

Hors  
série

# ville & vélo

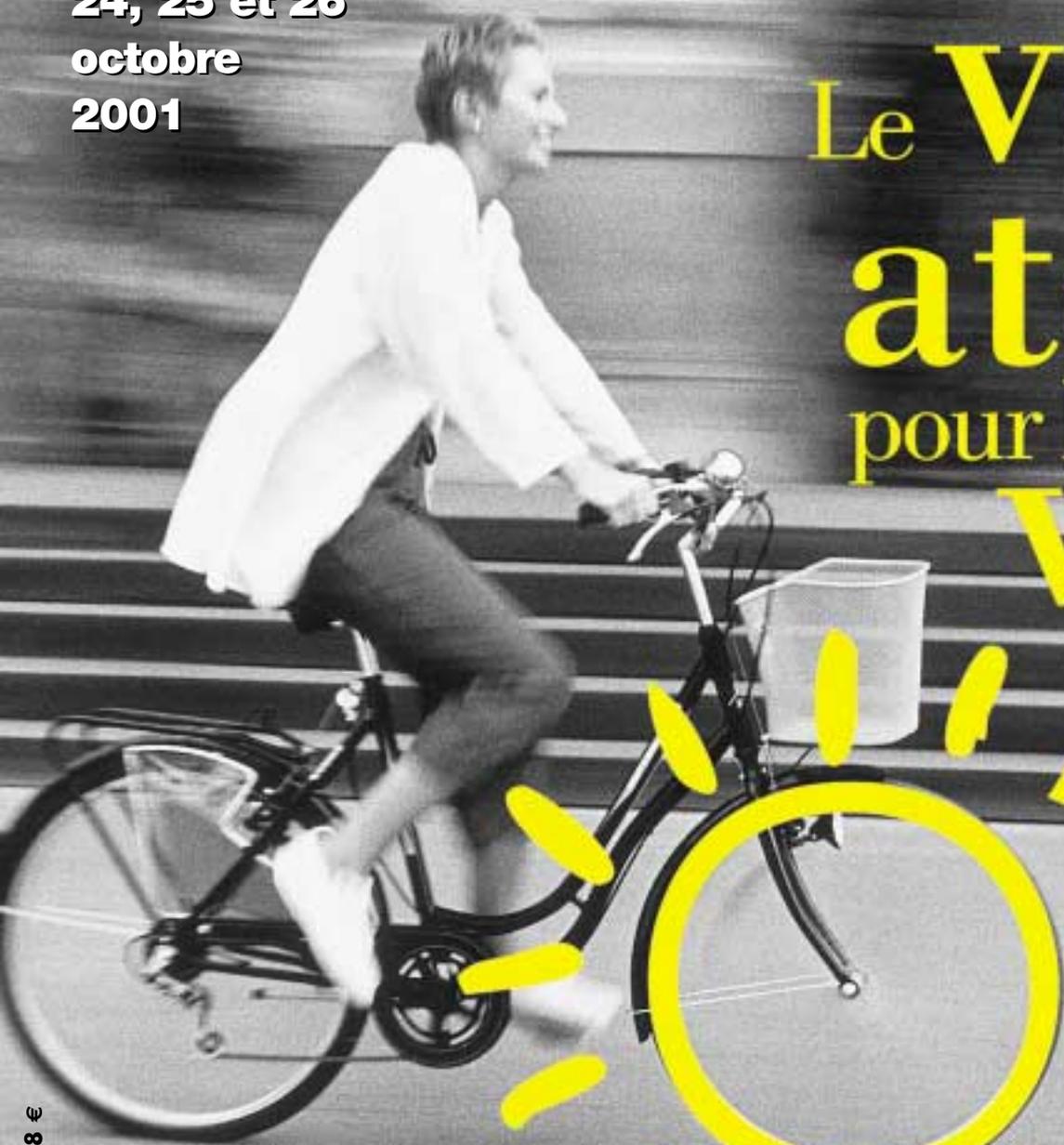
Hors-série - Mars 2002

Le magazine des villes cyclables

## Spécial XIII<sup>e</sup> Congrès Strasbourg

24, 25 et 26  
octobre  
2001

Le **vélo**  
un  
**atout**  
pour la  
**ville**



Prix : 18 €

# L'aménagement des pistes cyclables vu par le groupe Prosign

- Equipements de sécurité
- Séparateurs de voies
- Revêtements colorés antidérapants pour pistes et bandes cyclables
- Pictos vélo
- Panneaux verticaux
- Produits respectueux de l'environnement

Sécurité optimale  
pour balade maximale



PROSIGN

Pour connaître l'agence  
la plus proche de chez vous :



Site : [www.prosign.fr](http://www.prosign.fr)  
e-mail : [info@prosign.fr](mailto:info@prosign.fr)

# éditorial

## Favoriser la planète vélo...



Dénoncées de plus en plus fréquemment par nos concitoyens, les nuisances engendrées par l'automobile ne disparaissent jamais "spontanément". Même si 9 Français sur 10 souhaitent la création d'aménagements cyclables et qu'ils sont 69 % – et même 84 % des maires\* – à considérer qu'il faut limiter l'usage de la voiture pour améliorer la circulation en ville, ils sont au moins tout aussi nombreux à admettre qu'ils ont du mal à se passer de leur "chère"

voiture et à appliquer, au quotidien, des pratiques permettant d'influer sur une situation qui les préoccupe... Pour qu'ils puissent et veuillent changer de comportement, le Club des villes cyclables estime qu'il est non seulement nécessaire de réaliser des itinéraires cyclables, mais aussi de changer clairement les priorités en matière d'investissement et d'effectuer des choix urbanistiques et financiers cohérents tant au niveau local que national.

Sur le terrain, nous n'avons plus à rougir en France des aménagements cyclables réalisés. Et Strasbourg, où a eu lieu le XIII<sup>e</sup> congrès du Club, en est l'éclatant exemple. Il n'empêche, un décalage entre les intentions et les réalisations demeure, tant en matière de partage de l'espace public, que de promotion d'un urbanisme de proximité ou d'intégration du vélo dans une chaîne de déplacements alliant les modes doux et les transports publics. Le Club, avec ses quelque 480 collectivités membres, s'emploie à combler ce décalage, notamment par un partenariat actif avec le Gart et l'UTP et la mise à disposition des villes d'une véritable boîte à outils vélo. Le Club se réjouit que, dans sa circulaire du 10 juillet dernier concernant le financement des PDU et des transports publics de province, le ministère des Transports n'ait pas oublié le vélo. C'est un formidable encouragement à réaliser des itinéraires cyclables cohérents au niveau des agglomérations.

Une comparaison des politiques européennes de transport montre que les meilleurs résultats en termes de répartition modale favorable à l'environnement, de qualité de vie en ville et de santé sont enregistrés dans les villes et pays où on favorise, avec constance, les modes alternatifs au détriment de l'automobile. Qu'il s'agisse de voitures en circulation ou en stationnement, cette politique va de pair avec un contrôle strict de l'urbanisation périphérique et des efforts pour instaurer un urbanisme de proximité. Elle est à mettre en œuvre au niveau local, certes, mais aussi au niveau le plus élevé de l'État. C'est la raison pour laquelle, le Comité de promotion du vélo, créé au printemps dernier avec la Fédération des usagers de la bicyclette et les professions du cycle, a émis comme première proposition forte, la création d'une délégation interministérielle vélo auprès du Premier ministre pour impulser et mettre en œuvre des actions pour atteindre ces objectifs.

**Jean Perdoux,**  
Président du Club des villes cyclables

\* Enquête Sofres-Semaine du transport public, septembre 2001, réalisée dans les agglomérations de plus de 30 000 habitants pour l'Ademe, le Certu, le Gart et l'UTP

## sommaire

Hors-série : spécial XIII<sup>e</sup> congrès du Club des villes cyclables.

Strasbourg 24, 25 et 26 octobre 2001.

Comptes-rendus des séances :

### ouverture

#### Le vélo un atout pour la ville

Synthèse ouverture et conclusions P 4

### concours

#### Le vélo d'or

Lauréats du concours 2001 P 5

### table ronde 1

#### Quatre villes aux grands atouts

Offenbourg, Fribourg, Lorient et Strasbourg... et Paris aussi : modes de proximité et politiques d'urbanisme P 6

### atelier 1

#### Des aménagements pour circuler à vélo

Bandes, pistes, carrefours... la palette des aménagements P 9

### atelier 2

#### Des itinéraires cyclables

continuités, jalonnement, contresens, zones piétonnes... P 12

### atelier 3

#### Stationner en sécurité

Arceaux, stations vélo, vestiaires... P 14

### atelier 4

#### Le vélo, de la location à l'emploi

Un service complémentaire, des emplois à la clé... P 16

### atelier 5

#### Choisir le vélo : c'est bon pour soi et la collectivité

Choisir le vélo pour rester en forme P 18

### atelier 6

#### Vélo et entreprise

Se rendre au travail à vélo : la prise en compte du vélo dans les plans de mobilité des entreprises et des collectivités P 19

### table ronde 2

#### Vélo, image et avenir

L'état de l'opinion P 21

### exposition

Matériels et équipements P 23

# Le vélo, un atout pour la ville

Le choix de Strasbourg pour la tenue du XIII<sup>e</sup> congrès du Club des villes cyclables constitue tout un symbole. Comme n'ont pas manqué de le souligner Fabienne Keller, maire de la ville, Jean Perdoux, président du Club et le représentant du ministre des Transports. Tout en faisant des propositions pour que le vélo ait davantage d'atouts encore. À l'échelle locale, comme au niveau national. Synthèse.



Fabienne Keller, maire de Strasbourg avec Jean Perdoux, président du Club des villes cyclables

**E**n ouvrant le XIII<sup>e</sup> congrès du Club des villes cyclables, Jean Perdoux, son président, souligne que cette manifestation est le premier rendez-vous des acteurs du vélo en France depuis les municipales : "En choisissant pour thème *le vélo, un atout pour la ville*, nous avons voulu signifier le rôle capital que doit jouer ce mode de déplacement dans une offre de transport alternative à la voiture et dans l'élaboration d'un projet de ville. Et Strasbourg en est un bon exemple."

## UNE CIRCULATION APAISÉE

Fabienne Keller, maire de Strasbourg, rappelle que, en 1992, le congrès du Club des villes cyclables a déjà été organisé à Strasbourg. Cependant, estime-t-elle, "même si notre ville est celle où l'on roule

le plus à vélo en France, il faut continuer à favoriser cette pratique, car elle permet de contenir le développement de la circulation automobile. Il faut aussi la réguler et permettre une meilleure coexistence avec les piétons et les autres modes de déplacement. La réconciliation de l'ensemble de ces modes dans une circulation apaisée et le meilleur respect des règles par tous constituent des axes majeurs de notre politique urbaine."

## CHARTRE POUR UN RÉSEAU STRUCTURANT

Par la voix de François Dubois, chargé des transports collectifs de province à la Direction des transports terrestres, le ministre des Transports, Jean-Claude Gayssot, a fait savoir aux congressistes que son "attachement au développement de l'usage du vélo se concrétisera par la signature d'une charte avec les représentants des agglomérations membres du Club pour mettre en œuvre ou développer un réseau structurant dans le cadre des nouvelles dispositions\* du 10 juillet." Les agglomérations d'Annecy, Grenoble, Lille, Lorient, Nantes, Strasbourg et Toulouse seront les premières à signer une telle charte avec le ministère, d'autres suivront rapidement.

## UNE VILLE POUR TOUS

Pour Jean Perdoux, président du Club des villes cyclables, la prise en compte du vélo place l'habitant au cœur de l'action du Club en matière de déplacements. "Cette politique privilégie le partage de l'espace public, la mixité, la sécurité, l'efficacité économique, la qualité de la vie en ville et l'équité sociale. Malgré les efforts des villes en matière d'aménagements vélo, l'usage de la voiture n'a pas vraiment régressé." Sans doute s'agit-il de renverser la tendance lourde de la périurbanisation qui continue à privilégier l'usage de la voiture, que la loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU) devrait freiner pour promouvoir une ville de proximité. "Les nouvelles dispositions de la circulaire du 10 juillet – un vrai message de l'État vers les villes – confortent cependant les villes dans leur démarche. Si la bataille du vélo en ville n'est pas encore gagnée dans notre pays, elle est en marche !" ■

*"Le vélo est devenu un moyen de déplacement crédible : 90 % des Français souhaitent des aménagements cyclables, mais le combat n'est pas gagné car il existe un décalage entre les intentions des collectivités et les réalisations".*

Jean Perdoux  
(Dernières Nouvelles d'Alsace, X.T., 26 oct. 2001)

\* Circulaire du 10 juillet 2001 sur la mise en œuvre des plans de déplacements urbains (PDU) et le financement des transports collectifs de province, voir *Ville&vélo* N° 1, oct-nov-déc 2001. La charte pour développer le vélo en ville a été signée le 30 janvier 2002 par Jean-Claude Gayssot et les présidents de 7 agglomérations (voir *Ville&vélo* N° 2, janvier-février-mars 2002)

# Vélo d'or 2001

Le Comité de promotion du vélo, créé par le Club des villes cyclables, la Fubicy et le Syndicat professionnel des constructeurs de cycles "Tous à vélo !", a remis ses prix aux lauréats du concours "Vélos d'or". Sur 26 dossiers présentés dans les différentes catégories, le jury, présidé par Hubert Peigné, en a primé 7 : Grenoble-Alpes Métropole et la Communauté urbaine du Grand Nancy dans la catégorie collectivités territoriales ; l'Acecam (Mantes-la-Jolie), Amis jeudi dimanche pro-vélo (Villeurbanne) pour la catégorie associations ; l'École Sainte-Bernadette (Angers), la RATP (Paris) et la société Microelectronics (Grenoble) dans la catégorie entreprises et établissements publics.



