre, un contre-courant incarné par Jane Jacobs comme figure de proue avait émergé aux États-Unis en faveur d'un retour à la rue et à des échelles de proximité. Ce mouvement de contestation avait trouvé des échos en Europe dans les années 1970, notamment avec les travaux précurseurs de Jan Gehl, architecte danois qui reste aujourd'hui l'une des références majeures au niveau mondial en termes d'aménagement des espaces publics. Mais ce contre-courant n'a pas résisté au rouleau compresseur de l'automobile, et la marche, bien que toujours présente sur le terrain, a disparu des statistiques, des discours, des réflexions et des préoccupations des politiques publiques. Elle est devenue invisible... ou en tout cas n'a plus été perçue que sous un seul angle, celui de la sécurité. L'image du piéton des villes s'est ainsi peu à peu imposée à tous : une personne vulnérable, victime potentielle de la circulation, plutôt pauvre, usager captif des transports publics et marcheur contraint. Bref, une image dévalorisante. »

L'intérêt pour la marche renaît à partir de la fin des années 1990. L'année 2000 est d'ailleurs décisive, avec la création de la première conférence internationale sur la marche, Walk 21. Cela change complètement la donne, comme le souligne la

Photo © Radome Dik (CETE de l'Ouest)



Des cheminements agréables, des lieux de pose pour les piétons...
Un cocktail efficace pour encourager la marche.

chercheuse – qui a d'ailleurs, par ses travaux, contribué à cette renaissance : *« Le mouvement, cette fois, a émergé autour de l'idée d'un choix modal : il ne s'agit plus d'une marche contrainte, mais de choix et de plaisir. »*

Et Sonia Lavadinho de citer l'essor du tourisme urbain qui, selon elle, a joué un rôle non négligeable dans cette évolution qui a consisté en un glissement de la valeur hédonique de la marche loisir vers la marche en ville. Il suffit de regarder Barcelone et Bilbao, qui ont toutes deux choisi, depuis quelques décennies déjà, de se « vendre » comme des villes touristiques où il fait bon marcher, et à qui cette stratégie a parfaitement réussi. Depuis, d'autres villes à fort potentiel attractif ont suivi – à commencer par Londres, qui a fait le pari d'être « la capitale la plus marchable » d'ici 2015. Il faut dire que cette tendance a été favorisée par le développement de l'avion et du TGV, moyens qui ont largement remplacé l'usage de la voiture pour la visite des villes européennes. Ces transports à grande vitesse se couplent étrangement bien à la marche, projetant rapidement les touristes sur place pour leur laisser ensuite toute liberté de visiter à pied des quartiers hors sentiers battus, souvent inaccessibles en voiture. Dans le même registre, Sonia Lavadinho note l'autre élément moteur essentiel de cette évolution favorable à la marche : le comportement des élites. *« Dans le centre des grandes villes, des quartiers qui ont été requalifiés voient revenir de plus en plus de citadins à fort pouvoir d'achat, vivant seuls ou en couple sans enfants. Leur statut professionnel et leur mode de vie en font fréquemment des hypermobiles. Ils choisissent le plus souvent de ne pas avoir de voiture – elle*

représente pour eux un asservissement – et préfèrent le vélo ou la marche pour leurs déplacements de proximité. Un luxe... »

C'est ainsi que peu à peu ces modes doux, hier encore perçus comme « ringards », se sont transformés en modes « branchés ».

Bien sûr, ce n'est pas tout. L'explosion de la problématique environnementale et du développement durable pèse aussi dans la balance. Il est valorisant aujourd'hui d'essayer de minimiser ses dépenses d'énergie en choisissant mieux ses modes de déplacement. *« Et plus le niveau socioculturel est élevé, plus cet argument vibre »,* commente la chercheuse. Qui ne cache pas, toutefois, que l'argument santé risque d'être bien plus efficace sur le grand public parce que, dit-elle, il concerne plus directement les personnes. *« N'oublions pas que nous passons de plus en plus de temps assis devant nos écrans (télévision, ordinateurs, etc.) ou au volant de notre voiture (car elle vient en seconde place dans le palmarès des raisons qui nous font rester assis) et que l'automatisation des tâches accroît sans cesse notre sédentarité. Pour compenser et rester en forme, les médecins nous conseillent au moins 30 minutes d'activité par jour. Cela semble peu sur les 24 heures à notre disposition, et pourtant nous avons du mal à respecter ce minimum. C'est pourquoi l'idée d'intégrer cette activité physique indispensable dans nos déplacements quotidiens est séduisante pour les grands paresseux que nous sommes, et aussi parce qu'il devient de plus en plus difficile de dégager du temps supplémentaire pour faire du sport dans un agenda déjà extrêmement chargé. Je suis convaincue pour ma part que l'argument « modes actifs » aura de plus en plus d'influence sur nos comportements dans les prochaines années. »*

« Il faut réenchanter la ville »

Résultat de toutes ces évolutions sociétales, le mode lui-même a changé. Si la marche reste un mode incontournable en début et en fin de trajet – pour aller par exemple de son domicile à la gare, puis de la station de métro ou de bus au bureau – elle constitue aussi, de plus en plus, un mode de déplacement à part entière. Par choix ou par commodité. « Avant la mise en place des plans piétons de Genève et de Londres, tout le monde considérait que le temps de marche supportable pour un citoyen ne pouvait guère excéder 5 minutes. En fait, ces plans nous ont montré deux choses importantes. D'une part que dans une ville dense on peut atteindre en moins d'un quart d'heure de marche bien plus de sites qu'on ne l'imaginait hier. D'autre part que l'on accepte de marcher un peu plus longtemps dès lors que l'on connaît le temps de trajet d'un lieu à un autre. »

Il faut bien sûr, pour cela, donner une visibilité à la marche, installer une signalétique, des trajets et des temps de parcours. Cette représentation graphique est capitale ; elle est même une des conditions nécessaires d'incitation à la marche.

Nécessaire, mais pas suffisante : une ville ne deviendrait pas « marchable » simplement parce qu'elle aurait installé une signalétique pour les piétons ! Pour Sonia Lavadinho, en effet, il y a une autre condition fondamentale : « Le parcours se doit d'être attractif, en tout cas suffisamment rythmé pour que le temps soit suspendu. D'où la nécessité d'enchanter – ou de réenchanter – la ville, pour faire en sorte que les piétons aient du plaisir à marcher dans les rues, les avenues et les places, qu'ils ne sentent pas le temps passer. »

Et de ce point de vue, précise-t-elle, la largeur des trottoirs ou la qualité du revêtement comptent paradoxalement bien moins que la qualité d'ambiance des scènes de la vie urbaine ! « Regardez : dans certains centres historiques ou dans les secteurs animés du centre commerçant, la foule se bouscule sur des trottoirs pourtant souvent incommodes, très étroits et remplis d'obstacles. Ailleurs, en revanche, des trottoirs larges et confortables restent déserts parce que l'environnement est sans intérêt, que rien n'arrête le regard. Non, pour redonner aux citoyens l'envie de marcher, il ne suffit pas de leur aménager des espaces fonctionnels. Il faut imaginer des espaces urbains variés. Les ponctuer par des « événements », ici un jardin de poche, là une fontaine, une façade ani-

Photo © Radoune Dik (CETE de l'Ouest)



Une ville apaisée, c'est aussi une ville marchable !

mée, etc. Le piéton aime être surpris. Il peut même accepter de marcher 5 minutes dans un lieu un peu ingrat s'il sait que, ensuite, des quartiers agréables et animés l'attendent. L'essor des paysagistes dans les équipes chargées des nouveaux aménagements urbains destinés aux modes actifs prouve qu'on a fini par comprendre l'importance de cette donnée. »

Il est d'autant moins difficile désormais de convaincre les collectivités locales de l'intérêt de ces démarches que toutes connaissent le succès d'aménagements conviviaux comme les terrasses de Time Square, au cœur de Manhattan, ou le Miroir d'eau de Bordeaux. On sait aussi que ces « événements » insérés dans le paysage urbain génèrent de l'animation et des flux piétons importants. « Les initiatives destinées à favoriser la marche suscitent parfois des oppositions au départ, mais, une fois en place, elles recueillent le plus souvent une adhésion massive des habitants. »

Reste à faire les premiers pas... ■

« Pendant des siècles, le marcheur c'était le faible, le petit, le minable, celui qui était puni. Aujourd'hui, enfin, on regarde autrement le piéton. »

Jacques Lévy

La nature, amie du piéton... même en ville

Une ville dense, bruyante et agitée, certes... mais quadrillée de couloirs « nature », refuges de la biodiversité et

lieux propices à la promenade et aux modes doux : utopie ou réalité ? Si en France certains en rêvent, hors de nos frontières quelques cités ont commencé à les réaliser.

