



Racks Optima® : testés et approuvés !

Lille Métropole et la SNCF viennent d'inaugurer à la gare Lille-Flandres une vélostation comportant 550 places en double-étage. Ce sont les racks Optima® proposés par Altinnova qui ont été retenus pour ce projet exemplaire !

F ntreprise spécialisée dans les équipements innovants pour les aménagements cyclables, Altinnova travaille régulièrement sur des projets de **stationnement sécurisés** pour des **pôles multimodaux** ou des **gares**. « *Chaque fois, un problème commun survient, celui du foncier, souligne Corinne Verdier, l'un des deux fondateurs de la société. Il y a rarement assez d'espace pour pouvoir installer le nombre d'emplacements nécessaires sur ces lieux publics.* » Face à cette contrainte, le **rack Optima®** qu'Altinnova propose est la solution idéale. « *Il s'agit d'un système innovant de stationnement à double-étage. Le concept repose sur des racks autoportants, des rails coulissants sur roulements à billes et une assistance au levage réduisant considérablement le poids du vélo (système breveté).* »

Déjà, pas moins de **3 000 stationnements à double-étage ont été installés par Altinnova** dans tout l'Hexagone (100 000 en Europe) ! Et la demande est en forte croissance. « *C'est un procédé qui est très demandé, car il est la meilleure réponse qu'on puisse trouver pour optimiser l'espace. Il possède en effet de multiples avantages. Tout d'abord, il est modulable, dans le sens où il permet d'installer autant de places qu'on le souhaite, en version monolatérale ou bilatérale. Son assistance au levage (système breveté) le rend incroyablement ergonomique et utilisable par tous les publics. D'ailleurs, lors de tous les derniers tests comparatifs mettant en scène plusieurs produits, c'est Optima® qui a été désigné comme étant le plus facile à employer et nécessitant le moins d'effort ! Pour bien choisir un rack double-étage, il faut absolument le tester, le comparer et ne pas seulement se fier à une documentation. Il s'agit réellement d'un produit technique qu'il faut manipuler,* » insiste Corinne Verdier.



Altinnova
l'alternative par l'innovation



550 places Optima® à la gare Lille-Flandres

Fiabilité et sécurité

Le troisième avantage d'Optima® est **sa robustesse** et **sa durabilité**. Les rails, coulissants, sont montés sur des roulements à billes étanches les rendant **extrêmement fiables**.

La structure des racks est en acier galvanisé (peinture possible en option) et s'adapte parfaitement à une **utilisation intérieure ou extérieure**. Quant aux pistons d'assistance au levage, ils sont conçus pour **plus de 30 000 cycles d'utilisation** ! « *Et bien entendu, poursuit Corinne Verdier, que ce soit en haut ou en bas des racks Optima®, le vélo est parfaitement sécurisé car il peut être attaché avec un antivol en U – ou tout autre antivol – à la structure métallique du rack.* » Après avoir été installé dans de nombreuses gares

– notamment en région Rhône-Alpes dans les consignes collectives des gares TER, mais aussi les consignes à vélos des gares de Lyon Jean-Macé (110 places) et de Lyon St-Paul (65 places) récemment réhabilitées – **Optima® équipe désormais la toute nouvelle « vélostation » de la gare Lille-Flandres**. « *Celle-ci a été inaugurée le 30 septembre dernier, en présence de Martine Aubry, présidente de Lille Métropole, et de Guillaume Pépy, président de la SNCF. Ils ont même testé le stationnement en y rangeant leur vélo, tandis que des associations de cyclistes l'ont éprouvé en y garant des modèles variés de bicyclettes. Avec 550 places – 408 « sécurisées » accessibles aux abonnés, et 142 en accès libre –, il s'agit du plus grand stationnement vélos à double-étage de France !* » ■

agenda

Rendez-vous 2011
pour une belle année à vélo !

Les rendez-vous 2011 du Club des villes et territoires cyclables

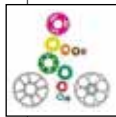
> 3 février

Code de la rue :
une autre façon
de vivre la ville,
Strasbourg

Strasbourg.eu
& COMMUNAUTÉ URBAINE

> 23/25 mars

Velo-city,
Séville (Espagne)



> 1/7 avril

Semaine du
développement
durable



> 6 avril

« Objectif vélo !
Comment le vélo
prend sa place »,
Hôtel de ville de Paris
(rencontre annuelle
en partenariat avec
la ville de Paris)



> 31 mai

Rencontre décentralisée,
en Basse-Normandie

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



> 5/7 octobre

« Vélo 2030 : l'avenir
a besoin du vélo ! »,
Congrès national du Club
des villes et territoires
cyclables
Dijon



> 7 octobre

Cérémonie officielle
de remise des
Talents du vélo



édito

Codes de la rue

2005, c'est l'année où tout a commencé ! Les réflexions autour du partage de la voirie, l'abaissement des vitesses et la cohabitation des modes connaissent alors un renouveau en France dès le début du mandat municipal. Le Club, mobilisé sur ces problématiques depuis sa création en 1989, a pris une large part aux débats et propositions, mais nous pouvons être fiers d'avoir donné l'impulsion déterminante à l'automne 2005. En effet, le code de la rue était à l'affiche de notre Congrès national à Lille. Avec

les élus de l'agglomération lilloise, nous avons eu le plaisir d'accueillir nos collègues belges et des représentants du ministère fédéral des Transports, qui nous ont convaincus que, en effet, cette démarche d'évolution du code de la route vers un code de la rue, qu'ils avaient lancée en janvier 2004, est aussi une chance pour la France. Dès lors, le Club n'a cessé de faire connaître l'expérience belge, d'inciter le ministère des Transports français à s'engager dans la même démarche. Avec succès, puisque le coup d'envoi a été donné par le ministre en avril 2006. Il faut dire que les médias ont été nos alliés dans cette aventure en relayant nos propositions et en faisant une large publicité au code de la rue avant même que la DSCR ne soit missionnée pour piloter la concertation. Cinq ans plus tard, le bilan est en demi-teinte. Positif car la dynamique est lancée, et on ne pourra faire marche arrière. Décevant au regard des délais, des incertitudes et du faible portage des chantiers en cours. À preuve, l'année 2010 se sera terminée sans qu'aucun comité de pilotage national n'ait été réuni. Et nous attendons toujours le compte rendu du comité qui s'est tenu en décembre 2009 ! Le Club a eu l'occasion de souligner ce ralentissement regrettable, lors de son congrès en 2009 et en mars 2010 aux côtés de nos amis de Rue de l'Avenir, des Droits du Piéton et de la FUB. Mais ne nous décourageons pas ! En effet, les démarches locales se multiplient. Elles sont courageuses, innovantes et font une large place à la concertation de tous les acteurs de la rue. Après Bordeaux, Toulouse, Chartres et d'autres villes, Rennes a lancé son code de la rue en novembre dernier. Strasbourg prépare le sien.

Le code de la rue marque le pas ? Vive les codes de la rue !
Très bonne année 2011 !

Jean-Marie Darmian
Président



Un radar pour les bons conducteurs à Stockholm

> En partenariat avec www.innovcity.fr

En 2009, le constructeur automobile BMW lançait une campagne mondiale sur le thème de la joie et un concours pour faire de ce concept une réalité dans la vie quotidienne des urbains touchés par la crise. L'agence DDB Stockholm a dévoilé les résultats de ce concours en mars dernier : le vainqueur, l'Américain Kevin Richardson, a vu son idée devenir réalité. Il s'agit d'installer un radar innovant sur une route de Stockholm : comme tout radar, il flashe les conducteurs dépassant les limites de vitesse autorisées, mais il inscrit automatiquement ceux qui respectent les limitations à une loterie qui leur permettra peut-être de gagner une somme d'argent. L'incitation financière au service de la sécurité routière, il fallait un constructeur pour y penser.

Bike-o-meter : le VLS en temps réel

> En partenariat avec www.innovcity.fr

Les systèmes de vélos en libre-service connaissent un succès croissant dans le monde entier. Une application permet maintenant de visualiser en temps réel le pourcentage d'utilisation de ces vélos à Londres, Washington, Barcelone

ou encore Paris. Les données sont actualisées toutes les 2 minutes, ou toutes les 10 minutes pour les systèmes gérés par JCDecaux (avec une exception pour Paris, qui transmettra les informations toutes les 20 minutes). Ces derniers jours, neige oblige, on s'est rendu compte que les habitants du Sud (15 % des vélos utilisés à Barcelone) pédalent plus volontiers que ceux du Nord (2 % à Londres).



Apologie de la lenteur

> La ville de Segonzac, en Charente, a rejoint le réseau international Cittaslow des villes « lentes » (le 8 mai 2010).

Inspiré du Slow food, le mouvement Cittaslow a été lancé en 1999 en Italie. Il distingue les villes selon 60 critères couvrant la mobilité, la convivialité, l'équilibre alimentaire et l'environnement. Les villes de moins de 60 000 habitants doivent s'engager à prendre des mesures visant à créer un environnement urbain propice à une meilleure qualité de vie. Le réseau regroupe aujourd'hui 140 villes venant de 20 pays différents. Toutes ces villes ont signé la charte qui regroupe 70 critères. Une belle récompense pour Segonzac, dont l'emblème est l'escargot !

Tram-train

> Le premier tram-train français a été mis en service le 12 décembre 2010 à Mulhouse.

Il relie la gare de Mulhouse à Thann-Saint-Jacques, une zone d'habitation (50 000 habitants), à l'entrée de la vallée de la Thur, particulièrement embouteillée. Il permet d'accueillir jusqu'à 231 passagers, dont 85 assis. On y attend 10 000 voyageurs chaque jour. Il faudra 40 minutes pour parcourir les 22 km avec des pointes possibles à 100 km/h. Une première qui a remporté le prix de l'intermodalité/accessibilité des palmarès de la mobilité 2010 remis par le magazine *Ville, Rail et Transports*.



Tunnel vélos et piétons à Lyon

> À l'origine, le projet était simple : doubler le tunnel lyonnais de la Croix-Rousse pour permettre d'évacuer les automobilistes en cas de problème (aménagement rendu obligatoire après la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc qui a coûté la vie à 39 personnes en 1999).

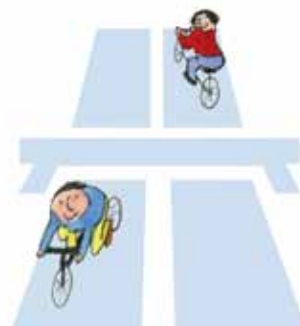
Puis l'idée a évolué, et on a choisi d'en faire un véritable axe de circulation réservé aux modes doux. D'une longueur de 1 757 m et d'un diamètre de 10 m, « ce qui en fait le plus long ouvrage de ce type en Europe », le tunnel sera mis en circulation au plus tard au printemps 2014. Il a été

pensé pour encourager les usagers à l'utiliser : le docteur Patrick Lemoine, psychiatre, écrivain et chercheur en neurosciences, a mené une étude sur le sentiment de confort et de sécurité dans le tunnel, qui a permis de conclure que les piétons seraient le mieux au milieu du tunnel. Après une visite de Shanghai, Gérard Collomb a souhaité que les parois servent de supports à des projections vidéos. Ce travail a été confié à l'artiste lyonnais Georges Verney-Carron.