L'ensemble des lauréats du Vélo d'or assemblé autour de Annick de Montgolfier (deuxième à partir de la gauche), conseillère de la Communauté urbaine de Strasbourg, avec l'un des 50 vélos remis à cette occasion

## Mantes-la-Jolie : une politique vélo en quartier sensible

Organisée dans les écoles, les collèges, les centres sociaux et les associations sportives par l'association Acecam du "Val fourré", cette action a pour objectif de promouvoir le vélo, d'initier les jeunes et les lycéens à la sécurité routière et de leur faire découvrir leur environnement. Le moyen : la location de vélos – à bas prix – après remise en état de bicyclettes de récupération par des jeunes en contrat emploi-jeunes travaillant au sein d'un atelier de réparation.

(Info : Omar Sow, Smail Tazemourt, Centre de vie sociale Fragonard, tél. : 01 30 63 70 68)

## Des "vélobus" pour aller à l'école

Avec le projet "Alternativement vôtre", Grenoble-Alpes Métropole a réussi – autour d'une école primaire test – à réduire les trajets courts (les plus polluants) d'accompagnement des enfants à l'école en voiture. Sa part est ainsi tombée de 50 à 25 % entre 99 et 2001, le vélo passant de 0 à 20 % (en "vélobus" notamment, soit un parcours domicile-école à vélo par les élèves et des parents depuis un point de rassemblement identifié par quartier) et la marche à pied augmentant de 50 à 55 %.

(Info : David Djigaouri, Lionel Faure, tél. : 04 76 59 59 59)

## Des ateliers découverte vélo à Angers

À l'école Sainte-Bernadette, des parents, un éducateur sportif FFCT, un gendarme motocycliste et un président de club cyclotouriste initient, au cours d'un atelier découverte, les élèves de CE2 à CM2 au vélo utilisé au quotidien, à sa conduite et à la sécurité routière.

(Info : M. Crosnier, directeur ; M. Hippolyte, parent d'élève, tél. : 02 41 66 71 21)

## Réinsertion des jeunes par le vélo à Villeurbanne

Grâce à l'opération Pro-vélo lancée par l'association Amis jeudi-dimanche au moyen d'un vélobus/atelier – mis à disposition par les Transports en commun lyonnais (TCL) – 380 journées-missions ont permis, en près de 2 ans, à une centaine de jeunes en difficulté de rendre service à plus de 3000 personnes (location, restauration de vieux vélos, balades et animations diverses).

(Info : Guy Gourdin, tél. : 04 34 47 85 55)

## La RATP expérimente des "îlots vélos"

En expérimentation à Neuilly-Plaisance, un espace de services (location, gardiennage, petites réparations) est proposé par la RATP en partenariat avec une association gérant des emplois jeunes. À terme, cette structure doit devenir une entité commerciale autonome.

(Info : Jean-Claude Berardo, tél. : 01 44 68 36 18)

## Plan de mobilité pour Microelectronics à Grenoble

Dans le cadre de son PDE, la société favorise le vélo pour ses 1950 salariés : mise en place d'un garage de 200 places, atelier de réparation et de prêt de vélos, Algeco avec douches et vestiaires, distribution de kits de sécurité, de carnets de bus en cas d'intempéries...

(Info : Claude Tison, tél. : 04 76 58 59 89, voir aussi l'atelier 6)

## Des patrouilleurs de pistes à Nancy

Sur initiative de la Communauté urbaine et de l'association CycloTop, des patrouilleurs en contrat emploi solidarité ou consolidé interviennent 7 jours sur 7 pour surveiller et entretenir les 100 km d'itinéraires du Grand Nancy et pour informer/dépanner les usagers.

(Info : Gérard Royer, vice-président de la Communauté urbaine, tél. : 03 83 91 83 91)

## Quatre villes aux grands atouts

Au cours de la table ronde du 25 octobre 2001, les Villes d'Offenbourg, Fribourg, Lorient et Strasbourg ont présenté leurs atouts pour favoriser les déplacements à pied et à vélo. Des circulations douces que Denis Baupin, adjoint au maire de Paris, souhaite associer à un fort développement des transports publics afin de réduire la place de l'automobile en ville. Patricia Gout, chercheur, s'interroge sur les marges dont on dispose plus en amont pour mettre en cohérence actions en faveur des modes de proximité et politique d'urbanisme.

**L**es moyens pour promouvoir la pratique du vélo – notamment en complémentarité avec les transports publics – sont maintenant bien connus. Néanmoins, les résultats obtenus en termes d'usage et de répartition modale par des villes aussi différentes que Offenbourg, Fribourg, Lorient et Strasbourg sont fonction, notamment, des politiques de transport, d'urbanisme et d'habitat mises en œuvre. Les différences sont tout autant culturelles et techniques que politiques, financières et réglementaires. On voit que beaucoup dépend aussi de ce qui est fait ou non pour décourager l'usage de la voiture, que ce soit en circulation ou en stationnement.

### **OFFENBOURG : UNE VILLE MOYENNE TRÈS ÉQUIPÉE**

Située à 25 km de Strasbourg en Allemagne, la ville d'Offenbourg (57 000 habitants) mène traditionnellement une politique de promotion du vélo à l'instar de nombreuses autres villes universitaires allemandes. Disposant d'un réseau complet, passé en 14 ans de 20 à 130 km, un quart des déplacements intra-muros sont effectués à bicyclette dans cette ville d'une superficie de 18 km sur 12.

Dès 1983, la Ville a engagé une somme de 7 millions de DM pour mettre en œuvre un premier plan vélo étalé sur six ans, préalablement présenté et approuvé par la population. Quatre ans plus tard, la ville reçut le prix de la ville moyenne la plus favorable au vélo du Land du Bade-Wurtemberg... et en 1991 elle reçut un "vélo d'or" du club de cyclistes ADFC. Un



Ville d'Offenbourg

*Bande de présélection pour tourne-à-gauche et sas peints en vert, couleur choisie par la ville d'Offenbourg, contrairement à la majorité des villes allemandes. Selon les besoins et la géométrie des voies, bandes et pistes coexistent, parfois sur la même voie. Sur les grands itinéraires vélo, les carrefours les plus chargés sont munis de feux spécifiques vélo*

investissement supplémentaire de 10 millions de DM a été réalisé pour le plan vélo 2, achevé en 1992, le plan 3 ayant permis de boucler le réseau et d'améliorer les points de conflit, tandis que le plan 4, mis en œuvre à partir de 2001, fixe des priorités de sécurité et de confort. Elles visent à réduire le nombre de voitures en ville et leur vitesse d'une part, et à améliorer la qualité et l'entretien des itinéraires cyclables, d'autre part, tout en proposant multiplication et modernisation des places et supports de stationnement, notamment à la gare et dans les abris voyageurs, accroissement du nombre de stations-service, du parc de vélos en location – gratuite à Offenbourg ! – et de consignes. Cette intégration plus forte du vélo dans une politique globale de déplacements est allée de pair avec une plus grande participation des associations locales et interrégionales de cyclistes, des citoyens intéressés aux côtés de membres du conseil municipal et de techniciens dans le cadre d'un groupe de travail vélo.

### **Table ronde animée par :**

*Jacques Fortier,*

*Dernières nouvelles d'Alsace*

### **Intervenants :**

*Mme Kesel,*

*conseillère municipale*

*et Mme Bär,*

*service Déplacements,*

*Ville d'Offenbourg*

*Hendrick Schmitt,*

*service Déplacements, Ville de*

*Fribourg en Breisgau*

*Serge Morin,*

*maire adjoint, Lorient*

*Annick de Montgolfier,*

*conseillère,*

*Communauté urbaine de Strasbourg*

*Patricia Gout,*

*Institut de recherche urbaine de*

*Dortmund*

### **Discours de clôture :**

*Denis Baupin,*

*maire adjoint de Paris*



Ville de Fribourg

## TRAMWAY ET VÉLO À FRIBOURG : UNE PRIORITÉ DEPUIS 30 ANS...

Alors que nombre de villes allemandes supprimaient leur tramway, la Ville de Fribourg (200 000 habitants ; 120 000 emplois et environ 30 000 étudiants), située non loin de Colmar, décida dès 1970 de moderniser et de développer le sien et, simultanément, de promouvoir le vélo de manière intensive et conséquente. Appliqués sans discontinuer depuis le début des années 70, ces principes ont eu pour résultat que 26 % des Fribourgeois choisissent le vélo pour se déplacer (+11 % de 1982 à 1999), la marche à pied à 22 % (-13 %), le transport public à 18 % (+7 %), la part de la voiture tombant de 38 % en 1982 à 32 % en 99, malgré un accroissement – lui aussi constant – de la motorisation des ménages comme partout ailleurs en Europe.

En matière d'aménagements cyclables, près de 25 millions d'€ ont été investis par la Ville de 1976 à 2001. S'y ajoutent les pistes et bandes aménagées dans le cadre de projets de rénovation routière ou de création de voirie nouvelle, pour lesquelles on peut recevoir en Allemagne des subventions d'État. Ces investissements vélo résultent d'un choix politique, et économique, comme l'a expliqué Hendrick Schmitt, en charge de la planification des réseaux de transport de la Ville. Pour lui, ils sont "d'un bon rapport coût-efficacité et si tous les déplacements à vélo d'aujourd'hui étaient effectués en voiture, des investissements bien supérieurs auraient

*Une rue cyclable (Fahrradstrasse) de Fribourg à priorité cycliste où l'accès riverain automobile et les livraisons sont autorisés (vitesse limitée à 15 km/h) ; parfois situées en sortie de zone 30, munies de trottoirs, ces rues sont classiques ; une simple signalisation les caractérise*

été nécessaires pour maîtriser le surplus de circulation automobile".

Hormis un hypercentre (ancien) entièrement piéton avec accès cycliste à double sens ou en sens unique (sauf là où les piétons sont très nombreux), des zones 30 dans tous les quartiers d'habitat, deux aménagements innovants méritent d'être signalés. Des "rues cyclables", à priorité cycliste (voir ci-contre) et des itinéraires verts, véritables "autoroutes pour cyclistes", pratiquement sans croisement à niveau. Assez coûteuses (ponts, passages souterrains), la Ville souhaite les développer même si M. Schmitt estime que "ces voies, tout en étant, de jour, d'un grand confort d'utilisation, ont l'inconvénient de ne pas pouvoir faire l'objet d'un contrôle social et ne représentent donc pas, surtout le soir et la nuit, une alternative acceptable pour de nombreux cyclistes..."

## PISTES OU BANDES ?

La Ville de Fribourg, qui a commencé par équiper toutes ses voies principales de pistes au niveau des trottoirs, préfère, depuis quelques années, là comme sur les voies secondaires, les aménager sur chaussée sans séparation autre qu'une bande peinte (continue). M. Schmitt estime notamment que plus les cyclistes sont nombreux et visibles, mieux ils sont acceptés par les automobilistes. C'est pour cette raison que "la circulation des vélos devrait être prévue sur la chaussée." Et non pas sur les trottoirs ou le nombre croissant de cyclistes donne lieu, au contraire, à une augmentation des conflits avec les piétons sur les espaces restreints que sont les trottoirs ou les rues (anciennes, étroites) piétonnes du centre-ville.

## "PARTAGER LA RUE" À LORIENT

Dès 1985, lors des premières réflexions sur le vélo dans le cadre du 1<sup>er</sup> PDU (adopté en 1987), s'est posé la question : "Comment faire pour donner envie de pratiquer le vélo ? C'est simple, estime Serge Morin, lui redonner de l'espace, partager

la rue. Bilan de 15 ans d'efforts acharnés : plus de 60 km d'aménagements cyclables\*, le tiers de la ville en zone 30, des accidents réduits dans des proportions très importantes et un usage vélo qui progresse. Au minimum, le vélo a retrouvé sa crédibilité." Il est important de souligner le rôle des habitants, parents d'élèves, associations... "Au début, des polémiques ont fait rage et nous n'avons pu tenir que grâce à cette méthode de concertation active", estime l'élus de Lorient. Partout, c'est une combinaison de mesures d'exploitation et d'aménagement qui ont réduit les vitesses et fluidifié la circulation automobile : arrêts des bus sur chaussée, bandes multifonctionnelles centrales, bandes cyclables (ne permettant pas le dépassement des voitures), transformation de nombreux carrefours de la ville en giratoires sans feux, "oreilles" aux carrefours, ... Dans le second PDU qui vient d'être adopté on a, en outre, tenu compte de la notion essentielle de "ville de proximité". Puisque 50 % des déplacements en ville sont inférieurs à 3 km, il y a un très fort potentiel de progression de la marche à pied et du vélo, à condition d'organiser la ville autour de cette notion-là."