Le fonctionnalisme à l'œuvre au siècle dernier a fait éclater nos villes, absorbant l'espace public au profit du trafic automobile, créant d'innombrables coupures dans le tissu urbain et, finalement, réduisant comme peau de chagrin toute vie non motorisée – hommes, animaux, plantes. Mais le vent a tourné, et aujourd'hui les citoyens ont envie d'autre chose : « On constate en effet une forte attente en faveur des nouvelles mobilités, explique François Brégnac, directeur général adjoint de l'Agence d'urbanisme de Lyon. Et aussi un courant puissant pour réclamer plus de nature au cœur des villes, y ramener la biodiversité et créer des îlots de fraîcheur. Enfin, on sent un désir de réappropriation de la rue émerger pour faire place à des mouvements festifs, culturels et artistiques. Il se trouve que ces trois demandes citoyennes convergent toutes sur l'espace public. Pourtant, lorsqu'elles sont prises en compte dans les politiques publiques, elles relèvent de démarches séparées. »

Au nom de l'efficacité, il suggère que ces trois problématiques sociétales soient traitées ensemble. Cela permettrait de mener une politique globale et cohérente autour d'un enjeu qui n'est pas mince ! « Il s'agit de dégager de l'espace, sur la rue essentiellement, pour installer généreusement nature et modes doux, bref, de créer des couloirs qui feraient place à la biodiversité et constitueraient des espaces sécurisés et confortables pour les piétons et les cyclistes. »

Une telle vision est-elle totalement utopique ? Pas pour François Brégnac, qui s'appuie sur les réflexions menées au sein du Popsu*, et notamment sur le travail du groupe qui a réuni six villes européennes (Lausanne, Paris, Londres, Amsterdam, Copenhague et Vienne) : « Nous n'avons pu que constater notre retard par rapport à des villes comme Amsterdam et Copenhague, qui affichent la marche et le vélo comme valeur prioritaire au fronton de leurs politiques publiques. Leurs aménagements prennent en compte ces problématiques depuis des années... »

Si l'idée paraît séduisante et susceptible de recueillir assez facilement un consensus, la question de la mise en œuvre risque toutefois d'être plus complexe. Comment dégager de la place dans un tissu urbain dense ? François Brégnac tranche dans le vif : « On peut, sur certains axes, envisager de réduire le nombre de files de circulation. Mais c'est surtout sur le stationnement sur la voie publique que l'on peut espérer récupérer de la place. Car le stationnement privatise l'espace public ! Je n'ignore pas que le sujet est très sensible et que les élus, là-dessus, se montrent en général frileux. C'est pourtant un point capital si l'on veut vraiment "réenchanter la ville" et élargir l'offre et la qualité des cheminements piétons. »

« On a marché sur la Lune »

« Comment ose-t-on dire que la marche, c'est seulement pour les déplacements de proximité ? Tintin et le capitaine Haddock partent de chez eux à pied et, de relais en relais, finissent par marcher sur la Lune ! » Dits sur le ton de la galéjade, ces propos de Yan Le Gal, directeur d'études et de projets à l'AURAN, reprennent pourtant une idée parfaitement sérieuse : à pied, on peut aller jusqu'au bout du monde...

Dès lors, n'est-il pas inapproprié de cantonner la marche au seul mode de proximité ? Une approche plus juste consisterait en effet à l'aborder aussi bien comme mode de déplacement à part entière – avec, pour le coup, une notion de proximité – que comme le chaînon indispensable entre tous les autres modes. « Cela implique que le piéton soit pris en compte dans tout projet de déplacements. Or, remarque Yan Le Gal, ce n'est pas du tout le cas aujourd'hui. Certes, dans tous les projets, dans tous les plans, on parle des modes doux et notamment des piétons... mais dès le deuxième paragraphe, la

Photo © Ville de la Chapelle-Glain



Rien de tel pour favoriser la marche que d'offrir des raisons de se déplacer localement !

marche disparaît. Personne pour prendre en charge la question, pas de plan spécifique, pas d'instrument de mesure ! »

Ce que cet urbaniste prône, c'est d'inverser la logique. Au lieu de traiter le réseau piétons comme la cinquième roue du carrosse, le résidu de tous les autres, il propose de le placer au point de départ : « Cela ne veut pas dire qu'on renonce à faire des routes, de ponts, des réseaux ferrés. Cela signifie seulement qu'on les fera en ayant d'abord en tête les continuités piétonnes, en traitant leur sécurité, leur confort et leur lisibilité comme des priorités. » Par exemple, sur les voiries principales d'agglomération en principe limitées à 50 km/h, voire à 70, pourquoi, si la vie locale le justifie, ne pas imaginer des « ponts 30 », des tronçons limités à 30 km/h pour s'intégrer aux zones 30 traversées, et respecter les continuités piétonnes ?

Si l'idée paraît finalement très raisonnable, c'est que de nombreux centres-villes ont déjà évolué très positivement en faveur des piétons – que ce soit par le développement des rues piétonnes, des zones 30 ou, plus récemment, par l'émergence des zones de rencontre. Et si Yan Le Gal ne le nie pas, il estime cependant qu'il serait temps de dépasser ce stade et d'opérer un changement d'échelle : « Les limites communales ne sont plus pertinentes. Chacun y va de ses aménagements. Résultat, on a sur un même territoire, d'une commune à l'autre, des dispositifs hétérogènes, souvent incohérents et donc peu lisibles. Et entre les communes, des secteurs où les voitures prennent de la vitesse, rendant toute circulation des modes doux dangereuse. Si l'on veut donner de la lisibilité au réseau piétons – et c'est nécessaire pour sa compréhension, sa crédibilité et son appropriation par les habitants –, il faut dépasser les limites de la commune et traiter le problème à l'échelle de l'intercommunalité. »

Et d'expliquer que les outils existent pour travailler dans ce cadre. Pour une agglomération, le PDU est l'instrument tout désigné. Dans les régions, le ScoT peut, via le document d'orientations et d'objectifs, constituer la base d'un plan piétons à l'échelle de l'intercommunalité. C'est là, tout naturellement, que Yan Le Gal verrait bien la mise en place des plans de modération des vitesses intercommunaux (PMVI) qu'il appelle de ses vœux. Car, dit-il, eux seuls permettront de faire sortir la marche et le vélo du périmètre des centres-villes. « Pas besoin de dépenser des sommes considérables : on peut déjà faire beaucoup en travaillant sur l'existant, assure-t-il. La France possède un nombre record de voies départementales périurbaines de second rang qui, bien qu'ayant changé de statut, n'ont pas changé leurs aménagements. Il faudrait très peu – et pour pas cher – pour qu'elles accueillent les piétons et les vélos en accompagnant d'un PMVI. »

La marche n'est pas l'apanage des grandes villes

Nul besoin d'être Londres ou Genève pour s'engager dans une ambitieuse politique piétonne ! La Chapelle-Glain, un modeste village de Loire-Atlantique (moins de 850 habitants), prouve qu'avec peu de moyens mais un projet cohérent, inscrit dans la durée, et une bonne organisation, on peut obtenir d'excellents résultats.

« C'est un travail de longue haleine », reconnaît Michel Poupart. Élu maire en 2008, il œuvre en fait depuis 1995 dans l'équipe municipale sur les problématiques des déplacements, un tropisme naturel pour cet ancien de la DDE, responsable de l'ex-

* Plate-forme d'observation des projets et stratégies urbaines – Europe – MEDDLT



Marche + transports en commun : un ticket gagnant !

exploitation des routes au conseil général. « Notre commune est traversée par deux routes départementales. La rue principale supporte jusqu'à 6 000 véhicules/jour, dont 20 % de poids lourds, et, les trottoirs étant très étroits, cela représente des dangers permanents pour les déplacements vélos et piétons. Il fallait donc trouver des solutions... » En 1996, un cabinet, Archidée, a été chargé de réaliser un diagnostic sécurité et de proposer des pistes d'aménagements. En prenant en compte les pôles d'attraction – mairie, église, supérette, boulangerie, école, terrain de sports, salle multifonctions, lotissement –, il a défini les besoins de cheminements piétons. « Cette étude a été fondatrice de notre plan piétons. Pas question, bien sûr, de tout faire en même temps. Nous procédons par tranches, en fonction de nos moyens et des opportunités. Mais ce n'est pas gênant puisque nous nous appuyons sur une démarche globale, un projet cohérent. »

Bien sûr, la population est systématiquement concertée. Et même si, au début, elle a parfois eu du mal à comprendre les décisions – « pas facile de faire admettre que les maisons achetées en centre-bourg par la commune, c'était pour les abattre : nous voulions créer des espaces publics, aérer ! » –, elle montre aujourd'hui une bonne adhésion à la démarche. Il faut dire que les actions menées depuis une quinzaine d'années ont peu à peu transformé la vie du village. Car il existe désormais des chemins ensablés et plantés pour aller à pied d'un bout à l'autre du village et accéder aux principaux points d'attraction, tous hors de la route départementale. « Ces chemins sont totalement sécurisés, confortables et agréables, ce qui incite les habitants à se déplacer à pied, précise Michel Poupart. Pas seulement les adultes,

les enfants aussi, car les parents n'hésitent plus à les envoyer seuls à l'école ou acheter du pain. Quand les miens étaient plus jeunes, c'était impensable : bien trop dangereux ! »

Les commerces, qui avaient tous disparu, ont peu à peu rouvert, la commune s'étant battue pour les récupérer. Aujourd'hui, le village revit. « Nous avons également essayé de multiplier les points forts en plein cœur du bourg, notamment créé un plan d'eau avec une zone de loisirs et une aire de pique-nique, tracé un sentier pédestre de 12 km et des sentiers de rabattement vers le village pour inciter à la promenade. » Ailleurs, une maison aménagée en bibliothèque a été « rabottée » en rez-de-chaussée, créant un encorbellement, afin d'élargir le trottoir de 1,50 m à cet endroit-là.

