



Jean Sivardière

président de la Fédération nationale
des associations d'usagers des transports (FNAUT)

1/ Le vélo est-il, selon vous, un outil au service d'une politique de mobilité alternative à la voiture ? A-t-il des atouts ?

Le vélo peut constituer, bien plus qu'on ne le pense généralement en France, une alternative à la voiture pour les déplacements de proximité ou, combiné au transport collectif, pour les déplacements à plus longue distance. À Fribourg-en-Brisgau et à Copenhague, le vélo assure un transport de masse tel que le transport collectif.

Les atouts du vélo pour ses usagers et la collectivité sont bien connus : possibilité d'exercice physique régulier, déplacements économiques et rapides en ville, faible encombrement, absence de pollution de l'air, silence, économie de pétrole. On se demande vraiment pourquoi les pouvoirs publics n'en tirent pas davantage parti, car encourager le vélo ne se heurte à aucun obstacle technique sérieux et exige peu d'argent public.

Cela étant, pas plus que le transport collectif, le vélo n'est à lui seul la solution miracle. C'est la panoplie « marche + vélo + transport collectif » qu'il convient de promouvoir.

2/ Quels sont les leviers pour modifier les habitudes et garantir un vrai choix modal ?

Il faut tout d'abord un autre partage de la voirie, qui donne la place nécessaire aux aménagements piétons et cyclables et aux transports collectifs de surface sur les grands axes, et qui favorise la marche et le vélo dans les quartiers résidentiels ou commerçants ainsi que l'accès aux gares et aux écoles.

Parallèlement, et c'est l'intérêt des cyclistes, il faut dégager les crédits nécessaires au développement du transport collectif, qui peut éponger une part significative du trafic automobile et faciliter ainsi les déplacements non motorisés sur l'ensemble de la ville.

Les habitudes de déplacement ne sont pas dictées par un atavisme culturel : s'il y a aujourd'hui deux fois moins de voitures dans les villes suisses que dans les villes françaises, c'est parce que les politiques publiques y sont très différentes.

3/ Les politiques nationales et locales de transport vous paraissent-elles, en France, cohérentes avec les objectifs affichés de développement durable ?

L'écart se creuse de plus en plus entre les discours, parfois flamboyants, sur le développement durable et les décisions concrètes.

L'État supprime ses subventions à la construction des tramways et à la mise en œuvre des Plans de Déplacements Urbains, il ignore le vélo, il renie ses engagements pour les investissements ferroviaires et augmente les péages des trains TER, il publie des directives territoriales d'aménagement qui entérinent tous les projets autoroutiers, il se focalise sur la voiture dite « propre » au lieu de promouvoir des transferts modaux autrement plus efficaces écologiquement et socialement.

Quant aux élus locaux, s'ils prennent des initiatives intéressantes pour les transports collectifs et le vélo, trop souvent ils continuent à encourager l'usage de la voiture par une offre nouvelle de routes et de parkings centraux, et rien n'est fait pour enrayer l'étalement urbain.

Des choix cohérents et courageux sont indispensables si l'on veut vraiment s'attaquer à la pollution urbaine et à l'effet de serre ■

La défense des usagers des transports en trois dates

• **1982** : loi d'orientation des transports intérieurs (reconnaissance du droit au transport)..

• **1984** : résurrection du tramway en France (mise en service de la première ligne de Nantes).

• **1996** : loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (point de départ des plans de déplacements urbains).

www.fnaut.asso.fr

• La FNAUT, créée en 1978, rassemble aujourd'hui 150 associations implantées dans toutes les régions françaises



n° 14

Dossier > pages 6 à 12

mars/avril 2005

4€



Périurbain = Périil urbain

> La place du vélo en périphérie des villes

>>> Le site cycl@ble > page 14 >>> Sécurité routière > pages 17 à 18 >>>



ABRIS

SUPPORT-CYCLES

EQUIPEMENT DE PARKING

MOBILIER URBAIN ET PAYSAGER



12 places



agenda



Médecine douce

édito

Quand on rêvait encore la ville idéale, quand les futurologues mettaient la technologie au service de l'urbanisme et osaient avancer des projets incroyables, les solutions les plus radicales ont été imaginées. Avec la certitude que la ville est avant tout faite par et pour l'homme. Et qu'on peut lui donner une forme parfaite, adaptée, efficace ou agréable... L'Intrapolis imaginée par Walter Jonas en 1962 avec ses immeubles en forme d'entonnoir, reliés par des passerelles, les appartements ouvrant sur le centre de l'entonnoir, était un modèle de densité aussi efficace qu'effrayant... Mais une solution, pour son concepteur zurichois, aux problèmes de bruit et de pollution des voitures, une ville ouverte sur le ciel et les nuages...

Aujourd'hui, les approches sont plus modestes. On est moins aventureux. Sans doute parce qu'il a fallu se rendre à l'évidence : c'est l'homme qui se fait à la ville et non l'inverse. Les villes changent et pas toujours comme le politique, le législateur ou l'urbaniste le souhaitent. Selon des dynamiques qui échappent souvent aux règles et aux outils de la planification stratégique. Chacun s'accorde ainsi à constater que c'est la voiture qui a façonné l'espace urbain depuis cinquante ans. Et que la coordination des politiques de transports et de logement que tous jugent indispensable est plus présente dans les discours que dans les pratiques. Malgré les efforts évidents des exécutifs locaux notamment depuis 2001 pour corriger les erreurs passées, l'étalement urbain est encore une tendance lourde avec ses conséquences en terme d'inégalité, de nuisances environnementales et économiques pour notre pays. Il nous faut plus souvent réparer ses effets pervers et recoudre le tissu urbain que dessiner de nouveaux projets de ville cohérents. Reconstruire la ville sur elle-même, la rassembler. Comme avec les maladies chroniques pour lesquelles, faute de trouver les remèdes, on cherche les solutions de confort. Il faut éviter aujourd'hui la thrombose des centres des villes et faciliter la mobilité dans les périphéries. Le vélo, la marche, les circulations douces constituent une médecine douce pour nos villes, dès lors qu'on leur redonne un territoire qui leur a été peu à peu confisqué. Ils peuvent s'avérer d'excellents remèdes partout pour recréer l'urbanité qu'un essor urbain mal maîtrisé a trop souvent négligé.

Denis Baupin, président



Le vélo, à consommer sans modération !

7^e journée
d'Étude de la FUBicy
à Bordeaux
15 avril 2005
www.fubicy.org



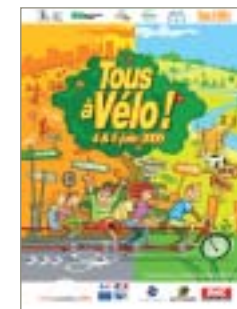
Véloparade
à Champigny-sur-Marne
16 avril 2005
www.villavelo.org



Vélo-City 2005 à Dublin
31 mai > 3 juin 2005
www.velo-city2005.com



Ecomm 2005
9^e conférence européenne
du management de la mobilité
1^{er} > 3 juin 2005
à Harrogate (UK)
www.epomm.org



Tous à vélo!
La Fête du vélo
4 et 5 juin 2005
dans toutes les villes de France
Contact: infos.lafeteduvelo@wanadoo.fr



Congrès du Club
des villes cyclables
Grand Palais - Lille
**19, 20
et 21 octobre 2005**

Texto-vélo

➔ Osez la nuit!