Des autoroutes à vélos ?

> Le Parlement danois a décidé de lancer la mise en place d'autoroutes à vélos pour un budget de 135 millions d'euros.

Ce projet va être réalisé dans les villes de Copenhague, Odense, Aarhus et Aalborg. L'objectif, étonnant, est de désengorger l'autoroute en incitant les automobilistes à enfourcher leurs vélos sur une voie parallèle réservée aux cyclistes. D'après les comptages qui ont été faits, la plupart des automobilistes n'ont que 5 à 20 km à parcourir quotidiennement pour se rendre à leur travail. La Fédération des automobilistes danois soutient ce projet et admet qu'une réduction du nombre d'automobilistes sur les autoroutes serait souhaitable. Espérons que ces voies rapides réservées aux vélos sauront convaincre les accros de la rapidité et du confort !



Park(in)day ou l'autre usage de l'espace

> **L'idée du parking day est née à San Fransisco en 2005.**

Le Rebar Group, un collectif de designers, constatant que l'espace public accorde énormément de place à la voiture, mais très peu aux autres besoins sociaux, en particulier aux espaces verts, décide d'investir pour une durée limitée les places de stationnement voitures pour en faire de petits jardins éphémères. L'idée s'est diffusée dans le monde entier grâce aux réseaux sociaux, et, en 2009, on comptait 700 installations réparties dans 140 villes (soit 21 pays concernés). Elle a fait son apparition « officielle » en France le 17 septembre dernier et a connu un certain succès, en particulier dans les médias.

Stationnement auto la nuit

> **Depuis le 1^{er} décembre, les automobilistes sont autorisés à se garer sur 7 000 places de livraison parisiennes entre 20 heures et 7 heures, ainsi que les dimanches et jours fériés.**

Ces places conservent la signalisation actuelle (une ligne jaune discontinue). Quant aux 2 000 aires de livraison restantes, elles sont « sanctuarisées » car susceptibles d'être utilisées durant ces horaires. Elles sont signalées par une double ligne jaune continue. Si ce dispositif est le fruit d'une concertation entre la mairie, la préfecture de police et la chambre des Métiers et de l'Artisanat de Paris, il ne fait pas toujours l'unanimité. Est-il en effet utile d'encourager les voitures à stationner sur l'espace public alors que l'on sait

que la diminution des places de stationnement s'est révélée très efficace pour réduire le nombre de voitures circulant dans la capitale ?

Bravo !

> **À la communauté urbaine de Bordeaux, qui a reçu le prix Mobilité durable**

du palmarès des mobilités remis par le magazine *Ville, Rail et Transports* pour son système de vélos en libre-service, le VCub. Lancés en février 2010, les 1 545 vélos, répartis sur 139 stations, ont rencontré un beau succès. De 4 800 usages quotidiens en mai, on est passé à 6 550 en septembre. Signe de cette bonne santé du vélo sur le territoire de la communauté urbaine : la part du vélo représentait 5 % des déplacements en 2009. L'an passé, ce prix avait été remis à l'association tourangelle Autour du train pour son site Internet www.geovelo.fr, qui propose des itinéraires à la carte pour les vélos (à Tours et Paris désormais aussi).

Prospective et mobilités

> **Le Conseil d'analyse stratégique (qui a pour vocation de publier des notes stratégiques et d'orienter les politiques publiques)**

a publié le 30 novembre dernier un rapport sur les nouvelles mobilités. Il s'agit d'un document très important et qui fera sans doute date dans l'histoire des politiques « modes doux ». Dans le chapitre « Repenser la hiérarchie de l'espace public et le partage de la voirie », on lit : « On peut estimer aujourd'hui que, dans les villes françaises, les deux tiers environ de la voirie urbaine

sont affectés à la circulation et au stationnement des voitures particulières. Les piétons, les deux-roues et les circulations utilitaires (transport collectif, livraisons, services de sécurité, etc.) se partagent le reste. Un tel partage de l'espace public est à remettre en cause dès lors qu'il existe des offres de mobilités alternatives à la voiture particulière classique, moins encombrantes, moins polluantes et moins consommatrices d'énergie par personne transportée : transports collectifs, vélos et deux-roues motorisés, petites voitures urbaines éventuellement électriques... »

Le rapport préconise de faciliter l'usage du vélo en ville comme dans l'espace périurbain et de donner aux collectivités territoriales les instruments de politiques locales de partage de la voirie et de l'espace public au profit des véhicules peu encombrants et peu polluants, et donne des exemples concrets de ces objectifs. Il recommande par exemple que l'État joue un rôle actif dans l'accroissement de la part modale du vélo en ville, qui devrait être comprise entre 10 % et 20 %, en encourageant par exemple l'expérimentation et en favorisant leur diffusion. Info sur www.strategie.gouv.fr

La mobilité à Grenoble

> **Les résultats de la dernière enquête ménages-déplacement réalisée à Grenoble viennent d'être publiés.**

Ils montrent que la mobilité vélo est en augmentation chez les 25-34 ans (+ 43 % depuis 2002), et que, à l'inverse, la part des deux-roues motorisés est en baisse pour la première

fois depuis 40 ans (- 18 % dans l'agglomération). On y apprend également que 54 % des déplacements font moins de 3 km, et que 76 % des déplacements compris entre 1 km et 3 km se font en voiture (contre 15 % pour ceux de moins de 1 km). La marge de progression du vélo reste importante !

Des « vélo-testeurs » à Douai

> **La ville de Douai va lancer un appel à candidature pour recruter des cyclistes « testeurs ».**

Ils auront pour mission d'évaluer le réseau cyclable de la ville au cours de leurs déplacements quotidiens. Les services municipaux pourront s'appuyer sur leurs remarques afin d'améliorer le confort et la sécurité. Ce travail accompagnera l'extension du réseau cyclable en centre-ville.

vite dit

« Les flux sont plus forts que les lieux ? Il faut faire des lieux qui résistent aux flux. L'entre-soi, la ghettoïsation des riches comme des pauvres l'emporte sur la mixité ? Battons-nous contre les grillages et les fermetures. Le privé l'emporte sur le public ? Recréons des lieux publics partout où c'est possible. »

Olivier Mongin, directeur de la revue *Esprit Télérama*, dossier « Le siècle des villes », du 18 au 31 décembre 2010

ESPACE PUBLIC :

nouveaux enjeux, nouveaux regards

Besoin de coller aux nouveaux usages et pratiques des citoyens ou nécessité de lutter contre la tendance au repliement sur soi et aux égoïsmes de la société contemporaine ? Toujours est-il que la notion d'espace(s) public(s) prospère depuis une vingtaine d'années dans le vocabulaire des urbanistes, des élus et des ingénieurs des collectivités locales. Elle est même devenue un enjeu majeur pour la ville durable.

On peut, certes, s'interroger sur la notion d'« espace public ». Car si ce terme semble bénéficier actuellement d'un véritable engouement dans les villes françaises, c'est assez récent. Les philosophes – Arendt, Habermas – ont été les premiers à utiliser cette expression pour désigner l'espace social dans lequel les citoyens peuvent s'exprimer librement – espace nécessaire à la démocratie. Récupérée par des urbanistes et des sociologues, elle a finalement été adoptée depuis une vingtaine d'années par les élus et les ingénieurs des villes qui l'ont « popularisée ». Pourtant, la notion d'espace public demeure encore ambiguë pour beaucoup, notamment parce qu'elle renvoie à des définitions différentes selon qu'on l'emploie au singulier ou au pluriel. Dans un ouvrage récent, *l'Espace public*^{*}, le philosophe et urbaniste Thierry Paquot résume cette polysémie : au singulier, le terme désigne la sphère du débat politique, la publicité des opinions privées qui participent à la vie commune en devenant publiques, alors qu'au pluriel, il correspond au réseau viaire, aux rues et boulevards, places et parvis, parcs et jardins, autrement dit toutes les voies de circulation ouvertes au public. Reste que les deux termes relèvent de la communication, de la pratique démocratique et du « vivre ensemble ». Les faire cohabiter ou se croiser n'a donc rien d'illogique. C'est même une nécessité pour la vitalité de la ville comme pour l'avenir de la démocratie.

Cela, de petits groupes d'architectes, urbanistes, paysagistes, sociologues et maires européens l'ont compris, qui, à partir des années 1980, ont peu à peu transformé notre regard sur la ville et bouleversé les pratiques

professionnelles. Selon Bruno Gouyette, urbaniste responsable de la mission Espace public à la mairie de Paris, le mouvement a commencé à Barcelone avec la naissance d'un vaste projet de transformation et de modernisation dont l'enjeu consistait à repenser l'ensemble du tissu urbain en valorisant les atouts de la ville jusque-là négligés (la mer, les quartiers historiques, les quartiers périphériques), en les articulant avec les différents quartiers et en portant partout une attention constante à la présence humaine. Cette démarche globale a été relayée en France par quelques initiatives pionnières. Celles du Grand Lyon, sous l'impulsion d'Henri Chabert^{**} et de l'urbaniste Jean-Pierre Charbonneau, de Rennes avec Jean-Yves Chapuis^{***}. Ce sont elles notamment qui ont marqué les débuts de l'irrésistible ascension de la notion d'espace public dans les villes françaises.

Mais ce mouvement a été renforcé par trois autres facteurs tout aussi déterminants, nous explique Bruno Gouyette. D'abord par la redécouverte du tramway dans les villes françaises. En effet, celui-ci a joué un rôle essentiel dans la transformation urbaine à laquelle on assiste depuis une vingtaine d'années. Et si Nantes et Grenoble ont été les précurseurs sur ce terrain, c'est surtout à Strasbourg ou encore à Montpellier que l'idée de repenser le tissu urbain à partir de ce mode de transport revisité a pris forme. Tous les projets qui ont suivi – à Bordeaux, Paris, Nice, etc. – le démontrent : l'arrivée du tramway a été un formidable « outil » pour remanier l'espace urbain et revoir entièrement

le partage de la rue entre les différents modes de déplacement. D'ailleurs, les observateurs étrangers ne s'y sont pas trompés, qui parlent aujourd'hui de la *french touch* des tramways. Autre élément moteur : la politique de la ville. Elle a apporté sa contribution à l'évolution de l'espace public, pas tant dans ses aménagements qualitatifs que dans son exploitation. Dans le cadre des nouveaux contrats de ville, les gestionnaires ont dû engager des démarches partenariales avec les différents services urbains publics et privés (pour la propreté, la sécurité, l'embellissement et l'entretien des espaces libres). Cela a modifié bien des pratiques

* Éditions La Découverte, coll. « Repères », 2009

** Vice-président chargé de l'urbanisme de 1989 à 2000

*** Adjoint au maire jusqu'en 2001





de convivialité et lieux privilégiés pour l'épanouissement de l'écologie urbaine (nouveaux espaces verts, mise en scène de l'eau, valorisation des pratiques moins polluantes, etc.).

« L'espace public est un élément intégrateur de plusieurs éléments : les déplacements, la vie locale, l'ambiance, les usages », souligne Bruno Gouyette.