Le plan piétons vient d'être inscrit dans le plan local d'urbanisme – « ce qui a l'avantage de le rendre plus visible », commente le maire, qui achètera cette année des bancs. La commune compte beaucoup de personnes âgées, et, dit-il, « plus on offre de possibilités d'arrêt, plus ça donne envie de marcher ». Des toilettes publiques avec ossature bois sont déjà en place, « mais des projets pour favoriser les déplacements des piétons, des vélos, des poussettes et même des fauteuils roulants, il y en a encore pour des années... »

Le financement de ces chemins ne l'inquiète pas outre mesure : « On fait avec les moyens du bord : un tractopelle, du rabattage de route pour le fond, du sable en surface et puis des plantations de stations. Tout cela n'est pas très cher. Ce qui coûte le plus, c'est l'entretien. Il est important que ces chemins soient propres et désherbés (sans produits chimiques) : la commune a deux personnes qui s'y emploient... et elles ne chôment pas. »

Définir une méthodologie pour les petites communes*

S'appuyant sur le cas de La Chapelle-Glain, le CETE de l'Ouest a dressé les « bonnes pratiques » d'une politique de développement des modes doux à l'échelle d'un village. Ce travail a été réalisé pour le compte du Certu, qui s'appête à publier une fiche méthodologique afin d'établir les différentes étapes de cette démarche adaptées aux communes rurales avec des moyens modestes :

1- S'appuyer sur une étude globale de sécurité pour fixer dès le départ les problèmes qui freinent le développement des modes doux (et peuvent éventuellement en entraîner d'autres, tel le dysfonctionnement des commerces, etc.).

2- Établir un diagnostic sur l'offre de liaisons existantes pour les piétons et autres modes doux entre les différents pôles de la commune et sur leurs éventuels problèmes de sécurité et d'inconfort. En complément, un recensement des liaisons manquantes, donc des liaisons à prévoir pour assurer de bonnes continuités.

3- Analyser avec les différents acteurs communaux les actions envisageables en cohérence avec l'étude globale de sécurité et ce qui pourra être retenu et réalisé à court et à long termes, en fonction des moyens et des opportunités.

4- Structurer le conseil municipal en comité de pilotage pour tracer les grandes orientations de la démarche, puis désigner un comité restreint autour du maire, comité qui aura pour mission de traduire ces orientations et de veiller à ce que les actions menées ultérieurement restent dans le cadre du projet d'origine. Ce comité restreint peut inclure des associations locales.

5- Inscrire la démarche communale en faveur des modes doux (avec les liaisons à créer) dans les documents d'urbanisme à travers le PLU (plan local d'urbanisme) et son PADD (plan d'aménagement et de développement durable).

Cette inscription va non seulement permettre d'inscrire la démarche « dans le marbre », mais elle va

conférer un caractère prescriptif aux orientations en faveur des modes doux.

6- Traduire la démarche sous la forme d'un plan piétons, cartographie des itinéraires existants et à prévoir, pour constituer le maillage de liaisons modes doux autour des pôles générateurs (loisirs, commerces, établissements publics...). Ce plan piétons, qui peut être inscrit au PLU, permet de constituer une sorte de tableau de bord des démarches à engager par la commune : un outil de communication et un affichage nécessaires.

(1) Apports méthodologiques issus d'une étude de cas réalisée par Radoine Dik, chargé d'études et de recherche en sécurité routière au CETE de l'Ouest, pour le compte du Certu.

De l'intérêt du plan piétons

Genève a lancé son plan piétons en 1995, à l'heure où l'on commençait à peine, dans les autres grandes villes européennes, à redécouvrir le vélo. Londres lui a emboîté le pas avec son *Walking London*, qui ambitionne de faire de la capitale britannique « la ville la plus marchable du monde » d'ici 2015. Et d'autres encore, en Europe du Nord et en Suisse. La France a pris du retard sur ce terrain. Si l'on trouve bien, ici et là, quelques plans piétons dans des cités de taille modeste – tel celui d'Illkirch, lancé en 2006 – et des projets intégrant une stratégie favorable aux piétons un peu partout, aucun plan piétons « institutionnel » à l'échelle d'une agglomération n'a encore vu le jour. Une lueur d'espoir, tout de même : celui de Strasbourg devrait être voté dans les prochaines semaines...

Cela étant, est-il vraiment nécessaire de disposer d'un plan piétons pour développer une politique favorable à la marche ? Pour les promoteurs de la marche, c'est l'évidence même, car une telle démarche ne se réalise pas en une seule mandature, mais plutôt en deux ou trois. Il faut donc poser des principes afin qu'ils puissent ensuite être déclinés en actions ponctuelles, au fil du temps et des équipes en place. Un plan piétons permet d'avoir une vision dans la durée et de garder une cohérence au projet. La charte Walk 21 l'a d'ailleurs inscrit comme l'un de ses huit principes fondateurs. Un plan d'actions en faveur de la marche, dit-elle en l'occurrence, vise

à fixer des objectifs, à garantir le soutien des intervenants et à guider l'investissement pour y inclure les mesures qui s'imposent. Entre autres :

- faire participer tous les organismes pertinents (surtout ceux liés aux transports, à la planification, à la santé, à l'éducation et à la police) et leur faire comprendre la logique globale du projet,
- consulter régulièrement les organismes représentant les piétons et autres groupes (jeunes, personnes âgées, PMR, etc.),
- fournir en permanence les ressources nécessaires pour mettre en place le plan d'actions adopté,
- mettre en œuvre des projets pilotes afin de faire progresser les pratiques, en faire des études de cas à diffuser largement,
- évaluer le succès des programmes en comparant les données avant, pendant et après leur mise en place.

Autre avantage d'un plan piétons : il donne de la visibilité à la marche et facilite la communication. Bien structuré, il s'accompagne généralement d'une signalétique, de jalonnements piétons dans la ville, d'une estimation des temps de parcours. Bref, c'est un bon moyen d'afficher la marche comme mode de déplacement, de lui donner un statut et montrer qu'elle est prise en compte dans les aménagements au même titre que les autres modes de déplacement. C'est surtout le moyen le plus direct de rappeler aux citoyens ce qu'ils ont oublié : que bien des sites, dans une ville dense, sont accessibles à moins de 15 ou 20 minutes à pied, et que la marche est souvent un bon moyen de s'y rendre rapidement...

L'ambition du plan piétons de Strasbourg : donner un « désir de ville »

Strasbourg devrait adopter avant l'été un plan piétons couvrant la période 2010-2020 : sans doute une première en France pour une grande ville. Le plan s'inscrit dans la logique de la mise en œuvre des principes du code de la rue.

« Pour établir ce plan, nous sommes partis d'un présupposé simple : il faut remettre le piéton dans la ville, lui redonner toute sa place et sa légitimité », explique Alain Jund, adjoint au maire chargé de l'urbanisme*. L'enquête Ménages déplacements a d'abord permis de dresser un état des lieux

afin de cerner les publics de la marche et d'évaluer les marges de progrès à travailler. Et il faut bien reconnaître que, comparée aux villes françaises, Strasbourg n'a pas à rougir des résultats : dans le centre, un déplacement sur deux (52 %) s'effectue exclusivement à pied et – ce qui est encore plus remarquable – un sur trois dans l'agglomération ! L'enquête a également cherché à mesurer la marche comme pratique intermodale, en complément du train, du tramway ou du bus : 800 000 trajets piétons quotidiens ont ainsi été comptabilisés sur l'ensemble du territoire. Globalement, la moitié des trajets dure moins de 10 minutes (environ 800 m), et près d'un sur quatre entre 10 et 30 minutes (soit de 1 à 2,5 km). « Mais si nous regardons vers l'Allemagne, nous devons admettre notre retard, précise Alain Jund. La preuve : 22 à 23 % des déplacements inférieurs à 1 km se font encore en voiture ! » Et, plus inquiétant encore : 30 % seulement des déplacements domicile-école s'effectuent à pied, alors que la plupart des élèves de maternelle et de primaire résident à moins de 800 m de leur école !