Plus de 50 000 dépliants sont distribués par la Maison du Temps et de la Mobilité de Belfort pour inciter les Belfortains à marcher, prendre leur vélo et à sortir la nuit.

Ceux-ci proposent un plan de la ville avec 200 lieux ouverts après 20 heures et indiquent la durée de tous les trajets à vélo.

www.maisondutemps.asso.fr

➔ Coopération décentralisée

Jean-Marie Darmian, maire de Créon (33) et administrateur du Club des villes cyclables a rencontré le 2 mars Simon Campaoré, maire de Ouagadougou, afin de mettre en place une coopération entre la capitale du Burkina et le Club. Enjeu de ce dialogue: un plan de déplacements urbains dans une ville engorgée par des milliers de... vélos et de 2-roues motorisés.

info@villes-cyclables.org

Les auto-écoles

➔ (suite du n°13)

Nous avons salué son information sur les contresens cyclables. Nous renouvelons nos félicitations à la rédaction de la *Tribune des auto-écoles* qui présente le site Internet de la FUBicy et souligne que « le vélo est l'un des premiers apprentissages de la route pour un enfant ».

➔ PDE de Peugeot

Le Plan de déplacements d'entreprise de Peugeot est à l'étude.

Le diagnostic montre que 500 salariés sont déjà cyclistes et que le froid ne les décourage pas tous, puisqu'en décembre ils sont encore 80 à enfourcher leur vélo. L'association Vélocité a été associée à la réflexion sur une meilleure prise en compte des besoins des cyclistes et les mesures les plus incitatives. Le PDE est un enjeu crucial pour l'entreprise belfortaine, en termes d'économie, d'environnement et de sécurité routière, puisque 50 % des accidents du travail se font aujourd'hui en voiture, sur le trajet domicile-travail...

➔ Nice: agents municipaux à vélos

En début d'année, le personnel municipal s'est vu proposer une cinquantaine de vélos de service.

Pour montrer l'exemple, notamment pour les petits trajets vers les mairies annexes, et suggérer aux Niçois ce moyen de déplacement efficace tandis que les travaux du tramway rendent la circulation automobile très difficile.



+ 50 %

➔ C'est l'augmentation du nombre de cyclistes à Paris depuis 2001. La capitale compte à ce jour 350 km d'aménagements cyclables. Le budget vélo 2005 est de 4 millions d'euros.

➔ Vélo et solidarité

Cyclotop récupère les anciens vélos dans l'agglomération de Nancy, les répare et les remet en état de marche.

Les bicyclettes sont ensuite proposées à des chômeurs de longue durée, des RMistes ou à des œuvres humanitaires.

➔ Un collègue écologique et intégré

À Aizenay, le Conseil général de Vendée a démarré les travaux d'un collège haute qualité environnementale qui accueillera prochainement 500 élèves.

Toitures végétales, détection et variation de lumière dans les salles de classes...

et pistes cyclables reliant l'établissement au centre de la commune, au complexe sportif et à la piste La Roche sur Yon-Coëx. Le collège est bien intégré, au cœur d'un nouveau quartier qui comportera une zone d'habitation et une zone d'activité. Coût de l'opération: **11,3 millions d'euros.**

➔ Vélo et grandes écoles

La revue *Grandes Écoles magazine* a dressé le bilan d'une année d'étude sur le transport urbain durable dans son numéro de janvier 2005.

« Mobilicité 2004 », l'association d'élèves de grandes écoles, a rencontré pendant sept mois des acteurs du développement durable en Belgique, au Danemark, au Brésil et aux USA.

Les « quatre grandes familles de la mobilité » identifiées par Mobilicité: le vélo, le bus, la voiture et les « ORNI », objets roulants non identifiés comme le Segway. Le dossier souligne en conclusion l'intérêt et l'impact de l'intermodalité pour une mobilité durable.

www.mobilicite.com

➔ Orléans, label environnement

La ville a mis au point une charte environnementale pour ses marchés publics. Appelée, « charte des aménagements durables », elle consigne des critères écologiques auxquels doivent souscrire les entreprises postulantes.

➔ Le Vélo'V arrive à Lyon

Le vélo en libre-service que J.-C. Decaux exploite pour la ville de Lyon a été présenté aux Lyonnais le 21 mars.

Le Vélo'V est fabriqué par l'entreprise stéphanoise Mercier.

Santé publique

➔ L'impact de la pollution sur la santé est confirmé au gré des études. Les plus récentes établissent un lien direct entre les niveaux de pollution et les décès. Le programme APHEIS, financé par la Commission européenne, met en évidence la corrélation entre les particules émises par les moteurs diesel et plus de 11 000 décès prématurés, dans les 26 villes de 12 pays européens (dont la France) sur lesquelles porte son étude.

À l'automne 2004, une étude de l'Institut de veille sanitaire effectuée à Paris, Bordeaux, Le Havre, Lille, Lyon, Marseille, Rouen, Strasbourg et Toulouse estimait à 379 le nombre de décès directement imputables à la concentration d'ozone.

www.apheis.net

➔ Un schéma vélo pour le pays de Lorient

Cap l'Orient vient de présenter son réseau cyclable d'agglomération intégrant des véloroutes et des voies vertes, accessibles aux touristes et utiles aux cyclistes quotidiens.

Quelque 250 km de circuits, découpés en plus de 150 tronçons homogènes, vont être réalisés.

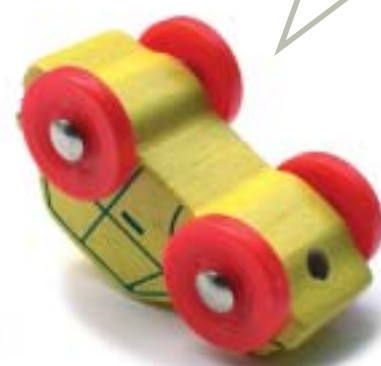


Prioritairement, les réaménagements des voiries des communes et du département vont être dotés d'itinéraires cyclables aidés par la communauté d'agglomérations. À la route touristique côtière entre Ploemeur et Guidel, après 4 années de négociation pour réunir toutes les autorisations administratives, va s'ajouter une « voie bleue » pour les cyclistes et les piétons, en respectant le site dunaire très sensible. Les voitures seront dorénavant interdites de stationnement en épi en bord de mer.

www.caplorient.com

➔ Touristes à vélo

La Maison du tourisme de Maubeuge va acquérir une vingtaine de vélos pour les touristes et les visiteurs occasionnels qui souhaitent découvrir la ville à bicyclette. Un point de location au camping est envisagé ■



Le 4 février et les 3 jours suivants, le maire de Vicence (Vénétie) m'a interdit le centre-ville !

vite-dit

Il me paraît illusoire de vouloir appliquer le Code actuel pour les vélos. Il faut redéfinir les règles et l'on pourra ensuite être plus exigeant sur leur respect. Cela suppose une acceptation collective. Les piétons et les voitures doivent aussi admettre que le vélo fait partie intégrante des moyens de transport.