## STRASBOURG, "PREMIER DE LA CLASSE"

Classée fréquemment 1<sup>re</sup> ville cyclable française, la Communauté urbaine de Strasbourg avec ses quelque 400 km d'itinéraires (sur un réseau routier de 1000 km sur le territoire de la Communauté urbaine de Strasbourg, ses 4000 arceaux de stationnement, 10 % des déplacements mécanisés à vélo dans la Cus et 27 % dans le centre-ville), a surtout mis en place tout un "système vélo". En font partie : une forte complémentarité vélo/transport public (embarquement gratuit dans les dernières voitures du tramway – hors heures de pointe – et dans tous les TER, les véloparcs pour la garde des vélos 24h/24 près des gares...), vélocation, des vélos de service pour élus et personnels, des vélos-entreprises pour 160 sociétés Stras-

*Première de la classe dans l'hexagone, Strasbourg toutefois, se positionne assez loin derrière d'autres villes européennes (...) comme Copenhague et Ferrare en tête avec 38 % des déplacements, Amsterdam et Bâle (30 %) et sa proche voisine allemande de Fribourg (26 %). Il reste donc du chemin à faire, tout en orientant les déplacements, comme le préconise Fabienne Keller, vers "une cohabitation plus pacifique entre tous les usagers de la voie publique".*

*(Strasbourg Magazine, nov. 2001)*

bourgeoises, un vélobus qui stationne près des lieux de manifestation permettant de louer des bicyclettes, le vélo-emploi (prix du Vélo d'or en 1998), des arceaux pour le stationnement sur la voie publique, un vestiaire-cyclette qui garde des vélos le samedi après-midi sur la grande place de Strasbourg... Sans oublier l'article 12Ua du POS qui fait obligation pour toutes les constructions neuves de prévoir un local vélo.

Annick de Montgolfier estime que le vélo donne, avec le tramway, un visage moderne à la ville et s'engage à poursuivre la politique vélo, tout en souhaitant résoudre les conflits "de territoire" entre cyclistes et piétons\*\*. En évitant peut-être la cohabitation sur certains trottoirs trop étroits. De plus, s'il "faut avoir le courage de continuer à réfléchir sur le rôle de la voiture dans la ville, il est également important de prendre en considération le problème des familles avec de jeunes enfants qui se considèrent très pénalisées par l'actuel plan de circulation (...). Il nous revient d'organiser la masse critique de déplacements à vélo (...) afin de permettre à chacun d'avoir sa place dans la ville et de s'y déplacer au mieux."

## PARIS : "LE VÉLO POUR TOUS, TOUS LES JOURS"

L'un des objectifs prioritaires de la nouvelle municipalité parisienne est de "réorganiser les transports, indique Denis Baupin, afin de réduire la place de l'automobile en ville. Notamment en favorisant l'usage des transports en commun et les circulations douces : marche à pied, vélos, rollers. Il entend notamment créer un réseau vert, constitué de voies réservées aux circulations douces, permettant de traverser toute la ville à vélo grâce à un itinéraire nord-sud et un itinéraire est-ouest dans chaque arrondissement. Les premières réalisations seront opérationnelles en 2002 et 2003. Les 7 premiers kilomètres de nouveaux couloirs bus-vélo sont déjà ouverts (sur les 40 km

*Denis Baupin, adjoint au maire de Paris, "rêve que dans 10 à 15 ans, Paris sera une ville tout aussi cyclable que Strasbourg. Le congrès Velocity que nous organiserons à Paris en septembre 2003 sera l'occasion de montrer que le vélo est un outil indispensable à la reconquête de la ville"*



F. Loiseau

engagés dès 2001 ; voir aussi atelier 1) et Denis Baupin souhaite les développer, ligne par ligne au rythme de quatre par an. Ils ont fait couler beaucoup d'encre, mais sont finalement approuvés par 62 % des Franciliens qui sont également favorables à 73 % à la limitation de la circulation automobile en ville. Dans un proche avenir, des "espaces civilisés" remplaceront les axes rouges (grandes artères) où la place de la voiture sera réduite en faveur des bus, des cyclistes et des piétons. Des quartiers verts remplaceront et compléteront les quartiers "tranquilles" où le transit automobile sera supprimé, la vitesse limitée et les trottoirs élargis ; dans ces espaces, des aménagements spécifiques vélo seront inutiles sauf contresens cyclables. En matière d'intermodalité, de nouveaux partenariats avec la RATP et la SNCF permettront de développer le stationnement vélo dans et à proximité des gares, l'embarquement des bicyclettes dans les rames et la mise en place de locaux multi-usages pour le vélo. Enfin, Paris veut lancer son tramway qui sera l'occasion de faciliter la circulation des vélos en accompagnement du tram.

## ÉTABLIR UN LIEN PLUS ÉTROIT ENTRE URBANISME ET TRANSPORTS

Patricia Gout observe que les expériences allemandes et françaises montrent que même des mesures volontaristes de développement des modes écomobiles (piétons, vélo, transports publics), jointes à une certaine forme de modération de l'usage de la voiture dans les centres ne suffisent pas à maîtriser cet usage à l'échelle des agglomérations. Il s'agit de renverser la tendance lourde de la périurbanisation, fondée sur l'usage de l'automobile. Certaines villes allemandes, reconnaissant le lien étroit entre

*À Münster, Allemagne, les pôles secondaires sont urbanisés en priorité autour des gares ferroviaires avec accès principal en vélo et à pied (petit parking voitures néanmoins disponible) ; une desserte autobus permet à des pendulaires habitant à l'extérieur du quartier de se rendre à la gare en transport public*

urbanisme et déplacements, agissent pour éviter tout progrès de cette urbanisation périphérique. La ville-agglomération de Münster, par exemple (180 000 habitants), conduit une politique très ambitieuse, fondée sur une urbanisation autour des pôles secondaires et des gares ferroviaires. Elle vise à renforcer encore les modes vélo (déjà 32 % de tous les déplacements) et la marche à pied (actuellement 21 %) et à réduire la part de la voiture (plus du tiers des déplacements contre 10 % pour les transports publics). C'est ainsi que 25 % des zones nouvellement urbanisées sont localisées à moins de 400 m d'un centre secondaire et 50 % dans une zone comprise entre 400 et 800 m de ces centres où l'avenir du vélo et de la marche à pied ont vraiment un sens. En 10 ans, on a construit 17 000 logements dans l'agglomération de Münster, situés pour 75 % à moins de 1,5 km d'une gare de transport en commun en site propre autour de centralités secondaires existantes. La maîtrise du foncier est cruciale : à Münster (comme à Cologne, par exemple), la moitié des surfaces constructibles nouvellement ouvertes à l'urbanisation sont entre les mains de la Ville qui peut ainsi réguler les prix. Cela lui permet d'offrir à la construction en priorité des terrains bien situés selon ses propres critères, tout en effectuant une rétention des terrains périurbains qu'elle souhaite garder non constructibles. ■

\* Pour les aménagements de Lorient, voir aussi l'intervention de J.M. Herry lors de l'atelier 1 (pages suivantes)  
\*\* Accidents corporels de la CUS de 1997 à 2000 : sur 800 accidents piétons 46 seulement impliquent des cyclistes contre 609 en VL ; sur 580 accidents de cyclistes, 490 résultent d'un conflit avec des VL (env. 45 % de changements de direction et 21 % d'ouvertures de portières) et 22 avec d'autres cyclistes (soit circulation à contresens sur pistes ou bandes cyclables, ou vitesses non adaptées). (source Sirac)

## Des aménagements pour circuler à vélo

Plus la vitesse et le volume du trafic motorisé sont réduits dans un espace public où prévaut la mixité d'usage, mieux on pourra partager la rue sans aménagements spécifiques pour les différentes catégories d'usagers. Exemple typique : la zone 30... en attendant sa généralisation – ce qui est loin d'être le cas – bandes, pistes, contresens cyclables et autres couloirs bus-vélo sont la règle. Comme le prouvent les exemples de Lorient, Strasbourg, Nantes et Paris.

### Atelier animé par :

*François de Rugy,  
vice-président de la Communauté  
urbaine de Nantes*

### Intervenants :

*Jean-Michel Herry,  
Ville de Lorient, animateur  
du Comité technique du Club  
des villes cyclables ;*

*Alain Kuntzmann,  
Communauté urbaine  
de Strasbourg ;*

*Patrick Chauliac,  
Ville de Paris*



*À Nantes, on joue beaucoup la mixité, l'intégration des trafics, notamment au moyen de zones 30. Comme ici où, lors de l'arrivée du tram en 1993, le Cours des 50 Otages a été complètement réaménagé autour du tram, des piétons et des cyclistes, le nombre de voies automobiles ayant été ramené de pratiquement 8 à 2.*

Il est clair, pour François de Rugy, vice-président de la Communauté urbaine de Nantes, que la politique des villes en matière de déplacements et de traitement de l'espace public incite à des comportements et des usages différents d'une ville à l'autre. S'y ajoutent la nature des aménagements cyclables et la continuité plus ou moins grande des itinéraires vélo et leur balisage – souvent insuffisant et non spécifique – qui sont autant de facteurs du degré d'usage de ces itinéraires cyclables. Les villes peuvent, en tout cas, puiser dans ce que le Club appelle à présent sa "boîte à outils" pour des mesures et aménagements cyclables expérimentés et documentés et les adapter à la situation locale, favorisant tel type d'aménagement plutôt que tel autre. C'est ainsi que les nombreuses pistes bidirectionnelles que l'on trouve

à Paris comme à Strasbourg, sont très rares à Nantes où l'on ne trouve pas, non plus, de bandes cyclables avec séparateurs que l'on affectionne à Paris. "Enfin, estime l'élu de l'agglomération nantaise, si l'on maîtrise de mieux en mieux le savoir-faire en matière d'aménagements, on pêche encore trop souvent par manque d'information, de "faire savoir", tant en direction des cyclistes que des automobilistes et même à l'adresse des autres citoyens, cyclistes potentiels... qu'il s'agit pourtant de convaincre de prendre le vélo."

### RÉFLÉCHIR, EXPLIQUER ET ÉVALUER

C'est lors de la première démarche PDU entreprise à Lorient dès le début des années 80, que la dimension vélo a été intégrée dans la réflexion sur l'ensemble

des modes de déplacements. "Puisque la rue est un espace complexe, à partager entre de nombreux usagers, explique Jean-Michel Herry qui anime le Comité technique du Club, il est essentiel, avant d'aménager les rues existantes ou de concevoir un espace public nouveau, de réfléchir à tous les usages constatés, à favoriser ou à réduire... en concertation avec les habitants. Autre élément important, estime-t-il, l'incidence forte des aménagements sur le degré de sécurité ou de risque des voiries, sur les comportements, et donc sur la survenue ou non d'accidents. "Ce qui montre bien la responsabilité des aménageurs. Avec le souci constant d'améliorer la sécurité routière, cela nous a conduits, à Lorient, à mesurer l'efficacité des aménagements réalisés en termes de débits, de vitesses et d'accidents et à les comparer avec les données relevées avant travaux."

## TROIS TYPES D'AMÉNAGEMENTS

Pour J.M. Herry, il y a trois types d'aménagement : "Le premier fabrique la mixité, dont l'exemple type est la zone 30, particulièrement favorable au vélo à condition qu'elle soit aménagée de telle sorte que la vitesse pratiquée n'excède effectivement pas 30 km/h, ce qui est plus compliqué qu'il n'y paraît et nécessite une bonne connaissance du terrain. Autrement, c'est un simple alibi, dangereux et inefficace." Le deuxième type d'aménagement est celui qui sépare les cyclistes des autres usagers, comme les bandes cyclables. Il en existe des milliers de kilomètres en France. Là encore, estime M. Herry, l'expérience prouve que sur les voies à 50 km/h où elles ont leur place elles ne "fonctionnent" correctement, c'est-à-dire avec un niveau de sécurité satisfaisant, que si la vitesse pratiquée par les automobilistes reste réellement inférieure à 50 km/h. Cela suppose des aménagements comme des chicanes, des ronds-points ou autres ruptures dans la linéarité des voies.



Ville de Lorient

*Giratoire avec marquage pour vélos à l'extérieur de l'anneau à Lorient, après aboutissement d'une bande cyclable (sur une voie à 50 km/h, "pincée" à l'arrivée au carrefour) sur le giratoire*

Le troisième type d'aménagement est celui de l'exclusion : la piste cyclable. "Il est généralement admis aujourd'hui que ces pistes sont bien adaptées au traitement des voies rapides, aux voiries d'accès au centre-ville, en périphérie ou pour sortir de la ville dense. On en connaît néanmoins les inconvénients : coût, surface et même dangerosité\* lorsqu'elles aboutissent en carrefour ou connaissent de nombreux franchissements."