Partant de ces données, le plan piétons affiche donc deux objectifs chiffrés : faire progresser la marche de 10 points pour les déplacements inférieurs à 1 km et de 5 points pour les trajets compris entre 1 et 2 km (sachant que 2 km à pied correspondent environ à 25 minutes de marche). Pour les déplacements supérieurs à 2 km, l'objectif est de renforcer l'usage combiné marche + transports collectifs.

Première grande orientation : faire de la redécouverte du plaisir de la marche une priorité absolue. Cela nécessitera l'intervention de l'ensemble des politiques urbaines et une animation des territoires afin d'encourager leur découverte. « C'est bien simple : nous devons refaire de l'urbain pour permettre aux piétons de se réapproprier la ville. Leur redonner un désir de ville pour leur donner envie de marcher », insiste Alain Jund. Il s'agit pour lui de répondre à un double défi : « D'une part le défi énergétique et climatique. D'autre part le défi lié au vieillissement de la population. Si l'on offre plus de confort aux marcheurs, on ouvre la perspective aux personnes âgées de vivre plus longtemps la ville... »

Pour renforcer la place accordée au piéton, le plan piétons de Strasbourg introduit le principe de réservation de 50 % au moins de l'espace rue aux piétons. Dans le cadre de la révision des documents d'urbanisme, il se propose de passer au crible l'ensemble de la

* Et conseiller communautaire en charge des déplacements cyclables.

trame urbaine pour multiplier les possibilités de cheminements, créer des trajets plus directs et plus naturels, notamment dans les secteurs d'activité, les zones commerciales, les grands équipements. Mais aussi résorber les discontinuités des cheminements, supprimer ou atténuer les coupures dues aux infrastructures ou aux voies d'eau.

Un chapitre est réservé à l'amélioration des liaisons piétonnes vers les stations de transports collectifs pour les rendre plus directes, plus lisibles et plus confortables (quitte à augmenter un peu les interdistances entre arrêts). Enfin, pour habituer les plus jeunes à adopter ce mode actif, un ensemble cohérent de lignes de « pedibus » devra être mis en œuvre sur toutes les écoles maternelles et primaires publiques.

« En fait, tout cela s'inscrit parfaitement dans la démarche du code de la rue sur laquelle Strasbourg travaille depuis plusieurs années. Le plan piétons en est un des éléments et trouvera aussi des réponses dans le développement programmé des zones de rencontre et la généralisation de la zone 30 (sauf exceptions) à tout le territoire de la commune. »

Code de la route? Vivement un vrai code de la sécurité des déplacements !

Favoriser la marche en ville est devenu un leitmotiv pour beaucoup d'élus. Problème : la sécurité des déplacements piétons en ville n'est pas satisfaisante. Ce qui rend d'autant plus nécessaire la démarche du code de la rue...et au-delà la refonte du code la route.

Certes, la situation des piétons s'est améliorée par rapport aux années 1970. On comptait alors plus de 3 000 piétons tués par an ; on en dénombre aujourd'hui six fois moins ! Reste qu'avec une stagnation autour de 500 à 550 tués par an* depuis 2004, le bilan des accidents piétons de ces dernières années n'est pas brillant. Il n'a en tout cas pas suivi l'évolution spectaculaire de la sécurité routière depuis 2002 (près de 50 % de tués en moins pour l'ensemble des usagers de la circulation). Ces accidents piétons restent plus souvent mortels en milieu rural qu'en ville, les vitesses y étant généralement plus élevées, mais désormais,

* C'était un peu mieux en 2009
année où l'on est descendu à 496.

comme près de 80 % des Français vivent en ville, c'est en milieu urbain qu'on enregistre le plus grand nombre de victimes (deux piétons tués sur trois).

« Et l'on peut craindre une évolution défavorable dans les prochaines années, souligne Frédéric Murard, chargé d'études sécurité et déplacements piétons au Certu. Les personnes âgées sont les premières victimes des accidents piétons – plus d'un piéton tué sur deux a plus de 65 ans... et la population vieillit. » La part de la mortalité piétonne des plus de 75 ans est en effet passée de 26,5 % en 2002 à près de 41 % en 2009 ! Avec cette particularité : leurs accidents se produisent le plus souvent sur la fin de traversée de chaussée, « du fait d'une lenteur de la marche ou d'hésitations ».

Les moins de 15 ans constituent l'autre catégorie la plus représentée, avec 23,5 % des piétons blessés en 2009, mais comme ils sont jeunes et généralement en bonne santé, ils se remettent mieux de leurs blessures, et le bilan est heureusement beaucoup moins lourd pour eux.

Le rôle majeur des aménagements

S'il ne fait aucun doute que les progrès techniques des véhicules (système de

Abris vélos 100% Modul'ère

Nous vous proposons une gamme complète d'abris (vélos, conteneurs, covoiturage...) modulables, sécurisables et surtout au design personnalisable.

vel'hop

ABRI PLUS
la solution pour tout abriter

www.abri-plus.com

Découvrez nos solutions modulaires au service de votre environnement Tel : 02 40 78 08 08

freinage plus efficace, carrosserie moins agressive, etc.) et les contrôles renforcés ont contribué à améliorer la sécurité des piétons, on sait aussi le rôle décisif des aménagements de voirie dans la prise en compte des « usagers vulnérables ». Chambéry, ville initiatrice des démarches volontaristes en faveur des piétons au début des années 1980, l'avait bien compris, qui, durant ces trente dernières années, n'a cessé de travailler sur ses aménagements pour sécuriser les modes doux. Avec une réussite exemplaire, puisque le nombre de tués de la circulation a été divisé par dix sur la commune et que son trafic piétons a augmenté de 30 % ! Plus généralement, autour de l'idée de modération des vitesses en ville, les esprits ont évolué et les savoir-faire ont progressé, notamment avec la multiplication des zones 30 dans le paysage urbain. Elle a été relayée voici quelques années par la démarche du code de la route avec, pour l'heure, deux trains de mesures – le décret du 30 juillet 2008 et celui du 12 novembre 2010 – venus renforcer la législation en faveur des piétons*.

Polémique autour de la traversée piétonne

Le premier décret, celui de 2008, a instauré la zone de rencontre et posé le principe du respect du plus fort vis-à-vis du plus faible : le « principe de prudence ». Un principe essentiel, puisqu'il a créé une obligation de prudence pour les automobilistes et les deux-roues motorisés à l'égard des piétons (et des cyclistes). Le deuxième décret, de 2010, a complété ce principe, précisant que « tout conducteur est tenu de céder le passage au piéton s'engageant régulièrement dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement l'intention de la faire en circulant dans une aire piétonne ou une zone de rencontre ». Ce texte a suscité une véritable levée de boucliers chez certains automobilistes, qui ont crié à l'irresponsabilité de la mesure : elle autorise le piéton à traverser n'importe où et n'importe comment, affirment-ils ! « Un contresens total, s'insurge Frédéric Murard. C'est ignorer la mention faite du piéton engagé "régulièrement" dans la traversée. Ce mot n'est pas là par hasard ; il indique clairement que la priorité n'est pas absolue puisque, pour s'exercer, le piéton doit respecter des règles ! » Et celles-ci

– faut-il le rappeler – ont été redéfinies lors de la réécriture du code de la route, en 2001. Elles stipulent notamment que « les piétons doivent traverser la chaussée en tenant compte de la visibilité ainsi que de la distance et de la vitesse des véhicules » et aussi qu'« ils sont tenus d'utiliser, lorsqu'il en existe à moins de 50 m, les passages prévus à leur intention ».

L'aspect positif de ce mauvais procès, constate non sans ironie Frédéric Murard, c'est qu'« on a enfin entendu parler des traversées de piétons ! On a enfin découvert que les piétons existent, qu'ils ont eux aussi des droits que les automobilistes doivent respecter ! Si la polémique a permis cette prise de conscience, elle n'aura pas été tout à fait inutile... »

Le code de la rue au milieu du gué

Mais la démarche du code de la rue est loin d'être achevée, et le comité de pilotage du code de la route « planche » actuellement sur trois nouveaux projets. Trois dispositifs qui, s'ils sont acceptés, constitueront des avancées intéressantes en termes de sécurité et de confort pour les piétons :

- Il est prévu que, pour améliorer la visibilité des passages piétons non gérés par des feux tricolores, on supprime en amont du passage piétons des places de stationnement pour les véhicules motorisés. En effet, ceux-ci font des masques à la visibilité des piétons et constituent une source fréquente et bien identifiée d'accidents. Celles-ci pourraient être remplacées (5 m sans avancée de trottoir, 3 m autrement) par des places de stationnement vélos. La proposition, validée par le comité de pilotage, fait l'objet d'une enquête auprès de l'Association des maires de France...
- Une définition plus précise du trottoir est également en cours. L'usage de cet espace en principe réservé au piéton a été clarifié par le décret du 12 novembre dernier, la priorité piétonne réaffirmée (notamment pour indiquer que tout autre usager, automobiliste, cycliste ou deux-roues motorisé y traversant sur une courte distance, a l'obligation de rouler au pas). Mais encore faut-il que l'on définisse réglementairement le trottoir. Pour le moment, l'exercice bute sur les notions de limites et de repères de cet espace par rapport à la chaussée. *A priori*, le futur dispositif devrait demander une séparation détectable (tactile) et repérable (visible) entre le trottoir et le stationnement, le trottoir et les aménagements cyclables :

une simple ligne de peinture ne répond pas aux besoins de détectabilité exprimés par les aveugles.