Nicolas Morvilliers, avocat et consul d'Allemagne, cycliste quotidien à Toulouse. (in *Toulouse Mag*, février 2005)

Convaincre les gens de passer de la route vers le rail nécessite de comprendre l'ensemble de la chaîne de transport entre leur domicile et leur lieu de travail et ainsi d'agir pour leur simplifier l'utilisation des différents moyens de déplacement constituant cette chaîne.

Dominique Plancke, président de la commission transports du Conseil régional Nord-Pas-de-Calais.



La banlieue serait-elle le parent pauvre des agglomérations en matière de vélo ? Si la part de la bicyclette augmente dans toutes les grandes villes, il n'en va pas de même dans leurs périphéries plus ou moins lointaines, où l'usage du vélo se heurte à des obstacles bien spécifiques. Voiries à grand gabarit, rocades et pénétrantes urbaines, mais aussi vitesse excessive des automobiles compliquent la vie quotidienne des cyclistes et des piétons. C'est pourtant en périphérie des villes que la mobilité augmente... Tour d'horizon des difficultés et des solutions.



Périurbain = Péril urbain

La place du vélo en périphérie des villes



Les dernières enquêtes ménages – malheureusement un peu anciennes – étaient alarmantes : si elles faisaient apparaître une pratique du vélo en forte hausse dans les centres-villes, elles reflétaient également une part modale en chute libre à l'échelle des agglomérations. Frédéric Héran, chercheur à l'Institut fédératif de recherche sur les économies et les sociétés industrielles (IFRESI), cite par exemple les cas de Strasbourg et de Lille : dans la première ville, entre 1988 et 1997, la part du vélo a baissé de 25 % à l'échelle de l'agglomération. Quant à la métropole du Nord, elle a vu l'usage du vélo augmenter de 50 % dans le centre-ville, et baisser, dans la même proportion, dans toute l'agglomération.

Un constat inquiétant, à l'heure où plusieurs études montrent que les centres-villes deviennent l'apanage quasi exclusif des couches les plus aisées, et que les couches populaires, ouvriers et employés, se voient rejeter de plus en plus loin des villes. Le vélo deviendrait-il, lui aussi, une sorte de marqueur social, utilisé quotidiennement par

« On paie la fameuse politique de Pompidou sur la ville, qui devait s'adapter à la voiture... Cela a été la base de toute la politique d'urbanisation de l'Île-de-France dans les années 1960 et 1970. »
DENIS CAILLIÉ, MAIRE ADJOINT DE TAVERNY (95)

ceux que l'on appelle familièrement les « bobos », et impossible à utiliser hors des grandes villes ? Verra-t-on demain des centres-villes largement équipés en bandes et pistes cyclables et en zones 30, pendant que la banlieue et le périurbain resteront le domaine de l'automobile-reine ? C'est entre autres pour éviter ce clivage qu'un certain nombre d'élus ont pris le problème à bras-le-corps, pour aider au développement du vélo en banlieue.

La question de la pertinence

La périphérie des villes est-elle un domaine ad hoc pour le vélo ? Tous les élus n'en semblent pas convaincus. Pas forcément pour des raisons objectives, mais plutôt parce qu'ils s'inclinent devant une situation de fait. Comme s'en indignent Denis Caillié, maire adjoint chargé de l'environnement et des transports de la ville de Taverny (Val-d'Oise), « On paie la fameuse politique de Pompidou sur la ville, qui devait s'adapter à la voiture... Cela a été la base de toute la politique d'urbanisation de l'Île-de-France dans les années 1960 et 1970. » Résultat, une couronne urbaine tellement traversée de rocades, de voies rapides et d'autoroutes urbaines qu'elle en devient, selon bien des élus, dangereuse pour la pratique du vélo. Pourtant, de nombreux responsables reconnaissent la pertinence du vélo en banlieue. En périurbain lointain, bien entendu, c'est d'abord le vélo loisir qui vient à l'esprit : mais ce domaine ne semble pas être le moins bien loti. Le Conseil régional d'Île-de-France travaille par exemple en ce moment à l'amélioration des dessertes vélo des bases de loisirs de la région.

L'étalement des villes : causes et conséquences

• Logement

Selon l'Insee, les familles logées dans le parc privé consacrent aujourd'hui près du quart de leurs revenus à l'habitat (23,6% charges comprises) contre 14,4% en 1984. Et la tendance est toujours à la hausse puisque ces trois dernières années, l'indice du coût de la construction utilisé pour la révision annuelle des loyers a fait un bond de 10% pour les baux en cours !

Selon une étude réalisée par la Sofres pour l'association Habitat et humanisme en janvier 2005, 83% des Français placent en tête des difficultés pour se loger le coût des loyers jugé trop élevé. Le manque de logement intervient ensuite pour 36% des interrogés. Parmi les critères de choix d'un logement, le coût de celui-ci arrive en tête pour 52%, l'environnement social et le voisinage arrivent en seconde position (39%), la proximité des transports seulement en sixième place (14%), après la proximité des commerces et du lieu de travail et la présence d'espaces verts.

Consulter l'enquête
www.tns-sofres.com

● ● ● Mais le vélo quotidien ne doit pas être oublié. L'une des caractéristiques de la banlieue, c'est que la distance entre les structures telles que écoles, équipements sportifs et culturels, etc., et le domicile est souvent plus élevée qu'en centre-ville. Et ce phénomène s'amplifie proportionnellement à l'éloignement des grandes métropoles. « Par exemple, explique Serge Asencio, chargé de mission vélo à la Communauté urbaine de Strasbourg, il y a de nombreuses communes périurbaines qui n'ont pas de collège. Comment faciliter le déplacement des collégiens d'une commune à l'autre ? » C'est bien pour ce type de déplacements que le vélo apparaît comme un moyen de transport pertinent – ces structures étant, comme le dit Frédéric Héran, « trop éloignées pour s'y rendre à pied et encore assez proches pour y aller à vélo ».

On entre ici dans la question épineuse des déplacements en rocade, sans repasser par les centres, souvent particulièrement négligés dans les agglomérations. Les lignes de transport en commun sont le plus souvent centralisées, et si elles permettent une excellente desserte radiale, elles laissent le plus souvent de côté le malheureux banlieusard qui cherche à rejoindre une autre commune de banlieue.