C'est cette prise en compte de l'ensemble qui a bouleversé notre façon d'appréhender la ville.

Hier encore, les ingénieurs et les gestionnaires avaient tendance à penser l'espace public sous l'angle presque exclusif de la voirie, de la mobilité, de l'aménagement, du mobilier urbain, etc. « Or, insiste l'urbaniste, ce qui fait le caractère de l'espace public, ce sont les activités, les pratiques, la présence des personnes ; ce sont les usages. Pour apporter des réponses pertinentes, déterminer les bons outils et les techniques adaptées, il faut donc connaître, comprendre, prévoir les usages que l'on aura sur cet espace. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si, désormais, lorsqu'on lance un projet urbain, il n'y a plus seulement les maîtrises d'ouvrage et d'œuvre, mais aussi la maîtrise d'usage. »

Aujourd'hui, en France, trois grands modèles historiques d'espaces publics urbains coexistent*. Celui de la ville du XIX^e siècle, avec ses voies comportant une chaussée et des trottoirs latéraux. Celui de la ville piétonne apparue en France vers 1970, à Tours, Lyon, Paris, avant de gagner toutes les villes à partir de 1980. Enfin, plus récemment, celui de la ville mixte avec ses « zones 30 » et ses « zones de rencontre » nées en Europe du Nord (Belgique, Pays-Bas, Allemagne, Grande-Bretagne), désormais en pleine expansion dans l'Hexagone. Or, ces trois modèles ne doivent pas être opposés, mais plutôt se compléter et s'adapter en fonction des besoins. Question d'équilibre.

Ainsi, en ville, le partage équilibré de l'espace doit être pensé entre les grandes mobilités (trains, voitures ou camions, fret fluvial, etc.) et les autres fonctions (piétons, loisirs et repos, activités économiques, culturelles et sociales). Les PDU et les PLU doivent intégrer cet équilibre pour la conception et l'aménagement des boulevards, des rocade, des voies ferrées, des berges des fleuves, etc. De même, pour la rénovation des quartiers, il est essentiel de

* Article de Bruno Gouyette in la Boîte à outils de la ville durable, ouvrage collectif sous la direction de M. Vergnet-Covo (Territorial Editions, coll. « Les classeurs »)

distinguer les caractéristiques urbaines et les fonctions de chaque zone pour réfléchir à des espaces publics cohérents. Et la démarche n'est pas différente au niveau de la rue : « Les rues ne sont pas homogènes : commerçantes ou résidentielles, animées ou calmes, neuves ou insérées dans le tissu ancien, elles ne s'aménagent et ne se gèrent pas de manière uniforme », rappelle Bruno Gouyette. Ici, il faudra plutôt partager entre tous les usages et là, donner la priorité à certaines fonctions ou modes de déplacement, « sans chercher à tous les satisfaire médiocrement ».

Les élus peuvent être amenés à une certaine rigidité au nom de l'intérêt général. Le droit français pose le principe du partage des espaces publics entre tous les usages (licites), mais il reconnaît que certaines fonctions publiques demeurent prioritaires ! C'est à l'évidence ce qui se produit lorsqu'une commune décide de récupérer des espaces pour faire passer un tramway ou un bus en site propre, ou bien lorsqu'elle décide de réserver une place pour l'usage des piétons, etc. À l'inverse, la justice ne reconnaît pas la privatisation de l'espace public au profit d'un seul (ou d'un groupe). Ainsi, stationner son véhicule sur le côté d'une rue n'est pas un droit absolu pour un riverain, c'est une tolérance (d'ailleurs remise en cause : voir les propos de Gilbert Lieutier, p 12). De même, les étalages ou terrasses de cafés et de restaurants installés sur les trottoirs ne constituent en aucun cas un droit de propriété : ce ne sont que des autorisations précaires et révoquables.

« En fait, il n'existe pas de solution toute faite face à un lieu qui est la résultante d'une histoire, d'une société locale et de pratiques. Les élus et les techniciens des villes doivent avoir cette idée en permanence à l'esprit pour la défendre vis-à-vis des concepteurs, des concessionnaires, des usagers et des habitants. » Pour Bruno Gouyette, pragmatisme, compromis et souplesse semblent bien être des maîtres-mots...

À Saint-Nazaire, par exemple, quand il s'est agi de réfléchir aux moyens de revitaliser la ville, victime de l'effondrement des chantiers navals, deux idées fortes sont apparues. D'une part, la nécessité d'ouvrir sur la ville les abords de l'estuaire et du port, jusque-là isolés. Par ailleurs, la base sous-marine, énorme et désaffectée, occupant un vaste espace au cœur de la ville et coupant le tissu urbain, nécessite, là encore, d'en faire un espace public pour l'ouvrir sur la ville.

« D'une façon générale, l'eau, que ce soit un fleuve ou la mer, constitue en effet un facteur d'attractivité prodigieux, remarque Bruno Gouyette. Bien d'autres villes françaises,

professionnelles, mais a aussi amené des municipalités à élargir leur champ d'actions, par exemple à réintroduire dans le domaine public – par le biais d'une nouvelle rue – des espaces privés jusque-là ouverts à tous mais mal entretenus.

Enfin, dernier grand élément moteur : le développement durable et son corollaire, la ville durable. Il est indéniable que ce concept, avec ses implications sociales, économiques et environnementales, a renforcé la pertinence des espaces publics, par définition lieux

> DES DÉLÉGATIONS « ESPACE PUBLIC » DANS LES COLLECTIVITÉS

Signe des temps ? On trouve de plus en plus souvent, dans l'organigramme des équipes municipales, une personne chargée des espaces publics, un adjoint ou même un premier adjoint. Bruno Gouyette s'est intéressé au phénomène. Il a constaté d'une part que la fonction pouvait recouvrir des réalités très variables (propreté, environnement, déplacements et voirie, sécurité) selon les villes, d'autre part que la présence ou l'absence d'une telle délégation n'avait pas de lien direct avec une véritable politique de l'espace public dans la collectivité. De fait, des villes comme Lyon, Nantes, Strasbourg, Bordeaux et Rennes – qui sont des figures de proue en matière de réflexion sur l'espace public, de sa prise en compte et de sa valorisation – n'en ont pas.

Est-ce parce que l'espace public, porteur du « vivre ensemble », devient dans ces cas-là un enjeu si fort qu'il reste le domaine réservé du maire ? Ou bien est-ce parce que le concept même d'espace public traverse tant et si bien la plupart des politiques de la ville qu'il ne peut être réduit à une délégation ? Ces questions méritent en tout cas d'être posées...

* Colloque de Cerisy, 2009, « Lieux et liens : espaces, mobilités, urbanités »

Le Havre, Bordeaux, Marseille notamment, l'ont compris et ont misé elles aussi sur l'eau pour recréer leur paysage urbain. »

Les atouts sont parfois plus difficiles à déterminer. Prenons le cas de la porte des Lilas, à Paris : un nœud routier, le boulevard périphérique, des nuisances considérables, un environnement totalement dégradé. L'opération, la première du genre dans la capitale depuis des décennies, a consisté à couvrir le périphérique sur toute la zone. Cela a permis de dégager une vaste esplanade offrant – enfin ! – une réelle continuité entre Paris et sa banlieue, mais aussi un grand jardin paysager, des espaces culturels et de loisirs, deux lignes de bus et des cheminements pour les piétons et les cyclistes.

L'enjeu politique des espaces publics dans les quartiers

Si la question des espaces publics est en train de prendre une telle place dans le discours des élus, des sociologues et des urbanistes, n'est-ce pas parce que leur fonction de médiation sociale apparaît de plus en plus nécessaire face à la déferlante de violence et d'incivilité qui gagne nos villes ? Directeur de recherche au CNRS et professeur à Sciences Po et à Paris IV, Cynthia Ghorra-Gobin fait en effet l'hypothèse que ces désordres, certes symptômes d'un malaise social, sont aussi le résultat d'une dévalorisation et d'une négligence à l'égard des espaces publics*. Le xx^e siècle, écrit-elle, a eu tendance à négliger les espaces publics : « *La logique qui prévalait à l'institutionnalisation et à l'avènement des espaces publics en tant que mise en scène de la société civile a disparu au profit des politiques publiques limitées à des objectifs essentiellement fonctionnalistes.* » Non seulement les espaces publics n'ont jamais été « pensés » dans les nouveaux quartiers de logements surgis comme des champignons après la Seconde Guerre mondiale, mais là où ils demeuraient, ils ont souvent été perçus par les ingénieurs comme espaces de circulation. Peut-on imaginer un contrat social s'il n'y a plus de contact physique entre les individus au sein d'un espace commun ? L'espace public crée le lien social, rappelle Cynthia Ghorra-Gobin, qui insiste sur la nécessité de lui redonner sa place et sa dimension matérielle, physique, politique, en particulier dans les quartiers sensibles. « *La spécificité des espaces publics provient de leur capacité à autoriser à tout individu la rencontre avec l'autre dans*

* Les Espaces de la médiation : réinventer les « espaces publics » comme symbole de la médiation, communication présentée en mars 2000 lors d'un colloque à l'Unesco.

l'anonymat, tout en lui donnant les moyens de se distancier de sa communauté originnaire et de faire l'apprentissage de l'altérité. La construction de l'identité de l'individu est indissociable de cette capacité simultanée à prendre distance par rapport à soi et aux siens pour prendre conscience de soi et de l'autre. Or, une grande partie de la population (jeunes et moins jeunes) habitant dans un quartier sensible n'a pas la possibilité de faire l'expérience des espaces publics et, de ce fait, n'a pas l'opportunité de prendre distance par rapport à son quartier et ses voisins. »

Le philosophe et essayiste Olivier Mongin, auteur de *La Condition urbaine***, est sur la même longueur d'onde : l'absence d'espaces publics que l'on retrouve dans les quartiers érigés pendant les Trente Glorieuses a un effet d'enfermement sur les habitants. « *La cité, c'est l'immobilisation* »,*** confie-t-il, ajoutant que « *rien n'est plus insupportable que d'être bloqué chez soi* ». Il faut donc refaire de l'espace public. « *Cela peut se concevoir à travers les connexions, tout ce qui crée du lien.* » Et, notamment pour les banlieues et les quartiers sensibles, Olivier Mongin prône un lien physique avec la ville-centre. Il semble par exemple convaincu que les gamins de Seine-Saint-Denis iraient mieux s'ils se percevaient comme Parisiens. Ce qui, ici comme ailleurs, renvoie à l'importance du maillage des banlieues avec la ville-centre ou des quartiers entre eux et en lien avec le cœur de ville et donc à un travail sur les espaces publics... ■

Anne Faure : urbaniste « La sécurité passe aussi par la reconquête de l'espace public. »

Urbaniste très impliquée sur les questions de mobilité et de prise en compte des modes doux, Anne Faure (Arch'Urba) se bat depuis des années pour convaincre les élus et les aménageurs de valoriser au mieux les espaces publics dans leurs projets. Et parmi ses arguments, il en est un susceptible de les convaincre plus que tous les autres : la sécurité ! « *Chacun sait qu'une rue, un quartier très fréquentés sont bien plus sécurisants qu'une rue ou un quartier où l'on ne rencontre jamais personne*, explique-t-elle. *La présence humaine est même la principale condition de sécurité sur l'espace public. Mais pour qu'il y ait présence humaine, il faut que les lieux soient suffisamment attractifs. Et dans bien des quartiers, aujourd'hui, c'est loin d'être le cas...* »

** Édition du Seuil (2005) et en Poche.

*** Télérama n° 3179 (déc. 2010)



1 et 2 (page 10) Avec l'aide de Jan Gehl, architecte danois, la ville de New York a retravaillé ses espaces publics de façon spectaculaire. Chaque fois qu'une surface de chaussée était reconquise, lors d'un réaménagement de carrefour, la ville a installé des tables, des chaises et des parasols. Ce mobilier, qui permet non seulement de pratiquer l'espace public, mais aussi d'y séjourner, remporte un franc succès auprès des habitants et des visiteurs. Leur présence change radicalement l'image de la ville et crée une animation à la fois ludique et constante.

