



V

i

l

l

≡

&

V

≡

l

O



4€

n° 19

dossier > pages 6 à 15

janvier-février 2006



# la ville multi-usages, multi-visages > entre utopie et réalité



Avec Cyclocity, JCDecaux apporte une réponse innovante aux déplacements urbains

## Cyclocity, pour vivre la ville autrement

Présent dans 45 pays et 3 400 villes de plus de 10 000 habitants, les mobiliers JCDecaux sont une référence en matière de qualité, d'esthétique et de fonctionnalité. Cyclocity, dernière innovation du Groupe, est un concept novateur de déplacement en ville qui a déjà séduit la Communauté Urbaine de Lyon en France, de Vienne en Autriche, de Cordoue et de Gijon en Espagne.

Savoir-faire, innovation, entretien, chaque jour nos 7 900 collaborateurs mettent leurs compétences au service des villes.

[www.jcdecaux.com](http://www.jcdecaux.com)



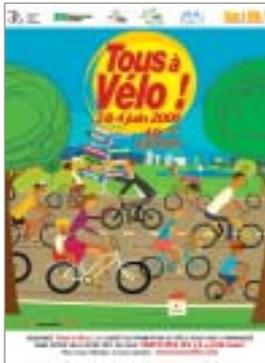
JCDecaux

# agenda

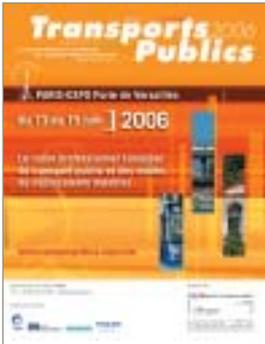


**8<sup>e</sup> journée d'étude  
annuelle de la FUBicy**  
**21 avril 2006**

Amiens  
<http://amiensveloservice.fubicy.org>



**Tous à vélo !**  
La fête du vélo  
**3 et 4 juin 2006**  
dans toutes les villes de France  
contact : [infos.lafeteduvelo@wanadoo.fr](mailto:infos.lafeteduvelo@wanadoo.fr)  
[www.tousavelo.com](http://www.tousavelo.com)



**Transports publics 2006**  
Salon européen  
de la mobilité  
**13 > 15 juin 2006**  
Paris - Porte de Versailles  
[www.transportspublics-expo.com](http://www.transportspublics-expo.com)



## La rue a de l'avenir

**A**  
édito

ménager et réparer la ville pour que chacun puisse y vivre, travailler, s'y déplacer... On parle aujourd'hui de la ville pour tous. Et si c'était la ville tout simplement ?

Car la ville est et restera le lieu où se concentrent les activités et les individus les plus divers, les usages et les besoins les plus contradictoires. À charge pour la collectivité de permettre la cohabitation des hommes et la mixité des fonctions urbaines. Avec la difficulté d'avoir à recréer un espace public qui a été confisqué il y a quarante ans !

Ce n'est pas l'essor de la voiture, en effet, qui est choquant en soi, c'est qu'il ait eu lieu aux dépens de tous les autres modes de déplacements. Aux dépens des piétons, des personnes handicapées, des enfants, des personnes âgées, des cyclistes.

On a inventé le concept d'espace public en France dans les années soixante-dix au moment même où les grands ensembles devenaient le modèle d'urbanisme. Précisément lorsqu'on a cessé de garantir l'intégrité du territoire du piéton et laissé la rue devenir une route. Or la rue est et restera la solution. La bonne échelle des projets, le lieu de la mixité sociale, la maille fine de réseaux de voirie à dimension humaine.

Mais la rue est plurielle, multi-usages et multi-visages. La montée de l'individuation de notre société se traduit aussi au quotidien dans l'exigence d'être libre de ses choix et d'assurer son confort. On veut chez soi des îlots paradisiaques et les nuisances chez les autres. On reproche aux autres les comportements qu'on s'autorise occasionnellement... Même si, désormais, il est généralement admis que la voie publique ne doit pas être vouée à la seule fonction de circulation, que les besoins spécifiques de tous les usagers de la voie sont légitimes, les conflits d'usages sont souvent latents. Les non-choix d'hier ont profité à la voiture et à la vitesse. Les choix d'aujourd'hui sont rendus plus complexes par la diversité des attentes et des besoins spécifiques. La gestion publique des projets implique une écoute préalable et une pédagogie nouvelle. L'approche catégorielle n'est qu'une étape de la démarche de rééquilibrage de l'espace au profit de tous les usagers de la ville. C'est pourquoi il y a une impérieuse nécessité, aujourd'hui, à engager au niveau national une réflexion sur l'accessibilité et les usages de la ville. Afin d'amplifier et d'encourager les efforts des collectivités. Afin d'aller plus vite et plus loin avec des méthodes et des outils nouveaux, à la façon de nos voisins belges qui se sont dotés d'un Code de la rue. En associant à son élaboration tous les acteurs de la cité.

Et dans cette aventure, le politique pourra remplir la mission qui est la sienne, faire et assumer des choix en cohérence avec ce nouveau projet urbain. C'est une tâche difficile mais elle est passionnante...

Denis Baupin,  
Président



# texto-vélo

## Chèque déplacements

↳ Le 9 février 2006, Denis Baupin, président du Club des villes cyclables, et Michel Destot, président du GART, ont écrit au Premier ministre répondant ainsi favorablement à sa sollicitation.

Ils lui ont indiqué que les autorités organisatrices de transports, représentées par le GART et les villes cyclables représentées par le Club, se tiennent à sa disposition afin que, grâce à leurs expériences de terrain et à leur vision globale des déplacements, soit mis en place un "ticket transport" dont la philosophie générale repose sur une "gestion globale" de la chaîne des déplacements.  
À suivre...

## Couples en formation

↳ Grâce à une bourse de la Fondation Caisse d'Épargne Flandres, l'ADAV a financé l'achat de trois « monopousseurs ». Qu'est-ce qu'un monopousseur ? Il s'agit d'un dispositif qui permet d'atteler un vélo, sur lequel il ne reste que la roue arrière, avec un fauteuil roulant manuel dont les roues et les poignées deviennent la roue avant et le guidon de l'attelage. Moyennant un petit temps d'adaptation pour le pilote, ce vélo-fauteuil permet d'envisager de belles balades citadines pour ces nouveaux couples d'usagers. L'ADAV étudie actuellement les modalités d'une large mise à disposition de ses

récentes acquisitions. Contact et informations : Association Droit au Vélo (Lille), Yves Maertens, [adaville@nordnet.fr](mailto:adaville@nordnet.fr)

## À lire

↳ " Le Transport et le Droit de l'urbanisme " par Arnaud Izembard, LGDJ, 2005, 432 p.

La publication de cette thèse intéressera celles et ceux qui souhaiteraient (re)voir dans le détail les conjugaisons prévues par le législateur entre urbanisme et transports.

## Pro vélo en Suisse romande

↳ Les associations de défense des cyclistes présentes dans six agglomérations de Suisse romande ont décidé d'adopter la désignation commune Pro vélo.

Avec leurs 2 000 membres en Romandie, elles vont renforcer les quelque 20 000 membres que compte déjà Pro vélo à l'échelle nationale suisse...  
<http://www.provelo.ch>

## La commune, acteur majeur du développement durable

↳ À peine plus de 1 Français sur 4 a une idée précise de ce qu'est le développement durable. C'est ce que révèle un sondage réalisé par Ipsos pour Dexia et *La Gazette des communes*. Mais 60 % des 20-24 ans estiment en avoir une idée précise. Les Français ont une perception très globale du développement durable. Ils placent

la dimension sociale devant les dimensions environnementale et économique. Près des deux tiers des personnes interrogées déclarent faire confiance à leur commune pour le mettre en œuvre. En revanche, 55 % des Français disent ne pas faire confiance à l'État sur ce sujet. Plus des trois quarts des Français pensent que le fait qu'une commune prenne en compte le développement durable dans ses politiques a un impact positif sur son image.

## Pamiers (31)

↳ Le vélo à Pamiers, c'est parti ! La ville réalise la première phase de son plan vélo, qui prévoit trois segments d'un total de 45 km.

## Vélocampus

↳ Vous saurez tout sur les vélocampus en lisant l'excellent dossier de Vélocité, magazine de la FUBicy, de décembre 2005 (n° 83). Cette enquête actualise, auprès de 19 vélocampus, la précédente analyse de la FUBicy en 2003 auprès des 8 services recensés alors.  
<http://fubicy.org>

## Marseille à vélo

↳ 100 km d'itinéraires cyclables et un parc de 1 000 vélos en libre-service. Le plan vélo accompagne l'arrivée du tramway marseillais dont 70 % du tracé seront mis en service au cours du premier semestre 2007.

## 3 000

↳ C'est le nombre de cyclistes quotidiens sur le pont de Pierre à Bordeaux.

2 499, c'est le nombre de vélos que prête la Maison du vélo créée en 2003, gratuitement, pour une durée de deux à quatre mois renouvelable deux fois. Et l'association VéloCité ? Elle a fêté son millième adhérent en 2004 !

*Bravo !*

↳ À la ville d'Illkirch-Graffenstaden (67) qui vient de généraliser les contresens cyclables sur le territoire de la commune.

## Mettre l'agglomération sur deux roues

↳ C'est le projet de la communauté d'agglomération rouennaise annoncé en janvier dernier.

Outre l'aménagement de 75 km de pistes cyclables entièrement sécurisées prévus d'ici fin 2008, l'Agglo va mettre en place un service de prêt de vélos. Des stations de bus et de métro seront ainsi équipées d'une "station vélos" où le citoyen pourra prendre ou remiser une bicyclette. Pour accéder à ce service, deux solutions : les abonnés longue durée des transports en commun pourront l'utiliser librement, tandis que les usagers occasionnels pourront louer les vélos en payant par carte bancaire. Par ailleurs, une étude va être menée pour équiper certains bus et rames de métro d'espaces d'accueil des cycles. La CAR prévoit une première enveloppe financière de 10 millions d'euros.