L'autre grand domaine de pertinence du vélo en banlieue est le rabattement vers les transports collectifs. Si le maillage en transport en commun des grandes villes est de plus en plus satisfaisant, une véritable intermodalité suppose de ne pas oublier le trajet du domicile à la gare de départ. Dans ce domaine, toujours selon Frédéric Héran, le vélo a tous les avantages : « Bien plus ponctuel que le bus, bien plus rapide que les pieds et bien moins coûteux que la voiture. »

« De véritables impasses »

Le vélo en périphérie pourrait donc trouver une véritable place. Pourrait... car, aujourd'hui, de nombreux acteurs du monde cycliste déplorent une situation jugée parfois « catastrophique ». Michel Ancelet, chargé de mission à l'ADAV (Association droit au vélo) de Lille, est catégorique : « Pendant

De fait, il semble que ce ne soit pas tant les aménagements intramuros qui manquent, type zones 30 ou bandes, qu'une réflexion de fond sur les grands aménagements routiers. Les zones périurbaines sont traversées de voies rapides, voire d'autoroutes bien rarement couvertes, et qui sont autant d'obstacles à l'usage du vélo. Et point n'est besoin, pour se heurter au problème, d'aller bien loin dans le



Le vélo a tous les avantages : « Bien plus ponctuel que le bus, bien plus rapide que les pieds et bien moins coûteux que la voiture. »

FRÉDÉRIC HÉRAN, CHERCHEUR À L'INFRESI

qu'on restreint la circulation dans les centres-villes, le tout-voiture continue en périphérie. » Et d'expliquer que, dans sa région du moins, « rien n'est fait dans les villes moyennes et a fortiori dans les petites communes ».

périurbain : Nicolas, un habitant de la commune du Kremlin-Bicêtre, directement limitrophe de Paris, décrit ainsi son environnement : « La ville est coupée en deux par deux autoroutes urbaines : d'un côté l'A6b, et de l'autre la nationale 7 une 2 x 3 voies. Cette ● ● ●

• Fractures sociales

« La progressive transformation sociale des villes et des régions est le reflet des tensions qui travaillent les communes de l'intérieur. De la même façon que des villes entières se retrouvent spécialisées dans les classes moyennes et servent de soupape entre villes globalement pauvres et villes globalement riches, les quartiers de classes moyennes se retrouvent souvent pris en étau au sein même des villes entre les quartiers déshérités et les enclaves riches. La ségrégation est une tension diffuse, fractale, donnant son visage à l'ensemble du pays, mais dont le principe est tout entier contenu dans l'organisation sociale du moindre quartier de la moindre commune de banlieue. »

Eric Maurin in *Le ghetto français* : enquête sur le séparatisme social. Éditions du Seuil, 2004.

• Relégation

80% des Français vivaient à la campagne en 1800 contre 20% aujourd'hui ! Mais le mouvement s'essouffle. Les soldes migratoires des campagnes périurbaines sont positifs pour 75% des cantons ruraux. « Loin du mythe du départ des cadres à la campagne et autres néoruraux reliés par Internet, ces nouvelles populations sont modestes et même souvent exclues du monde du travail ».

Source : *Atlas des nouvelles fractures sociales en France* par Christophe Guilluy et Christophe Noyé. Éditions Autrement, 2004

• Exode urbain

« Emménager dans le secteur périurbain découle souvent d'un choix par défaut, qui privilégie le désir, d'une part, de quitter les banlieues denses et notamment les quartiers d'habitat social dévalorisés et, d'autre part, celui de maintenir une distance réelle ou symbolique des quartiers d'habitat social ».

Source : *Atlas des nouvelles fractures sociales en France* >>>

● ● ● dernière est quasi intraversable, puisqu'il y a un muret de séparation entre les deux files de circulation. » Dans le Nord, le constat est le même : « Le problème, précise Michel Ancelet, c'est bien les axes structurants. Lorsque l'on a fabriqué des infrastructures routières, on a oublié les franchissements pour les cycles. Du coup, de petites routes qui étaient auparavant

franchissements. On est sur une piste cyclable, et tout d'un coup on se retrouve devant une départementale à franchir. Sans compter les grands ronds-points, difficiles à passer eux aussi. » De même, à Strasbourg, Serge Asencio constate que « aussi bien sur les radiales que sur les déplacements communes-communes, il faut traiter la question des coupures. Ici, autour de Strasbourg, nous avons tout !

qui, si cette question était solutionnée, prendraient leur vélo et le laisseraient aux gares. »

Comment gérer les points noirs ?

Est-ce à dire que le vélo restera définitivement absent des banlieues ? Sûrement pas. Car de nombreux élus ont choisi de prendre le



empruntées par les vélos se transforment en véritables impasses, qui viennent buter sur des rocades. »

Autre obstacle très présent dans les zones périurbaines : les zones commerciales ou industrielles, souvent impossibles à traverser à vélo, et qui obligent, toujours selon Michel Ancelet, « à faire des détours invraisemblables pour relier deux communes distantes de 2 km à vol d'oiseau ».

Denis Caillié, à la mairie de Taverny, fait le même bilan : « Le plus gros point noir, c'est la question des

Autoroutes, voies rapides, chemins de fer, canaux... »

Quant à l'autre usage possible du vélo en périphérie, le rabattement, il n'est pas forcément beaucoup mieux loti. Car il suppose avant tout l'aménagement d'itinéraires cyclables bien balisés et bien pensés ; et également la présence, à la gare ou à la station de bus, de parkings si possibles sécurisés. Denis Caillié le souligne : « L'un des obstacles au développement du vélo dans les banlieues est la question du vol, en stationnement. Cela dissuade bien souvent des utilisateurs

taureau par les cornes et ont trouvé un certain nombre de solutions. En Île-de-France par exemple, la Région propose d'aider les communes qui le souhaitent à procéder aux aménagements nécessaires, à travers des « contrats de réseaux verts ». Plus d'une centaine de ces contrats ont été signés à ce jour, ce qui n'est pas négligeable – même si, comme le rappelle Michel Vampouille, vice-président du Conseil régional chargé de l'environnement et du cadre de vie, il y a 1 200 communes en Île-de-France : on est donc encore en deçà des 10 % de ● ● ●

>>>

Continuités piétonnes et cyclables

Après avoir refusé un premier projet de déviation au début des années 80, la commune de Bouguenais (16 000 habitants, située au sud-ouest de l'agglomération nantaise) a obtenu du Conseil général de Loire-Atlantique de Loire-Atlantique qu'il revote sa copie.

En 1990, un accord est trouvé pour cette déviation destinée à améliorer la liaison entre Nantes, Pornic et Paimboeuf. Le Département apporte les modifications demandées par la commune, notamment la réalisation d'une passerelle pour piétons, cycles et chevaux, d'une liaison piétons/cyclistes le long de la départementale 751 et divers aménagements (giratoires, abaissement de profil...). Une seconde passerelle piétons, cycles et chevaux a suivi et l'ensemble des réalisations a été mis en service en 1995.