- L'inscription d'une ligne d'effet des feux avancée en amont du passage destinée à renforcer la sécurité des piétons et des cyclistes n'est pour le moment qu'une possibilité du code de la route. Elle donne aux gestionnaires des collectivités le droit de la mettre en place sur leur commune. Des travaux menés à Lyon et à Paris pour évaluer les effets de cette avancée sur le confort et la sécurité des piétons pourraient, à terme, déboucher sur une généralisation de ce dispositif.

La démarche code de la rue : la nécessité d'un nouveau souffle

Si l'on considère l'ampleur des besoins, le temps de l'action est venu. Plusieurs chantiers paraissent bloqués (stationnement...). Pourtant, du point de vue de l'évolution réglementaire, il est urgent de traduire le principe de prudence dans l'ensemble du code actuel, en finalisant les chantiers déjà engagés et en ouvrant de nouveaux chantiers. Les collectivités en pointe sur ces thématiques aimeraient bien que le changement de logiciel introduit par le principe de prudence débouche rapidement sur une traduction claire de ce nouveau paradigme : plutôt que de continuer à instiller de petites doses de code de la rue dans le code de la route – au risque de noyer les nouveaux dispositifs et de les rendre peu visibles –, ne faudrait-il pas s'atteler à la rédaction d'un code qui mette l'humain au centre de la réglementation, passer d'un code de la route à un code de la sécurité des déplacements. Il ne devrait pas être le travail des seuls juristes, mais, comme l'ont réalisé nos voisins belges, le fruit d'un travail pluridisciplinaire avec des objectifs de clarté et de simplicité, intelligible par chacun, rédigé dans un esprit « Grenelle ». Ce code prendrait en compte la réalité de la situation actuelle, c'est-à-dire que 80 % de la population vivent aujourd'hui en ville. La possibilité de déplacement en sécurité des personnes les plus vulnérables qui sont aussi les moins protégées est un droit (LOTI 82, accessibilité loi de 2005)! Cette question d'un code de la sécurité des déplacements mérite d'être posée : au moment où la sécurité des piétons en ville risque de se dégrader, il s'agit de disposer d'un outil solide pour l'éviter.

* Mais aussi des cyclistes et des personnes à mobilité réduite.



Aménagements sécurité : les outils d'aide à la décision et à la gestion

Le Certu a réalisé à l'attention des collectivités locales diverses fiches techniques sur la prise en compte des piétons :

- Amélioration de la sécurité des usagers vulnérables, les traversés des piétons, le trottoir, (novembre 2010)
- Zones de circulation apaisée, recueil de fiches, exemples (octobre 2010)
- Zones de circulation apaisée, recueil de fiches, maîtrise d'ouvrage (octobre 2010)
- Savoirs de base en sécurité routière, piétons et cyclistes : quelle cohabitation dans l'espace public ? Fiche n° 26 (août 2010)
- Savoirs de base en sécurité routière : encombrement des trottoirs. Fiche n° 28 (août 2010)
- Savoirs de base en sécurité routière : la sécurité sur le chemin et aux abords des établissements scolaires. Fiche n° 22 (août 2010)
- Savoirs de base en sécurité routière : les piétons au cœur de l'aménagement de l'espace public urbain. Fiche n° 2 (août 2010) à commander en ligne sur www.certu.fr

Interview

Michel Issindou, vice-président de Grenoble-Alpes Métropole en charge des déplacements

L'agglomération grenobloise mène depuis quelques années une démarche particulièrement intéressante en faveur des piétons. Très minutieuse, elle est fondée sur l'analyse détaillée des accidents grâce à la mise en place d'un observatoire de sécurité des déplacements. Explications de Michel Issindou, vice-président de Grenoble-Alpes Métropole en charge des déplacements et président du SMTC.

Quelle est l'origine de votre démarche en faveur des piétons ?

Il faut remonter au début des années 2000. Un état des lieux des accidents sur l'agglomération avait mis en évidence les accidents piétons et vélos. L'étude avait entraîné une prise de conscience chez les élus : inutile d'espérer développer les modes doux sans commencer par réduire ces accidents. Décidés à faire de la sécurité un levier de notre démarche, nous nous sommes donc fixé des objectifs chiffrés ambitieux : réduire de 50 % le nombre de victimes en cinq ans et de 75 % en dix ans ! Mais pour agir efficacement, nous avons besoin d'une connaissance beaucoup plus fine de l'accidentologie locale. L'observatoire de sécurité routière a vu le jour fin 2007 pour répondre à ce besoin. C'est une structure partenariale qui regroupe tous les acteurs concernés par la sécurité routière – l'État (DDE), la gendarmerie, la police, la ville de Grenoble, le conseil général, le procureur de la République et la Métro. Une première étude a permis de définir ses six enjeux majeurs, parmi lesquels la thématique piétons est ressortie (à la fois chez les jeunes, les personnes âgées et les grands axes de circulation).

Que vous a apporté l'observatoire sur cette thématique ?

L'équipe a engagé un diagnostic de sécurité sur 134 accidents de piétons, étudiant et analysant chacun des PV dans le détail, retournant sur les sites pour compléter les données, observer les conditions de circulation, etc. De ce travail, deux types d'accidents sont apparus de façon récurrente. 1/Le piéton est régulièrement engagé sur la chaussée mais se fait renverser par une voiture lors d'un tourne-à-droite ou lors des tourne-à-gauche, l'attention de l'automobiliste étant centrée sur le flux de véhicules en sens inverse. 2/Le piéton surprend le conducteur, soit parce qu'il a traversé brusquement sans regarder, soit parce qu'il a vu la voiture mais a mal évalué sa vitesse, le véhicule roulant trop vite pour pouvoir freiner à temps. Les facteurs dégradant la sécurité des piétons ont été identifiés : largeur de la chaussée, vitesse des véhicules, traversée dans un environnement complexe (accès aux TC, notamment), temps d'attente trop longs aux feux (au-delà de 40 à 50 secondes, les piétons ont tendance à transgresser les signaux). À la lumière de ces analyses, nous avons commencé à « revisiter » nos aménagements.

Comment procédez-vous ?

L'agglomération ne peut pas agir directement, car ce sont les communes qui ont les compétences sur la voirie. Mais nous avons mis en place un dispositif d'aide : la Métro propose un soutien financier à leurs projets d'aménagements en faveur des piétons (et des vélos) dès lors qu'ils correspondent à ses préconisations. En l'occurrence sont éligibles les projets visant à ralentir la vitesse des véhicules motorisés et à améliorer les conditions de traversée des piétons. Donc, tout ce qui peut rétrécir la largeur de la chaussée, les dispositifs physiques comme plateaux et coussins, la réduction des giratoires aux carrefours (« oreilles de Mickey »), les aménagements d'ilots sur les voies larges. Mais aussi la signalisation et la lutte contre les masques qui gênent la visibilité aux feux (stationnement, conteneurs, panneaux publicitaires, etc.). Par ailleurs, un guide de la voirie est en cours d'élaboration ; l'ensemble des communes de l'agglomération pourra ainsi disposer d'un référentiel commun qui donnera, à terme, plus d'homogénéité, une meilleure compréhension et une meilleure lisibilité des aménagements sur toute l'agglomération grenobloise. Toujours avec l'objectif d'améliorer la sécurité et d'encourager les modes doux.

Le bus, le métro et le piéton

Les opérateurs de transports collectifs aussi commencent à s'intéresser à la marche. La RATP a lancé le mouvement voici quatre ans en confiant à son unité prospective et conception innovante le soin de mener une réflexion poussée sur ces questions. Georges Amar*, qui a dirigé cette cellule, en a rappelé les enjeux lors d'un colloque organisé en février dernier à Paris. D'abord des enjeux d'ordre général, qui portent sur des objectifs de santé publique (« nous ne bougeons pas assez... ») et sur la nécessité de requalifier les espaces publics (« faire des villes à vivre »). Mais aussi des enjeux intéressants plus directement les opérateurs : en l'occurrence, développer la marche en milieu urbain permettrait de désengorger les réseaux routiers et ferrés, souvent saturés – ou en voie de l'être.