## CONTRESENS ET CARREFOURS GIRATOIRES

En ce qui concerne les contresens cyclables, ils sont toujours couverts par un arrêté municipal. "Il ne faut pas en avoir peur, insiste J.M. Herry, car l'expérience prouve que dans les petites voies étroites par exemple, à faible circulation ou en zone 30, le cycliste venant à contresens se sent en sécurité, car il voit venir les automobilistes. Il peut ne pas être utile de matérialiser (par un marquage au sol) le contresens en section courante ; il est indispensable, en revanche, de le matérialiser (par un aménagement et une signalisation) en entrée et en sortie, surtout pour attirer l'attention des automobilistes. En matière de giratoires, on sait que plus le diamètre du giratoire augmente, plus il devient dangereux, d'où les nombreux mini-giratoires que l'on rencontre en ville, en France et à l'étranger. "Malheureusement, regrette M. Herry, certaines normes "routières" incitent encore à surdimensionner les giratoires, alors qu'il est établi maintenant que l'on peut avoir le même débit automobile avec des dimensions beaucoup plus réduites, plus sûres pour les cyclistes et les piétons comme pour les automobilistes eux-mêmes. Quant à la continuité du marquage d'une bande cyclable en limite d'anneau, rassurant

pour les cyclistes occasionnels, âgés ou jeunes, il permet néanmoins au cycliste confirmé de ne pas se mettre en infraction avec le code de la route s'il quitte ce couloir (non obligatoire) pour traverser le giratoire à la corde."

## NOMBREUSES PISTES BIDIRECTIONNELLES À STRASBOURG

"Concernant les quelque 400 km d'itinéraires cyclables de Strasbourg (voir ci-contre page 11) indique Alain Kuntzmann, on note beaucoup de pistes bidirectionnelles : C'est le cas, notamment, de la sorte de rocade qui ceinture toute la ville, d'où partent des pistes radiales pénétrant le centre, d'autres ralliant les différents faubourgs. Il y en a même qui sont installées sur d'anciens chemins de halage ou sur une ancienne route nationale (la RN 4) qui accueillait 25 000 à 30 000 véhicules/jour". Elle a été transformée en pénétrante cyclable lors de l'adoption du nouveau plan de circulation, rendant impossible la traversée de la ville en automobile. Quatre boucles permettent la desserte du centre-ville, mais ramènent systématiquement l'automobiliste vers des voies contournant le centre, les cyclistes et les transports publics étant autorisés, eux, à traverser la ville de part en part. Les aménagements mixtes piétons-cyclistes (passerelles raccourcissant les itinéraires, zones piétonnes ouvertes aux cyclistes dès avant la modification du code de la route...) et les pistes unidirectionnelles au niveau du trottoir sont deux autres types d'aménagements fréquemment pratiqués à Strasbourg. "De toute façon, il faut adapter les aménagements selon la place disponible, le type d'usage et d'usagers, et intégrer la dimension vélo dès le départ", conclut M. Kuntzmann.

## BANDES AVEC SÉPARATEURS À PARIS

La palette des aménagements utilisée à Paris et présentée par Patrick Chauliac a été validée en commission extra-municipale par les associations vélo, les services techniques de la ville, la préfecture de Police et les services de la RATP. Dans l'ensemble, la Ville implante, au maximum, des aménagements sur chaussée. Et en premier lieu, la bande cyclable mesurant entre 1,50 et 1,75 m de large. Elle est mise en place sur chaussée, le long des trottoirs, en substitution d'une file de stationnement automobile ou en réduction de celle-ci. "Sa matérialisation

*\* Une étude de l'Université de Lund en Suède (1990) montre que, pour un cycliste, traverser un carrefour à partir d'une piste cyclable représente 3,4 fois plus de risques que sur la chaussée (risque relatif : 1,0) et 11,9 fois plus si le cycliste roule à contresens du trafic sur une piste bidirectionnelle ; elle montre aussi que tourner à gauche à un carrefour comporte 3,2 fois plus de risques à partir d'une piste (risque 11,0) que sur la chaussée (risque 3,4).*



F. Loiseau

est renforcée – à la demande des associations – par des séparateurs bas en caoutchouc, pour bien signifier aux automobilistes qu'il ne s'agit pas d'une file de stationnement mais d'une bande cyclable. Dans le même esprit, à chaque début de tronçon, des balisettes autorelevables sont installées."

Paris compte aussi des pistes unidirectionnelles (1,60 m de large, au minimum) : elles sont au même niveau que la chaussée avec reconstitution du stationnement automobile décalé de 2,30 m environ du trottoir et séparé de la piste par une banquette en béton assez basse et large de 70 cm pour éviter les problèmes d'ouverture de portières ; 30 m en amont des carrefours, le stationnement est interrompu pour assurer une visibilité mutuelle entre véhicules motorisés et cyclistes. Le séparateur est interrompu à espaces réguliers pour permettre l'écoulement des eaux, le passage des poubelles ou des automobiles en cas de sortie cochère. Les pistes bidirectionnelles (largeur minimale : 2,50 m) sont plutôt installées dans des zones de loisirs (bassin de l'Arsenal, par exemple) ou en sortie de Paris, comme le long du canal de l'Ourcq. Des zones 30 ont été aménagées sur des voies de déserte, fréquemment étroites et à sens unique (pour maintenir un espace piétons suffisant). Enfin, il est prévu d'aménager des contresens cyclables (sous forme de bandes cyclables, protégées par des séparateurs infranchissables) pour lesquels existe une forte demande des associations.

### LES COULOIRS BUS-VÉLO PARISIENS

Il existe à Paris différents types de couloirs bus. Ceux qui ont été ouverts aux cyclistes sans élargissement (les couloirs parisiens font entre 2,50 et 3,50 m). D'au-

*Grande artère à Strasbourg où les 4 voies d'avant le tram ont été ramenées à 2 avec piste cyclable de chaque côté de la voie et le tramway au centre*



Ville de Paris

tres ont été élargis à 4,50 m à la demande de la RATP, afin de pouvoir respecter le dépassement des cyclistes à 1 m sans que le bus sorte du couloir. Ils sont équipés ou non de séparateurs de 30 cm de large avec signalisation de la banquette de béton en début de tronçon. Enfin, les couloirs les plus récents ont tous été élargis à 4,50 m et sont protégés par des séparateurs béton de 70 cm de large. "Comme il se posait un problème pour les livraisons, nous expérimentons plusieurs formules de stationnement, soit en élargissant encore le couloir à 5,50 m pour permettre ces livraisons, soit en permet-

## Aménagements cyclables dans la Communauté urbaine de Strasbourg (en km)

Bandes cyclables	74,967
Bande à contresens	15,630
Couloir bus-vélo	3,825
Itinéraire calme jalonné "aire piétonne"	12,000
Itinéraire calme jalonné parcours cyclable.	81,398
Itinéraire calme jalonné "rue à faible trafic"	36,628
Ouvrage d'art	1,198
Piste bidirectionnelle (à l'écart d'une rue)	41,625
Piste bidirectionnelle sur trottoir ou accotement	37,833
Piste bidirectionnelle sur chaussée	0,880
Piste en contresens sur chaussée	0,058
Piste en contresens sur trottoir ou accotement	0,159
Piste unidirectionnelle à l'écart d'une rue	2,476
Piste unidirectionnelle sur chaussée	0,621
Piste unidirectionnelle sur trottoir ou accotement	53,705
Rue autorisée aux cyclistes à contresens	19,824
Trottoir cyclable	24,346
TOTAL :	407,173 km

(source : CUS, chiffres cités par Annick de Montgolfier)

*Les nouveaux couloirs bus-vélo à Paris*

tant un stationnement à moitié sur le trottoir et à moitié sur la chaussée", indique Patrick Chauillac.

Les cyclistes à Paris sont impliqués dans 5 % du total des accidents corporels : chiffre stable, malgré l'augmentation du nombre de déplacements vélo : + 12 % de fréquentation des aménagements cyclables (232 km, hors bois de Boulogne, Vincennes) de 1997 à 2000. On note que 90 % des cyclistes utilisent leur vélo tous les jours et plus des 3/4 pour leurs déplacements domicile-travail. La durée moyenne est de 20 minutes sur une distance de 4 à 5 km. ■

## Des itinéraires cyclables

Disposer d'itinéraires cyclables est important. Les rendre sûrs, continus, sans détours et attrayants pour en accroître l'usage l'est tout autant. Reste à les faire connaître : par des plans et un jalonnement efficace.



Gilles BOUCHARD

### Atelier animé par :

*Gilles Manière,*

*maire adjoint de Chalon-sur-Saône,*

### Intervenants :

*Geneviève Laferrère,*

*Certu,*

*Alfred Koestel,*

*Communauté urbaine de Strasbourg ;*

*Jean-François Bailleux,*

*Ville de Chalon-sur-Saône ;*

*Isabelle Lesens,*

*Vélo Conseil*

**D**ans sa boîte à outils\*, le Club des villes cyclables l'affirme comme un principe, et à Strasbourg, Geneviève Laferrère, Certu, le souligne : "L'important, pour un itinéraire cyclable n'est pas qu'il soit constitué d'un seul type d'aménagement, mais qu'il soit continu, court, direct, confortable et lisible, quelles que soient les formes successives qu'il prenne : bande, piste, voie verte, couloir bus-vélo, passage en zone 30, aire piétonne... À l'aménageur de s'adapter au type de voie (et à sa géométrie) qu'il emprunte, au public qu'il veut favoriser et aux quartiers traversés." C'est en amont que le problème de la sécurité doit être traité tant pour les cyclistes que pour les piétons. Au niveau de la voirie en général et à la source (la vitesse et le comportement des automobilistes). Il doit aussi être traité en aval, avec la possibilité d'adapter les aménagements et par un contrôle du respect des mesures et leur évaluation en termes d'usage et de sécurité. Pour G. Laferrère, la cohabitation avec les autres usagers peut être un outil, mais attention, prévient-elle, "il peut être dangereux de faire circuler les cyclistes sur un trottoir, surtout lorsque celui-ci est peu large et le nombre de cyclistes élevé. De plus, le code de la route l'interdit, sauf pour les enfants en dessous de 8 ans. La cohabitation doit donc être réfléchie : l'ensemble piste + trottoir doit être assez large pour que chacun dispose de 1,40 m\*\*, au minimum. Il faut penser aussi à éliminer les obstacles qui peuvent se trouver sur le trottoir : stationnement illégal, poubelles, mobilier..."

### ENTRETIEN ET JALONNEMENT

L'entretien des voies cyclables est capital pour leur assurer un bon usage, mais en ville on sait au moins qui en a la respon-

sabilité (le gestionnaire de l'infrastructure). Hors agglomération, pour des voies vertes ou autres passant sur d'anciennes infrastructures ferrées ou en forêt, l'entretien s'effectue par convention entre le propriétaire des voies (SNCF, VNF...) et les communes ou départements traversés.

En matière de jalonnement, on peut se référer aux recommandations du Certu\*\*. En bref, sur un itinéraire vélo (qui n'est balisé qu'à condition d'être réellement aménagé comme tel), le fond blanc avec logo vert et lettres vertes est préconisé. En dehors de cet itinéraire, pour y conduire (rabattre) le cycliste, on balise en lettres noires sur fond blanc et logo vert. La largeur des panneaux (plus petits que les panneaux routiers) s'adapte à la longueur du message comme pour n'importe quelle signalisation routière. Il est déconseillé de mettre plus de 6 directions par mât.

"Pour les véloroutes-voies vertes, indique Geneviève Laferrère, il est difficile que le jalonnement soit le même dans tous les pays européens : même les couleurs ne veulent pas toujours dire les mêmes choses partout. C'est ainsi qu'on trouve du rouge bordeaux pour le jalonnement cyclable en Suisse, du rouge et du vert pour le marquage et le jalonnement en Allemagne, etc. Certains pays n'ont même pas de signalisation routière nationale et nous envient la nôtre !"