**Risque routier**

↳ C'est le premier danger qui guette les jeunes.

Or, les parents ne le placent pas en première position de leurs préoccupations. Jusqu'à 13 ans, leur crainte principale concerne l'agression. En suite, entre 14 et 17 ans, viennent l'alcool et la drogue. Mais l'enquête du Credoc réalisée au second semestre 2005 montre toutefois que 88% des parents affirment parler très souvent ou assez souvent de sécurité routière avec leurs enfants. Généralement à l'occasion d'un trajet en voiture, ou au moment où l'enfant commence à se déplacer tout seul (9 ans en moyenne pour les trajets à pied, 10 ans pour les trajets à vélo, 17 ans pour les premières sorties du soir).

**3 000**

↳ C'est le nombre de vélos en libre-service qui seront mis à la disposition des Parisiens à l'été 2007.

Le Conseil de Paris a voté à l'unanimité ce projet qui s'articulera sur 200 stations dans le cadre d'un appel d'offres pour l'exploitation de mobiliers urbains et sera financé par la publicité.

**Tous à vélo au Port**

↳ La ville du Port (La Réunion) a adopté sa charte cyclable en 1999 et son schéma directeur vélo en 2004.

Il est mis progressivement en œuvre dans le cadre d'une large concertation avec le concours actif des associations Trans'Port Vélo

Ville et de l'office municipal des sports. Une politique récompensée par une nette augmentation de la pratique du vélo au Port et par la réalisation décidée par la région Réunion d'une piste cyclable sur le tour de l'île. La Réunion, bientôt championne des "îles cyclables" ?

**Région Rhône-Alpes**

↳ Le Conseil régional a décidé en janvier dernier de développer l'intermodalité vélo et TER.

Au programme annoncé par son premier vice-président chargé des transports, Bernard Soulage, l'agrandissement de la vélostation de Grenoble et la création d'une vélostation à Giers. ■

**vite dit**

// *La Chine nous aide à voir que les jours du bon vieux modèle économique centré sur l'automobile, la consommation d'énergie fossile et le gaspillage sont comptés.* //

Lester Brown, forum de Davos, janvier 2006

// *Il faut que prendre un vélo devienne aussi simple qu'enfiler ses chaussures le matin.* //

Denis Baupin, adjoint au maire de Paris, président du Club des villes cyclables, janvier 2006.

**Osez la ville ... ou comment redécouvrir le vélo !**



Nombreuses références en France

Un système **SIMPLE** et **EFFICACE** apportant une sécurité **MAXIMUM**  
le seul antivol protégeant les pièces maîtresses du vélo.



3, Rte de Vovray 74000 ANNECY  
tél. (33) 045 045 1345

[www.cyclogard.com](http://www.cyclogard.com)

Modèles déposés / systèmes brevetés



est devenu une évidence pour beaucoup (mais pas encore pour tous...) : la ville d'aujourd'hui, asphyxiée par l'automobile, a cessé d'être accueillante. Bruyante, agitée, malodorante, voire dangereuse, elle rejette tout ce qui n'est pas motorisé, les vulnérables, les fragiles. Mais, ce faisant, elle dégrade la qualité de vie de chacun. C'est pourquoi il est si important de s'interroger sur ce que l'on veut : une ville dure où seuls les forts et les puissants arrivent à se frayer un chemin ou, au contraire, une ville chaleureuse, tolérante aux différences, accessible à tous, petits et grands, athlètes ou vieillards cacochymes, les uns à pied, en rollers ou en vélo, les autres en voiture, en fauteuil roulant ou en bus ? Des urbanistes, des élus, des techniciens se sont posé la question et y ont répondu en cherchant des solutions pour essayer de recréer des villes où il fait bon vivre. Explications. >



# entre utopie et réalité, la ville multi-usages, multi-visages



ur l'idée d'une ville accessible à tous et du partage de la rue, tout le monde est d'accord. C'est après que cela coince, lorsque l'on en vient à la faisabilité!" Cette remarque de Catherine Chartrain, présidente du Coliac (Comité de liaison pour l'accessibilité des transports et du cadre bâti), résume bien les difficultés auxquelles sont confrontés tous ceux qui, aujourd'hui, veulent changer la ville. La rendre plus facile à vivre pour cette multitude plus ou moins silencieuse que l'on a d'ailleurs bien du mal à définir dans la mesure où elle n'a pas un visage, mais dix, mais cent.

Cette foule constituée de piétons et de patineurs, de personnes à mobilité réduite et de cyclistes aux habitudes, aux comportements et aux besoins très différents les uns des autres, a cependant un point

"Il est vrai que le terme de 'partage' est terriblement ambivalent dans la langue française. On n'a pas réussi à le résoudre, ni en droit ni dans les faits..."

commun : le plus souvent, elle a du mal à trouver sa place sur l'espace public. Tout se passe comme si la ville, obnubilée et envahie par le trafic automobile et les deux-roues motorisés, avait oublié de l'intégrer dans son développement. Toutes ces catégories d'usagers évoquent fréquemment le sentiment d'être marginalisées, entravées, voire exclues...

"Du coup, leur première réaction, explique David Herquelle, directeur des Déplacements urbains de la ville de Lyon, c'est de réclamer un espace spécifique. Chacun avance ses particularités pour revendiquer son propre espace. C'est une vision du partage de la rue : une tranche pour les piétons, une pour les rollers, une pour les cyclistes, etc. ! Il est vrai que le terme de 'partage' est terriblement ambi-

valent dans la langue française. On n'a pas réussi à le résoudre, ni en droit ni dans les faits..."

Le problème est bien là : tous les "modes doux" ne sont pas forcément appelés à circuler sur les mêmes espaces car, en réalité, ils sont assez dissemblables. "Piétons, rollers, trottinettes ou skates n'avancent pas à la même vitesse, n'ont pas les mêmes distances d'arrêt, pas besoin du même espace, poursuit David Herquelle. Ce sont autant de tribus entre lesquelles des conflits d'usage peuvent naître. Les résoudre en segmentant l'espace – chacun son couloir – est irréaliste! Mais mettre tout le monde au même endroit sans règle, cela ne marche pas..."

## Les accidents piétons-vélos sont très exceptionnels

Voici un exemple flagrant des conflits qui peuvent naître entre deux "tribus" n'avancent pas à la même vitesse : les piétons et les cyclistes. "Dans les villes où l'on fait systématiquement circuler les vélos sur le trottoir, explique Geneviève Laferrère, responsable du pôle Écomobilité au Conseil régional d'Ile-de-France, cela finit par créer des problèmes. Les piétons, surtout les moins valides, se sentent en insécurité. Constamment entourés de véhicules motorisés, ils ont pris l'habitude de se fier à l'oreille pour éviter le ● ● ●

### 3 centres urbains accessibles

- Lors du réaménagement de son centre historique appelé à devenir une zone 30, Troyes a apporté un soin tout particulier aux cheminements des personnes à mobilité réduite : sur toute la zone réhabilitée, les traversées se font grâce à des surélévations de chaussée qui forment une continuité avec les trottoirs. Cela améliore considérablement le confort de leurs déplacements tout en constituant des ralentisseurs pour les véhicules. C'est là un "outil" simple, efficace et relativement peu coûteux qui, plus généralement, fait le bonheur des piétons.

- S'il existe un aménagement qui illustre bien la mixité des usages, c'est celui de la place carrée d'Haumont, une ville du Nord qui a entièrement requalifié son centre-ville. La chaussée encadre un vaste espace central accessible aux piétons ; elle-même est bordée de chaque côté par des "surlargeurs", sortes de trottoirs pavés qui accueillent les piétons mais servent aussi bien aux arrêts-minute des automobilistes qu'aux arrêts des bus ou aux marchands forains du marché hebdomadaire. Cela dépend des moments de la journée, des jours. Sans conflits d'usage ! Tout l'aménagement révèle un véritable souci du confort des piétons et de perméabilité de l'espace : il n'y a pas de bordures, pas de contournement, seulement des plans inclinés pour franchir les >>>

● ● ● *danger. Ils ont peur des vélos qu'ils n'entendent pas arriver. Pas plus que les rollers, d'ailleurs... Sans doute faudrait-il réapprendre aux piétons que dans une ville il peut aussi y avoir des modes de déplacements qui ne font pas de bruit. Reste que leur hostilité est compréhensible. Ayant perdu depuis longtemps le combat contre les voitures, ils se battent pour conserver le peu qui leur reste : les trottoirs.*"

Sans doute aussi faudrait-il leur expliquer que leurs craintes sont infondées, car les accidents piétons-vélos sont tout à fait exceptionnels. Il y a en revanche plus d'accidents rollers-piétons. Parce que certains rollers inexpérimentés maîtrisent mal leurs déplacements et que d'autres, experts, vont très vite. Comme ils circulent là où le Code de la route l'a prévu, c'est-à-dire sur les trottoirs, ils roulent au milieu des piétons. Et lorsqu'un choc se produit entre un marcheur qui avance à 2 km/h et un roller qui file à 12 km/h, cela peut faire mal...

Il y a tout de même un point sur lequel tous les adeptes des modes doux sont d'accord : si l'on veut vraiment rééquilibrer les déplacements au profit des modes non polluants, ce n'est pas en les entassant tous sur la partie congrue que la voiture leur a laissée qu'on y arrivera ! "Au contraire, insiste Geneviève Laferrère, il faut donner toute leur place aux piétons et aux personnes à mobilité réduite, élargir ou dégager les trottoirs pour les rendre plus confortables et inciter ainsi les habitants à renouer avec la marche. Il faut que l'on redécouvre la notion de déplacement à pied : sur de petites distances, 500 mètres ou 1 kilomètre, c'est encore le plus rapide ! Quant aux aménagements cyclables, de grâce, laissons-les sur la chaussée !"