De fait, la ville rêvée des Trente Glorieuses a laissé des traces. Une ville qui, pour s'adapter à la voiture, a opté pour la ségrégation du trafic avec les effets dévastateurs que l'on sait : des rues peu à peu transformées en véritables axes routiers inhospitaliers ou en gigantesques parcs de stationnement à ciel ouvert... se privant de toute animation autre que motorisée. Mais qui a envie de s'attarder sur l'espace public ainsi confisqué et déshumanisé ? « C'est un cercle vicieux, déplore Anne Faure. Par exemple, dans les quartiers où l'insécurité routière, le bruit et la pollution règnent, les parents ne laissent pas les enfants aller à l'école à pied et préfèrent les accompagner... en voiture. Résultat : cela rajoute du trafic, de l'insécurité routière et des nuisances. Avec pour conséquences de raréfier plus encore la présence humaine... et d'aggraver d'autant la sécurité des personnes ou au moins le sentiment d'insécurité. » Mais ce cercle vicieux peut aussi, par l'action politique, s'inverser et devenir un cercle vertueux. Car on connaît les solutions pour réintroduire de la présence humaine dans la ville. Condition nécessaire mais non pas suffisante, la requalification des espaces publics est la première mesure à mettre en place : concevoir des rues, des places et des boulevards apaisés, qui donnent envie d'y marcher. « Une célèbre étude américaine* a fort bien démontré que moins il y a de nuisances dans une rue et plus les habitants y effectuent des trajets, peuvent citer des noms de gens qu'ils connaissent dans cette rue et

plus l'espace considéré comme leur territoire est étendu. » Cela implique, bien sûr, une démarche volontariste sur les déplacements (transports en commun, prise en compte des modes doux, etc.).

Reste que des espaces publics bien pensés ne se réduisent pas à leur seule fonction de mobilité, fût-elle à pied ou à vélo : « Ils ont bien d'autres fonctions, rappelle Anne Faure. Si certaines – les marchés, les terrasses des cafés et des restaurants – sont encore présentes dans le paysage urbain, d'autres ont disparu – le jeu, la fête, le spectacle, le bal – qui, pourtant, pourraient contribuer à les faire vivre. Il ne faut pas oublier non plus les espaces verts qui donnent des îlots de fraîcheur et puis le plaisir de la promenade, par exemple pour découvrir une architecture. C'est tout cela qui aide à forger une ville désirable. »

Autre atout essentiel pour attirer les piétons, susciter de la vie : les commerces de ville. « Par leur seule présence, par leurs lumières, par les mouvements qu'ils génèrent, tous ces petits commerces, qui restent parfois ouverts tard le soir, ont une action très efficace pour animer la rue, le quartier. Ils constituent une sorte de contrôle social naturel et contribuent ainsi à la sécurité des usagers. »

Bien sûr, Anne Faure n'ignore rien des débats farouches qui ont opposé les associations de petits commerçants aux élus à chaque fois qu'il s'est agi de lancer une opération de rénovation d'un centre-ville pour redonner de l'espace aux piétons. Débats presque toujours focalisés sur la réduction de place de la voiture et du stationnement. « Il semble pourtant que

> LES CONTINUITÉS CYCLABLES, À LA CROISÉE DE DEUX CONCEPTS

Le Grenelle de l'environnement a introduit le concept de « trame verte et bleue » qui, pour mémoire, vise à (re) constituer un réseau d'échanges pour que les espèces animales et végétales puissent circuler, s'alimenter, se reproduire, bref, assurer leur survie. Or, ce concept en complète heureusement un autre, celui du maillage des espaces publics. Très présent dans les documents d'urbanisme et les PDU, le maillage, on le sait, présente, lui, l'intérêt de désenclaver les quartiers périphériques des villes et des territoires périurbains et, par la même occasion, d'étendre l'exigence de qualité à ces espaces publics trop souvent délaissés. Cela étant, comment cette convergence peut-elle se traduire sur le terrain ? La réponse nous est fournie par les chercheurs et les urbanistes : en s'appuyant sur le partage de l'espace public... Diverses opérations menées dans des villes françaises l'ont d'ailleurs démontré en travaillant sur des continuités cyclables qui relient des territoires ruraux ou périurbains au centre. Ces opérations favorisent l'accès au centre urbain à des populations excentrées et permettent, selon la configuration des lieux, de requalifier des berges, une voie ferrée désaffectée, une friche industrielle, etc. Le maillage de ces réseaux cyclables mérite en tout cas d'être développé, voire raccordé aux espaces piétons plantés, prolongeant ainsi la trame verte propice à la flore et à la microfaune.

Pour en savoir plus

La Boîte à outils de la ville durable : ce guide pratique est un ouvrage technique destiné aux agents et élus des collectivités locales qui souhaitent impulser des politiques globales de développement durable ou conduire un projet d'urbanisme, d'aménagement d'espaces, de transports (Territorial Editions, coll. « Les classeurs »).

* Donald Appleyard université de Berkeley, Californie, Liveable streets, 1980

cette opposition soit en train de régresser, affirme-t-elle. Tout simplement parce que, parmi les commerçants qui ont vécu ces rénovations, certains savent aujourd'hui que, loin d'y avoir perdu, ils y ont gagné : des flux maîtrisés, des vitesses modérées, c'est plus de sécurité, moins de bruit et de pollution. Bref, plus de confort pour les piétons qui, du coup, s'attardent plus volontiers dans leurs rues. Mais surtout, sur la question du stationnement de proximité qui cristallise encore nombre de résistances, certains commerçants ont enfin compris que les arrêts-minute étaient bien plus intéressants que les stationnements longue durée. Dans les villes qui ont une tradition piétonne, comme Chambéry par exemple, il n'est pas rare de voir les commerçants eux-mêmes signaler les voitures incrustées sur ces arrêts-minute qu'ils savent si utiles pour leurs clients. »

Cette évolution positive dans les centres anciens rénovés pouvait laisser espérer une tendance parallèle dans les écoquartiers, disons une approche moins contraignante des questions de stationnement. Dans de nombreux cas, il n'en est rien. « Ces quartiers censés répondre aux normes du développement durable devraient en effet être organisés autour des espaces publics (espaces verts, circulations douces, espaces de rencontre, etc.). Or, autant les promoteurs sont intéressés par l'écoconstruction, autant ils se montrent frileux lorsqu'il s'agit de limiter la place du stationnement : ils craignent de faire fuir les acheteurs potentiels, et les élus ont tendance à les suivre, pour ne pas déplaire à leurs électeurs. À l'exception des grosses opérations, menées généralement par des grandes villes qui avaient déjà une politique de mobilité durable, les espaces

publics sont souvent les grands absents de ces démarches. »

Anne Faure se défend toutefois de vouloir donner des leçons. Il n'y a pas de recette ni même de diagnostic type, dit-elle. C'est à chaque ville de trouver sa vérité...

Lisibilité, simplicité, fluidité : des mots-clés pour des espaces publics de qualité
Précédé d'une solide réputation pour ses études de plans de circulation et de modération des vitesses, Yan Le Gal, Directeur d'études à l'Agence d'urbanisme de la région nantaise (AURAN), s'en tient à quelques principes forts en matière d'aménagement des espaces publics.

« *L'espace public, c'est tout le territoire !* » Pour l'ingénieur urbaniste nantais, cette notion est essentielle, car trop souvent encore, en France, les voiries découpent le territoire : d'un côté les belles places, les espaces verts, les quartiers résidentiels, de l'autre des voiries qui restent intraversables. Comme s'il ne s'agissait pas d'éléments du même puzzle ! Dans la vie quotidienne, les citoyens passent leur temps à aller d'un lieu à un autre, d'une activité à une autre. « *Les continuités devraient donc être la règle* », insiste Yan Le Gal, qui ajoute : « *La ville qui vit, c'est une ville des usages.* » Cela étant, deux écueils sont à éviter : le « *trop routier* » et le « *style salle à manger* ». « *Le trop routier, c'est la tendance des ingénieurs, habitués à dessiner des 2 x 2 voies, des sens uniques, des feux, des sites propres, des pistes cyclables. Tout est calibré, tout est réglementé... la peinture en prime. Trop rigide ! À l'opposé, une tendance des architectes, des urbanistes, des paysagistes consiste à faire trop compliqué, étrié ; ils aménagent souvent à l'excès, meublent l'espace. Style salle à manger...* »

Pragmatique, Yan Le Gal propose donc de s'appuyer sur quatre mots-clés pour étayer toute démarche sur l'espace public. D'abord, la lisibilité : « *La lisibilité du territoire, de tout le territoire urbain et périurbain, est primordiale. Le plan de ville doit être facile à lire, directement compréhensible par tous les usagers* », dit-il. Ensuite, la cohérence : « *L'aménagement des lieux doit être en cohérence avec leurs fonctions.* » La qualité aussi, bien sûr – ce qui, dans son esprit, relève le plus souvent de la simplicité, de

la sobriété. « *Des esplanades qui peuvent un jour accueillir un cirque, un autre jour une exposition ou un marché, etc., sont un peu comme des plateaux de théâtre où l'on peut jouer toutes sortes de scènes. Les espaces multi-usages ont besoin de cette "planéité", de cette simplicité.* » Enfin, la fluidité : « *Que l'on soit à pied, à vélo, en bus, en tramway ou en voiture, il est important que l'on puisse se déplacer de façon fluide... Et ne confondons pas la fluidité avec la vitesse : on peut gagner du temps en allant moins vite.* »

En tout état de cause, il apparaît essentiel de définir d'abord le cadre d'intervention couvrant tout le territoire. Ce cadre, c'est le plan de modération des vitesses généralisé (voir schémas), « *un préalable indispensable au plan piéton et au plan cyclable* ». Et Yan Le Gal de préciser qu'un tel plan va nécessairement faire apparaître deux types de territoires : d'une part les quartiers résidentiels, systématiquement en zone 30 ou en zone de rencontre, d'autre part les voiries principales reliant ces quartiers. « *Voiries dont il est nécessaire de mieux affirmer les transversales pour tous les modes, à commencer par le mode des piétons et des vélos, évidemment.* »