Une certitude : les projets routiers ne doivent pas constituer autant de coupures des itinéraires des piétons et des cyclistes. Mais faut-il encore que ces derniers soient pris en compte en amont des études de nouvelles infrastructures routières. « Faute d'un projet complet au départ, l'opération a connu un retard de 10 ans... » observent les auteurs du guide « Bonnes pratiques pour des villes à vivre : à pied, à vélo... » édité par le Gart en 2000 qui rassemble 31 fiches riches d'enseignements. >>>

www.gart.org



Périurbain ou suburbain ?

Des études montrent que l'habitat périurbain n'est pas le seul modèle auquel aspirent les ménages français. Vincent Kauffman en conclut qu'il faut sortir du fatalisme ambiant parce qu'il existe des marges de manœuvre et une possibilité d'amorcer un retour vers un usage plus écomobile des modes de transport.

« Ces règles du jeu sont difficilement modifiables dans les centres villes – qui ne se développent plus – et dans le périurbain – qui est une émanation du système automobile. L'inflexion de la dynamique urbaine est en revanche possible en banlieue ou dans le suburbain. L'enjeu des plans de déplacements urbains est d'agir sur les premières couronnes trop souvent dépréciées, qu'il faut requalifier ».

Mobilité urbaine et déplacements non-motorisés. Bilan des recherches du Predit, séminaire du 15 décembre 2000.

● ● ● communes engagées dans cette démarche.

Un tel contrat permet de donner un véritable coup d'accélérateur aux projets vélos. À Taverny, la collaboration avec la Région a commencé en 1999, et une convention a été signée en 2003. Résultat : la Région a payé 50 % des investissements réalisés. « Nous avons aujourd'hui 9 km de réseau – pistes et bandes, explique Denis Caillié. Cela nous permet de répondre à ce qui était notre priorité : rendre accessibles en

vélo tous les équipements scolaires, administratifs et sportifs. » La commune a également pu mettre en place un réseau dense d'aménagements cyclables, augmentés de contresens, convergeant vers la gare SNCF, et permettant aux cyclistes « de gagner réellement du temps en allant à la gare en vélo ».

C'est, au passage, l'occasion pour les élus franciliens de rappeler que leur effort financier n'est pas moindre en banlieue qu'à Paris. Selon Michel Vampouille, « le bud-

get du Conseil régional consacré aux circulations douces est de 14 millions d'euros. Seulement 2,5 millions sont consacrés à Paris. Sauf que la superficie n'étant pas la même, évidemment, ce que l'on fait hors de Paris se voit moins. »

Reste à traiter la question des fameux « points noirs », c'est-à-dire les problèmes de franchissement. D'abord une question de pédagogie, d'après Denis Caillié, qui estime qu'il vaut mieux consentir à un détour quand les ● ● ●



Une gamme de dispositifs pour :

• Le stationnement des vélos • La protection contre le vol

SÉCURITÉ

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

PROTECTION

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

IMPLANTATION

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

VelParc

55, rue de l'université - 75007 PARIS
Tel/Fax : 01 45 19 01 90 ou : 05 55 31 91 66
Mobile : 06 12 66 08 14

2 vélos côte à côte

1 vélo

2 vélos face à face

6, 12, 20 vélos + parkings sécurisés

Modèles disponibles

● ● ● questions de sécurité sont en cause. « Il y a des cyclistes qui peuvent avoir envie de franchir une départementale pour éviter un détour. Nous faisons tout un travail avec la Sécurité routière et dans les écoles pour apprendre aux jeunes à suivre les aménagements, pour rester en sécurité. »

Mais, évidemment, la solution la plus pratique pour les cyclistes serait de multiplier les franchissements, sous formes de passerelles ou de tunnels. Certaines associations réclament des passages « tous les 200 mètres », ce que bien des responsables jugent au mieux un peu excessif, et au pire carrément dogmatique. Selon Serge Asencio, de la communauté urbaine de Strasbourg, « il faut surtout être pragmatiques, et faire en fonction des besoins. Avant de décider de la fréquence des passerelles, il faut se demander qu'est-ce qui manque, et où ? Il faut se garder de planifier sans regarder précisément les besoins. »

Mais si certains peuvent avoir des desiderata un peu excessifs, d'autres hélas n'en sont pas encore à intégrer le vélo dans leurs réflexions – c'est le cas de certaines DDE par exemple. Michel Vampouille raconte que lors du passage d'une nationale de 2 x 3 voies à 2 x 2 voies, dans le Val-d'Oise, le projet de la DDE « a été refusé par la Région et a dû être entièrement revu, pour des questions de traversabilité ».

Certes, la mise en place de passerelles est compliquée et coûteuse, mais elle apparaît comme le seul moyen de traiter les « points noirs »... après coup, lorsque la réflexion n'a pas été menée en aval. Au-delà, si la volonté politique et financière était au rendez-vous partout, il serait sans doute possible d'être plus ambitieux. Comme le remarque Yan Le Gal, urbaniste consultant et spécialiste des questions de déplacements, « les États-Unis font depuis longtemps des autoroutes semi-

enterrées, avec passage tous les 200 m. Si l'on doit à tout prix conserver des autoroutes urbaines, il faudrait procéder de la même façon. C'est la seule manière de rétablir un véritable maillage urbain. » Denis Caillié remarque d'ailleurs que, à Taverny, la couverture de l'autoroute A115 sur 500 m a permis la mise en place d'une piste cyclable permettant de relier plusieurs quartiers.

Mieux organiser le rabattement

Pour ce qui est du rabattement vers les gares, on a vu que le problème essentiel des usagers est le risque de vol. À Taverny, la mairie a testé un système de vidéosurveillance sur un parking vélo qui « donne de bons résultats », mais ne peut être étendu trop largement, si l'on ne veut pas que la commune prenne un petit aspect « Big Brother ». Les vélostations en gare et dans les pôles ● ● ●



Alternative à la passerelle, une voie d'autoroute réservée à la circulation des cyclistes, comme ici dans l'agglomération grenobloise.