Un point de vue que ne rejette certes pas David Herquelle, lui qui vient de travailler sur la fameuse opération VéloV à Lyon : deux mille

Credits photos : CVC



vélos mis à la disposition des Lyonnais pour circuler en ville. "Mais, dit-il, il faut bien reconnaître que ces nouveaux cyclistes, pour la plupart non avertis, créent une certaine confusion car ils roulent parfois sur les trottoirs, grillent les feux rouges, traversent n'importe comment. Les élus ont essayé de faire un rappel au respect de la règle et à l'adoption de comportements plus respectueux d'autrui, plus soucieux de la sécurité de tous... Il va falloir aller plus loin. Peut-être, comme à Paris, aménager des couloirs de bus assez larges pour accepter les vélos : c'est une solution qui fonctionne bien. Peut-être généraliser les zones 30 : c'est l'option que nous avons prise pour le centre de Lyon. Je pense en tout cas qu'on ne pourra pas faire l'économie d'un Code de la rue, avec des règles destinées à réorganiser les déplacements dans la ville."

## Les problèmes d'accessibilité concernent tout le monde à un moment ou à un autre de sa vie !

On le voit bien, pour rendre la ville plus accessible à tous, on ne pourra pas faire l'économie d'un rééquilibrage de l'espace public. Quelle que soit la solution envisagée, il ne sera pas possible d'offrir plus de confort aux différentes catégories d'usagers non motorisés si on ne leur donne pas plus d'espace. Les trottoirs existent bien, c'est vrai, mais, au fil des ans, on les a chargés d'un mobilier urbain de plus en plus abondant : Abrisbus, potelets, poteaux d'éclairage ou de signalisation, panneaux d'affi-

>>> dénivelés. Bien entendu, si les piétons se sentent en sécurité sur cet espace mixte, c'est avant tout parce que la vitesse sur la chaussée n'excède pas 25 km/h.

- Précurseur, Lorient l'a été dans les démarches de sécurité et de partage de la rue. Mais ce que l'on sait moins, c'est que la ville a également été l'une des premières à se préoccuper de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Dès le début des années 1980, Lorient a entrepris d'aménager ses espaces publics pour permettre aux patients séjournant au centre de rééducation de Kerpap, tout proche, de pouvoir se déplacer seuls en fauteuil roulant dans les rues de la cité bretonne. Guidés par les spécialistes de ce très important centre médical qui reçoit de grands blessés, souvent pour de longs séjours, les techniciens ont intégré très vite la problématique. Pour suivre le dossier, ils ont créé une commission "Accessibilité" (comportant techniciens territoriaux et représentants d'associations de personnes handicapées) qui se réunit en séance plénière deux à trois fois par an et en ateliers chaque mois depuis plus de vingt ans ! C'est ainsi que, avant tout le monde, Lorient a mis tous ses seuils sur la voie publique à niveau, c'est-à-dire à 0 cm et non à 2 ou 3 cm comme on le voit trop souvent. Mais ce n'est jamais fini. Il reste toujours des questions à régler, des aménagements à revoir : ici, un chantier qui n'a pas pris en compte les piétons, là des objets qui apparaissent sur des trottoirs et gênent la circulation des personnes à mobilité réduite... et, presque partout, des voitures qui se garent abusivement. Alors, la commission continue à se réunir et à se battre.



● ● ● chage, poubelles, conteneurs, etc. Sans parler du stationnement sauvage des deux-roues motorisés... quand ce ne sont pas des automobiles! Bref, ces espaces théoriquement réservés aux piétons sont désormais tellement encombrés que le cheminement ressemble bien souvent à un gymkhana. Si l'on est jeune et alerte, les mains vides et la tête claire, ce n'est pas très grave. Mais si l'on pousse un enfant dans son landau, si l'on tire un Caddie plein à ras bord, si l'on n'est plus très jeune ou plus très valide, voire en fauteuil roulant, alors ce parcours jonché d'obstacles devient gênant. Et même très gênant lorsqu'en plus le trottoir est étroit et oblige constamment à descendre sur la chaussée!

*"L'ennui, c'est que les responsables de la voie publique se placent toujours sous l'angle du piéton jeune, bien portant et circulant sans entraves, s'insurge Catherine Chartrain. Comme si c'était la majorité! En fait, si l'on additionne tous les moments où, dans une vie, on se déplace lentement ou difficilement – quand on est un petit enfant, quand on est une maman avec un bébé dans sa poussette ou tenu à la main, quand on tire une valise à roulettes, quand on vieillit et qu'on commence à avoir de l'arthrose ou une mauvaise vue, etc. – on s'aperçoit que c'est une situation banale et que cela ne concerne pas seulement les 'personnes handicapées'. Loin s'en faut!"*

Une association, Mobile en Ville, a bien identifié ce problème d'accessibilité et organise régulièrement des manifestations où se retrouvent côte à côte des personnes en fauteuil roulant, en rollers, avec des poussettes, etc. C'est une façon pour eux de montrer qu'ils ont un intérêt commun : supprimer tous les obstacles qui, sur la voie publique, les empêchent de circuler.

*"Il faut partir de là : se mettre à la place de ceux qui ont des difficultés à se déplacer, pour repenser entièrement l'aménagement des rues, poursuit la présidente du Coliac. Une démarche intéressante a été faite dans ce sens à Paris : un 'schéma directeur accessibilité' a été élaboré en concertation avec les associations. Ce document cadre trans-handicap fait figure de vade-mecum pour les ingénieurs et les techniciens de la voirie. Il présente les principes et les solutions d'aménagement quant à la pose des potelets, les abaissements de trottoirs, les pistes cyclables (de façon qu'elles soient perceptibles aux malvoyants et franchissables par les personnes en fauteuil roulant), les matériaux à utiliser, etc. Ce travail de conception en amont permet de fournir aux techniciens des outils mûrement pensés, généralement résultats de compromis plus que de consensus absolus, d'ailleurs. Mais cela, en tout cas, leur évite de tomber dans des querelles où chacun prêche pour sa chapelle. Et c'est un bon moyen d'avoir une politique d'aménagements cohérente sur la ville."*

## Assurer l'accessibilité des personnes handicapées, c'est faciliter le déplacement de tous

Les solutions ne sont pas obligatoirement très compliquées. Dans bien des cas elles pourraient consister, par exemple, à aligner toutes les pièces de mobilier, à regrouper les poubelles sur des espaces spécifiques, à prévoir des stationnements pour les deux-roues motorisés sur la chaussée, etc. Pour les traversées de chaussées, la mise aux normes peut se faire progressivement. Encore faut-il inscrire toutes ces modifi-

cations dans la politique de la ville... ce qui, il faut bien le dire, est à ce jour loin d'être systématique! C'est d'ailleurs la raison pour laquelle la loi du 11 février 2005 sur les personnes handicapées place l'accessibilité au cœur du dispositif d'égalité et d'intégration : elle oblige les communes à établir des plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics.

*"Il est vrai que, en toute logique, les PDU auraient dû intégrer ces données. En réalité, très peu l'ont fait, précise Catherine Chartrain. La loi les y oblige dorénavant... C'est une bonne chose. Mais je regrette que l'on en vienne à traiter le sujet de façon catégorielle. Après tout, assurer l'accessibilité des personnes handicapées, c'est aussi faciliter les déplacements de tous. Et ce n'est pas un luxe si l'on songe que la population vieillit et que nous avons de plus en plus de personnes très âgées."*

## Livreurs, éboueurs : chacun s'arrange comme il peut... au détriment de tous!

Cela étant, il ne suffira pas d'aménager la voirie et les accès aux bâtiments pour régler la question. Il faudra réorganiser certains services tels le ramassage des ordures et les livraisons.

En ville, ces services représentent des flux énormes et occupent beaucoup d'espace. Or, ils ne sont généralement pas ou peu gérés. Chacun s'arrange comme il peut. Plutôt mal et au détriment de tous. *"C'est incroyable, lance Catherine Chartrain, mais personne ne songe aux poubelles qui, chaque jour, des heures durant, encomrent les trottoirs jusqu'à empêcher carrément*

La future génération de PDU sera PRO-PMR...

La prise en compte de la question de l'accessibilité de la ville et des transports aux personnes à mobilité réduite (PMR) par les PDU n'est pas tout à fait nouvelle : *"Elle était prévue dès le départ puisque l'objectif était de développer les modes non polluants, explique Martine Meunier-Chabert, en charge du dossier des PDU au Certu. Cela impliquait l'aménagement d'espaces accessibles aux personnes à mobilité réduite. D'ailleurs, le bilan fait en 2000 de la première génération de PDU nous a montré que, dans certains plans, des mesures en faveur des PMR y figuraient."* Des cas rares qui étaient le fruit d'une rencontre entre de bonnes volontés (politiques) et des mobilisations (associatives) locales.

C'est la loi SRU du 13 décembre 2000 qui, la première, va contraindre les co-concepteurs de PDU à intégrer un peu mieux les PMR (emplacements réservés aux personnes handicapées dans le parc de stationnement et services de transports à la demande des PMR). Une prise en compte somme toute modeste.

Il aura fallu attendre la loi du 11 février 2005 pour que le législateur décide enfin qu'il était nécessaire d'intégrer explicitement dans les PDU l'ensemble des problématiques de déplacements des PMR. Il est à noter que le Coliac, qui fut très tôt destinataire pour information du projet de loi, a produit un document de travail (contenant observations et propositions) qui a contribué à ce que certaines des dispositions comprises dans le texte initial s'intègrent aux documents de planification déjà existants, tels les PDU. >>>

● ● ● le passage ! Pourtant, il suffirait parfois qu'elles soient mieux rangées par ceux qui les manipulent. Ou, lorsque les trottoirs sont étroits, de les entreposer sur la chaussée pour ne pas gêner le cheminement des piétons les moins alertes."