Des représentants du Bas-Rhin, département très en avance pour le nombre d'itinéraires et la signalisation cyclables, font remarquer que leur jalonnement s'accorde avec les véloroutes-voies vertes allemandes : panneaux bleus, tandis que, dans les



Signalisation d'itinéraires cyclables à Strasbourg

CUS

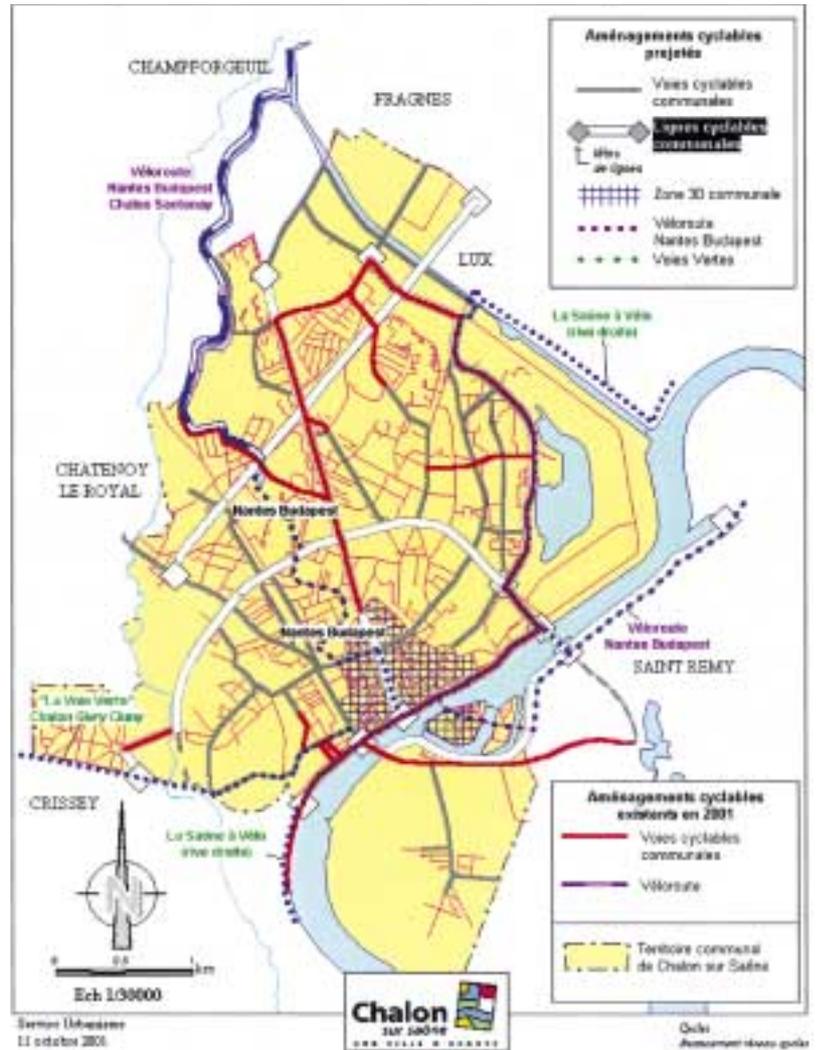
agglomérations du département, la signalisation est verte pour les cyclistes, comme à Strasbourg.

### LE FLÉCHAGE FAIT L'ITINÉRAIRE

Isabelle Lesens estime que "sans bon fléchage, il n'y a pas de véritable itinéraire vélo. Il faut toujours s'efforcer de trouver une méthode pour jalonnez, que l'itinéraire soit urbain, en campagne ou fasse partie du schéma national véloroutes-voies vertes. En effet, si en Suisse, aux Pays-Bas ou au Danemark, grâce à un jalonnement national, on trouve toujours son chemin, on se perd fréquemment en Autriche, Allemagne ou au Royaume-Uni par absence de jalonnement." La méthode adoptée doit porter sur le panneau, sa position (notamment dans le carrefour) et devrait faire partie de la réflexion dès la conception de l'itinéraire. Pour Isabelle Lesens, quelques règles de base facilitent le travail : "un itinéraire doit pouvoir se prendre en route. C'est pour cela qu'il doit toujours être "orienté" de la même façon, c'est-à-dire que les panneaux doivent toujours être à la même hauteur, au même endroit et de la même couleur et être bien placés au moment du choix. Que ce soit en ville ou hors agglomération, on ne jalonne que ce qui est "cyclable" (réellement aménagé), même si, comme aux Pays-Bas, il peut y avoir plusieurs niveaux d'information. Aux Pays-Bas, le vert est utilisé pour les itinéraires de loisirs et le rouge pour des voies directes.

De plus, il faut structurer les itinéraires d'un réseau, leur attribuer un nom ou un numéro qui apparaît ensuite sur les cartes et plans à disposition des cyclistes et des

service Urbanisme de Chalon, octobre 2001



visiteurs... pour préparer leur déplacement, mais dont ils ne devraient plus avoir besoin pendant celui-ci."

### UN GUIDE DU JALONNEMENT À CHALON

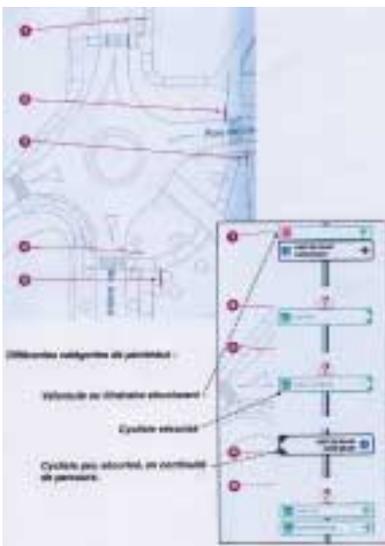
La Ville de Chalon, avant même de compléter son réseau cyclable, a mis au point, avec l'aide du Cete de Lyon, un guide de jalonnement qui accompagne son schéma directeur vélo. Celui-ci aborde la signalisation verticale, distincte de la signalisation verticale de police établie selon le code de la route et de la signalisation horizontale qui concerne le marquage au sol. "Elle se présente sous deux formes principales, explique Jean-François Bailleux : les panneaux indicateurs et les relais information-service. Le jalonnement a pour objectif d'aider les cyclotouristes à pénétrer au cœur de la ville et à en sortir, à favoriser les déplacements utilitaires (domicile-tra-

vail, achats) et de loisir via les grands itinéraires départementaux, régionaux (par exemple, le tour de Bourgogne) et même européens, comme la véloroute Nantes-Budapest qui passe à Chalon, d'ailleurs partiellement en zone 30."

Pour Jean-Jacques Andrieux (Cete de Lyon), une des difficultés rencontrées est la hiérarchisation de ces différents réseaux. Au niveau du schéma directeur de Chalon, il s'agit en outre de trouver un système de jalonnement qui permette de différencier réseau structurant et voies de rabattement. Il pense à une signalisation de type grande randonnée (GR) bien différente de la signalisation routière. ■

\* voir *La lettre du Club des villes cyclables*, N° 31, janvier-avril 2001, page 3

\*\* Voir guide technique signalisation des aménagements cyclables (*Certu*, à paraître) fondé sur les recommandations du groupe de travail Certu adoptées par la Commission permanente des équipements de la route en janvier 2002.



Confluence/Vélo Conseil

## Stationner en sécurité

Toute politique cyclable doit comporter un volet stationnement sous peine de voir réduits à néant les efforts d'aménagement et de sécurisation des itinéraires. Avec son complément indispensable, l'antivol, le stationnement est le premier moyen de lutte contre le vol de bicyclettes...



Pouvoir garer son vélo comme on laisse son manteau au vestiaire, c'est l'idée du "Vestiairecyclette"

CUS

### Atelier animé par :

*Catherine Joly,*

*conseillère municipale de Rennes*

### Intervenants :

*Nicolas Mercat,*

*Altermodal, Chambéry ;*

*Frédéric Héran,*

*Ifresi/CNRS ;*

*Jean Riou,*

*Vélo-emploi, Strasbourg ;*

*René Sutter,*

*SNCF Alsace*

*Pour traiter à fond du stationnement, tant du point de vue du vélo que du point de vue automobile – outil de régulation du volume de voitures – le Club des villes cyclables organise le 14 mars 2002 sa journée technique, "JT 2002", sur le thème du stationnement*

L'insécurité d'usage et de stationnement\* du vélo constitue un frein puissant à la généralisation des déplacements à vélo. Il importe donc de s'en préoccuper dès le stade de la conception des aménagements, tant dans l'espace public que dans les immeubles, les cours d'école, sur les lieux de travail, etc. Catherine Joly, en rappelant ces principes, en énumère quelques autres : ce qui doit guider les aménageurs, c'est la visibilité des équipements, la proximité des lieux desservis et leur simplicité de conception et d'usage. La meilleure localisation des équipements – arceaux, appuis, boîtes ou locaux gardés – est à déterminer avec les associations, les établissements scolaires, les commerçants... Sans pour autant multiplier les éléments de mobilier urbain – souvent hétéroclites – pour éviter qu'ils deviennent des "obstacles" dans l'espace public.

### PRÉVENIR LE VOL N'EST PAS SEULEMENT AFFAIRE D'ÉQUIPEMENTS...

Il n'existe que peu de données en France concernant le vol de vélos. Selon une première estimation\*\*, 350 000 vélos sont volés

chaque année (contre 300 000 voitures), pour un coût annuel de près de 80 millions d'€ (520 MF). "En étudiant la typologie des vélos volés, les circonstances et les lieux du vol, note Nicolas Mercat, on s'aperçoit que les comportements et la distinction espace public/espace privé jouent un rôle important. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, la moitié des vols a lieu dans les espaces privés (cours, cages d'escalier d'immeubles et même locaux fermés). Surtout parce que ces lieux et locaux sont mal adaptés : leur sécurité apparente conduit rarement les résidents à y attacher leur vélo ou à utiliser un antivol. Dans notre enquête\*\* sur le vol de vélos dans l'espace public et les lieux privés, 22 % des vélos volés n'étaient pas attachés, 95 % des cyclistes utilisaient un cadenas de mauvaise qualité et seulement 4 % un antivol U (raisons : cadenas trop cher, trop lourd, mauvaise information...). Tandis que 57 % n'attachaient pas le cadre et 32 % n'attachaient pas le vélo à un point fixe."

L'âge est un autre facteur important, lui aussi lié aux comportements. En effet, les moins de 20 ans et les plus de 50 ans prennent beaucoup moins de précautions contre le vol, surtout dans l'espace public. Le fait que 1 % seulement des vélos soit retrouvé (contre 75 % des voitures) et que seulement 1/4 sont assurés, fait dire à Nicolas Mercat, qu'un effort de sensibilisation ciblée est nécessaire, surtout quand on sait que 22 % des gens à qui on a volé un vélo n'en rachètent plus !

### SENSIBILISER CYCLISTES, CONCEPTEURS ET FABRICANTS

Pour prévenir les vols, Nicolas Mercat estime qu'il faut intégrer le stationnement vélo dans les documents d'urbanisme – chose faite dans la loi SRU – inciter les bailleurs, constructeurs de programmes immobiliers ou d'équipements publics à installer des aménagements adaptés (abris, boîtes, locaux avec points fixes), utiliser et appliquer les prescriptions "vélo" de l'article 12 des ex-POS, normaliser les antivols et collaborer avec les services de police pour mieux identifier les vélos volés et instaurer de véritables systèmes d'identification (marquage obligatoire, fichier de vélos volés...). Reste à évaluer l'efficacité des équipements, aménagements et matériels et à mesurer l'effet des campagnes de prévention sur les comportements.



Frédéric Héran propose d'informer les cyclistes sur les précautions minimales pour éviter le vol (un bon antivol doit pouvoir résister 10 minutes au moins...) et retrouver son vélo (numéro sur le cadre, identification, assurance, déclaration à la police...). Dans un marché qui tire vers le bas, il s'agit ensuite de convaincre fabricants, distributeurs et assureurs, qu'ils ont intérêt, tout autant que les cyclistes, à réduire les vols en France et à participer à la mise en place d'un bon système d'identification et de marquage. En amont, un guide de conception de locaux, abris et aménagements pour les espaces privés et publics serait utile. Comme le serait un cahier des charges simple à l'usage des fabricants de matériels, collectivités, aménageurs... pour proposer des équipements simples et robustes, adaptés aux différents types de stationnement : intérieur/extérieur, privé-public, courte durée (commerces, services...), durée du jour (dans les gares, sur les lieux de travail, dans les écoles), la nuit, moyenne ou longue durée, etc. Certains lieux devront être gardés, d'autres fermés et abrités, éclairés ou non, gratuits, payants, ouverts 24 h sur 24 ou le jour seulement... "On ferait bien, en tout cas, de ne jamais oublier que garer un vélo nécessite 20 fois moins de place qu'une voiture et coûtera toujours moins cher que des parkings pour véhicules automobiles, surtout au niveau du bâti", conclut Frédéric Héran.

### INVENTER ET DIVERSIFIER LES MÉTHODES

Un moyen original de lutter contre le vol les jours de grande affluence en centre-ville est le vestiairecycllette. Déployé le samedi, grand jour des courses, sur la place publique à Strasbourg, ce dispositif,

*En habitat collectif aussi, il faut prévoir des lieux de stationnement protégé ; ici, abri couvert à claire voie – donc visible de l'extérieur – mais compartimenté (un compartiment par escalier)*

présenté par Jean Riou, n'a fait l'objet d'aucune communication particulière – sauf affiches locales – et pourtant ça marche ! Ce "vestiaire" à vélos, gardé à la vue et au su du public, constitue en quelque sorte une campagne de promotion à elle toute seule. Après avoir installé et positionné plots, arceaux et un grillage plastifié (modulable) pour accueillir une centaine de vélos (ou plus si nécessaire), les techniciens de la Communauté urbaine de Strasbourg (CUS) offrent différents services aux cyclistes. Tout en faisant preuve d'une grande vigilance ("l'enclos" ne faisant que 1,20 m de haut), ils vérifient les équipements des bicyclettes qui leur sont confiées, distribuent des informations à ce sujet et sur les différents points de location et de réparation des vélos à Strasbourg, diffusent des plans de circulation et des fiches d'adresses utiles, etc. L'ensemble de ces services et le dépôt lui-même sont gratuits. Le nombre de vélos déposés, toujours pour de courtes durées (30 à 90 minutes, au maximum), peut aller de 80 bicyclettes les samedis de mauvais temps, jusqu'à 400 quand il fait beau.