Et c'est justement pour être sûr de ne rien oublier dans l'ordre de ces priorités que Yan Le Gal passe tout projet par le filtre du code des quatre couleurs. Le premier, c'est le code bleu, pour les piétons. « *Que l'on soit en centre-ville, dans un quartier périphérique ou sur une route départementale en périurbain, prévoir la place des piétons est une priorité absolue. Assurer leur accueil – un préalable ! –, leur sécurité et leur confort est la base de tout. Car nous sommes tous piétons, et les autres modes de déplacements ne sont que des relais de la marche !* » Le deuxième, le code vert, renvoie aux vélos... « *qui sont en quelque sorte des piétons véloce* ». Le troisième, le code rouge, concerne les transports urbains, bus, tramways, taxis, etc. Enfin, le quatrième, le code noir, renvoie à la circulation motorisée générale – deux-roues, voitures et poids lourds. « *Bien sûr, on peut favoriser les mixités spatiales, voire temporelles, à condition de respecter l'ordre des priorités. On veut que la ville fonctionne bien ? Efforçons-nous de concilier ces différents niveaux, d'équilibrer l'ensemble. Et, surtout, travaillons sur une logique de territoire plutôt que sur une logique de métiers. Évitions d'intervenir par touches, ici avec un quartier en plaqué or, là en laissant la jungle routière continuer d'imposer sa loi.* »





1 ©ville de Lorient

Gilbert Lieutier
(Rue de l'Avenir) :

« L'espace public, c'est le creuset de la démocratie »

Indispensable à la vie de la ville, l'espace public, contrairement à ce que l'on pense trop souvent, n'a pas pour seule vocation de permettre les mobilités et encore moins de privilégier, entre tous les modes, le moins urbain qui soit : la voiture ! Refusant ces aberrations, Gilbert Lieutier, actuel président de l'association Rue de l'Avenir, plaide pour une reconquête de l'espace public... et de la ville, tout simplement.

« Nous réalisons aujourd'hui, constate-t-il, à quel point l'espace public a été dépouillé de ce qui devrait constituer sa fonction essentielle : être le lieu de l'accomplissement de tout ce qui est de nature urbaine – activités de création et d'échange, rencontre, promenade, mobilité,

fêtes, jeux, manifestations, etc. – et, en même temps, le lieu de confrontation entre les personnes, toutes les personnes. Or, ainsi dépouillé, l'espace public a perdu l'une de ses finalités : être le creuset de la citoyenneté. La citoyenneté qui est la condition de la possibilité de la démocratie... »

Ancien chef de projet en déplacements urbains au Centre d'études techniques de l'équipement Méditerranée, Gilbert Lieutier est particulièrement sensible au phénomène urbain. « Pendant près d'un siècle, les villes se sont laissées déborder par la fonction déplacement, et plus précisément par l'automobile. La voiture n'a pas seulement envahi la voirie en occupant les voies de circulation ; elle l'a rendue inconfortable et dangereuse pour l'ensemble des personnes, qu'elles se déplacent ou pas. Et cela en raison des vitesses pratiquées, que l'on n'a pas su ou pas voulu limiter. Du fait de cette hégémonie, les villes fonctionnent mal ; elles ne permettent plus l'indispensable mixité des usages. Elles excluent les enfants, les personnes âgées, vulnérables ou défavorisées. »

Inverser cette tendance a été, dès 1988, l'objectif principal de l'association Rue de l'Avenir. Ayant rejoint dans leur mobilisation d'autres mouvements citoyens plus ciblés (autour des problématiques piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite et sécurité routière, notamment), ses adhérents se mobilisent depuis vingt-trois ans contre la dégradation de la



2 ©ville de Lorient

vie en ville. La rue, expliquent-ils, n'est pas seulement un espace de circulation, c'est aussi et surtout un espace de vie où l'ensemble des personnes de tout âge et de toute condition doivent trouver leur place. « Nous ne demandons pas la suppression de la voiture en ville, précise Gilbert Lieutier. Cela aurait bien souvent pour effet de faire fuir les résidents, et tel n'est pas notre objectif. Ce que nous demandons, c'est un respect des différentes fonctions de la ville. Et pas seulement en termes de déplacements – même si l'association porte une attention extrême à ces questions –, mais aussi bien au-delà, en

1 Rendre l'espace urbain plus agréable pour le rendre plus attractif, c'est redonner à l'espace public toute sa dimension sociale.

2 Lisibilité, simplicité et fluidité.

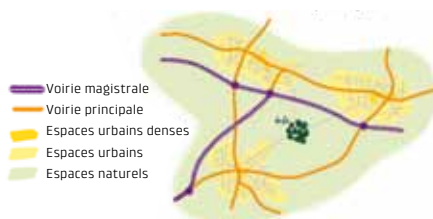
3 Baisser la vitesse en ville, un outil efficace pour favoriser la cohabitation des modes de déplacement.



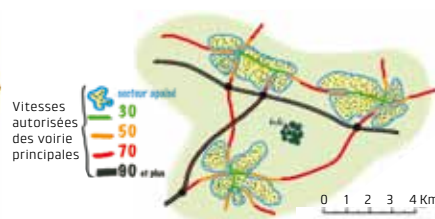
3 ©ville de Lorient

Statut de la zone ou de la voie					
Vitesse maximale	allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Équilibre vie locale fonction circulation					
	circulation ■ vie locale				

Concilier territoire et voirie principale



Définir le plan de modération des vitesses généralisé



Le plan de modération des vitesses généralisé est un cadre indispensable au plan piéton et au plan vélo.

termes d'activités, d'échanges. Il faut repenser la ville, travailler à sa reconquête pour que demain, comme le revendique notre slogan, nous puissions nous enorgueillir d'avoir « des villes à vivre ». »

« Nos rues n'ont pas vocation à servir de parc de stationnement géant à des voitures particulières ! »

Les moyens de cette reconquête existent. Largement expérimentés, d'abord en Europe du Nord puis en Italie et, depuis une vingtaine d'années, en France, ils font désormais partie d'un savoir-faire mis à la disposition des villes. Il s'agit pour l'essentiel de modérer la circulation (moins de voitures et moins de vitesse) et, en parallèle, de développer une offre réaliste d'alternatives à la voiture pour les déplacements (marche, vélo, transports en commun). Ces démarches s'appuient, pour la voirie, sur des aménagements et des modalités d'exploitation destinés à améliorer la sécurité et le confort, mais aussi, plus globalement, sur une requalification des espaces publics permettant aux citoyens de se réapproprier un centre-ville commerçant, de retrouver une vie de quartier, etc. *« L'exemplarité de quelques villes leaders sur ce terrain a beaucoup contribué à l'évolution de la pensée. Mais, trop souvent encore, on observe des opérations de requalification vertueuses limitées aux centres historiques, alors que, dans une ville, tous les quartiers auraient vocation à être ainsi revisités. »*

Les esprits ont évolué. La démarche du code de la rue en est un signe incontestable, avec le développement des zones 30 et l'arrivée de la zone de rencontre. Restent des tabous. Par exemple, la question du stationnement : *« Nos rues et nos places n'ont pas vocation à servir de parc de stationnement géant à des voitures particulières. Il y a là une véritable privatisation de ce bien commun. On pourrait en décider autrement. Dans certaines métropoles, les voitures ne stationnent pas sur la voie publique ! »* Mais le président de Rue de l'Avenir sait que le sujet est hautement sensible. Les élus aussi, qui se heurtent systématiquement à cette problématique au moindre aménagement sur la voirie. *« La démarche, concède Gilbert Lieutier, devra être progressive et modeste. On ne va pas ouvrir une guerre entre militants et lobbies. Il faut faire prendre conscience à chacun de l'évolution vers laquelle nous devons aller. L'objectif, je le répète, est de retrouver la ville, tout simplement. Pour le bien de tous. »*



1 À l'occasion d'importants travaux de voirie, de nouvelles habitudes de mobilité apparaissent.

Chartres : le réveil de la belle endormie ou l'histoire exemplaire d'une reconquête de l'espace public

Chartres est l'une de ces villes moyennes françaises qui, munies d'un projet ambitieux et cohérent, ont su redynamiser leur centre en travaillant sur les espaces publics. Témoignage d'Isabelle Mesnard, adjointe chargée du cadre de vie et de l'environnement depuis 2008.

Tout a commencé en 2001 : menée par Jean-Pierre Gorges, la nouvelle équipe municipale est arrivée avec, dans sa besace, un important projet de réaménagement du boulevard Chasles, axe principal sur lequel s'écoulaient alors 55 000 véhicules par jour. Le projet consistait à remanier entièrement ce boulevard qui suit la ligne de remparts et constitue une sorte de couronne à l'intérieur de la ville. Dix ans plus tard, si le programme n'est pas tout à fait achevé (c'est prévu pour 2014), on peut dire qu'il a déjà transformé radicalement la ville. Comme l'affirme joliment Isabelle Mesnard, il a permis de « réveiller la belle endormie ». Il est vrai qu'au-delà du réaménagement du boulevard Chasles, l'ensemble de la vie de la cité était impliqué dans le projet.

« Le cœur de ville était asphyxié par la voiture, explique celle qui, dans la précédente mandature, était déléguée

vélo. On a donc commencé par réduire la place qui lui était réservée : les voitures ne disposent plus, aujourd'hui, que d'une voie de circulation dans chaque sens (au lieu de deux), à laquelle s'ajoute une voie pour les bus et les taxis. » Mais l'objectif principal consistait, dès le départ, à redynamiser la ville. Il était essentiel de valoriser les espaces publics, de redonner envie aux habitants de l'agglomération et aux touristes (la cathédrale est juste à côté) de venir s'y promener. Il fallait donc agrandir les trottoirs. Des plateaux, sortes de contre-allées de cinq à dix mètres de large selon les endroits, ont ainsi été aménagés, tels des trottoirs géants. Leur accès étant limité par des bornes, ils offrent aux piétons et aux cyclistes des espaces de vie confortables et sécurisants. Seuls quelques véhicules motorisés, ceux des riverains et des professionnels, peuvent en effet y accéder avec un badge. Quelques secteurs (zone piétonne) sont également ouverts à une circulation douce mais pas au stationnement, sauf pour de très courtes durées.