Crédits photos : CVC



Dans son rapport *Une voirie pour tous*, Hubert Peigné (voir entretien p. 14 et 15) présente d'ailleurs des exemples de solutions alternatives dont on pourrait s'inspirer. Ainsi, à Stockholm, des locaux de stockage sont prévus dans chaque bâtiment ouvrant sur la voie publique. À Salamanque, les conteneurs de tri sélectif ne prennent pas de place : ils sont enterrés. En France même, à Marseille, les poubelles sont systématiquement déposées sur la chaussée. Et à Dunkerque, dans certaines zones, des avancées de trottoir de 1 m de largeur, prises sur le stationnement, sont implantées tous les 30 m pour faciliter le passage des poubelles entre les voitures...

Pour les livraisons, les solutions semblent plus difficiles à dégager, bien que le sujet ait fait l'objet de nombreux travaux, en France et ailleurs dans le monde. Parmi celles qui sont le plus fréquemment évoquées, citons toutefois la réduction du gabarit des véhicules de livraison, les livraisons de nuit silencieuses lorsqu'il y a des lieux d'entreposage (cela a été fait à Barcelone et aux Pays-Bas), des

aires de livraison tenant compte des cheminements existants et mieux dimensionnées (mieux respectées, aussi), etc.

## Pour empêcher le stationnement abusif, on gêne les personnes à mobilité réduite...

Mais comment parler de l'encombrement de la voie publique sans évoquer la question cruciale du stationnement ? C'est devenu une véritable plaie pour les villes. Les voitures n'envahissent pas seulement la chaussée, de plus en plus, elles débordent sur les trottoirs, les espaces réservés, les passages piétons, etc. Elles contraignent les aménageurs à trouver des solutions chaque fois plus dissuasives. "Maintenant, même lorsque l'on fait des trottoirs très hauts, cela ne suffit pas, constate, un rien désabusé, Jean-Michel Herry, directeur général des services techniques de Lorient. Depuis que les 4x4 ont fait leur apparition en ville, le stationnement abusif s'est considérablement aggravé. Il n'y a plus que les bornes ou les potelets pour l'empêcher... mais cela gêne les personnes à mobilité réduite !"

Certes, les accès "pompiers" et autres services d'urgence sont à peu près respectés. Mais bien d'autres secteurs se dégradent et rendent la vie en ville moins facile. Les professionnels de santé, par exemple, hésitent de plus en plus à se déplacer en ville : "Dans les dernières années, explique le Dr André Deseur, du Conseil national de l'Ordre des médecins, les praticiens de ville ont dû réduire très nettement le nombre de visites à domicile : ils ne trouvent plus de place pour stationner ! Dans certains cas, les patients peuvent se déplacer jusqu'au cabinet médical. Lorsque les personnes sont âgées, à mobilité ré-

duite, cela pose un vrai problème..."

Mais ils ne sont pas les seuls à se heurter à cette difficulté : il n'est pas rare, désormais, que des artisans refusent les chantiers dans certains quartiers devenus inaccessibles.

Devra-t-on s'inspirer des Italiens qui, dans les centres-villes, ont instauré des "zones à trafic limité" où le stationnement, réservé en général aux riverains, est très strictement réglementé mais où les médecins et les artisans, entre autres, peuvent circuler dans ces zones munis d'un passe ? Ou bien opter pour le péage urbain comme cela se fait à Stockholm, Londres, Oslo, Singapour ou Melbourne ? Dissuader les automobilistes d'utiliser leur voiture en ville en frappant leur portefeuille ? À Stockholm, on ne s'en cache pas : "Attention ! Les péages nuisent gravement à ton budget familial", annoncent de grands panneaux. De fait, une famille qui, le matin, dépose ses enfants à l'école située en zone payante pour les reprendre l'après-midi paie cher ce "confort" : 130 euros par mois. L'argument économique est efficace : partout, la circulation a baissé d'au moins 20 %.

## Zone 30 : une solution "à la française"

Cela dit, en France, il ne semble pas que l'on s'achemine vers une telle formule. Pour désengorger les cœurs de ville et les rendre plus accessibles à tous, la zone 30 paraît pour le moment plus adaptée à nos mentalités. Elle a l'avantage de n'exclure personne. Son objectif est de redonner sa place à chacun dans l'espace public. Qu'elle aboutisse bien souvent à réduire le trafic motorisé est une évidence – et c'est aussi son objectif – mais il n'empêche que ce concept repose d'abord et avant tout sur la mixité des usagers qu'autorise une vitesse limitée à 30 km/h. ● ● ●

>>> Voici ce qu'exigent les deux articles de la loi du 11 février 2005 aux co-concepteurs de PDU :

- L'article 45-1 prévoit un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces<sup>1</sup>. Il doit être "établi dans chaque commune à l'initiative du maire ou, le cas échéant, du président de l'établissement public de coopération intercommunale". "Ce plan fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale." Il est spécifié que "ce plan de mise en accessibilité fait partie intégrante du plan de déplacements urbains quand il existe".

- L'article 45-3 dispose que les PDU comprennent désormais une annexe qui "indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant".

Une circulaire, en préparation au ministère des Transports, devrait très prochainement venir expliciter la mise en œuvre effective des nouvelles dispositions relatives aux déplacements contenues dans la loi – dont celles relatives aux PDU.

1. Le plan de mise en accessibilité est en quelque sorte la résurrection législative du "plan d'adaptation de la voirie publique" institué par le décret 78-1167 du 9 décembre 1978. Cette réglementation (qui s'imposait aux communes de plus de 5 000 habitants) n'a jamais été appliquée.

● ● ● ● “La zone 30 évite de partager trop strictement la voirie entre les modes doux et la voiture; elle en facilite le fonctionnement”, rappelle Jean-Michel Herry. Et il sait de quoi il parle, lui qui a mené à Lorient un travail de pionnier en étant l'un des premiers, en France, à développer ce dispositif. Aujourd'hui, poursuivant sa démarche, Lorient va beaucoup plus loin puisque le PLU prévoit l'extension de la zone 30 à l'ensemble du territoire (à l'exception de quelques artères principales). “En contraignant les véhicules à rouler à faible allure, on permet aux vélos de circuler sur les mêmes espaces que les voitures, ajoute-t-il. Reste que cette cohabitation doit être organisée. Il faut être attentif aux itinéraires : éviter les détours et les passages inconfortables aux modes les plus lents, quitte à complexifier un peu ceux des automobilistes à qui cela ne coûte rien. C'est la même logique que celle qui concerne l'accessibilité des personnes à mobilité réduite ou même des piétons en général : nous nous efforçons depuis près de vingt ans de mettre tous les seuils à niveau pour que le profil en long des trottoirs soit plat, partant de l'idée que c'est aux voitures de faire l'effort de franchir des seuils et non aux personnes à mobilité réduite et aux piétons. Et, finalement, les automobilistes acceptent assez bien toutes ces contraintes. Même lorsqu'elles sont ‘dures’ comme dans le cas des coussins berlinois. La preuve : nous avons plus de demandes d'aménagement en zone 30 de la part des quartiers que de possibilités de réalisations! Car, même si la décision de généraliser le concept a été prise au niveau du PLU, nous ne pouvons pas tout faire en même temps.”

D'autres villes – dont Chambéry, Strasbourg, Grenoble, Besançon ou Nantes sont les fers de lance – développent depuis quinze ou

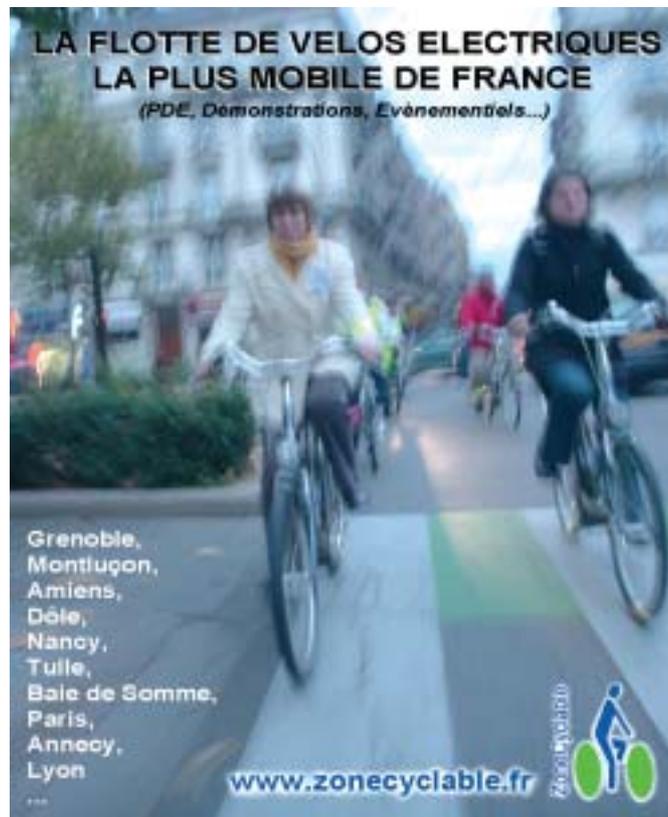
Credits photos : Denis Desailly



vingt ans des politiques qui visent tout à la fois à améliorer la sécurité de tous les usagers (mais des plus vulnérables en priorité), à réduire le trafic automobile et à favoriser le développement des

modes doux et des transports collectifs pour réduire la pollution, à faciliter l'accessibilité des espaces publics aux personnes à mobilité réduite. Cela relève d'un état d'esprit, d'une volonté d'améliorer la qualité de vie de tous ceux qui vivent et travaillent en ville, et pas seulement des plus véloces, des plus alertes, des plus costauds, en un mot : des plus motorisés.