### VÉLO+TRAIN+VÉLO

L'alliance train vélo est efficace pour accroître le trafic vélo. Bien entendu, quand les trains et les vélos sont utilisés dans les proportions enregistrées aux Pays-Bas, il devient impossible d'embarquer les vélos à bord des trains et chacun a deux vélos : un pour rejoindre la gare le matin et un autre à la gare de destination pour se rendre à son travail ou à l'université (et dans le sens inverse le soir). En Alsace, la Région expérimente la décentralisation de la compétence transport depuis quelques années déjà et le vélo embarqué n'y est plus une nouveauté. C'est ainsi qu'arrivent le matin, en

gare de Strasbourg, 2 230 vélos par semaine et 660 à Mulhouse. "Entre ces deux villes, note René Sutter, la SNCF exploite maintenant des TER 200, un matériel corail qui roule à 200 km/h et transporte 950 vélos par semaine, alors que dans les TER classiques, on n'en transportait que 352. Le succès est tel que dans certaines rames classiques (tous les TER d'Alsace sont accessibles aux cyclistes), on transporte bien plus de vélos que le nombre de places équipées, ce qui ne va pas sans poser de problèmes. C'est alors qu'il faut essayer de convaincre les cyclistes d'avoir 2 vélos... et aménager des stationnements sécurisés dans les gares." À Mulhouse la SNCF a ainsi installé un parc gardé d'une centaine de places (12,20 € environ 80 F par mois ou 0,75 € environ 5 F par jour). Déjà trop petit, il est en cours d'agrandissement et on pourra bientôt y faire effectuer de petites réparations. À Colmar, des arceaux ont été installés, où pratiquement tous les organes du vélo sont plaqués contre un arceau et au sol avec un système de fermeture à clef pour éviter le vol. Une vidéosurveillance complétera le dispositif. À Strasbourg, un accord avec la Cus permet aux clients SNCF d'utiliser les Véloparcs dans et proches de la gare pour 6,10 € (40 F) par mois seulement pour les abonnés travail.

Le Conseil régional d'Alsace cofinance avec la SNCF un programme de rénovation des gares avec prise en compte systématique du vélo et stationnement sécurisé. Sur les 180 gares alsaciennes, 70 ont déjà été rénovées de cette manière depuis 1997. ■

\* Voir "La ville à vélo - mode d'emploi", La lettre du Club des villes cyclables n° 31, janv-avril 2001

\*\*Recherche PREDIT sur le vol de vélo, Ifresil/Altermo-dal, 2001

*Le "Mobile", nouveau et très grand garage à vélos de Fribourg, Allemagne, est placé dans l'enceinte de la gare proche des voies ; à gauche, la passerelle enjambant les voies, est exclusivement réservée aux cyclistes*



## Le vélo, de la location à l'emploi

### Atelier animé par :

*Annick de Montgolfier,*  
conseillère de la Communauté  
urbaine de Strasbourg ;

*Jean-Marie Seitz,*

*VéloEmploi, Strasbourg ;*

*François-Xavier Tassel,*  
Bordeaux ;

*Eva De Freitas,*

*Léovélo Clermont-Ferrand ;*

*Jean-Claude Berardo,*

*RATP*

L'expérience prouve que le cycliste s'attend à ce qu'on lui propose, outre des itinéraires et des aménagements, toute une gamme de services. De la location de bicyclettes à la réparation de vélos. Toutes activités créatrices d'emplois. Exemples.



*La boutique  
Léovélo  
à Clermont-  
Ferrand*

**P**our Annick de Montgolfier, vice-présidente du Club des villes cyclables, la pratique du vélo "relève d'un mode de vie qui lui permet de se sentir libre et indépendante". Elle estime que, "en début de mandat, on peut rêver d'une ville idéale" et, en introduction à l'atelier 4, rappelle que pour réussir, une politique cyclable doit être complète, c'est-à-dire composer autour des itinéraires et aménagements, un bouquet de services qui, depuis 1994, se multiplient à Strasbourg\*\*. La complémentarité transport public/vélo doit également être organisée au mieux. Le "système-vélo" de Strasbourg, c'est tout cela.

### VÉLO-EMPLOI À STRASBOURG

L'idée à la base de l'opération Vélo-emploi était double, indique Jean-Marie Seitz : "créer des emplois d'insertion et faire en sorte que notamment des jeunes puissent trouver une occupation en réparant des

vélos, sans pour autant faire concurrence à la profession du cycle. Au contraire, on leur amène des clients". C'est ainsi que 5000 vélos ont été collectés en trois ans. En arrivant, ces vélos sont entièrement démontés et passés au marbre ; tous les roulements sont révisés et des pièces changées pour une valeur de 61 € - 76 € (400 à 500 F) de pièces neuves. Cela a permis de disposer aujourd'hui de 700 vélos en parfait état, avec l'objectif d'arriver à 1000 vélos. "Notre action est tout à la fois économique, sociale et formatrice : d'une part en occupant 25 personnes à temps plein (21 emplois-jeunes et 3 emplois consolidés, avec formation qualifiante ; encadrement par 3 chefs d'équipe et suivi socioprofessionnel par un éduca-

teur) et, d'autre part, en ne nous adressant pour la location qu'aux étudiants (adultes) à des tarifs très avantageux : environ 12 € (80 F) par mois, environ 30 € (200 F) par trimestre et environ 76 € (500 F) par an, y compris la mise à disposition d'un panier, d'un cadenas, le gravage des vélos, les réparations et la maintenance sur le site même du campus." Une caution de 76,22 € (500 F) est exigée qui n'est encaissée qu'en cas de "mauvais traitement" du vélo ou de vol (50/an). Cette action est un succès, puisque de 1998 à 2001 30 090 journées de location ont été comptabilisées et 120 000 dès 2001. "Pour couvrir le budget de l'ordre de 0,35 million d'€ (2,3 MF), nous recevons, outre le prix de location demandé, une



subvention de soutien de la Cus de 45 734 € (300 000 F), des aides de l'État par le dispositif emplois jeunes et une aide publique en matière de formation qualifiante. La demande est forte : les 45 à 48 000 étudiants réalisent 125 000 journées de location environ. Par ailleurs nos activités se diversifient jusqu'à effectuer 10 000 contrôles de vélos en 2001 dans les collèges."

### LÉOVÉLO À CLERMONT-FERRAND

La SARL Léovélo a été retenue à Clermont-Ferrand sur appel d'offres pour la location d'une cinquantaine de vélos électriques et de VTC, l'insertion de jeunes en difficulté et l'animation d'un vélobus. Celui-ci peut se déplacer selon les besoins de 7 h 30 à 19 h du lundi au samedi ou au gré des événements festifs le dimanche. À terme, il sera remplacé par des locaux commerciaux à la gare SNCF – qui offrira aussi un service de gardiennage – ou en des endroits stratégiques de la ville. Le lien avec le transport public est évident et nécessaire aux yeux de Eva De Freitas, d'une part à travers le groupement formé par Keolis et Effia avec une association spécialisée dans l'insertion qui exploitent le système sur convention avec le SMTC (Syndicat mixte de transport en commun de l'agglomération clermontoise). Et d'autre part à travers le prêt de vélos, gratuit pour les abonnés des transports publics dans un esprit d'intermodalité voulue par le PDU de l'agglomération (233 000 habitants, 19 communes). Pour les non-abonnés, le tarif à l'heure est de 1,52 € (10 F) et de 5,03 € (33 F) à la

journée pour les VTC et respectivement de 2,06 € (13,50 F) et de 9,15 € (60 F) pour les vélos électriques. Dans les deux cas, il faut être majeur, présenter une caution de 152,45 € (1 000 F) pour les VTC ou de 228,67 € (1 500 F) pour les vélos électriques. Pas de location au-delà de la journée pour le moment et ce, à la demande du SMTC.

Pour Léovélo, qui a obtenu le statut d'entreprise d'insertion, le volet social de l'activité est important ; les jeunes reçoivent une formation commerciale et de gestion des conflits, mais aussi de dépannage et entretien. Léovélo, bénéficiant du soutien financier du Plie (Plan local d'insertion par l'économie) et du fonds social européen et de l'État, a pu créer en juin 2001 3 postes d'insertion et 2 autres en août et novembre.

### BORDEAUX : 2000 VÉLOS GRATUITS

À Bordeaux, la location de vélos est liée aux difficultés de circulation rencontrées à l'occasion des travaux du tramway et de la construction des trois parcs souterrains dans l'hypercentre. C'est pourquoi le maire a décidé, dès le mois de juin 2001, de mettre gratuitement 2000 vélos à la disposition des Bordelais (adultes). "Après avoir tenté, en vain – par appel d'offres – de confier cette activité à une entreprise privée de vente ou de location de vélos, explique François-Xavier Tassel, elle a été reprise en régie avec 2000 vélos fabriqués par Intervélo et achetés par la Ville. Afin que cette initiative permette un changement dans les habitudes de déplacement, notamment pour le domicile-travail, il n'y a pas de prêt pour la journée, mais par

*Le premier îlot vélos installé par la RATP à Neuilly-Plaisance en région Ile-de-France*

périodes de 1, 2 ou 3 semaines ou pour 1 mois, renouvelables sans limitation de durée, mais en signant un contrat de prêt et en versant une caution de 182,94 € (1 200 F), supérieure au prix d'achat (en gros) de 160,99 € (1 056 F) pour éviter les vols." L'opération tourne avec 2 techniciens, 2 personnes d'accueil et de secrétariat, équipe renforcée pendant les périodes de pointe comme l'ouverture des inscriptions en faculté. Après 3 mois de fonctionnement, 1900 contrats ont été établis. À Bordeaux, c'est la Ville qui supporte entièrement le coût de l'opération, la Communauté urbaine de Bordeaux estimant que ce type d'activité ne rentre pas dans son domaine de compétences ; le budget de fonctionnement a été évalué à environ 106 000 € (700 000 F) par an incluant les frais de personnel (4,5 personnes à mi-temps, hors atelier et accueil).

### "ROUE LIBRE" ET ÎLOTS VÉLOS À LA RATP

"Au départ, l'idée était de favoriser la location de vélos en bout de ligne RER par cyclobus, pour les loisirs nature. En 1998, le produit a été entièrement reprofilé pour le rendre plus urbain, explique Jean-Claude Berardo. Aujourd'hui, Roue libre est une association qui exploite cette marque RATP, outil de promotion du vélo auprès des Parisiens et des visiteurs. La Régie, en tant qu'Epic, ne peut gérer elle-même cette activité. La location s'effectue par contrat entre client et loueur selon des tarifs "à la carte" suivant les différentes offres. La petite maintenance, considérée comme très importante pour une qualité constante des bicyclettes en location, s'effectue sur les matériels Roue libre et les vélos des clients. "La RATP tient à ce que les vélos Roue libre soient présents dans toutes les manifestations franciliennes tournées vers le grand public. En matière de complémentarité, notre souhait est d'imbriquer, au mieux, le vélo dans l'utilisation du réseau lourd et de permettre d'accéder, avec le même titre de transport, à ce réseau et au vélo. L'étape suivante est l'îlot vélos, structure-atelier de location, de petite réparation et de stationnement vélos qui sera installée près des grandes gares RER." ■

\* A. de Montgolfier est élue pour la première fois en mars 2001 sur la liste de Fabienne Keller, nouveau maire de Strasbourg ; voir article "Strasbourg, ville cyclable modèle ?" dans *Ville&vélo* N° 1, oct-nov-déc 2001

\*\* Voir : table ronde, Quatre villes aux grands atouts ; voir aussi *Ville&vélo* N° 1, La Vie du rail du 14 novembre 2001, Transport public novembre 2001

# Choisir le vélo : c'est bon pour soi et pour la collectivité

## Atelier animé par :

*Claude Talbot,*

*maire adjoint de*

*Saint-Herblain, médecin*

## Intervenants :

*Dr Michel Girard,*

*vice-président de la Communauté  
urbaine de Strasbourg*

*Dr Jean-Luc Saladin,*

*association Sabine*

ainsi à la collectivité tout entière. À condition de voir la sécurité assurée par des aménagements adéquats. Cycliste régulier, il estime aller 3 à 4 fois plus vite à bicyclette au centre-ville de Strasbourg qu'en voiture. "De plus, le vélo, en attirant de plus en plus de citoyens qui acceptent de laisser leur voiture au garage, fluidifie indirectement le trafic automobile et soulage quelque peu la surcharge des transports en commun aux heures de pointe." Il invite responsables politiques et techniciens à ne pas se contenter, en pensant "vélo", de prévoir règles, aménagements et vitesses pour les jeunes et les bien portants, mais à songer aussi aux personnes âgées.