« Pour gagner de la place, nous avons dû enlever les arbres – qui, je le précise, ont tous été remplacés – et supprimer le stationnement payant sur le boulevard. Bien sûr, cela a provoqué les protestations des automobilistes, mais comme c'était inscrit dans le programme de l'équipe municipale et que les travaux ont été mis en œuvre sans tarder, les gens l'ont finalement accepté. » D'autant plus qu'en parallèle et pour contrebalancer la perte du stationnement en surface, un parking souterrain de

1 200 places (payant) a été construit en centre-ville, sous le boulevard Chasles jusqu'à la place des Épars. Cette place, le cœur de Chartres a, elle aussi, été débarrassée en grande partie des voitures qui autrefois l'asphyxiaient. « Aujourd'hui, c'est un espace très chaleureux avec des jets d'eau, des animations qui se succèdent tout au long de l'année – une patinoire l'hiver, la fête de la lumière à la belle saison, le grand marché forain, le salon des antiquaires, la foire de la Saint-André, les Comptoirs de Chartres, un village mongol avec des yourtes, etc. Il y a aussi des terrasses de cafés et de restaurants ; et puis des enseignes prestigieuses se sont installées dans le périmètre. Si bien que certains jours, le mercredi et le week-end notamment, les flâneurs se bousculent. Pas seulement sur la place des Épars : nous avons fait en sorte qu'il y ait des pôles d'animation tout le long du boulevard. Le théâtre, le cinéma (rénové en complexe), la poste devenue médiathèque sont autant de relais. D'ailleurs, on parle désormais du boulevard de la culture. »

Isabelle Mesnard reconnaît que des automobilistes se plaignent encore, parfois, de la lenteur sur le boulevard Chasles. Mais rien de très sérieux. « Certains, qui avaient abandonné leur voiture au profit du vélo à l'époque où les travaux perturbaient beaucoup la circulation, ont même gardé cette habitude (nous avons d'ailleurs quelque 900 accroches pour les vélos en ville). Les transports en commun offrent eux aussi une bonne alternative car, avec leur couloir réservé, les bus avancent désormais sans difficulté. Enfin, nous avons mis en place une navette gratuite, un minibus de 20 places qui fait le tour de la ville ("le relais des portes") pour inciter les habitants de la basse ville à venir vers le centre-ville et ses animations. »

Cette démarche globale de reconquête des espaces publics en centre-ville a été menée en parallèle dans d'autres quartiers, comme à la Madeleine où, en 2007, on a cassé toutes les voiries pour les réaménager, élargir et « paysager » les trottoirs, instaurer une mixité piétons/cyclistes, favoriser les déplacements des personnes malvoyantes et à mobilité réduite. On a aussi remplacé tous les bus par une flotte de 50 bus « écologiques ». « À Beaulieu, autre quartier nécessitant une requalification, on a fait tomber des barres et résidentialisé d'autres immeubles. Nous sommes en pleine restructuration du futur mail commercial où cheminements piétons et cyclistes seront à nouveau favorisés. Ici comme

ailleurs, cela nous a amenés à enlever des voitures, à créer des cheminements pour les vélos et les piétons, à aménager des places pour y installer des terrasses (la loi antitabac favorise le mouvement) et des plantations. À chaque fois, ces gestes améliorent le cadre de vie des habitants ; les espaces publics deviennent plus animés, plus accueillants. Tout le monde y gagne. »

Le modèle lyonnais

Lyon a été l'une des premières villes, en France, à prendre conscience de l'importance des espaces publics et à engager, à partir de 1989, une politique ambitieuse d'aménagement de ces espaces, devenant l'un des laboratoires européens du paysage urbain.

Son objectif, dès le départ, était double. D'une part, rendre la ville à ses habitants en la libérant de la domination de l'automobile. D'autre part, lui forger une identité forte, lui donner une unité. En vingt ans, plus de 115 espaces publics, à Lyon et dans le Grand Lyon, ont ainsi été aménagés, certains travaux ayant été menés sous la houlette de grands noms (Alexandre Chemetoff, Christian Drevet et Daniel Buren, Michel Desvignes, Alain Sarfati...), mais tous relevant d'une même réflexion. D'une même volonté de cohérence marquée qui s'est appuyée sur la protection des espaces naturels, la rénovation et la valorisation des berges devenues lieux de promenades et d'animations pour tous les Lyonnais, un paysage urbain soigné (par l'utilisation concertée de certains matériaux, mobiliers urbains et plantations, par le choix de palettes de coloris spécifiques pour les quais et les grands ensembles, la multiplication des jets et des miroirs d'eau, etc.).

Ces actions ne pouvaient trouver leur logique sans une réflexion tout aussi innovante sur les mobilités. Avec un impératif : réduire la place de la voiture. Un programme de développement des transports en commun et des modes doux a été mené tambour battant : aujourd'hui, l'agglomération lyonnaise est l'une des plus riches de l'Hexagone en offres de transports collectifs avec quatre lignes de tramway, quatre lignes de métro et un réseau de plus de 120 lignes de bus ! Sans oublier les vélos, puisque Lyon est à l'initiative des vélos en libre-service (350 stations Vélo'v, 3 500 vélos à disposition), et que les cyclistes lyonnais disposent de près de

500 km d'itinéraires cyclables et de pas loin d'une centaine de parcs de stationnement vélo...

Ville dynamique, Lyon n'a pas l'intention d'en rester là et entend continuer sa mue. D'autres projets, portés cette fois par le Grand Lyon, visent désormais des quartiers éloignés du centre, tel le quartier de la Duchère ou encore Lyon Confluence, qui ont accumulé dans les dernières décennies tous les handicaps. Avec les mêmes ambitions de reconquête et de requalification des espaces publics.

4 questions à :

Olivier Le Lamer,
maire adjoint de Lorient

1) Sur quelle base le projet de généralisation des zones 30 a-t-il été lancé ?

Sur une conception nouvelle de l'espace urbain qui s'appuie sur une idée forte : celle d'un usage partagé de l'espace public. Il s'agit désormais d'aménager la ville en tenant compte de tous les modes de déplacement, de rendre l'espace urbain moins bruyant, moins polluant, de créer un cadre de vie plus attractif, favorable à l'épanouissement de la vie locale, économique et sociale. Cette démarche s'inscrit dans une réflexion d'ensemble sur l'urbanisme et les déplacements à l'échelle de la ville. La maîtrise du foncier et de l'étalement urbain, l'offre et la compétitivité des transports publics, le développement d'une politique cyclable, l'optimisation de l'offre de stationnement sont autant de leviers complémentaires et nécessaires à la (re)conquête de l'espace urbain.

2) Quelles sont vos plus grandes réussites en termes de réhabilitation de l'espace public ?

Incontestablement, c'est le Triskell, une infrastructure d'envergure qui a consisté à réaliser le tronc commun de plusieurs lignes de bus jusqu'au cœur de Lorient (près de 800 bus par jour !). Inauguré en 2007, Triskell a marqué les esprits tant pour la priorité donnée aux transports collectifs que pour le réaménagement urbain qu'il a entraîné. Les bus circulent au centre sur un site qui leur est réservé, et ils sont toujours prioritaires. Les vélos



sont autorisés à utiliser les sites propres que les piétons peuvent franchir aisément du fait de la circulation apaisée.

Le traitement en « bord à bord » des espaces ainsi que la diminution drastique des voies automobiles (on est passé de 7 à 2 voies) ont reconfiguré le centre-ville. Cela a permis d'aller plus loin sur des espaces adjacents, tels la place de l'hôtel de ville, autrefois parking, redevenue piétonne, ou encore le projet de requalification du parc urbain Jules-Ferry, qui doit devenir un véritable poumon vert de l'hypercentre (5 ha à aménager).

L'expérience nous montre qu'il faut être audacieux dans les projets et exigeant sur la sensibilité urbaine pour créer de l'adhésion. Sans doute est-il aussi nécessaire de surprendre pour susciter et élever le débat.

3) Comment et avec qui travaillez-vous pour aborder ces questions ?

La volonté forte de ce mandat est d'impulser une démarche transversale de conception et de valorisation de l'espace public, y compris en termes d'interventions de la

collectivité. La méthode consiste à s'appuyer sur les missions existantes de conception, d'entretien, d'animations et de gestion, mais aussi sur les projets urbanistiques et culturels de la ville.

«
La rue pacifiée est vécue comme un espace social fort.
 »

Nous rédigeons d'ailleurs en ce moment un guide de la gestion et de l'animation autour de l'espace public. Ce sera le référentiel commun aux actions à entreprendre par les services de la ville. Ce travail de groupe, qui comprend notamment des urbanistes et des sociologues, vise à inscrire le principe de transversalité

entre tous les services afin qu'avant toute opération d'envergure soient systématiquement opérés des diagnostics de l'espace public. Que l'analyse des usages, sous forme d'observations et d'enquêtes (usagers, professionnels...), soit croisée avec les études techniques. Il s'agit de faire concorder les enjeux d'importance. L'objectif, c'est de répondre pleinement au diagnostic et aux attentes des usagers. Une démarche complexe, qui demande un effort de synthèse permanent.

4) Avez-vous constaté une évolution de la vie sociale en centre-ville et dans les quartiers depuis ces aménagements ?

Le dialogue entre élus et citoyens a été renforcé, et le respect et la communication entre usagers favorisés. La cohabitation entre piétons, automobilistes et cyclistes s'est améliorée. Globalement, je dirais que la courtoisie et le dialogue en sortent aujourd'hui fortifiés. On assiste d'ailleurs à un essor des fêtes de voisinage organisées sur la rue. Et pas seulement en centre-ville. Dans les quartiers aussi, les aménagements ont permis de restituer un cadre de vie moins stressant. Nous recevons toujours de nombreuses demandes de limitations de vitesse, désormais pour des aménagements complémentaires. Elles traduisent une attente forte de la rue pacifiée, vécue comme un espace social fort. Nous nous sommes dit que de là à proposer des zones de rencontre, il n'y avait qu'une marche à gravir : après une large phase de concertation, le conseil municipal a voté la généralisation de ces espaces (soient plus de 10 % des rues de la commune).

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

Découvrez nos solutions modulaires au service de votre environnement :

www.abri-plus.com

ABRI PLUS
 la solution pour tout abriter

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

Observatoire des mobilités actives 2011 : à vos questionnaires !

La nouvelle enquête du Club des villes et territoires cyclables sur l'évaluation des politiques en faveur des modes actifs est sur le point d'être lancée. Trois ans après la précédente enquête, qui avait mobilisé les services techniques de 116 collectivités locales françaises, la période de mi-mandat permet de faire un nouveau point. Ce sont pas moins de 50 indicateurs des politiques « modes actifs » (stationnement vélo sur les espaces publics et résidentiels, linéaires cyclables « corrigés », aménagements en faveur des piétons, doubles sens cyclables, zones apaisées, services à l'usager, budget dédié vélo, etc.) qui prendront le pouls des politiques cyclables actuelles. Soutenue par la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo (CIDUV), la Direction générale des

infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) et le Certu, l'enquête a pour objectif de caractériser les politiques cyclables de 2010 : où en est-on en matière d'apaisement des vitesses de circulation en centre-ville ?

À quels nouveaux systèmes de vélos partagés le modèle du VLS « vélo + publicité » a-t-il laissé place ?

Quels sont les nouveaux outils privilégiés par les collectivités pour composer leur politique ?

Quelles sont les pistes d'amélioration ?

Un questionnaire revu et simplifié

Comme lors de la précédente enquête de 2007, le questionnaire cherchera à évaluer l'ensemble des composantes des politiques cyclables – aménagements (classiques, rue apaisée, stationne-

ment), services, communication et gouvernance –, un « système vélo » indispensable à la circulation des modes actifs. La méthode d'enquête sur le calcul du linéaire cyclable (document accessible dans la rubrique « Observatoire » du site Internet du club), élaborée par l'économiste des transports Frédéric Héran, offre une grille d'évaluation simple et affinée des différents types d'aménagements cyclables d'une ville, selon leur degré d'importance. Ainsi la cyclabilité d'une ville se mesure d'abord :

1- Au regard de l'apaisement des vitesses de circulation (pourcentage de voies à 30, 40, 50 km/h)

2- Sur la circulation en double sens des vélos

3- Sur la présence d'aménagements « durs » ou des bandes cyclables. Testée avec succès par

plusieurs collectivités, la mise à jour de cette méthode sera synthétisée dans l'enquête sous forme d'un tableau à remplir par le destinataire de l'enquête. Rendez-vous début 2011 pour le lancement de l'enquête !