Pour Georges Amar, on est en train d'assister à un véritable changement de paradigme. Alors qu'hier, on abordait la question des déplacements sous l'angle des transports motorisés, aujourd'hui, c'est sous l'angle de la personne. Et plus exactement de la personne mobile... et suréquipée (iPod, PDA, etc.). L'explosion des techniques d'information et de communication a évidemment contribué à cette évolution.

Et cela change tout. La marche, lien indispensable entre tous les types de déplacements de la personne mobile, peut dès lors cesser d'être perçue comme une étape invisible... ou pire, pénible, et donc à raccourcir autant que possible. Elle mérite d'être valorisée : le piéton devient l'objet d'attention. On cherche à comprendre ses trajectoires, à identifier ses besoins. On commence à travailler sur la qualité des cheminements piétons vers les gares ou stations de métro et arrêts de bus pour les rendre plus confortables, plus sûrs, mieux signalisés. On envisage de fournir des services et des informations aujourd'hui réservés aux voyageurs (guidage, temps de parcours, plan du quartier, bancs pour se reposer, toilettes publiques, etc.).

« Sur la culture de la marche, nous en sommes encore aux balbutiements, avoue Marie-France Vayssières, chez Keolis (opérateur présent dans de nombreuses villes). Mais nous travaillons sur cette problématique que

nous souhaitons insérer dans nos recherches sur la multimodalité. Elle devrait nous aider à nous poser les bonnes questions pour améliorer le service aux usagers. Par exemple, calculer les temps de parcours piétons pour aller d'un pôle à un autre. Ou pour mettre en place une signalétique spécifique aux arrêts de bus, indiquer des cheminements, donner le plan du quartier, etc. »

Trop souvent encore, la marche a conservé l'image d'un mode de locomotion non performant, alors que, sur des déplacements de moins de 700 ou 800 mètres, elle est la plus efficace, reconnaît-elle. « Cela, nous devons en tenir compte dans nos réflexions. »

De fait, il n'est plus rare de considérer que la marche utilitaire ou de raccordement (sur une station de métro ou de RER, par exemple) peut atteindre les 20 minutes, voire une demi-heure. La société du Grand Paris, maître d'ouvrage désigné pour la réalisation du projet du métro Grand Paris autour de la capitale, semble d'ailleurs avoir intégré cette évolution : alors que, dans son projet de départ, les gares étaient prévues tous les 4 km, le projet final prévoit de les espacer de 1,5 km. Il s'agit là d'une évolution très positive, comme le souligne Sonia Lavadinho en observatrice avisée : « Dans les premières moutures, la distance préconisée entre les stations favorisait la vitesse au détriment d'un maillage urbain dense. La proposition actuelle permettra véritablement à la marche d'éclorre en bonne entente avec les transports publics au sein de ces tissus périurbains nouvellement desservis. »

Des marches exploratoires à Rennes

À Rennes, on ne parle pas encore de plan piétons, mais le document d'orientation des déplacements comporte un chapitre « modes doux » qui liste des objectifs à décliner dans les trois prochaines années. Si le vélo s'y taille la part du lion, la marche y figure avec un programme d'extension des zones apaisées, zones 30 et zones de rencontre, mais aussi de rues piétonnes. La mise en place d'une signalisation, avec des panneaux de jalonnement et des temps de parcours, est également programmée.

Précisons par ailleurs que la cité bretonne a innové en organisant dans les quartiers quelques « marches exploratoires » avec des habitants, afin d'observer et de répertorier les dysfonctionnements sur le terrain. Notamment les obstacles des trottoirs (stationnement voitures et deux-roues, poubelles, etc.) et les parcours d'accessibilité pour les personnes âgées.

Walk 21 et la charte de la marche

« Marcher est la première chose qu'un bébé souhaite faire et la dernière chose qu'une personne âgée souhaite abandonner. La marche est un exercice qui ne requiert pas de gymnase. C'est l'ordonnance sans le médicament, le contrôle du poids sans le régime et le produit de beauté que l'on ne peut pas trouver chez le pharmacien. C'est le tranquillisant sans le comprimé, la thérapie sans le psychanalyste et les vacances qui ne coûtent rien. De plus, la marche ne pollue pas, consomme peu de ressources naturelles et est très efficace. C'est pratique, cela ne requiert aucun équipement particulier, c'est autoréglable et naturellement sécurisé. La marche est aussi naturelle que la respiration. »

Ce plaidoyer pour la marche, c'est celui de John Butcher, fondateur de Walk 21. L'association internationale qu'il a créée s'est fixé pour objectif de réhabiliter et de développer le mode piéton en ville. Elle a rédigé une « charte internationale de la marche » et organise depuis 2000 des conférences annuelles : Walk 21. Véritables plateformes d'échange d'expériences, celles-ci permettent de faire connaître les actions engagées dans le monde, de valoriser les pratiques les plus intéressantes et d'identifier les besoins en recherche et coopération futures.

* AMAR G., MICHAUD V. (sous la coordination de), La marche au cœur des mobilités : états des connaissances, Lyon, CERTU, 2009 (collection « Débats du Certu », n°69)



Les outils des politiques en faveur du vélo à assistance électrique

Le vélo à assistance électrique (VAE), marginal il y a dix ans à peine, devient un outil-clé pour les collectivités locales souhaitant favoriser l'usage du vélo. Le regain d'intérêt des Français pour les VAE s'est traduit l'année dernière par une forte augmentation de leur vente : 35 000 unités vendues en 2010, contre 3 900 en 2005, selon les chiffres du Conseil national des professions du cycle. Pour les collectivités, la mise en place d'une politique destinée à promouvoir le VAE peut prendre plusieurs formes. C'est ce que montrent les résultats de l'enquête réalisée auprès d'une quarantaine de collectivités locales françaises.

VAE de service, location, emplacements de recharges la boîte à outils VAE

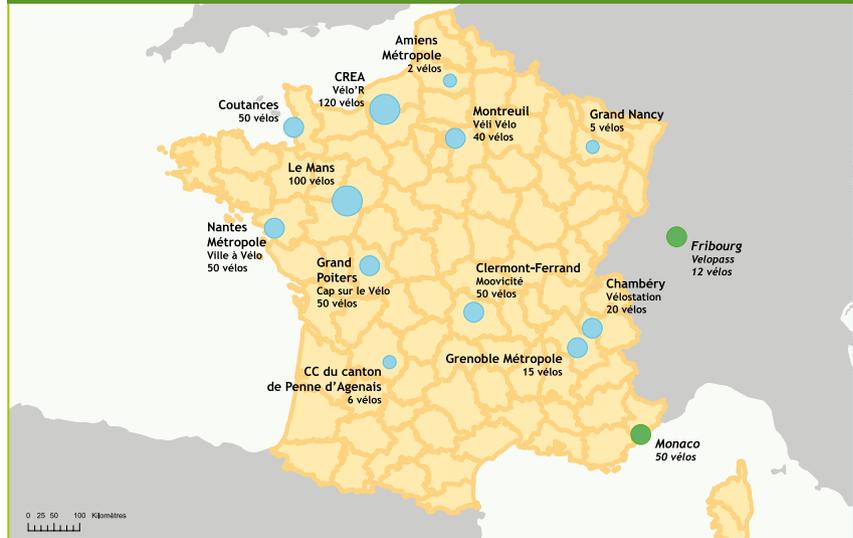
Le VAE de service

Le VAE de service ressort comme le premier service VAE choisi par les 43 collectivités ayant répondu à l'enquête. Pour les déplacements des personnels techniques ou des élus des collectivités locales, des flottes allant de 2 à 40 vélos ont été développées afin de proposer une alternative à l'usage de la voiture de service. La ville de Colmar apparaît comme la mieux équipée, avec 1 vélo pour 19 employés. Plusieurs villes ont eu recours à ce dispositif pour équiper leur police municipale (Le Vésinet, Bourg-lès-Valence, Grasse).

Le vélopartage

Le vélopartage (VLS, location, prêt) de VAE, quant à lui, se développe. Si la forme VLS n'est pas apparue en France (Monaco, Fribourg en Suisse), il se répand majoritairement sous forme de location longue

Exemples de systèmes de location de vélos à assistance électrique publics en 2010 - Carte non-exhaustive*



Système de location courte/longue durée



Système de libre-service non humanisé

durée : le Vélo'R de la CREA, Véli-Vélo à Montreuil, Ville à Vélo à Nantes, Cap sur le vélo au Grand Poitiers, ou encore le Veh'H au Havre. Ces dispositifs sont valorisés par une politique de communication (nom du système, logo) permettant à l'utilisateur de bien identifier le système. Les services rencontrant le plus de succès sont ceux de la CREA (120 vélos) et du Mans (100 vélos), où tous les vélos ont été réservés en 2010. Autre piste pour développer le VAE, l'installation de **bornes de recharge**. Cinq collectivités en avaient développé, dont Aix-les-Bains en parking souterrain et Chambéry dans sa vélostation.