## VÉLO, SANTÉ ET ÉCONOMIE

Le Dr Jean-Luc Saladin (cofondateur de l'association Sabine, fait partie de la Faculté de Médecine de Rouen et anime un cabinet conseil en mobilité douce) est lui aussi un ardent défenseur de la pratique régulière d'une activité physique : "On sait qu'elle a un effet puissant sur l'humeur : un quart d'heure de marche rapide diminue de 80 % les sentiments dépressifs, de colère, de tension et de confusion (Université de Dukes), alors que le fait de regarder une vidéo altère l'humeur et n'améliore pas la créativité contrairement à une activité physique."

Il souligne notamment l'effet "anti-obésité" : 10 % de poids en moins réduirait les coûts médicaux de 50 %\*. Or les seuls pays qui résistent à la surcharge pondérale des enfants sont aussi ceux où le vélo prend une place importante dans les déplacements comme par exemple les Pays-Bas ! L'usage du vélo à la place de la voiture permettrait de réduire la pollution atmosphérique, ce qui signifierait, indirectement, moins d'allergies et moins d'asthme, moins



De gauche à droite :

le Dr Girard,  
le Dr Saladin  
et le Dr Talbot

de bronchites et autres maladies respiratoires ; moins de bruit aussi. On a pu calculer que le bruit des transports, dont souffrent 80 % de nos populations génère un coût de 100 milliards de F (15 milliards d'€), dont 25 milliards de F (4 milliards d'€) pour la santé. Les effets de la pollution de l'air sont estimés à une soixantaine de milliards de F (9 milliards d'€) par an, dont 31 milliards de F (5 milliards d'€) pour la santé. Une récente étude suédoise de l'Université d'Umea vient de prouver, sans conteste possible, la très nette toxicité du diesel avec des effets sur l'asthme et les allergies qui sont en passe de devenir des problèmes de santé publique majeurs (100 % d'allergies de plus tous les 10 ans)."

Pour le Dr Saladin, "la pratique régulière du vélo – notamment en intégrant le temps "activité physique" dans son temps des transports – ferait faire d'importantes économies aux collectivités publiques, à la "Sécu", à l'État et aux ménages. Ce serait, en termes économiques, l'investissement ayant le meilleur rapport coût/bénéfice dont on puisse rêver !" ■

*\* En France, on estime que le surpoids est responsable de 5 à 10 % des dépenses de santé, que 30 % de la population est en surpoids ; l'augmentation chez les enfants (+50 % au cours des 10 dernières années) étant très inquiétante*

Les bienfaits du vélo sur la santé sont maintenant bien documentés. Tant pour les cyclistes eux-mêmes, que pour la collectivité en termes économiques, sociaux et d'environnement. Des médecins sont venus en témoigner à Strasbourg. Sans éluder pour autant la question de l'accessibilité et des aménagements de la ville à vélo.

**P**armi les influences positives de la pratique régulière du vélo sur la santé cités par le Dr Michel Girard, conseiller municipal et vice-président de la Communauté urbaine de Strasbourg, l'effet antistress n'est pas la moindre.

## PRATIQUES INDIVIDUELLES ET BÉNÉFICES COLLECTIFS

C'est en multipliant les pratiques quotidiennes individuelles régulières, estime le Dr Girard, que le vélo pourra participer à la diminution de la pollution atmosphérique et à la lutte contre le bruit et bénéficier

## Effets positifs d'une demi-heure de vélo par jour

- effet antistress (grande cause de maladies) par une sensation de liberté et de plaisir
- bon entraînement musculaire et articulaire
- 50 % de pathologies cardio-vasculaires en moins
- renforcement du muscle cardiaque à 70 - 85 % de l'effort cardiaque
- diminution de la tension artérielle dans les limites ci-dessus
- plus de défenses immunitaires
- moins d'ostéoporoses, de dépressions, d'anxiétés
- moins de cancers du sein\*
- effet favorable sur le cholestérol, comme toutes les activités physiques pratiquées régulièrement
- effet sur le poids : en faisant du vélo tranquillement, on brûle 4-5 calories par minute ; en 30 minutes de vélo/j ou 8 km on "brûle" 120 à 150 calories/j
- .....

*\* Certaines études montrent une réduction de 50 % des cancers du sein chez les femmes ayant 4 heures d'activité physique/semaine et 30 % pour 3 h/semaine*

*Source : Dr. Michel Girard, Dr Saladin, Strasbourg, octobre 2001*

## Vélo et entreprise

Se rendre au travail à vélo peut être encouragé par les entreprises et les collectivités locales dans le cadre de plans de mobilité, destinés à inciter les salariés et les visiteurs à réduire leur utilisation individuelle de la voiture.



CUS

**D**ans son introduction, Pierre Facon définit le contexte réglementaire des plans de mobilité et d'encouragement de la pratique vélo pour les trajets domicile-travail : la loi solidarité et renouvellement urbains (SRU) d'une part et les plans de déplacements urbains (PDU), d'autre part. C'est aux collectivités publiques en général, et aux autorités organisatrices des transports urbains en particulier, rappelle Maxime Jean, qu'incombe la responsabilité de promouvoir la pratique du vélo dans les trajets quotidiens vers ou à partir des établissements. Il entend par établissements les employeurs publics ou privés, générateurs de déplacements, mais aussi les pôles d'activité tels que les hôpitaux qui organisent accueil, consultations, soins et visites ou encore les établissements d'enseignement (universités, collèges, lycées, écoles...). Pour lui, ce sont l'ensemble des déplacements quotidiens qui sont concernés : domicile-travail, domicile-études, y compris l'accompagnement, les déplacements professionnels, les visites et même les livraisons et l'enlèvement des marchandises.

### PLANS DE MOBILITÉ AU BANC D'ESSAI

Les initiatives du type plan de mobilité répondent souvent à la nécessité d'améliorer les conditions d'accès d'une entreprise ou d'un lieu public, mais aussi à une volonté d'exemplarité de certaines collec-

tivités territoriales, en particulier lorsqu'elles sont maîtres d'ouvrage du PDU, en vertu du principe "s'appliquer d'abord à soi ce qu'on souhaite encourager chez les autres"...

Ce faisant, les établissements\* s'efforcent d'apporter une réponse aux difficultés d'accès et de stationnement des salariés et visiteurs, incitent au changement de leurs pratiques de déplacement, améliorent directement ou indirectement leur propre image, les conditions économiques du déplacement pour leurs salariés et l'environnement de l'établissement.

"Force est de constater, note Maxime Jean, que parmi les mesures mises en place dans les plans de mobilité\*, la promotion du vélo arrive loin derrière l'encouragement au covoiturage et à l'usage des transports publics ; le mode marche à pied n'est même pas abordé." Malgré tout, les mesures prises en faveur de la bicyclette sont qualitativement intéressantes avec l'achat de vélos de service, l'installation de vestiaires et douches, la garantie de retour en cas de panne ou de fortes intempéries, l'offre de services de petite réparation et un "check-up" vélo sur le site ou encore l'offre de location de vélo à l'année pour 75 € (500 F), par exemple, assurance comprise. Si les pratiques "douces" sont fortement encouragées, les salariés sont toujours placés en situation de choix...

*Les 900 "vélos entreprise" de la Communauté urbaine de Strasbourg sont de plus en plus utilisés (Arte, Fnac, France 3 Alsace, DNA, Institut national des études territoriales). Ce service loué, assure l'entretien et les réparations pour environ 76€ (500 F) par an*

### Atelier animé par :

*Pierre Facon,*  
conseiller général, conseiller municipal  
de Neuilly-Plaisance

### Intervenants :

*Maxime Jean,*

*Certu ;*

*Claude Tison,*

*ST Microelectronics, Grenoble ;*

*Philippe Sauthoff,*

*Vélocation, Strasbourg*

### VÉRITABLES "MICRO-PDU"

L'expérience montre selon le Certu que la démarche plans de mobilité ne peut faire l'économie d'une véritable participation des employés et utilisateurs et sera d'autant mieux perçue et couronnée de succès qu'elle constitue le prolongement du PDU dans une agglomération déjà engagée à promouvoir les transports publics, l'usage du vélo et la marche à pied et à favoriser, en parallèle, un urbanisme réduisant la pertinence de l'usage automobile. Ces plans apparaissent ainsi comme des "micro-PDU" à l'échelle d'un site ou, mieux, d'une zone d'activité à entreprises et établissements multiples. Le polygone scientifique sur la presqu'île entre Drac et

Isère aux portes de Grenoble en est un bon exemple. Les déplacements domicile-travail de tout ce bassin d'emploi (7000 emplois environ), ainsi qu'une partie de la circulation de transit en provenance de l'autoroute A48, engendrent des embouteillages quotidiens de plus en plus paralysants et participent à la pollution atmosphérique de l'agglomération grenobloise.

### LE PDE DE ST MICROELECTRONICS

Après une première série de mesures – doublement des places de stationnement couverts pour les vélos, soit 200 places, installation de douches, installation d'un abri voyageurs à l'arrêt d'une ligne de bus, extension et couverture du parking motos et scooters – le site Microelectronics de Grenoble (2000 salariés dont 3 sur 4 venaient au travail seuls en voiture) a établi un PDE. Parmi les actions réalisées dès septembre-octobre 2000 : la mise en service d'une navette entre le polygone et la gare, participation financière de ST jusqu'à 80 % des abonnements tram et bus Semitag ou VFD, idem pour les abonnements SNCF, augmentation du parc de véhicules au gaz (7 au total), assurance de retour pour les cyclistes en cas d'intempéries ou d'imprévu grave en bus ou taxi et subvention ST pour l'équipement GPL ou GNV d'un véhicule GPL/GNV neuf ont suivi depuis : navette, puis transformation en ligne de bus gratuite pour le personnel de ST, mise à disposition des cyclistes



CUS

d'un kit de sécurité, jonction du site ST avec le réseau cyclable par une piste et des trottoirs sécurisés. Étaient prévus pour la fin 2001 la mise à disposition de services de proximité pour éviter les petits déplacements : intervention régulière d'un professionnel pour l'entretien des vélos, service postal, borne Internet, billetterie Tag, service de petite restauration rapide et contrôles antipollution gratuits pour les véhicules des salariés.

### LES MODES ALTERNATIFS EN HAUSSE

Différentes enquêtes ont permis de mesurer les résultats obtenus. En avril-juin 2001, avec la navette, un gain de 7 % de parts modales sur la voiture a pu être réalisé et un gain de 6,2 % grâce à l'ensemble des mesures en faveur du vélo. Au total, les actions du PDE ont permis aux transports alternatifs (surtout aux transports publics et au vélo) de gagner entre 13 % et 14 % de parts modales sur la voiture, ce qui correspond à environ 33 % des "alternants". En septembre 2001, le site ST de Grenoble compte plus de 35 % d'utilisateurs des modes alternatifs (objectif : 50 % en 2005) dont 15 % d'anciens automobilistes qui ont changé de mode de transport depuis la mise en place du PDE.

"La concertation et l'évaluation constantes du PDE sont des aspects importants de sa réussite, estime Claude Tison (une personne a été recrutée, des réunions bisannuelles du comité de pilotage ont été organisées et un site intranet créé), tant avec les salariés qu'avec les acteurs extérieurs. Côté partenariat, les accords avec la Semitag ont permis d'établir des conditions encore plus avantageuses et ont

*"Commencée avec les vélos de fonction pour élus et fonctionnaires de la Communauté urbaine de Strasbourg, l'expérience de mise à disposition de vélos s'est transformée en un système de Vélocation qui dispose de quelque 1700 vélos pour la location," selon Philippe Sauthoff*

attiré de nouveaux voyageurs (carte Tag annuelle à 61,98 € (400 F) soit 5,03 € (33 F) par mois contre 7,62 € (50 F) en début de PDE). Tout aussi importants sont l'adaptation-amélioration des mesures prises et la fidélisation au programme, l'essai de nouvelles actions et le suivi permanent avec les nombreux partenaires du projet : Semitag, Ademe, Metro, Ville de Grenoble, GEG, SNCF, VFD..."