● ● ● d'échanges sont de plus en plus nombreuses. La Fédération nationale des usagers de la bicyclette (FUBicy) a, dans une étude récente, observé que sept nouvelles réalisations ont vu le jour ces trois dernières années, contre dix en trente ans. À ce rythme, on comptera cinquante vélostations en 2010 ! En Alsace, la Région installe, dans les gares, des locaux fermés pour garer les vélos. Les utilisateurs inscrits bénéficient d'une carte magnétique qui permet d'ouvrir le local. « C'est à ce prix-là, plaide Serge Asencio, que l'on peut avoir une vraie intermodalité ». Et d'autant plus si à son arrivée on propose au voyageur pour la dernière partie de son trajet de pouvoir louer un vélo et de disposer d'un autre local où il pourra le ranger. « Il ne faut pas seulement parler des banlieues,

explique en effet Michel Vampouille, mais avoir une réflexion sur l'autre bout de la chaîne : on prend le vélo pour aller de chez soi à la gare, puis on prend le train... et après ? Il faudrait aussi avoir des vélos à disposition à l'arrivée, pour le parcours final. Pour l'instant, nous en discutons avec la SNCF, qui trouve que c'est une bonne idée... mais ne fait rien. »

Finalement, le vélo en banlieue a peut-être de beaux jours devant lui... Il y a encore beaucoup de travail à faire, mais de plus en plus d'élus semblent convaincus de l'importance de le faire. Autour de Strasbourg, comme le note Serge Asencio, « le vélo est suffisamment passé dans les mœurs pour que l'on n'ait plus besoin de discuter de la nécessité de faire : on discute de la façon de faire ».

Même constat de Michel Vampouille, qui se réjouit du fait que « la situation a réellement évolué depuis dix ans : quand on parle aujourd'hui de zones 30, même en banlieue, plus personne ne rigole ou ne trouve ça ridicule. Certes, nous ne sommes pas encore dans une situation où tout le monde trouve normal d'intégrer le vélo à la politique de la ville ; mais on avance. Face à la centaine d'élus franciliens qui se sont engagés et vont réaliser des choses, les élus qui ne font rien vont être assez mal, dans quelques années. C'est ce qui me rend optimiste. » ■



La vélostation dans les pôles d'échanges ou au droit des stations de RER, TER ou de tramway est la carte maîtresse de l'intermodalité. Ici la Maison Roue libre Bords de Marne (RATP) à Neuilly-Plaisance (93).

Yan Le Gal, urbaniste consultant

À l'échelle du piéton



Le vélo est-il suffisamment pris en compte dans les aménagements de banlieue ?

Yan Le Gal: Je ramène toujours tout à la question suivante : Le piéton est-il bien prioritaire dans les aménagements ? L'échelle du piéton, qui est aussi celle du vélo, est très souvent oubliée. Tout notre territoire est construit à l'échelle de la voiture. Ce que je dis aux élus, c'est que penser piéton et penser vélo, c'est penser le patrimoine en d'autres termes.

Parce que la voirie fait partie du patrimoine ?

YLG: Non seulement c'est un patrimoine, mais c'est un patrimoine à réhabiliter. Il faut resculpter les voiries existantes, en supprimant au maximum les 2x2 voies, en aménageant pistes cyclables et sites propres, etc. Beaucoup de villes le font et ça marche.

Et les habitants l'acceptent ?

YLG: Dans ce domaine, il y a une différence entre ce que veulent les habitants et ce que font les élus.

Les citoyens veulent de la qualité de vie et, comme le montre une étude fameuse du Certu, ils sont souvent beaucoup plus ambitieux que ne le croient leurs élus ! Alors, aujourd'hui, l'arsenal législatif existe pour une politique à l'échelle du piéton et du vélo en banlieue, grâce aux lois Laure¹ et SRU². Reste à savoir comment les appliquer. Comment éviter une certaine hypocrisie des élus qui pratiquent le « faites ce que je dis, pas ce que je fais ». Mais je suis opti-

miste : petit à petit, on va multiplier les zones 30, et apprendre à rééquilibrer la voirie. Je le répète, il faut penser en termes d'échelle, et c'est ainsi qu'on avancera : penser à l'échelle du piéton, cela veut dire, par exemple, vérifier mètre par mètre la continuité des itinéraires cyclables ■

¹ Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (1996).
² Loi Solidarité et renouvellement urbain (2000).

Réconcilier le vélo et la ville...

ACCROCHE-VELOS RACKS DOUBLES

ABRIS CONSIGNES

... avec le spécialiste du parking à vélos !

AGUIDON PLUS AGUIDON PLUS - BP 44
29, rue Rieussec - 78220 VIROFLAY
Tél.: 01 30 24 60 95
Fax : 01 30 24 60 96

Retrouvez tous nos produits sur : **www.aguidonplus.fr**

ABUS Reventeur

www.aguidonplus.fr

PARCAGE ANTIVOL Vélos Ayez le réflexe sécurité !

Un système **SIMPLE** et **EFFICACE** apportant une sécurité **MAXIMUM**

le seul antivol protégeant **intégralement** toutes les parties du vélo

ETUDES - PROJETS D'IMPLANTATION

Nombreuses références en France

CONTRÔLE SOLIDITÉ BUREAU VERITAS

CYCLSGARD **3, Rte de Vovray 74000 ANNECY**
Tél. (33) 045 045 1345

Tous nos produits : Parcs, Abris, Appuis-vélos, Systèmes Consignes, Boxes... vous attendent sur notre site **www.cyclesgard.com**

Modèles déposés / systèmes brevetés

le site cycl@ble



association belge Pro Vélo propose à travers son site internet, un panel de services et de conseils très complet pour promouvoir l'usage du vélo, sous toutes ses formes.

<http://www.provelo.org>



Créée en 1992, Pro Vélo, une association de cyclistes, pour les cyclistes, agit comme un prestataire de services qui conseille et aide les collectivités locales, les écoles et les entreprises à don-

ner une nouvelle place pour le vélo.

Les activités de Pro Vélo se développent grâce à l'action déterminée d'une petite équipe de permanents, professionnels et bénévoles qui conçoivent, coordonnent et assurent avec enthousiasme le suivi des actions entreprises tout au long de l'année. Leur site internet rassemble une multitude de conseils pratiques pour encourager les déplacements à vélo, notamment à Bruxelles, à Liège, à Namur, à Charleroi et à Mons. Nos amis cyclistes belges disposent ainsi de toutes les adresses utiles, pour louer, garer, graver, équiper et entretenir leur vélo mais également



pour se retrouver pour des vélotours guidés en ville, des promenades le week-end et différentes manifestations. Une bibliographie ainsi que diverses publications, guides ou études sont mises à la dis-

position du public pour l'informer sur les aménagements cyclables et l'avenir du vélo en Belgique et en Europe. L'accent est mis sur

l'éducation au vélo avec des outils pédagogiques à l'attention des enseignants, des formations, la Vélo-école, qui proposent aux enfants comme aux adultes d'apprendre à circuler de façon dynamique et amusante dans différents contextes, avec un maximum de sécurité...

Qu'elle soit technique, ludique ou pédagogique, l'amateur de vélo trouvera sans difficulté grâce à une navigation claire et des rubriques bien organisées, la réponse à toutes ses questions. Et il pourra confirmer l'adage de Pro vélo : " Que le monde est bien plus beau vu d'un vélo". ■

Mise en ligne du FORUM de discussion des Responsables Vélo.