Ce n'est pas un hasard si toutes ces villes, précisément, sont en train d'étendre leurs zones 30. Certes, ce dispositif demande une mise en œuvre rigoureuse pour être efficace, notamment pour obtenir un respect des vitesses, mais il constitue probablement, aujourd'hui, le meilleur outil pédagogique qui soit pour réapprendre à vivre ensemble en ville. Pour faire une ville réellement accessible à tous, accueillante. Une ville où il fait bon vivre. ■



Credits photos : EVC

#### Fable express

*Un trottoir et une chaussée se promenaient ensemble*

*Mais à la sortie de la cité*

*Le trottoir trop fatigué*

*Laissa partir la chaussée.*

Jacques Morani – Marseille  
Lauréat du 5<sup>e</sup> concours  
Poésie RATP

# le Code de la rue, un défi pour l'avenir des villes



idée était dans l'air depuis que nos voisins belges ont lancé leur "Code de la rue", mais c'est La Rue de l'Avenir qui, en France, a pris l'initiative de s'atteler à la tâche : sous forme d'un petit fascicule d'une trentaine de pages claires et agréablement présentées, photos couleurs à l'appui, cette association vient en effet de publier un travail empreint de pédagogie qui pourrait vite s'imposer comme le premier jalon d'un - futur - "Code de la rue" français.

*"Alors que 80% de nos concitoyens vivent aujourd'hui en ville, nous continuons à penser et à nous référer à la route et non à la rue, explique Armelle Poitevin, conceptrice de ce document\* avec Jacques Hennebert. Nous avons donc décidé de récupérer dans le Code de la route tous les articles qui concernent la rue puis de les commenter."* Le document s'ouvre sur quelques définitions et repères, belle occasion de rappeler certaines vérités. Par exemple qu'un espace public est un *"lieu à partager"*, que les modes doux *"ne sont pas des modes lents sur des petites ou moyennes distances"*, que l'accessibilité de la voirie ne concerne pas exclusivement les personnes handicapées mais, plus globalement, tous les piétons à mobilité réduite - *"parents avec poussette, personnes chargées de paquets lourds ou encombrants, etc."*. Les auteurs reviennent brièvement, mais à juste titre, sur de vieux thèmes (les passages piétons sont parfois appelés *"passages protégés, mais c'est une erreur car ils ne sont pas protégés"*...); ils insistent également sur des dispositifs plus récents, telles l'aire piétonne et, surtout, la zone 30. Cette zone 30, expliquent-ils, a vocation à occuper la quasi-totalité des quartiers d'une commune, *"à l'exception des voies du type artère qui restent à 50, comme c'est le cas en Autriche, en Suisse, en Hollande, en Allemagne et en Suède"*. Ils parlent aussi des aménagements cyclables : piste, bande et double sens.

*"Nous avons également tenu à présenter deux dispositifs qui n'existent pas dans le Code de la route français mais que nous souhaiterions y voir intégrer, souligne Armelle Poitevin. Il s'agit d'une part*

*de la 'zone scolaire', qui existe en Belgique : c'est une zone limitée à 30 avec des aménagements spécifiques (ralentisseurs, organisation du stationnement, signalisation). D'autre part, de la 'zone de rencontre', qui existe en Belgique et en Suisse : c'est une rue étroite, une place, un espace public devant une gare où les piétons ont la priorité et où les conducteurs doivent rouler à moins de 20 km/h."*

Dans les chapitres suivants, le document présente tour à tour les règles de circulation des piétons (auxquels sont assimilés les usagers de rollers, patins à roulettes et trottinettes), des cyclistes et des conducteurs (vis-à-vis de ces catégories). Mais il ne se contente pas de cela : signalée par une petite icône "Rue de l'Avenir", l'association commente, conseille, oriente. Ainsi, au chapitre vélo, elle encourage fortement à utiliser ce mode de déplacement : *"C'est bon pour la santé et c'est rapide!"*, mais n'oublie pas la prudence : *"Soyez sympa avec les piétons, ne les frôlez pas, ne leur faites pas peur"*, ou encore : *"La nuit, signalez-vous (éclairage, vêtements clairs)"*, et *"Pour tenir les véhicules à distance, utilisez des écarteurs de danger!"*

Ce petit ouvrage se termine par quelques propositions judicieuses (par exemple imposer *"une obligation de prudence du plus fort vis-à-vis du plus faible"*, introduire les concepts de zone scolaire, de zone de rencontre, de contresens cyclable, de trottoir traversant comme ralentisseur et comme éléments de confort pour les piétons, etc.). On attend maintenant avec impatience de voir l'accueil qui lui sera fait par les pouvoirs publics...



Conçu comme un support pédagogique pour les participants au 16<sup>e</sup> congrès du Club des villes cyclables (octobre 2005, Lille), le numéro 17 de Ville & Vélo s'est penché sur la mise en place du code de la rue en Belgique.

\* La Rue dans le Code de la route est disponible chez Rue de l'Avenir, 34, rue de l'Église, 75015 Paris [info@ruedelavenir.com](mailto:info@ruedelavenir.com), et au Certu, 9, rue Juliette-Récamier, 69456 Lyon Cedex 06



## le projet "tram" a permis de faire avancer la démarche "accessibilité"



agglomération mulhousienne est l'une des rares, en France, à avoir intégré l'accessibilité de la voirie et des transports collectifs en faveur des personnes à mobilité réduite dans son Plan de déplacements urbains (PDU). Adopté en 2001 par le Sitram (Syndicat intercommunal des transports de l'agglomération mulhousienne), le premier PDU de l'agglomération avait choisi d'inscrire un axe "déplacements et handicaps" sur les six axes que comportait alors le document. Cet esprit précurseur fut possible grâce à la mobilisation de représentants locaux de l'Association des paralysés de France (APF) lors d'une phase de consultation ainsi qu'à une rencontre avec des décideurs à l'écoute. La révision du plan – au cours de 2004 et 2005 – a été l'occasion pour le Sitram de renforcer cette prise en compte des problématiques de déplacements des personnes à mobilité réduite. Cependant, l'élaboration de la révision a été faite avant la promulgation de la loi du 11 février 2005. "Si

*bien que nous répondons en partie à la loi, explique Christophe Wolf, chef de projet 'Mobilité et qualité' du Sitram, mais il nous faudra aller bien plus loin si nous voulons nous mettre tout à fait en conformité avec la loi. Et dans un délai très bref puisque nous n'avons en principe que trois ans pour cela !"*

Christophe Wolf ne cache pas que ces trois années lui paraissent bien courtes pour permettre à l'agglomération d'assurer aux personnes à mobilité réduite une chaîne de déplacements satisfaisante : "300 km de voirie, ça ne se réaménage pas du jour au lendemain, commente-t-il. C'est là un travail énorme qui demandera beaucoup de volonté de la part des élus, des techniciens et des associations. Et beaucoup d'argent : sur l'agglomération mulhousienne, il faudrait traiter 800 arrêts de bus, à raison de 15 000 euros l'arrêt, en moyenne. C'est forcément un projet de très longue haleine..."

Cela dit, le chef de projet "Mobilité et qualité" du Sitram ne conteste pas la nécessité de la démarche. D'autant moins qu'une commission "Accessibilité" existe déjà, à

Mulhouse, depuis plusieurs années. Elle a été créée dans le cadre du projet de tramway car les élus avaient exprimé leur volonté de rendre ce nouveau mode de transport totalement accessible. "C'est comme cela que des discussions ont commencé à s'engager avec les diverses associations d'usagers concernés – l'Association des paralysés de France, les associations de cyclistes et de piétons, etc. Elles ont, de ce fait, été représentées dans le comité de pilotage du PDU. Et les techniciens responsables d'autres projets que le tram ont pris l'habitude de les consulter." Mais, précise Christophe Wolf, "groupe par groupe car il n'y a pas vraiment d'échanges entre eux. C'est le PDU qui fait le lien".

Ce dont il est sûr, en tout cas, c'est que tout ce qui sera fait en faveur des personnes à mobilité réduite profitera également à d'autres. Aux piétons, d'une façon générale, bien sûr, mais aussi aux usagers des bus : "Quand les arrêts sont aménagés, la descente et la montée des passagers se font mieux, plus vite. Cela augmente donc la vitesse commerciale." ■

### PREDIT / PMR

Le Groupe Opérationnel n° 2 (Services de Mobilité) lance un appel à propositions : « Accessibilité des transports pour les personnes à mobilité réduite ». Il vise à mobiliser les chercheurs et bureaux d'études, en collaboration avec les collectivités sur quelques uns des objectifs de la loi du 11 février 2005.

Cahier des charges et fiche détaillée :

[www.predit.prd.fr](http://www.predit.prd.fr)

## Une gamme de dispositifs pour :

• Le stationnement des vélos



2 vélos côte à côte

• La protection contre le vol



1 vélo



2 vélos face à face



6, 12, 20 vélos + parkings sécurisés

**SÉCURITÉ**

- Évite la chute du vélo en présence d'un enfant sur la porte-bagages, conformément à la loi Scribani 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 98 ou : 05 53 31 91 66  
 Mobile : 06 12 66 08 14

Présent  
dans + de 80 villes  
et gares, en France et  
à l'étranger

Modèles déposés



## Hubert Peigné\* : “Pour un maire, ne pas intervenir, cela revient à marginaliser les plus vulnérables”

\* Membre du Conseil général des Ponts et Chaussées, Hubert Peigné a animé le groupe de réflexion “Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d’usage” qui a rendu son rapport, Une voirie pour tous, publié l’an dernier par le Conseil national des transports. Il est l’un des initiateurs, en France, du concept de la ville “multi-usages”. **Entretien.**

À quoi, précisément, la notion de “voirie pour tous” prônée dans votre rapport renvoie-t-elle ?

Par définition, un espace public est à la disposition de tout le monde. Dans le cas de la voirie, c’est plus compliqué : il y a souvent des conflits d’usage, car tous ne peuvent pas l’utiliser comme ils le souhaiteraient, au même moment. C’est donc, de fait, un espace où il faut tout le temps arbitrer, choisir. Si l’on veut une ville accessible à tous, cela rend nécessaire l’affirmation d’un principe fort : accorder la priorité de l’accessibilité à ceux qui en sont le plus dépendants. C’est-à-dire à ceux qui en ont le plus besoin à cet endroit-là et à ce moment-là. Cela peut concerner des usagers très différents : la personne âgée qui, sortant de son immeuble, a besoin de marcher tranquillement sur un trottoir, voire de s’arrêter sur un banc ; la mère de famille qui, ayant des enfants en bas âge, a besoin d’un espace pas trop loin de chez elle pour qu’ils puissent jouer ; et plus généralement toutes les personnes à mobilité réduite. Mais cette priorité concerne aussi tous les services de santé et de sécurité. Et, à des degrés divers, les bus, les livraisons, le ramassage des déchets ménagers, sans oublier les cyclistes et autres modes de déplacements non motorisés.