Si le dispositif est connu, la **prime à l'achat de VAE** n'est pourtant pas le premier outil auquel on pense. La première grande ville à en avoir fait bénéficier ses citoyens est Colmar,

avec une prime de 150 €. Ont suivi plusieurs autres villes, avec des primes allant jusqu'à 400 € à Paris, dans la limite d'un plafond fixé entre 25 et 33 % du prix du vélo.

Moins connue, la **politique d'achat groupé de VAE** par une collectivité permet de faire bénéficier aux employés communaux de prix avantageux pour une acquisition. La Rochesur-Yon, Saint-Brieuc, Saint-Nazaire et Sceaux avaient utilisé cet outil en 2010.

Les divers partenariats avec les entreprises peuvent aussi constituer le cadre d'une telle politique. Ainsi, les villes ont la possibilité d'**aider des entreprises de VAE-taxi**, ou de faire appel à une **entreprise de fret « propre »**, comme l'agglomération du Grand Nancy, qui a passé un contrat de 5 000 € par an avec une entreprise de transport de courrier par VAE. ■

Pour aller plus loin :

► Espace données VAE sur le site du Club (accès adhérents) :

<http://www.villes-cyclables.org/default.asp?mode=analyses&pleinePage=y&id=1660&crit1=604>

► Observatoire du commerce du cycle, Conseil national des professions du cycle.

► *L'Économie du vélo*, Atout France, 2009.

► *De la voiture au vélo*, Hervé Bellut, Piktos Groupe éditorial.

DES VÉLOS À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE POUR LES SALARIÉS DU BRGM

Afin d'encourager ses salariés à utiliser une alternative à la voiture pour leurs trajets domicile-travail, le BRGM (Bureau de recherches géologiques et minières) vient d'acquérir 20 premiers vélos à assistance électrique qui s'ajoutent au parc de VAE de service. Une expérience à suivre...



Le VAE retenu par le BRGM pour ses salariés

Si quelques collectivités locales en pointe sur les questions d'écomobilité ont déjà montré concrètement leur intérêt pour les vélos à assistance électrique (VAE) – c'est le cas de Nantes ou de Paris, qui offrent une subvention à leurs administrés pour l'achat d'un tel véhicule, ou encore du Grand Poitiers, qui a acquis 50 VAE pour les proposer à la location à la journée ou au mois –, les entreprises françaises, elles, étaient restées jusqu'à présent assez timides. Il semble cependant qu'il y ait un frémissement dans ce domaine ; l'expérience du BRGM, un établissement public de recherche et d'expertise en charge de la connaissance du sol et du sous-sol qui compte un millier d'agents, en est un signe. Sa démarche est particulièrement intéressante. L'établissement vient en effet de mettre à disposition de vingt de ses salariés – tous volontaires – des vélos à assistance électrique, via un système de location longue durée. Il

ne s'agit donc pas d'une flotte réservée aux déplacements effectués dans le cadre strictement professionnel (« trajets mission »), comme cela s'est déjà vu ailleurs*, mais de véhicules destinés aux trajets domicile-travail. Cette opération a été concrétisée par le service de l'Environnement de travail et du Développement durable suite à une enquête réalisée par voie électronique auprès de l'ensemble des agents, lors de la semaine de la mobilité et de la sécurité routière, en septembre 2010.

« Nous avons reçu environ 300 réponses, explique Raymond Grenier, responsable du service et du projet, en lien avec la commission Développement durable de l'établissement. Non seulement elles ont montré que les salariés sont plutôt favorables à l'utilisation d'un mode de transport alternatif à la voiture particulière (56 %), mais aussi et surtout que, parmi les modes alternatifs, le vélo arrive en tête de leurs préférences (21 % le plébiscitent), devant les transports collectifs, le covoiturage et la marche. »

En fait, ces réponses ont confirmé ce que les responsables du BRGM savaient déjà : en 2007, leur site principal, celui d'Orléans-La Source, où travaillent quelque 700 salariés, avait en effet réalisé une première enquête sur les déplacements des salariés. Mais elle avait été menée en partenariat avec six autres entreprises publiques et privées installées à La Source, quartier très excentré puisque situé à dix kilomètres au sud d'Orléans. Toujours est-il qu'elle avait bien mis en évidence l'intérêt des salariés pour les modes alternatifs à la voiture individuelle. Ce qui avait d'ailleurs amené le BRGM à mettre en place un Plan de déplacements entreprise. Le vélo y a tout naturellement pris sa place (installation de douches et d'abris pour les vélos), favorisée par l'exis-

* La centrale EDF de Civaux, dans la Vienne, s'est équipée de deux vélos-stations électriques de dix unités chacune. Ces VAE sont mis à disposition des salariés en libre-service pour leurs déplacements sur le site.

tence d'un itinéraire cyclable sécurisé entre le centre d'Orléans et La Source.

C'est aussi à partir de cette enquête que l'idée de recourir à une flotte de vélos (classiques) pour assurer les déplacements à l'intérieur de l'établissement est née, en 2008. « À La Source, l'emprise du BRGM occupe 27 ha et abrite une quarantaine de bâtiments. Aussi, pour aller d'un bâtiment à l'autre, les agents devaient généralement prendre leur voiture. Désormais, ils disposent de trente vélos en libre-service pour faire ces déplacements. »

Pour assurer la maintenance des appareils, le BRGM a pris l'initiative d'ouvrir deux jours par semaine un atelier de réparation et de le confier à des travailleurs handicapés de l'ESAT** de Lignerolles, une commune de l'agglomération orléanaise. Une vraie réussite, puisque ceux-ci ont déjà effectué plus de 900 interventions. Il est vrai qu'en plus de l'entretien des vélos de l'établissement public, l'atelier accepte aussi les vélos des salariés, notamment ceux qui viennent travailler par ce moyen.

Mais, depuis quelque temps, le service du Développement durable, désireux d'aller plus loin dans son plan d'écomobilité, songeait, à titre expérimental, à acquérir des vélos à assistance électrique. La difficulté consistait à trouver un cadre juridique convenant à cette opération non précalibrée. Comment, en effet, mettre en place une telle expérience sans risquer de se heurter à des obstacles réglementaires ? Après bien des tâtonnements, les porteurs du projet ont finalement déniché les bons outils. En l'occurrence, ils se sont appuyés d'une part sur la loi de 2009 – celle-ci prévoyant que le salarié qui vient à vélo peut bénéficier d'une aide au titre du trajet domicile-travail*** – et d'autre part sur

** Établissements et services d'aide par le travail (succèdent aux ex-CAT)

*** La condition est que le vélo utilisé provienne d'un dispositif de location de type Vélib' ou Vélov'.

les dispositions qui encadrent le prêt de véhicules de service (c'est le cas des salariés qui ont l'autorisation d'utiliser le véhicule à titre privé, moyennant un forfait annuel). Ancré sur ces deux « pieds », le projet pouvait ainsi prendre forme.

Une fois le modèle de VAE choisi (en l'occurrence, il s'agit du Matra I-Flow à cadre mixte dont le coût unitaire se situe autour de 1 800 €), le montant de la location mensuelle a été établi à 13,78 €. Rappelons que le coût d'usage de la voiture est évalué quant à lui autour de 40 à 50 € par mois pour un salarié qui parcourt 20 km par jour pour aller au travail et en revenir. Restaient aussi à définir les modalités de la location.

« L'expérience des vélos en libre-service nous a montré que ceux-ci ne sont pas toujours bien respectés, remarque Raymond Grenier. Aussi, pour les modèles électriques, nous a-t-il semblé important d'impliquer beaucoup plus les utilisateurs : chaque titulaire d'un vélo électrique est vraiment responsable de son engin et de sa bonne marche. Dans la convention que l'établissement passe avec lui (contrat de trois mois avec tacite reconduction), il lui est d'ailleurs explicitement demandé d'utiliser les équipe-

ments de sécurité fournis avec l'engin - casque, gilet et cadenas antivol - et de veiller au respect du code de la route. »

Ces exigences, somme toute assez modestes, n'ont pas fait reculer les candidats potentiels... qui, lors de l'enquête, étaient une centaine d'agents à se déclarer intéressés. Malgré quelques désistements ultérieurs, il a donc fallu faire un choix pour en sélectionner vingt. Priorité a été donnée aux agents les plus susceptibles de répondre aux critères de ce mode : ceux qui habitent entre 5 et 20 km de leur lieu de travail. « L'expérience a démarré début janvier. C'est donc trop tôt pour faire un bilan, mais nul doute que, si nous avons de bons retours, nous achèterons d'autres vélos pour étendre cette opération. Car ce mode de déplacement est bon à la fois pour la santé de nos salariés et pour notre bilan CO² ! »

De fait, l'expérience a été assez largement médiatisée et suscite aujourd'hui l'intérêt d'autres entreprises publiques ou privées, notamment de ses voisines installées sur la zone d'activité d'Orléans-La Source. Et elle pourrait bien faire des « petits » dans les mois qui viennent... ■

Le VAE, bon pour le moral, la santé et la collectivité !