Un forum de discussion a été mis en place sur le site du club des villes cyclables. Ce forum, réservé aux techniciens des collectivités adhérentes au Club des villes cyclables, est un espace privilégié d'échanges d'expériences et de dialogue. Il vous permettra d'obtenir des réponses aux questions que vous vous posez et d'apporter des éléments de réponses aux interrogations de vos collègues.

Pour s'inscrire et y participer, un clic sur www.villes-cyclables.org/forum. Des questions et des réponses vous y attendent déjà!



La livraison par triporteur

Une affaire qui roule



Les responsables de l'entreprise exploitante du service parisien de livraison par triporteur, **La Petite Reine**, avaient présenté le bilan de la première année de fonctionnement lors de la Rencontre du Club des villes cyclables consacrée à l'« économie du vélo » en mai 2004*. Près d'un an plus tard, à la suite d'une nouvelle évaluation, ce bilan positif se confirme. L'ouverture prochaine d'une antenne à Bordeaux en est la preuve.



Depuis le 15 mai 2003, la mairie de Paris accompagne **La Petite Reine** dans l'expérimentation de livraisons par vélos triporteurs. L'objectif est de proposer une offre alternative aux véhicules utilitaires motorisés utilisés pour les livraisons finales. **La Petite Reine** continue de développer son activité, d'accroître ses effectifs, d'augmenter son parc de tricycles, son chiffre d'affaires et de poursuivre sa contribution en faveur d'une amélioration de la logistique urbaine. Depuis mai 2004, le nombre de courses a augmenté de près de 30 %. **La Petite Reine** compte aujourd'hui 12 salariés, 16 tricycles, son chiffre d'affaires a augmenté de près de 18 000 € au cours de la période et, en matière de gain énergétique, ce sont près de 50 tonnes de rejet de CO2 dans l'atmosphère qui ont

été évités en l'espace de 18 mois. Les entretiens réalisés auprès des clients ont permis de souligner l'intérêt de ces derniers pour poursuivre leur collaboration. Le niveau global de satisfaction des clients est en hausse. Les entreprises actuellement « clientes régulières » de **La Petite Reine** sont au nombre de cinq. Elles appartiennent à trois grands secteurs d'activité qui composaient déjà en mai 2004 la clientèle de la société, à savoir : la messagerie, la distribution de produits alimentaires biologiques et la distribution de fournitures de bureau. En effet, la fin d'une entreprise a mis un terme provisoire à l'activité primeur. Aujourd'hui, avec sa flotte de triporteurs, la société réalise 67 tournées hebdomadaires dans l'ensemble des arron-

Le renouvellement de la flotte : le choix du tricycle

Après avoir constaté que la capacité de chargement des triporteurs pouvait ponctuellement constituer un handicap pour le transport de certains colis, la direction de **La Petite Reine** a mis en service au cours de la période précédente un nouveau modèle de triporteur.

La principale différence entre les véhicules anciens et nouveaux réside dans la capacité de chargement 2,4 fois plus importante pour ces derniers grâce à un caisson situé cette fois à l'arrière et s'ouvrant par des portes battantes. Aujourd'hui, ce véhicule de type tricycle a fait ses preuves, et la flotte est constituée de 8 nouveaux modèles et de 8 anciens (avec caisse à l'avant), puisque les 6 acquisitions récentes ont concerné les véhicules de type tricycle.





● ● ● dissemements parisiens ainsi qu'en petite couronne, au nord-est de Paris. Ce développement a conduit certains clients de la messagerie à demander la création d'un nouvel « espace logistique de proximité » afin d'améliorer l'offre de service et de répondre à leurs besoins.

À travers cette dernière évaluation, ce sont essentiellement l'intérêt des entreprises de la messagerie pour le service offert par La Petite Reine et les consé-

quences que cela engendre pour son activité qui sont manifestes. Ce sont 90 % de son activité qui sont réservés actuellement à ce secteur. La poursuite de leur partenariat, grâce notamment à la contractualisation de plusieurs agences de la même enseigne, témoigne de la confiance et de la satisfaction vis-à-vis d'un service offert adapté à des besoins précis et pour des entreprises exigeantes. Mais la meilleure preuve de l'intérêt du service offert par La Petite Reine est l'ouverture prochaine d'une antenne à Bordeaux. En effet, la réussite sur Paris de l'activité de La Petite Reine et l'intérêt de ce service de livraison par triporteurs en centre urbain vont se traduire par la création d'une future agence à Bordeaux dans le cadre d'une contractualisation courant janvier avec la chambre de commerce et d'industrie (CCI). Cette antenne viendra s'intégrer dans le dispositif de l'expérience de facilitation des livraisons de marchandises dans le centre-ville de Bordeaux par l'implantation et l'exploitation d'espaces de livraisons de proximité (ELP). Cette expérience a été lancée par la communauté urbaine, la mairie de Bordeaux, les fédérations de transporteurs et de commerçants, et la CCI ■

Le bilan environnemental

Après 18 mois de fonctionnement, les résultats cumulés montrent une économie de 15,2 Tep grâce à l'utilisation des triporteurs plutôt que de VUL diesel. Depuis mai 2003, les triporteurs ont permis d'éviter qu'un VUL parcoure 106 000 km dans les rues de Paris pendant 18 mois ainsi que sa présence, dont la moitié en stationnement souvent gênant, durant 17 572 heures au sein de la capitale.

De plus, on peut estimer que l'activité a permis d'éviter le rejet depuis mai 2003 de : 48,33 t. de CO₂, 114,4 kg de NO_x, 582 kg de CO, 113 kg de COVNM et 18 kg de particules.

Pratique du vélo & sécurité routière



« Aux chiffres utiles de la sécurité routière, il faudra un jour ajouter les statistiques du nombre de vies sauvées par la pratique quotidienne du vélo, même sur de courts trajets. Et inciter chacun à éviter ainsi facilement les infarctus, pathologies coronariennes, hypertension et autres cancers induits ou aggravés par la sédentarité »

Johanna Bougon, vice-présidente d'Amiens Métropole, vice-présidente du Club des villes cyclables, le 8 mars 2005.



Le délégué interministériel à la Sécurité routière a convié le 8 mars les médias à une conférence de presse sur la pratique du vélo. L'occasion d'une information très complète sur la sécurité des déplacements à vélo à la lumière des données de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière et d'une bonne diffusion des recommandations à l'attention de tous les usagers de la route pour mieux vivre ensemble. À la veille du retour des beaux jours qui incitent nos concitoyens à enfourcher leur vélo, il est précieux de faire le point, entre idées reçues et statistiques, sentiment d'insécurité et danger réel. Explications.