Que fait-on des automobiles et deux-roues motorisés qui, eux aussi, ont besoin de circuler en ville ?

Il n’est pas question de les chasser. Ils sont eux aussi nécessaires. Mais les pouvoirs publics doivent veiller à ce qu’ils n’écrasent pas les autres

parce qu’ils sont les plus puissants. Cela exige une volonté politique et de la méthode. Car sans méthode, les responsables, techniciens ou élus, ne peuvent qu’agir intuitivement, arbitrer au jour le jour. Et sur le long terme, ce sont forcément les plus vulnérables, les plus dépendants qui sont les perdants. Prenez un piéton valide : si on lui met un potelet sur le trottoir, il le contourne. Une voiture : si on lui interdit 10 m de stationnement, elle va un peu plus loin. Mais une personne handicapée à qui on ne laisse pas le 1,40 m dont elle a besoin pour passer reste, elle, bloquée ! Idem pour le livreur qui ne peut pas stationner sur les 50 m devant le magasin qu’il doit approvisionner : il ne pourra pas faire sa livraison. Cela va plus loin : dans une ville où l’on applique la règle classique du 50 km/h et où chacun, en principe, a sa place, que se passe-t-il ? L’inconfort et l’insécurité interdisent aux enfants d’aller à l’école à pied ou en vélo, dissuadent des personnes, même valides, d’aller à pied à leur travail, etc. En fait, je le répète, prétendre rendre compatibles une multitude d’usages sans intervenir pour affirmer des priorités, cela revient à marginaliser les plus fragiles, les plus vulnérables, les plus dépendants. Il faut donc agir de façon organisée, raisonnée. Permettre le débat démocratique à travers l’expression de tous de façon à bien poser la complexité et le foisonnement des situations mais ensuite avancer vers des choix raisonnés et respectueux des principes de priorités.

Est-ce gérable ? N’est-ce pas utopique ?

Les principes doivent être affirmés clairement. Mais cela ne veut pas dire qu’ils sont absolus. Ils peuvent parfois se heurter à d’autres principes peut-être moins prioritaires mais ponctuellement importants. Cela amène alors à trouver des solutions intermédiaires. Par exemple, dans la mesure où des itinéraires de transit doivent être conservés, la question peut se poser de savoir si l’on y maintient tous les usages prioritaires. Parfois, il faudra peut-être accepter que certains soient un peu dégradés. Faire passer un couloir de bus ou un contresens vélo dans une rue donnée, parce que c’est important pour éviter un secteur embouteillé ou assurer une continuité d’itinéraire, conduira peut-être à réduire un peu la largeur d’un trottoir ou à supprimer l’autorisation de déposer les poubelles sur la chaussée...

La maîtrise des vitesses n’est-elle pas le meilleur moyen de permettre un véritable partage de l’espace ?

C’est un outil particulièrement intéressant. Une vitesse maîtrisée est un excellent facteur de cohabitation. On n’utilise pas encore assez cet “outil” en France : en ville, on pourrait parfaitement rouler à 30 km/h sur la majeure partie des voies. Nos voisins allemands, hollandais, autrichiens et autres l’ont compris : dans de nombreuses villes, ils ont généralisé en très peu d’années les zones 30. Chez nous, on continue à penser qu’une zone 30 coûte cher parce que ça nécessite des ● ● ●



● ● ● aménagements lourds. C'est faux. Nos voisins n'ont pas plus d'argent que nous... Ils ont choisi des solutions crédibles, efficaces et pas chères. Ça leur a permis d'avancer très vite. Cela dit, quelques villes françaises ont elles aussi commencé à planifier la généralisation des zones 30.

*Et qu'en est-il des zones à moins de 30 km/h ?*

On a peu d'expériences dans ce domaine. Dommage. Sur certains tronçons où l'espace est trop étroit pour que les piétons, les vélos, les bus et les automobilistes puissent circuler sur des espaces dédiés, il suffirait souvent d'une limitation à 20, voire à 10 km/h, pour que tout le monde cohabite sur un plateau commun sans danger. Obliger les bus à rouler au pas sur 50 ou 100 m, sur un passage où la voie est très étroite, cela se traduirait par quelques secondes "perdues" : c'est peu si cela peut ouvrir cet accès aux personnes à mobilité réduite ! En Hollande et en Suisse, les aménageurs utilisent volontiers la vitesse pour traiter ce type de problèmes : à 5, 10, 15 ou 20 km/h, selon l'usage et la configuration des rues. Pas chez nous : on préfère conserver le trottoir, quitte à le réduire et à mettre des potelets pour protéger les piétons. Résultat : c'est inconfortable pour tout le monde, et les plus vulnérables sont obligés de faire un détour pour éviter ces passages... alors que ce serait plus simple et plus efficace de travailler sur la vitesse !

*Quels autres "outils" peuvent-ils contribuer à construire une ville plus accessible ?*

Le fait de donner la priorité pour les transports collectifs avec les systèmes télématiques, l'espace réservé, les feux asservis, etc., est un de ces outils. La maîtrise du stationnement en est un autre... et de taille ! C'est un problème difficile. Lutter contre le stationnement abusif a souvent même quelque chose de décourageant. On est amené à trouver des solutions chaque fois plus contraignantes et qui présentent des effets pervers (trottoirs hauts, potelets qui gênent la circulation des personnes à mobilité réduite, notamment). Il faut déployer une énergie folle pour de piètres résultats... Mais ce n'est pas inéluctable. Là encore, regardons ce que font nos voisins. Aux Pays-Bas, y compris dans des villes de taille moyenne, le stationnement le long des voies est beaucoup plus rare que chez nous. Les Hollandais ont pourtant autant de voitures que nous, mais ils s'organisent autrement. Le stationnement occupe des terrains privés ou publics (en surface, en sous-sol ou en silo), ce qui a un prix. Mais, après tout, il n'y a aucune raison pour que la voirie, espace public rare, continue à être occupée en priorité par le stationnement c'est-à-dire au profit des seuls automobilistes !

*Créer des parkings en ville, c'est une arme à double tranchant...*

Il ne s'agit pas d'offrir plus de places de stationnement, mais de compenser des places supprimées sur la voirie. De toute façon,

pour que cette politique puisse fonctionner, il faudrait que le maire ait la maîtrise de la politique du stationnement. En Allemagne, au Royaume-Uni, en Suède, les élus ont cette maîtrise. En France, la question n'est toujours pas résolue. Or, sans cette maîtrise, le maire ne peut pas établir une politique cohérente de stationnement, décider s'il permet ou interdit dans tel secteur le stationnement résidentiel, de bureaux ou pour les commerces, etc. Toute ville soucieuse d'accessibilité ne peut faire l'économie d'une telle politique.

*Pour avancer, faudra-t-il de nouvelles lois ? Lancer de nouvelles expériences ? Financer des actions pilotes ?*

Il faudra surtout un renversement des modes de pensées, des priorités et des méthodes. Les responsables de nos villes – élus, techniciens – n'ont pas encore franchi le pas qui leur permettrait de maîtriser l'urbanisation, le mitage, la circulation automobile. Malgré les politiques affirmées, notamment dans les PDU, ils prennent des décisions courantes qui continuent à aller vers "toujours plus d'automobiles" : ici, c'est un élargissement de route, là, un contournement sans réduction de la voirie de l'espace contourné, ailleurs, un nouveau parking en centre-ville, etc. Sans qu'ils en aient toujours une claire conscience, ils continuent à encourager le développement de la voiture. Qui pourtant, lorsqu'elle nous envahit, dégrade tous les modes de déplacements. ■

Credits photos : CVC



# le site cycl@ble



Une "haute assemblée" est-elle cyclocurieuse? Une interrogation qui peut paraître incongrue. Mais rappelons que les sénateurs sont élus par les "grands électeurs" (les conseillers régionaux, généraux et municipaux) et que le Sénat a notamment pour rôle de représenter les collectivités territoriales. Dès lors, la question paraît légitime et s'avère riche en enseignements.

<http://www.senat.fr>



Parmi les pages que le site Internet consacre à la présentation du Sénat, on peut y lire : *"La grande majorité des sénateurs exerce, en plus de leur mandat sénatorial, un mandat électif local. Ils sont conseillers municipaux ou maires, conseillers généraux, conseillers régionaux. Participant aux réunions et aux travaux de ces assemblées, ils en connaissent, ils en vivent les problèmes. Ainsi sont-ils au contact de la réalité des choses et des vraies préoccupations de la population."* Parmi les membres du Sénat qui exercent un mandat électif local en plus de leur mandat sénatorial, la majorité d'entre eux le fait à l'échelle municipale (en qualité de maire ou de conseiller municipal). D'où l'interrogation de *Ville & Vélo* : est-ce que, en écho aux préoccupations de nombreux Français et collectivités territoriales relatives à la mobilité, le vélo est envisagé par les sénateurs comme un moyen possible de transport quotidien?