> POUR ALLER PLUS LOIN

- L'« Observatoire » sur le site Internet du Club des villes et territoires cyclables www.villes-cyclables.org/?mode=methodologie
- Julie Rieg, « Les indicateurs de la ville cyclable », groupe Chronos, 20 octobre 2010.
- Frédéric Héran, « Calcul du linéaire cyclable », Club des villes et territoires cyclables, novembre 2010. www.villes-cyclables.org

EXEMPLE DE CALCUL DU LINÉAIRE D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES (exemple de Genève, 2007)

		LINÉAIRE BRUT (km)	COEFFICIENT	LINÉAIRE CORRIGÉ (km)
AIRES PIÉTONNES		9	1	9
ZONES 30	Rues à double sens	30	1	30
	Rues à sens unique avec double sens cyclable	11	1	11
	Rues à sens unique sans double sens cyclable	15	0,5	7,5
ZONES 50 OU 70	Bandes cyclables	36	0,5	18
	Pistes cyclables unidirectionnelles	29	0,5	14,5
	Couloirs bus-vélos	3,5	0,5	1,75
	Contre-allées aménagées	0,3	0,5	0,15
	Pistes cyclables bidirectionnelles	2	1	2
	Pistes ou bandes cyclables à contresens	13	0,5	6,5
Linéaire total d'aménagements cyclables sur voirie		148,8		100,4
Linéaire total de la voirie				180
Part de la voirie aménagée				56 %

LES VILLES QUI ONT LA PLUS GRANDE PART DE LA VOIRIE AMÉNAGÉE POUR LES CYCLISTES (2007)

VILLE	PART
Strasbourg (agglo.), Genève, Thionville, Tours	Plus de 35 %
Lorient, Mulhouse, Paris, Rueil-Malmaison, Dunkerque	Autour de 30 %
Nancy, Rennes, Poitiers (agglo.), Toulouse, Annecy	Autour de 25 %
Bayonne, Chalon-sur-Saône, Lyon, Versailles, Lille (agglo.), Chartres	Autour de 20 %
Valence, Colombes, Grenoble (agglo.), Dijon, Montbéliard, Orléans	Autour de 15 %

N. B. : En l'absence de précision, il s'agit de communes. Bordeaux devrait être dans ce tableau, mais ne connaissait pas le linéaire de ses zones 30 au moment de l'enquête, seulement leur nombre (170). De même pour La Rochelle ou l'agglomération de Chambéry qui n'ont pas fourni leur linéaire de voirie.

ÉDITION 2010 DES TROPHÉES DU VÉLO

Les Trophées du vélo édition 2010 ont été remis le 24 novembre dernier à l'occasion du Salon des maires et des collectivités locales sur le stand de la Fédération française de cyclotourisme par Dominique Lamouller, président de la FFCT, Christophe Raverdy, président de la FUB, Alain Pradier, de la FFC, et Diane Bouchenot, du Club des villes et territoires cyclables.

Organisé par le Comité de promotion du vélo, le concours annuel « les Trophées du vélo » est ouvert aux collectivités territoriales, aux associations et aux entreprises. Il vise à récompenser et à faire connaître des actions et réalisations en faveur de l'usage du vélo dans trois de ses composantes : la pratique utilitaire, le loisir et le tourisme.

POUR L'ÉDITION 2010, TROIS THÈMES ONT ÉTÉ RETENUS :

- Choisir le vélo : des initiatives pour convaincre et encourager ce choix
- Des trajets à vélo sûrs et facilités
- Vélo et insertion sociale

Palmarès

(N. B. : Les réalisations des collectivités primées font l'objet d'un « coup de projecteur » en page suivante.)

1) Choisir le vélo : des initiatives pour convaincre et encourager ce choix

Dans la catégorie « collectivités territoriales »

● **Communauté d'agglomération de Chambéry métropole** (Savoie)
Trophée
« L'audit Bypad, un outil pour planifier et accélérer le

report modal vers le vélo ». Chambéry métropole est la première collectivité française à utiliser cet outil d'évaluation, résultat d'une réflexion européenne.

● **Mairie de Chartres** (Eure-et-Loir)
Mention
Projet « Pédaler pour nager ». La mairie a aidé un collège à mettre en place des trajets à vélo pour se rendre aux cours de natation.

Dans la catégorie « associations »

● **Collectif Vélos en ville** (Bouches-du-Rhône)
Trophée
Encourager l'utilisation des modes doux pour se rendre sur le lieu d'événements festifs. De multiples services sont proposés au public pour favoriser l'utilisation du vélo : communication, itinéraires détaillés, bus cyclistes, garage à vélo gardé et sécurisé, sensibilisation aux déplacements à vélo en ville. Ces opérations régulières ont été mises en place lors des 11^e et 12^e éditions du festival de musique Marsatac, ainsi que lors de la 15^e édition du festival de danse et des arts multiples de Marseille. Ces services sont entièrement gratuits.

2) Des trajets à vélo sûrs et facilités

Dans la catégorie « collectivités territoriales »

● **Communauté urbaine de Bordeaux** (Gironde)
Trophée
Expérimentation du tourne-à-droite des cyclistes au feu rouge. 10 carrefours expérimentent pour 2 ans l'autorisation pour les cyclistes de tourner à droite aux feux rouges.

● **Ville de Lille** (Nord)
Mention
Concours de design : « Abris à vélos »

3) Vélo et insertion sociale

Dans la catégorie « collectivités territoriales »

● **Conseil général du Doubs** (Franche-Comté)
Trophée
Le Conseil général du Doubs met en place depuis trois ans, entre avril et octobre, un dispositif de patrouilles à vélo sur les 135 km de la section de l'EuroVelo 6 qui traverse le département. Ces patrouilles sont assurées par des bénéficiaires du RMI. Nommés « vélogardes », ils circulent en binôme ou trinôme. Ils ont pour mission

d'informer les usagers, de les sensibiliser aux bonnes pratiques et d'assurer une fonction de veille permanente sur l'équipement. Ils sont les interlocuteurs des services techniques de la collectivité.

Dans la catégorie « associations »

● **CO Blénod** (Meurthe-et-Moselle)
Trophée
L'insertion de jeunes en difficulté dans un club de cyclotourisme. Les jeunes sont encadrés et accueillis par les plus anciens. Au-delà de l'insertion sociale au sein d'un groupe, ce projet a fixé des objectifs pour ces jeunes qui ont pu s'intéresser à la pratique du vélo et réaliser progressivement des balades sur des distances de 100 et 150 km. L'objectif suivant est de permettre à ces jeunes de devenir les nouveaux encadrants pour des actions futures.

● **Union des cyclotouristes du littoral Nord-Dunkerque** (Nord)
Mention
La création et le développement d'une structure d'accueil pour les adeptes d'un « cyclotourisme doux »
En organisant des randonnées ouvertes à tous avec des vélos



1/ Les représentants des organismes lauréats lors de la remise des prix au Salon des maires. 2/ Le projet de Sylvain Ory pour le concours de design « Abris à vélo » de la ville de Lille. 3/ Chaque lauréat des trophées a pu repartir avec un vélo.

et des tenues de ville, le club s'est rendu accessible aux randonneurs occasionnels qui n'osaient pas franchir son seuil, intimidés par les tenues et les vélos des pratiquants, qui laissaient supposer un certain niveau de pratique. Le club propose également une initiation à la mécanique élémentaire, à la lecture de carte, un apprentissage de la circulation en groupe, une connaissance de la Fédération de cyclotourisme, et, prochainement, un apprentissage de la circulation en ville.

Coup de projecteur sur les collectivités lauréates des Trophées 2010

L'AUDIT BYPAD DE CHAMBÉRY

L'audit Bypad (pour Bicycle policY AuDit, soit « évaluation des politiques cyclables ») est le résultat d'une étude européenne menée entre 1999 et 2001. Il propose d'analyser la qualité de la politique cyclable mise en place par la collectivité, comme sont évaluées certaines politiques d'entreprises. Cela permet de proposer ensuite des pistes d'amélioration et des orientations. Il est utilisé dans 140 villes et régions dans plus de 20 pays.

Chambéry métropole est la première collectivité française à l'avoir utilisé.

L'analyse de la politique vélo se fait selon trois critères :

- la programmation,
- les actions en cours,
- l'évaluation.

L'audit est piloté par un coordinateur externe agréé – en France, Emmanuel Roche, du bureau d'étude Altermodal/ Inddigo – chargé de mener l'audit et les différentes réunions de travail en tant qu'expert sur la question du vélo.

Le processus d'évaluation s'est déroulé entre février et juin 2010. Il a été réalisé par un groupe interne formé des acteurs principaux de l'agglomération :

- 5 élus locaux,
- 4 techniciens
- et 7 usagers du vélo (membres d'associations ou non) ont répondu à un questionnaire de 35 questions qui couvrent tous les champs d'action. Chacun des évaluateurs l'a rempli individuellement, puis une réunion de concertation a permis de mettre en lumière les divergences d'appréciation, afin d'arriver à un diagnostic consensuel. Sur cette base, le coordinateur a proposé un plan d'action pour améliorer la qualité de la politique cyclable, de nouveau discuté avec l'ensemble du

groupe d'évaluateurs. L'audit Bypad insiste sur l'importance de la concertation afin de permettre à chacun d'exprimer ses attentes et de comprendre celles des autres interlocuteurs. C'est pourquoi Chambéry métropole a mis en place le Forum vélo. Sa première réunion a eu lieu le 18 septembre 2010 et a permis de réunir 60 personnes qui ont pu voir les premiers résultats de l'étude et commencer à échanger sur la méthode, mais aussi sur leurs souhaits en matière de politique cyclable.

PÉDALER POUR NAGER, CHARTRES MET SES 6^E SUR DES VÉLOS POUR ALLER À LA PISCINE

Quelque 80 élèves de 6^e du collège Victor-Hugo de Chartres se rendent au complexe aquatique à vélo depuis la rentrée 2010. Chaque lundi matin, ils enfourchent leur vélo pour se rendre à leur cours de natation, encadrés par leurs enseignants. Cette idée, on la doit à M. Landemaine, professeur d'EPS du collège. Elle a séduit Isabelle Mesnard, adjointe au maire en charge du cadre de vie, qui a eu la volonté de la concrétiser : « La principale pierre d'achoppement était le budget bien sûr ! Nous avons soumis l'idée au Conseil général d'acheter une flotte de vélos d'occasion à

Center Parc. L'atelier des 3R (ndlr : qui gère le prêt de vélo gratuit) les a remis en état, la préfecture a offert gilets et casques de sécurité. Elle a également formé les enfants au code de la route pendant tout le mois de septembre. Cette opération est pluripédagogique ! Les jeunes ont appris la sécurité routière, découvert le travail d'un atelier d'insertion et l'art du recyclage. Enfin, ils ont appris à nager et pris goût au vélo, j'espère ! » Et ils ont vu leur temps de trajet passer de 40 minutes (à pied) à 15 minutes pour se rendre à la piscine !