« Le risque à vélo : faire tomber les préjugés » : le titre de la première des fiches du dossier de presse réalisé par la DSCR* pose bien le sujet. Le vélo est moins dangereux qu'on ne le pense et plus il y a de cyclistes moins il y a d'accidents. Tels sont les deux messages qu'a voulu faire passer la DSCR et qui ont été largement relayés par les télévisions, radios et médias écrits si on en juge par la couverture presse de ce rendez-vous. « En 2003, il y a eu 190 cyclistes tués et 848 blessés grièvement », a déclaré Rémy Heitz, délégué interministériel à la Sécurité routière. Sur les huit premiers mois de 2004 (les chiffres de l'année entière n'ont pas encore été dépouillés par catégories), on dénombre 24 victimes de moins (-18,5%), a-t-il précisé. Les statistiques montrent qu'avec

0,4% de tués, les cyclistes sont les dernières victimes, derrière l'ensemble des usagers : 2,3% pour les piétons, 1,5% pour les deux roues motorisés et 1,3% pour les voitures. La baisse importante du nombre de cyclistes tués par rapport à l'ensemble des tués sur la période 1993-2003 (voir graphique page 18) est significative, d'autant que cette même période a vu une augmentation de la pratique du vélo dans plusieurs agglomérations. Le milieu rural, et surtout les routes départementales, se révèlent plus accidentogènes pour les cyclistes que le milieu urbain. La pratique en groupe et surtout la vitesse des autres usagers sont des facteurs aggravants. D'ailleurs, 70% des cyclistes tués le sont hors intersections, autrement dit, en rase campagne.



Circuler à vélo

Comment rouler en toute sécurité

Petit guide à l'attention des cyclistes avec les règles à respecter – équipement du vélo, circulation en ville et sur route... et des recommandations pour un trajet plus sûr.

LOCATION DE PARC DE CYCLES

ALOISIR

- Actualisation et Qualité du matériel
- Entretien
- Normes de Sécurité
- Stockage en fin de saison
- Livraison sur toute la France selon les normes en vigueur
- Dotation des accessoires de sécurité
- Révisions intermédiaires sur site
- Reprise du matériel en l'état

3130, Route du Nord - RN20 - 82000 MONTAUBAN
Tél. 05 63 63 56 26 - Fax 05 63 63 62 34
e.mail : info@aloisir.fr - site : aloisir.fr

PRIMA Power Bikes

dépassez la dose prescrite

France part : EV-ShowRoom tel : 04 75 37 50 44 http://petrol.free.fr



Conférence de presse du 8 mars 2005 (de droite à gauche) Geneviève Laferrère, ingénieur au Certu, Rémy Heitz, Délégué interministériel à la sécurité routière, Monique Giroud, présidente de la FUBICY et Dominique Lamoullier, président de la FFCT.

Le casque, un sujet récurrent

« La question de l'obligation ne se pose pas aujourd'hui », a indiqué M. Heitz en rappelant que la sécurité routière « recommande le port du casque pour tous les usagers de vélo, adultes ou enfants, en ville comme à la campagne. » « Les chiffres montrent que les piétons (26%) et les automobilistes (24%) souffrent plus d'accidents au crâne que les cyclistes (17%), ce qui apporte de l'eau au moulin de ceux qui refusent le port obligatoire du casque. » précise

l'Agence France presse dans sa dépêche. Monique Giroud, présidente de la FUBicy, fédération française des usagers de la bicyclette, a souligné qu'en Australie,

où le casque a été rendu obligatoire en 1990, la mesure « n'a pas eu d'influence significative sur la courbe des accidents mais a fait chuter de 30% en moyenne le nombre des utilisateurs ». Elle a cependant rappelé la nécessité du casque pour les deux populations

à risque que sont les jeunes enfants et les sportifs. Pour les cyclistes sportifs, Dominique Lamouller, président de la Fédération française de cyclotou-

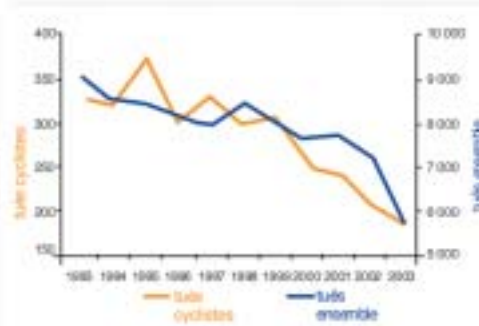
Les deux-roues motorisés plus exposés au danger

Rémi Heitz a rappelé que les conducteurs de deux-roues motorisés qu'on amalgame à tort avec les cyclistes sont plus exposés au danger du fait de leur vitesse. Alors que davantage de déplacements quotidiens sont effectués à vélo (4%) en moyenne)

qu'en deux-roues motorisés (2%), on constate que 4% des blessés graves et 3% des tués sont des cyclistes, contre 30% et 21% de motos ou cyclomoteurs. ■

Baisse importante des cyclistes tués par rapport à l'ensemble des tués entre 1993 et 2003

(source : ONISR 2004)



*DSCR : Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières.

Le dossier de presse est téléchargeable sur : www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr

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

Directeur de la publication:
Denis Baupin

Rédactrice en chef:
Véronique Michaud

Secrétariat de rédaction, mise en page:
Louise Matt
Denis Desailly

Ont collaboré à ce numéro:
Frank Lemarc (dossier)
Véronique Cézard (relecture)

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

Photos:



Club des villes cyclables,
Denis Desailly,
Pascal Quennehen
Thierry Nava
ITEM Études & Conseil
La Petite Reine
DSCR
RATP-Ville de Grenoble

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

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

Illustrations en pâte à modeler:
Isabelle Duval

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

N° CPPAP:
en cours.
Ville & Vélo est membre du SPEJP.



Eclairage permanent

Selle et poignées ergonomiques

Dissimulation des fils et des câbles

Double dispositif antivol

Boîtier de vitesse intégré au moyeu

Avec Cyclocity, JCDecaux apporte une réponse innovante aux déplacements urbains

Cyclocity, pour vivre la ville autrement

Fort de ses 8 brevets, JCDecaux a développé Cyclocity autour d'un concept simple : concilier en zone urbaine mobilité, sécurité, liberté et écologie. Cyclocity constitue un service complémentaire aux transports publics. Alternative à la voiture, il met à disposition des citoyens des stations "vélos" réparties dans la ville, fonctionnant en libre-service 24h/24.

JCDecaux, N°1 mondial du Mobilier Urbain, est présent dans 45 pays et plus de 3500 villes*. Ses produits sont considérés comme la référence en matière de qualité, d'esthétique et de fonctionnalité.

* villes de plus de 10 000 habitants



DAG

contact : dircom@jcdecaux.fr

JCDecaux
les vitrines du monde

BULLETIN D'ABONNEMENT

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

> Tarif : 1 an / 6 numéros : **20 euros TTC**
> Offre « nouvelle formule » (jusqu'au 1^{er} mai 2005) et adhérents Club des villes cyclables) **15 euros TTC**

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

> Je souhaite abonnement(s) à **Ville & Vélo**
> Je paierai à réception de facture
> Je souhaite recevoir une facture acquittée

Ci-joint mon règlement par chèque à l'ordre de Ville & Vélo d'un montant de euros

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