« Le vélo à assistance électrique : un nouveau venu dans le monde de l'entreprise. » Tel est le titre d'un article du journal de l'Observatoire du véhicule d'entreprise, qui consacrait en janvier dernier une pleine page à ce sujet en y énumérant tous ses atouts. Le VAE améliore la santé et le moral de ceux qui l'utilisent et s'avère doublement économique puisqu'à la fois il libère du foncier (parkings réduits) et réduit les coûts liés au transport. Il a, bien sûr, de grandes vertus écologiques, puisqu'il n'émet que 1 g de CO² par kilomètre et ne génère ni pollution locale ni bruit. Ce véhicule possède en fait le meilleur rendement énergétique de tous les moyens de transport, précise encore l'article, avant de conclure que, dès lors, il est facile de « comprendre pourquoi les entreprises sont de plus en plus nombreuses à l'adopter ». Sans doute un peu optimiste... mais il n'est pas interdit de l'être, après tout !

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 Chabrol,
Diane Bouchenot,
Alexandre Laignel,
Denis Desailly,
Giulia Valmachino,
Sabine Hurault de Ligny

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

Photos :
Radoine Dik (CETE de l'Ouest) (p.7 et p.8),
Ville de la Chapelle-Glain (p.9),
La Metro (p.10),
Jocelyne Marpeaux (p.17),
Xavier Marchant © Fotolia.com (p.20)

Publicité :
IM Régie :
Marc Grand, directeur,
Anaïs Fraigneau
23, rue Faidherbe 75011 Paris
T 01 40 24 14 90/12 63
F 01 40 24 22 70
anis.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
didesailly@mac.com
www.liensgraphiques.fr

Illustrations en pâte à modeler + 3D : Isabelle Duval

Photogravure et impression :
LVRI
44, avenue de Lattre-de-Tassigny
91100 Corbeil-Essonnes
T 01 60 89 06 22
lvri@lvri.fr
Imprimé sur papier recyclé
ISSN 1631 - 3054
Dépôt légal : mars 2011

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 / 5 numéros **25 € TTC**

Tarif adhérent du Club des villes et territoires cyclables **20 € TTC**

Tarif associations membres de la FUBicy, agences du réseau Fnau, DDE-DRE-CETE **20 € 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

Ligna



- Installation rapide sans maçonnerie (plots béton fournis)
- Modulaire

tulip



esthétique

fonctionnel



racks doubles

- Pas de roue voilée
- Réelle sécurité
- Stabilité
- Option : ASSISTANCE AU RELEVAGE

- Maintien parfait
- Espace optimisé
- Grande sécurité
- Très robuste



new beta

AGUIDON PLUS équipe les plus grandes vélostations Françaises (Gare de Strasbourg - 850 places, Gare RER de Saint-Germain-en-Laye, Gare de Dijon,...). En proposant des équipements robustes et fonctionnels bénéficiant des labels de l'ADFC (Allemagne) et du Fietsparkeur (Pays-Bas), AGUIDON PLUS offre aux utilisateurs les meilleures solutions du marché et vous libère de tout souci d'exploitation.

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

AGUIDON PLUS®

www.aguidonplus.fr



Photo © Xavier Marchant - Fotolia.com

Pierre Mansat,

adjoint au maire de Paris, chargé de Paris Métropole

1) Quels sont les enjeux autour du développement de la pratique de la marche en ville ?

La marche est le plus ancien et le premier moyen de locomotion, mais c'est paradoxalement un mode d'avenir. Au-delà des enjeux évidents de santé publique et de respect de l'environnement, je suis convaincu que c'est de la qualité de nos villes dont il est question à travers la réflexion sur la marche.

Dans le cadre de la révision du Plan de déplacement urbain d'Île-de-France (PDUIF), j'ai considéré, en tant que président du Comité thématique des partenaires modes doux, qu'il fallait mettre l'accent sur ce sujet, en faire un sujet politique.

Les chiffres sont éloquentes. Représentant 54 % des déplacements, la marche est le premier mode utilisé à Paris, mais ce chiffre passe à 30 % en Île-de-France. Privilégiée pour les distances inférieures à 1 km, elle est souvent délaissée au profit de la voiture pour celles comprises entre 1 et 3 km, où l'on passe à 48 % de déplacements en voiture. Son potentiel de développement est donc considérable pour les déplacements de proximité. Poser la question de la marche, c'est interroger le modèle de la ville que l'on souhaite construire. Le développement d'une nouvelle culture des déplacements dans laquelle les modes actifs sont au cœur du système de mobilité implique de concevoir différemment l'aménagement urbain. Acteur urbain sensible, le piéton est exigeant sur la qualité des espaces publics et les ambiances de la ville qu'il parcourt. Favoriser la marche implique donc de concevoir une ville belle, dense, durable et mieux partagée. D'une certaine manière, je crois que le développement de la marche participe à l'émergence d'une nouvelle urbanité.

Repères

Pierre Mansat est adjoint au maire de Paris chargé de Paris Métropole et des relations avec les collectivités territoriales d'Île-de-France. Administrateur du STIF, il a présidé le comité des partenaires de la révision du PDUIF consacré à la thématique Modes actifs.

www.pierremansat.com/
<http://pdu.stif.info/>

2) La réflexion autour du Grand Paris a-t-elle permis d'évoquer la question de la marche à l'échelle métropolitaine ?

La réflexion autour du Grand Paris s'est traduite pour l'instant par une loi d'urbanisme qui a beaucoup déçu par son contenu. En se focalisant sur un projet de transport lourd, le débat a occulté plusieurs aspects essentiels du problème : l'évolution des besoins de déplacement qui implique de réfléchir en termes de bouquet de mobilités, la complexité du fonctionnement des réseaux, l'articulation des échelles locale et globale... Sans contester bien sûr la nécessité d'investir pour améliorer la situation des transports collectifs en Île-de-France, après les enseignements retirés de la consultation internationale, on aurait souhaité une vision « holistique » à la hauteur des enjeux de la métropole parisienne.

Dans ce contexte, la question de l'intermodalité, du lien avec d'autres modes de déplacement, dont la marche, n'a pas été traitée. Pour autant, une autre démarche a permis de faire progresser l'idée de développer la pratique de la marche à l'échelle métropolitaine. Ainsi, le travail important mené tout au long de la révision du PDUIF se traduit par des propositions d'actions concrètes. Aujourd'hui, il appartient aux élus locaux de s'en saisir pour amender et enrichir ces propositions à l'occasion de la concertation à venir autour du projet de nouveau PDUIF.

17 juin 2009 > Premier forum des déplacements en Île-de-France dans le cadre de la révision du PDUIF avec une table ronde consacrée aux modes actifs.

7 janvier 2010 > Séminaire « La ville en marche » coorganisé par le STIF et la mairie de Paris.

3) Quels sont les dispositifs permettant de passer à une métropole « marchable », en particulier dans les territoires périphériques ?

Deux types de dispositifs peuvent accompagner le développement d'une métropole « marchable ». Les dispositifs « soft » destinés à faire évoluer les mentalités, comme la promotion de la marche, sont évidemment nécessaires. Mais au-delà, une transformation des pratiques professionnelles s'impose afin de garantir la prise en compte des piétons dans la manière de faire la ville. C'est le préalable nécessaire à toute intervention plus lourde, notamment la résorption des coupures, qui ancrera durablement cette métamorphose dans l'espace urbain.

Par la reconquête de nos marges urbaines, les espaces périphériques autrefois délaissés deviennent les cœurs de la ville de demain. Paris s'est déjà lancé dans d'ambitieuses opérations d'urbanisme qui participent à recréer du lien avec les villes riveraines. Je pense par exemple à Paris Rive Gauche, avec l'allée Paris-Ivry consacrée aux modes actifs. Il faut dépasser les fractures que constituent certaines infrastructures, mais aussi assurer une certaine vitalité économique et commerciale. On est plus enclin à marcher dans un environnement animé, et cela permet de mutualiser le temps du déplacement avec d'autres usages. Des formes plus perméables sont également à inventer puisque, trop souvent, la partition de l'espace public se fait à partir et au profit de la route. Ces changements doivent être accompagnés par une signalétique adaptée, destinée à améliorer la lisibilité des cheminements piétons. À ce titre, l'exemple du *walking plan* de Londres est intéressant. Le développement de nouvelles technologies devrait sûrement jouer un rôle au profit de mobilités plus intelligentes. ■

9 février 2011 > Validation du projet de nouveau PDUIF par le Conseil d'administration du STIF et transmission au Conseil régional d'Île-de-France qui porte la procédure d'approbation.