Outil au service d'une démocratie plus active, le site Internet de la seconde chambre permet d'apporter aux citoyens intéressés par le vélo des éléments de réponses ainsi que des pistes de réflexions. En tapant "vélo" ou "bicyclette" sur le moteur de recherche mis à disposition par le site et en sélectionnant la période de recherche la plus longue (vingt ans en arrière), l'internaute découvre près de 165 occurrences. Parmi celles-ci, une série de références d'ordre anecdotique voire totalement hors sujet. À laisser de côté, donc. Les occurrences les plus pertinentes permettent de relier les dispositions législatives relatives aux modes doux de la loi du 30 décembre 1996 et de (re)découvrir une série de rapports d'informations (fruits des travaux de commissions ou d'offices parlementaires) traitant

souvent partiellement du vélo en milieu urbain. Les réponses les plus intéressantes proposées par le moteur de recherche sont certainement les questions écrites et orales des sénateurs. C'est en effet ces dernières qui permettent de se faire une idée de la manière dont ils perçoivent le vélo. Le nombre de questions est assez faible (une trentaine sur vingt ans : c'est peu) et ce, notamment si l'on compare ce nombre à la bonne cinquantaine de questions que les députés ont posées au sujet du vélo uniquement durant la législature en cours (2002-2007). Cependant, les préoccupations des membres des deux chambres se rejoignent. Tout comme les députés, les sénateurs interrogent majoritairement l'un ou l'autre des ministères (Transports, Intérieur, Sports, etc.) sur le binôme : vélo et sécurité routière. S'il est rassurant de voir que les parlementaires s'inquiètent des statistiques de la mortalité sur les routes et dans les rues, il est regrettable qu'ils n'aspirent pas naturellement à aborder d'autres problématiques ayant trait au vélo. Elles sont pourtant nombreuses! Est-ce là les seuls échos en provenance des territoires?

Quoi qu'il en soit, la situation actuelle n'est pas immuable. Peut-être attendent-ils d'être davantage sollicités sur ces autres aspects. En effet, élus au suffrage indirect, les sénateurs n'en demeurent pas moins des intermédiaires intéressants pour les personnes qui souhaiteraient faire monter des requêtes et propositions en faveur d'une meilleure prise en compte du vélo en milieu urbain. Chaque élu local, association ou citoyen basés dans un département français a évidemment le droit de contacter "son" sénateur. Le site Internet permet de l'identifier, si ce n'est déjà fait; son adresse électronique assure un accès rapide et "direct" : à vos claviers! ■



Le réseau des CeM.

À découvrir d'urgence.

Créé à l'initiative du ministère wallon des Transports et de la Mobilité et du ministère belge de l'Équipement et des Transports (MET), le réseau des CeM a pour objectifs de promouvoir et renforcer la fonction de conseiller en mobilité (CeM).

Concrètement, ce réseau organise des cursus de formation continue pour les membres de l'Administration et des collectivités territoriales wallonnes. Depuis peu, les formations se sont ouvertes aux bureaux d'études privés. Il a également mis en place un site Internet comprenant un forum de discussion électronique, et deux organes d'informations (CeMaphore et CeMathèque). Enfin, le MET a monté un Centre de documentation et de diffusion en mobilité. Ce dernier constitue le "partenaire indispensable et privilégié du réseau des CeM".

Le réseau des conseillers en mobilité  
<http://cem.mobilite.wallonie.be>

Le Centre de documentation et de diffusion en mobilité (CDDM)  
<http://documentation.mobilite.wallonie.be>



# les vélocistes, des alliés pour doper le vélo urbain



Le terme "vélociste" n'est reconnu que par les dictionnaires Larousse. Les éditions du Robert et du Littré quant à elles l'ignorent. Les premiers nous indiquent qu'il s'agit d'un "spécialiste de la vente et de la réparation des cycles". Sommaire, la définition fait apparaître une ambiguïté. En effet, si on la rapporte aux types d'acteurs qui composent le circuit de la distribution de cycles, tous ne peuvent alors prétendre être "vélocistes". En France, on distingue trois sortes d'acteurs assurant la distribution des cycles : les grandes surfaces alimentaires (les hypermarchés), les grandes surfaces spécialisées (les enseignes multisports) et les détaillants spécialisés. On peut donc dire que seuls ces derniers respectent la définition du Larousse. Au-delà des mots, c'est surtout en envisageant le circuit de la distribution de cycles dans son ensemble que l'on peut comprendre le fonctionnement respectif et les spécificités des acteurs en présence.

## Acteurs et circuits

Les statistiques fournies chaque année par le Conseil national des professions du cycle (CNPC/Tous à vélo!) nous apprennent comment se répartissent les ventes de vélos entre les trois types d'acteurs. En volume, les ventes de cycles de l'année 2004 ont eu lieu à 43 % dans les grandes surfaces alimentaires spécialisées (multisports), à 33 % dans les grandes surfaces alimentaires et à 24 % chez les détaillants spécialisés. En valeurs, par contre, la répartition est bien différente : les vélos vendus chez les détaillants spéciali-



Crédits photos > CVC

sés représentent 51 % du montant total des ventes, les grandes surfaces se partagent l'autre moitié (GSS : 35 %, GSA : 14 %). Les petits commerces tirent leur épingle du jeu de la répartition des ventes en se positionnant sur des produits haut de gamme.

Existe-t-il d'autres pays en Europe qui connaissent des circuits de distribution des cycles tels que les nôtres ? À l'évidence, on note dans ce domaine une particularité française compte tenu du poids, du succès et de la répartition géographique des grandes surfaces alimentaires dans notre pays. De plus, l'attrait sans cesse renouvelé des Français pour les enseignes multisports n'a sans doute pas d'équivalent en Europe. Historiquement, c'est au courant des années 1970 que le circuit français de la distribution de cycles a été une première fois bouleversé. C'est en effet à cette époque qu'émergent les premiers centres commerciaux et hypermarchés dans les zones périphériques des villes, aidés en cela par les caractéristiques de l'urbanisme commercial français. À vocation généraliste, les hypermarchés proposent dans leurs rayons des cycles en se positionnant exclusivement sur des vélos à petits prix (le bas de gamme).

Cette stratégie a connu un fort succès.

L'autre date importante pour la distribution des cycles en France est l'adoption le 24 août 1995 du "décret relatif à la prévention des risques résultant de l'usage des bicyclettes". Certaines dispositions réglementaires de ce texte ont eu des conséquences directes pour les distributeurs. En instaurant de nouvelles normes de sécurité (concernant la qualité des matériaux utilisés), le décret a immanquablement provoqué des augmentations des coûts de fabrication et, *in fine*, une hausse des prix de vente. Surtout, le décret a rendu obligatoire le montage et le réglage du vélo, ce qui suppose de disposer d'un atelier. Une disposition défavorable à la vente des vélos dans les hypermarchés.

## État des lieux...

Les vélocistes ont fait l'objet en 1998 d'une étude de l'Association nationale de formation automobile (ANFA). L'ANFA a commandé à son observatoire basé à Nantes une étude consacrée au CRCM : Commerce réparation de cycles et de motocycles. L'ANFA est l'organisme paritaire collecteur agréé – fonds d'assurance-formation de la branche des services de l'automobile – branche à laquelle appartient le CRCM<sup>1</sup>. L'organisme est placé sous la tutelle du ministère de l'Éducation nationale et de celui de l'Industrie. Sa vocation est entièrement consacrée à la formation professionnelle dans les domaines de l'automobile, du cycle et du motocycle. L'objet de l'étude était d'établir un état des lieux du secteur afin no- ● ● ●

### De pôles structurants pour les villes

L'offre crée la demande... En milieu urbain dense ou périphérique, les vitrines de commerces vantant les silhouettes – majestueuses – des bicyclettes concourent nécessairement à stimuler l'usage du vélo. À contrario, leur faible nombre s'avère problématique à qui choisit d'utiliser son vélo comme mode de déplacement quotidien. Changer une roue crevée, réparer le dispositif d'éclairage, ajouter ou remplacer un accessoire, dégouter une pièce rare, etc. : facile pour les plus bricoleurs d'entre nous. Encore faut-il avoir le temps et l'espace nécessaires pour cela. L'absence de services de réparation rapide et durable à proximité de chez soi est pénalisante. Cela peut s'avérer décourageant (d'avance) ! D'où la nécessité de ne pas négliger ces promoteurs quotidiens de la petite reine que sont les vélocistes. Ils représentent objectivement de précieux alliés pour les usagers de la bicyclette, les associations et les collectivités territoriales. Ils mériteraient même qu'on leur accorde une place de choix au sein de l'armature commerciale de nos villes.

#### Articles complémentaires :

- > "Cédric Laurent, vélociste à Paris", une interview réalisée par Agnès Cazenave parue dans *Vélocité (FUBicy)* n° 78, octobre 2004.
- > "Les fabricants veulent inventer la bicyclette idéale", Christophe de Chenay. Article paru dans *Le Monde* du vendredi 17 février 2006.

#### FNCRM : Quatre en un.

- Membre associé du Conseil National des Professions du Cycle, la Fédération nationale du commerce et de la réparation du cycle et du motocycle revendique quatre métiers :
- > la conception et la publication d'un organe de presse ("FNCRM Actualités") ;
  - > le lobbying (défendre les intérêts de la profession en allant dans les ministères) ;
  - > le paritarime (négociation de la convention collective, gestion de la formation professionnelle...);
  - > le conseil juridique (exclusivement réservé à ses adhérents).

<http://www.fncrm.fr>

<sup>1</sup> Ce sont les détaillants spécialisés du secteur du CRCM qui appartiennent à la branche des services de l'automobile. L'étude englobe, certes, l'ensemble du secteur, mais l'ANFA n'est pas l'organisme paritaire des grandes surfaces spécialisées pas plus que des grandes surfaces alimentaires.