L'EXPÉRIMENTATION DES TOURNE-À-DROITE SUR LE TERRITOIRE DE LA CUB

Dix carrefours à feux font l'objet d'une expérimentation de tourne-à-droite pour les cyclistes sur le territoire de la communauté urbaine de Bordeaux – sur les communes de Bordeaux, Mérignac et Blanquefort. Sur ces carrefours, les cyclistes ont l'autorisation de tourner à droite alors que le feu est rouge pour les voitures. Ils doivent cependant céder la priorité aux véhicules qui viennent de leur gauche et aux piétons qui traversent. Cette autorisation leur est accordée par un signal lumineux clignotant. La CUB est la deuxième collectivité après Strasbourg

a avoir obtenu l'autorisation de mettre en place cette expérimentation. Le second décret « Code de la rue » vise à encourager la mise en place de ce type de dispositif. Les carrefours autorisés seront signalés par un panneau – et non pas par des feux comme c'est le cas aujourd'hui. Cela va dans le sens souhaité par Clément Rossignol, vice-président de la CUB en charge des modes alternatifs : *« Nous voulons passer maintenant à une autre phase qui consistera à augmenter le nombre de tourne-à-droite dans les carrefours non dangereux. Plus seulement avec un signal lumineux, mais avec un panneau actuellement en cours de conception »*, indiquait-il le 30 novembre dernier dans *Sud-Ouest*.

UN CONCOURS DE DESIGN POUR LE STATIONNEMENT VÉLO À LILLE

La ville de Lille a décidé de se saisir de la question du stationnement des vélos en intervenant sur plusieurs fronts. Le stationnement de longue durée avec l'utilisation



41 Le projet de Franck Dardé, vainqueur du concours de design lillois

d'anciens locaux Numericable, où seront installées en 2011 des places de stationnement pour les résidents et les salariés du secteur, et avec l'instauration de la prime à la création de places locaux dans les bâtiments d'habitation existants (montant plafonné à 600 € par place). Le stationnement de courte durée avec l'installation d'arceaux vélos (400 par an, soient 2 000 arceaux sur le territoire de la ville fin 2010), la création d'un parking vélos sécurisé de 600 places à la gare de Lille-Flandres et le lancement du concours de

design « Abris à vélo ». C'est cette dernière initiative qui a valu à la ville une mention des Trophées du vélo 2010. L'association KRAFT a été chargée par la mairie de coordonner le concours. Elle a lancé le concours le 15 janvier 2010 auprès des écoles de design et sur le site www.abritemonvelo.org. Pas moins de 123 candidats ont répondu pour proposer des abris vélos esthétiques, novateurs, économes et sécurisés. Ces abris sont destinés à être installés à proximité d'établissements publics.

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



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

Directeur de la publication :
Jean-Marie Darmian

Rédactrice en chef :
Véronique Michaud

Ont collaboré à ce numéro :
Arlette Chabrol (dossier),
Diane Bouchenot,
Alexandre Laignel,
Denis Desailly,
Céline Demay,
Giulia Valmachino,
Sabine de Ligny

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

Photos :
© Jean-Pierre Delagarde (couverture),
© Anne Faure, Ville de Lorient,
ville de Chartres, FFCT,
© DRX fotolia (p. 20)

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

Conception maquette & couverture :
Studio Desailly / Denis Desailly
13, rue Pascal 75005 Paris
T 01 45 35 79 71
F 01 43 36 30 17
ddesailly@mac.com
www.liensgraphiques.fr

Illustrations en pâte à modeler + 3D : Isabelle Duval

Photogravure et impression :
LVRI
44, avenue de Lattre-de-Tassigny
91100 Corbeil-Essonnes
T 01 60 89 06 22
lvri@lvri.fr
Imprimé sur papier recyclé
ISSN 1631 – 3054
Dépôt légal : décembre 2010

BULLETIN D'ABONNEMENT À VILLE & VÉLO

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

Tarif : 1 an / 5 numéros **25 € TTC**

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

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

Collectivité, société, association :

Nom : Prénom :

Fonction :

Adresse :

Tél : E-mail : @

Je souhaite abonnement(s) à **Ville & Vélo**

Je paierai à réception de facture

Je souhaite recevoir une facture acquittée

Ci-joint mon règlement par chèque à l'ordre de : Club des villes et territoires cyclables d'un montant de €

Références bancaires : Banque : Crédit Mutuel, 47, rue Lafayette - 75009 Paris - Code banque : 10278
Code guichet : 06039 N° de compte : 00035666741 - Clé RIB : 70 IBAN: FR76-1027-8060-3900-0356-6674-170

CONTROLE
SOLIDITE
BUREAU
VERITAS



PARCAGE 2 ROUES SECURISE



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

APPUYER ICI



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

Pour nous contacter

www.cyclosgard.com

velHup (brevet)



velKlip (brevet)



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

> stationnement vertical

VelParc

Le stationnement sécurisé des 2 roues



Conception et fabrication françaises



VelSpir, serpents 6 et 3 vélos



VelParc

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



Dominique von der Mühl,

architecte-urbaniste, collaboratrice scientifique au laboratoire Chôros-EPFL
et membre actif du comité de Rue de l'Avenir/Suisse.

1) Quels sont les bénéfices pour une ville de passer entièrement à 30 km/h ?

À quels besoins cela répond-il ?

Les villes qui ont fait passer une grande partie de leurs quartiers à 30 en une étape ont choisi de procéder ainsi pour répondre de manière cohérente et dans un délai court à de multiples demandes d'habitants – c'est notamment le cas de Zurich, qui a instauré 80 zones 30 en une année à la fin des années 1990, ou de Graz (Autriche), où toute la ville est passée à 30 (excepté les axes principaux). L'instauration systématique de zones 30 dans les quartiers a le grand mérite de donner un message clair, facilement compréhensible : hors des axes plus importants, c'est le 30 qui prévaut. Pour les cyclistes, la « cyclabilité » des villes augmente considérablement avec le 30, plus encore avec des doubles sens cyclables dans les rues à sens unique. La réduction de la vitesse de circulation augmente clairement la sécurité des usagers non motorisés : selon des évaluations régulières effectuées à Lausanne, on constate généralement dans un premier temps une augmentation des accrochages entre véhicules, liés au rétablissement systématique de la priorité à droite, mais une très nette diminution des accidents impliquant des piétons. Diverses études allemandes et suisses montrent que le 30 est mieux respecté lorsque les zones sont étendues et systématiques.

L'instauration de zones à une large échelle peut aussi permettre la mise en place de mesures plus légères, puisqu'on n'est plus dans une logique d'exception, mais dans un concept d'ensemble systématique. Elle devrait par contre s'accompagner d'opérations de communication et de contrôles des vitesses (avec amendes). Ces mesures ont un coût, mais d'expérience elles contribuent sur le long terme – plus que les seuls aménagements – à l'émergence d'une nouvelle culture de la mobilité.

2) A contrario, y a-t-il des effets néfastes (sur la vie locale, la mobilité, etc.) qu'il faut anticiper pour mieux y remédier ?

Je ne vois pas véritablement d'effets « néfastes », mais peut-être plus la crainte d'effets néfastes !

Selon diverses légendes urbaines, le 30 crée des embouteillages, augmente la pollution, fait périlcliter les commerces, etc. La plupart de ces appréhensions sont infondées.

Pour y répondre, il faut bien expliquer le sens des zones 30 et leur intérêt, donner les bonnes informations, et permettre à la population, notamment aux usagers, de s'appropriier le projet. L'instauration de zones 30 devrait toujours s'accompagner de campagnes de communication, voire, en amont, d'un débat et d'une concertation avec les habitants des quartiers.

Les zones 30 sont un outil, leur instauration est un projet politique, un projet de ville qui touche au « comment vivre ensemble ». Elles mettent en question quelques décennies de « tout à la voiture », et il n'y a rien d'étonnant à ce que cela soulève des réactions. À Genève, les milieux automobilistes font systématiquement opposition à tout projet de zone 30.

En Suisse, nous avons un problème particulier, qui est la règle de suppression des passages piétons dans les zones 30 – sauf exceptions. En l'absence d'une règle de priorité au piéton en traversée, c'est actuellement un point très problématique, qui retient un certain nombre de communes de franchir le pas et suscite invariablement les réactions de parents.

3) Comment se fait « concrètement » ce passage ?

En termes d'aménagement, de concertation...

Quels blocages rencontre-t-on ?

Les procédures varient selon les pays. En Suisse ce sont les autorités cantonales qui ont compétence en la matière (opportunité, dimensions des zones, mesures d'accompagnement), et les pratiques peuvent varier fortement d'un canton à l'autre : certains cantons sont ouverts, d'autres vont pratiquement jusqu'à décourager les communes... dans les contextes de villages, les zones 30 restent rares. En Suisse toujours, l'instauration d'une zone 30 nécessite une procédure de publication officielle, qui ouvre la possibilité de recours, et peut permettre à un lobby, un groupe local voire à une seule personne de bloquer parfois durablement un

projet. Tenir bon nécessite une forte volonté politique, la mise en œuvre de ce type de projet tient souvent à la détermination de quelques personnes (responsables politiques, techniciens). On devrait toujours rappeler que l'abaissement de la vitesse de circulation en ville et dans les villages n'est pas un but en soi, c'est un instrument, comme l'a bien exprimé le titre d'un récent colloque organisé par Rue de l'avenir à Montreuil : « Villes à 30, villes à vivre ». C'est cette question qui devrait être au centre du débat public : quelle ville voulons-nous ?

Pour aller plus loin

À retrouver en détail sur le site du Club des villes et territoires cyclables www.villes-cyclables.org, dans la rubrique « dossier Ville & Vélo »

Quelques exemples européens

- **Graz** (Autriche) est évidemment un exemple caractéristique, resté unique. La loi autrichienne permet la mise en zone 30 d'une ville entière, avec exception pour les axes importants.
- **Fribourg-en-Brisgau** (Allemagne) est un autre exemple emblématique intéressant. Les quartiers y sont systématiquement à 30.
- En Suisse, à **Berne**, à **Bâle**, à **Zurich** les quartiers sont presque entièrement à 30.
- Le cas tout récent de **Renens** (Suisse), commune de l'ouest lausannois, est un rare exemple de commune suburbaine, qui, de plus, a décidé de passer tous ses quartiers à 30 en une seule étape.
- À signaler aussi l'exemple de **Köniz**, avec une route cantonale principale qui a été mise à 30.

Documentation à consulter :

Site de Rue de l'Avenir suisse www.rue-avenir.ch et français www.ruedelavenir.com

Et sur www.villes-cyclables.org :

- « Les zones 30 aux Pays-Bas » (Association transport et environnement),
- « Zone 30, encore un grand potentiel (Rue de l'Avenir) »
- « Villes 30, villes à vivre » (Rue de l'Avenir) www.renens-zone30.ch