● ● ● tamment de diagnostiquer les besoins de compétences. *Ville & Vélo* a été autorisé à la consulter. Les auteurs de l'étude présentent notamment les nouvelles formes de distribution mises en place par les détaillants spécialisés : les réseaux de franchises et les groupements d'indépendants. Y est également abordée la problématique de la maintenance (ou service après-vente). Tout cycliste sait l'importance d'une réparation rapide, fiable et durable. Inexistante dans les grandes surfaces alimentaires, l'activité SAV est présente de façon inégale au sein des enseignes multisports. Lorsque cette activité existe, la qualité de l'équipe de techniciens spécialisés est généralement au rendez-vous. Majoritairement localisées dans les mêmes zones urbaines périphériques que les hypermarchés, les enseignes multisports ont d'ailleurs bien compris que le SAV est devenu un critère primordial pour pouvoir se démarquer de leurs concurrents directs. Néanmoins, ce sont les services de réparation proposés par les détaillants spécialisés qui ont la préférence des auteurs. Ainsi, élargissant la question de la seule maintenance, ils prodiguent ce conseil en forme de constat : "Face à la concurrence de la grande distribution et des enseignes multisports, c'est plus que jamais la qualité du conseil du pro-

Credits photos > CVC



*fessionnel détaillant spécialisé qui fera la différence. L'écoute, prise de côtes pour définir le meilleur pour le client, disponibilité, proximité, personnalisation du service... sont autant de qualités et de capacités mises (ou à mettre) en œuvre par les personnels du cycle."* Éloge de ces petites structures commerciales où le personnel est polyvalent, tout à la fois technicien et vendeur, et maîtrise fréquemment les techniques les plus pointues. Autre élément souligné par cette étude : chez les détaillants spécialisés, "la tendance est à la séparation toujours plus affirmée entre vélos et motorisés". Pour autant, l'entreprise de détail mixte n'a pas vécu : en 1998, la majorité des détaillants n'a pas choisi de se spécialiser sur un type de véhicules. Par ailleurs, l'étude prend le temps d'étudier les attentes en formation professionnelle (initiale ou continue).

## ...à rafraîchir ?

Datée et fortement axée sur l'emploi et la formation, cette étude a le mérite d'exister et s'avère enrichissante à plus d'un titre. Il n'en demeure pas moins que, compte tenu des objectifs du commanditaire, son approche est inévitablement limitée. Il conviendrait aujourd'hui de conduire une ou des nouvelles études afin de réactualiser l'état des lieux dressé par l'observatoire de l'ANFA qui date déjà de sept ans. Élaborée à l'échelle nationale, régionale ou sur le territoire circonscrit d'une agglomération, l'étude pourrait ne pas englober l'ensemble du secteur des CRCM ou du circuit de distribution des cycles. Cependant, elle devra nécessairement y associer de nombreux autres aspects de la question : prendre en compte les initiatives associatives ou municipales que sont les ateliers et formations à la maintenance d'un vélo, l'émergence des bourses aux vélos, les vélostations et autres centrales de mobilité (qui louent des vélos mais proposent également des services de réparation). Enfin, il serait très utile d'intégrer un travail de cartographie précisant la localisation géographique des vélocistes et, pour chacune des implantations, explicitant ses caractéristiques et propriétés. Des pistes de travail à approfondir... ■

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

**Directeur de la publication :**  
Denis Baupin

**Rédactrice en chef :**  
Véronique Michaud

**Secrétariat de rédaction, mise en page :**  
Édouard de Ferrières,  
Denis Desailly

**Ont collaboré à ce numéro :**  
Arlette Chabrol  
Véronique Cézard

**Rédaction / Abonnements :**  
Ville & Vélo  
T 01 56 03 92 14  
F 01 56 03 92 16  
[info@villes-cyclables.org](mailto:info@villes-cyclables.org)

**Photos :**



Club des villes cyclables  
Denis Desailly

**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](mailto: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](mailto: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](mailto:lvri@lvri.fr)

ISSN 1631 – 3054

Dépôt légal :  
1<sup>er</sup> trimestre 2006

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

## BULLETIN D'ABONNEMENT

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

- > Tarif : 1 an / 6 numéros: **20 euros TTC**
- > Tarif adhérents du Club des villes cyclables: **15 euros TTC**

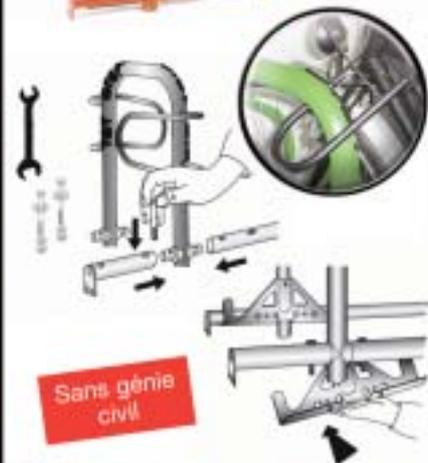
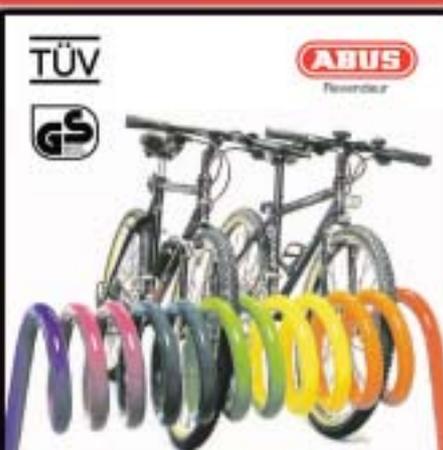
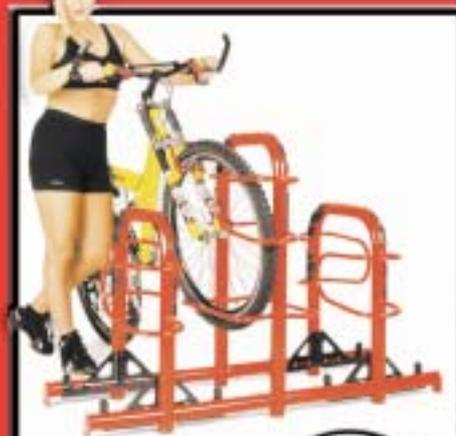
Collectivité, société, association.....  
Nom..... Prénom.....  
Fonction.....  
Adresse.....  
Tél..... E-mail.....@.....

- > 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**



# Réconcilier le vélo et la ville...



Sans génie civil

**AGUIDON PLUS**

[www.aguidonplus.fr](http://www.aguidonplus.fr)



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



Système modulaire



Parcs fermés

... avec le spécialiste du parking à vélos !



## Pascale Pécheur

directrice générale de la Saemes\*

*Votre carrière professionnelle s'est déroulée dans le secteur des transports publics de voyageurs et, depuis fin 2005, vous êtes directrice de la SEM de parkings de la Ville de Paris. Est-ce une évolution, une rupture ?*

Les opérateurs des parcs de stationnement sont aujourd'hui des acteurs à part entière de la mobilité urbaine. L'offre de stationnement s'intègre à une politique globale de déplacements. Ainsi permettre le stationnement des résidents, c'est favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture ! L'enjeu est d'articuler les parcs de stationnement et les autres modes de transport. Diriger la Saemes, comme présider la commission intermodalité de la Fédération nationale des métiers du stationnement, c'est une vraie continuité.

*La Saemes et le vélo : une histoire récente ?*

Depuis 1999, et nous étions alors précurseurs, la Saemes développe un service de location de vélos dans ses parcs en partenariat avec Roue Libre. À l'origine, notre volonté était d'offrir des services complémentaires au stationnement : l'automobiliste gare sa voiture et devient un piéton ; il doit pouvoir facilement se déplacer en surface et ne pas être obligé de reprendre sa voiture pour aller ailleurs ; il peut ainsi louer un vélo, utiliser les transports en commun.

La Saemes s'inscrit dans la politique de la Ville de Paris qui vise à favoriser l'usage du vélo. Les riverains de nos parcs peuvent accéder facilement à un point de location de vélos ou bénéficier d'un lieu de stationnement sécurisé pour leurs cycles.

Aujourd'hui nous offrons deux types de services : la location et le stationnement.

*Quelles sont les conditions à réunir pour faciliter le stationnement des vélos dans les parkings ?*

Accessibilité, sécurité et tarifs sont les trois conditions essentielles : l'accessibilité des vélos par un ascenseur en surface ou une rampe d'accès sécurisé ; la sécurité par la proximité du garage vélo avec le

*Le stationnement est désormais un outil important de la politique des transports en milieu urbain. La Saemes a-t-elle développé une démarche prospective pour imaginer la ville de demain ?*

La démarche prospective de la Saemes, Sem de la Ville de Paris présidée par Denis Baupin, s'inscrit dans celle de la Ville. Dans notre rôle d'exploitant de parc de stationnement, il ne nous appartient pas d'imaginer la ville de demain, mais nous imaginons le stationnement de demain ! Nos parcs sont devenus des "lieux de vie" : l'ambiance y est confortable, sûre, lumineuse, musicale. Ils sont des lieux de passage où l'on s'attarde parce que nous y développons des services pour l'automobile : lavage, kit batterie ou gonflage, indications sur la circulation... ou pour le client : distribution d'un quotidien gratuit, distributeurs de boissons, toilettes.

Nous favorisons le recours aux modes alternatifs : vélos et transport public. Nous développons, avec la Ville de Paris, des tarifs visant à réduire l'usage de la voiture : tarifs résidents et tarifs "petits rouleurs", et des tarifs spécifiques pour les deux roues : vélos, mais aussi motos. Nos parcs ont vocation à devenir appui logistique à la livraison des marchandises : nous hébergeons le système Consignity, réseau d'automates permettant des dépôts et retraits de colis 24h/24, et le parc Porte d'Orléans est le centre de dispatching de Natoora, société de livraison de produits frais, en tricycle électrique ! ■

Photos > Saemes/B. Paumier



local d'exploitation du parking permettant la surveillance visuelle des agents, par un accès sécurisé au local vélos, par la vidéosurveillance... Il faut aussi que le prix soit attractif.

[www.saemes.fr](http://www.saemes.fr)

### Dates et repères

**1979** : création de la Saemes, Société anonyme d'économie mixte d'exploitation du stationnement de la Ville de Paris. 66 parcs de stationnement publics et résidentiels. **Plus de 3 millions de clients par an.**

**1992** : ouverture du parc de stationnement Méditerranée à la Gare de Lyon (**1 505 places, 9 300 000 € de CA en 2005**).

**2006** : inauguration, en janvier, de la modernisation du parc Notre-Dame, sous le Parvis de la cathédrale et, en juin, du parking du musée des Arts premiers, quai Branly ; rénovation des parkings Boucicaut, Auteuil, Pyramides.

\* Société anonyme d'économie mixte d'exploitation du stationnement