Sont ainsi prévus : mise à disposition d'une flotte de vélos ST, l'agrandissement du Véloparc de la gare de Grenoble, élargissement des parkings vélo de cette gare, le prolongement de la ligne 35 (ancienne navette) jusqu'au terminus tram le plus proche, la mise en site propre de cette ligne, mise en place sur le site d'un service de location de voitures pour les week-ends, vacances, courses, etc., avec des tarifs préférentiels pour le personnel ST. Sans compter l'intensification de la communication, surtout lorsque l'utilisation des transports alternatifs devient économiquement plus avantageuse pour ces salariés comme pour les autres résidents des communes alentour. ■

*\* Une quinzaine de ces expériences ont été analysées sous l'égide de l'Atec en mars 2001 ; les données présentées ici par Maxime Jean sont extraites de ces analyses*



ST MICROELECTRONICS

*Des mesures de sécurité complètent les dispositifs de stationnement ST Microelectronics. Fin décembre 2001, la société a organisé une campagne d'éclairage en suivant les cyclistes de leur domicile au site de ST. Puisque très peu étaient visibles la nuit, 200 kits d'éclairage avec feux clignotants pour voir et être vu sont en cours de montage sur les vélos des salariés et ceux de la flotte vélos de l'entreprise*

### Aides financières au développement de plans de mobilité en France

Des subventions d'étude de l'État au taux maximal de 35 % (cf circulaire N° 2001-51 du 10/07/01) et aides de l'Ademe aux études (50 % maximum) et aux investissements (30 % maximum) en priorité aux établissements de plus de 300 salariés

# Vélo, image et avenir

Quels liens entre “l’état de l’opinion”, le système de valeurs de notre époque et les attentes des utilisateurs en matière de transports ? Quelles pistes explorer pour sortir du “vélo, écolo, maso” et implanter davantage le vélo dans un paysage urbain marqué par l’automobile ? Questions pour une table ronde.

**Table ronde animée par**

*Christian Hahn,  
journaliste France 3 Alsace*

**Intervenants :**

*Gérard Mermet,  
sociologue*

*Jean Perdoux,  
président du Club des villes cyclables ;*

*Jean-Marie Tétart,  
chargé de mission  
interministérielle vélo ;*

*Alain Goetzmann,*

*Tous à vélo !, président  
du Comité de promotion du vélo ;*

*Jean-Marie Lorentz,  
président d’honneur de l’Association  
des départements cyclables*



F. LOISEAU

**C'**est Gérard Mermet qui, en sociologue, pose les termes du débat : “Changement social et modes de vie urbains : quel avenir pour le vélo ?”

**MUTANTS, MUTINS  
ET MOUTONS...**

“Notre société du “toujours plus” ne va pas si bien, estime Gérard Mermet, que nous puissions nous permettre de ne pas nous interroger sur l’utilisation que nous faisons du capital temps qui n’a cessé de croître en un siècle. Si en 1900, nous consacrons, sur 48 ans de moyenne de vie, 23 ans en enfance, scolarité et transports et seulement 3 ans de temps libre, nous en sommes à respectivement 37 et 16 ans en 2000, sur une moyenne de vie de 76 ans. Nous sommes ainsi passés

*Site propre vélo  
sur un itinéraire  
de loisirs dans la  
Communauté  
urbaine de  
Strasbourg*

du travail au temps libre et, dans le même temps, de la collectivité à l’individu, de l’assistance à la responsabilité, du masculin au féminin, de centripète au centrifuge et de l’Homo sapiens à l’“Homo zap-pens”... C’est-à-dire quelqu’un de plus en plus mobile dans sa vie familiale, professionnelle et dans sa vie tout court, même si tout le monde n’a pas évolué de la même manière.” Ainsi 3 France différentes s’observent pour Gérard Mermet : les “mutants”, sorte de fanas des nouvelles technologies, les “mutins” qui, face à cette modernité, résistent et se demandent si c’est bien ainsi que l’on prépare notre planète pour les générations futures (ce sont eux qui s’interrogent sur la mondialisation par exemple) et les “moutons”, qui font le dos rond en attendant que ça se passe...

# table ronde

Pour Jean-Marie Lorentz, le cycliste en tout cas n'est pas un mouton ou un doux rêveur, mais un précurseur, un réaliste qui gagne du temps dans les embouteillages, fait des économies d'argent en se déplaçant pour presque rien et gagne en santé en superposant sport et temps de transport.

## SENSIBILITÉ CROISSANTE À L'ENVIRONNEMENT

Globalement, en un siècle, la mobilité s'est accrue fortement. Gérard Mermet constate que dans nos sociétés occidentales, l'automobilité est la grande gagnante de cette évolution mais pense que le vélo a son rôle à jouer en ces temps de sensibilité accrue à la qualité de vie et d'attachement à la santé et à la forme.

"Certes, estime Jean Perdoux, la sensibilité à l'environnement progresse : selon les sondages\*, pour 72 % des Français (contre 58 % en 1996) et pour 81 % des maires, la circulation constitue une préoccupation de plus en plus importante. Dans un de ces sondages\*, 69 % des citoyens et 84 % des maires pensent que pour améliorer la circulation, il faut limiter l'usage de la voiture en ville."

## UNE VOITURE DANS LA TÊTE

D'où vient alors ce décalage entre ce que souhaite un segment de plus en plus important de la population tel qu'il s'exprime à travers les sondages et la réalité ? Jean Perdoux, note que "malgré ces changements de l'opinion, les Français ont toujours une voiture dans la tête !" Gérard Mermet, lui, pointe la différence habituelle entre la teneur de discours ou de réponses de nature généreuse et l'environnement pratique dans lequel évoluent les Français et qui ne leur donne pas de raison très forte de changer de comportement et d'habitude. On peut penser à la ville éclatée, la "facilité" de l'automobile, le



*Considérant que la pratique du vélo est une activité bénéfique pour les cyclistes comme pour la collectivité, la Ville de Genève a approché plus de 500 médecins, cardiologues, physiothérapeutes et pharmaciens, afin qu'ils mettent à disposition de leurs patients le plan cyclable de Genève*

manque d'alternative aussi crédible que la voiture sur certains trajets, la force du lobby automobile...

"Il y a aussi, pour Christian Hahn, un déficit d'image du vélo qui nécessite de replacer la question du choix du mode de transport sur le plan politique".

Frédéric Héran, chercheur, est bien d'accord quand il dit que le citoyen, même de bonne volonté, est pris dans des logiques qui le dépassent complètement. Il est donc impossible de tout changer par la seule décision individuelle, même s'il faut bien commencer un jour à mettre ses idées en pratique.

"On n'en sortira que par une action collective concertée", conclut-il.

Un de ces moyens d'action collective pour accroître l'usage du vélo et améliorer son image est la création, en 2001, du Comité de promotion du vélo. Alain Goetzman, son président, est persuadé "qu'il existe un fort potentiel de développement du vélo en ville." En participant, avec le Club des villes cyclables et la Fubicy au Comité de promotion du vélo, le syndicat professionnel des constructeurs de cycles montre qu'il souhaite lui aussi développer cet usage. Il a confiance, car il constate aussi que "malgré la stagnation des ventes entre 1999 et 2000 et la régression d'environ 10-15 % en 2001, le marché du vélo est en croissance douce mais constante depuis une dizaine d'années".

## ÉLARGIR LES PRATIQUES CYCLABLES

Les Français, eux, quand ils sont interrogés\*, souhaitent, à 60 %, le développement d'aménagements cyclables, ces derniers étant de nature à les inciter à utiliser davantage le vélo pour leurs déplacements quotidiens. Des aménagements que Jean-Marie Lorentz appelle de ses vœux "pour élargir la pratique cyclable au-delà du cercle restreint des téméraires. Il faut au vélo un site propre sous forme de bandes ou de pistes, à l'image des trottoirs pour le piéton et des rails pour le tramway (...), à moins de créer des espaces pacifiés où la faible vitesse automobile permet une cohabitation sans heurts de tous les modes de déplacement." Ce n'est qu'à ces conditions, estime-t-il, qu'il sera possible de restituer à nos enfants leur autonomie sur le chemin de l'école, par exemple, et réduire les pratiques des mamans ou papas taxis.

Pour Gérard Mermet la réponse pour réconcilier mutants et mutins et étendre la pratique du vélo en ville pourrait venir,

notamment, d'un engagement des élus pour les villes durables, des relais non institutionnels, de la dimension transgénérationnelle et transpolitique, de la communication et de la pédagogie. Mais attention, prévient Jean-Marie Tétart, malgré les moyens de plus en plus importants que des élus acceptent de consacrer à la promotion de l'usage du vélo, les citoyens ne les croient pas. Ou plutôt, ils sont prêts à y croire pour les seuls déplacements de proximité si, comme à Groningen (Pays-Bas) ou Ferrare (Italie), les contraintes en matière de déplacements portent sur la voiture. Au moyen d'un plan de circulation rejetant la voiture en périphérie, par exemple, associée à une réduction générale de la vitesse automobile, des restrictions de stationnement, etc. "Si l'on veut que les circulations douces progressent, estime J.M. Tétart, la communication, elle, ne doit pas être douce. C'est surtout vrai à une époque où le PDU demande une communication et une incitation musclées pour réduire l'usage de la voiture. Et hormis les efforts des collectivités territoriales dans ce domaine, n'oublions pas que l'État a aussi son rôle à jouer." J-M Lorentz souhaite lui aussi "muscler le propos : les Français le demandent et la société en a besoin".

## LE VÉLO, ÉLÉMENT CENTRAL DE LA MOBILITÉ URBAINE

Si l'acceptation du vélo pour les déplacements de proximité et pour les loisirs paraît générale, les Français semblent faire preuve de résistance pour les longues distances et les déplacements complexes. Pour le Club des villes cyclables c'est là qu'intervient l'offre multimodale : vélo-transport public. En améliorant sa lisibilité et son accessibilité, en montrant aux "pendulaires", par des expérimentations, que la combinaison vélo-train-vélo, par exemple est une bonne solution, les collectivités locales contribuent à rendre plus crédible cette alternative combinée au choix automobile. Sans oublier que ces mesures matérielles d'aménagement et d'exploitation doivent être complétées par des éléments de réponse psychologique pour valoriser et conforter le cycliste dans son choix de mobilité. Le cycliste, tout en se rendant service à lui-même rend service à la collectivité et contribue ainsi au développement durable. ■

\* Voir enquête Sofres-Semaine du transport public, septembre 2001 pour l'Ademe, le Certu, le Gart et l'UTP ; voir aussi le sondage de septembre 2001 pour Libération lors de la journée "En ville sans ma voiture".

### Les atouts du vélo

- Zéro pollution
- Zéro bruit
- Zéro énergie (marchande)
- Zéro agressivité
- Forme et santé
- Comportement citoyen.

© Gérard Mermet

Au congrès de Strasbourg :

## Le temps du vélo de ville est arrivé !

L'exposition de matériels, de vélos et de mobilier urbain, organisée à Strasbourg à l'occasion du congrès du Club des villes cyclables, attire de plus en plus d'entreprises, d'organismes et d'associations. Sur le plan économique, le temps du vélo semble donc bel et bien arrivé. Il appartient aux collectivités locales de faire en sorte que le vélo devienne véritablement un atout... pour les citoyens.



### ■ Auto'trement

(association développant un système d'autopartage (multivoiturage) permettant à ses adhérents d'utiliser un véhicule à l'heure, 24h/24, 7j/7)

Contact : M. Fuchs

Tél. : 03 88 23 73 47

Fax : 03 88 23 73 48

E-mail : autotrement@free.fr

### ■ Les Bois de Tertu

(glissières de sécurité, mains courantes, passerelles, mobilier extérieur)

Contact : G. de Maussion

Tél. : 02 33 36 11 02

Fax : 02 33 39 28 75

E-mail : gdm@wanadoo.fr

### ■ Conseil général du Bas-Rhin

(présentation de la politique du département en matière d'itinéraires cyclables)

Contact : C. Weissgerber

Tél. : 03 88 76 67 67

Fax : 03 88 76 68 16

### ■ Cycleurope Machedoul

(fabricant de bicyclettes dont vélos de ville)

Contact : Daniel Brémaud

Tél. : 02 40 78 23 23

Fax : 02 40 31 44 16

E-mail : daniel.bremaud@cycleurope.fr

### ■ Cycloblock

(conception et fabrication de matériels de sécurité dont antivol cycloblock, antivol selle)

Contact : Michel Tributou

Tél. : 03 88 35 02 71

Fax : 03 88 35 05 79

E-mail : cycloblock@noos.fr

### ■ Ard

(parcs sécurisés avec contrôle par carte à puce, antivol électronique, système de gestion informatisée de locations vélo)

Contact : Pierre Voltaire

Tél. : 04 92 52 58 00

Fax : 04 92 52 58 01

E-mail : pierre.voltaire@ard.fr

### ■ Area

(conception et fabrication de mobilier urbain, appuis-vélos, mâts signalétiques...)

Contact : M. Sastourne

Tél. : 05 34 25 21 00

Fax : 05 34 25 21 01

E-mail : area.mu@wanadoo.fr

### ■ ATC Mobilier urbain

(conception et fabrication de mobilier urbain, garde-vélos codé avec serrure à code)

Contact : Alain Bué

Tél. : 03 20 99 91 91

Fax : 03 20 99 91 92

E-mail : atc@atc-mu.com

### ■ Atom 78

(appareil de sécurisation de vélos "rackavélo")

Contact : Guy Barrois

Tél. : 01 39 70 49 27

Fax : 01 39 27 26 73

E-mail : ATOM78@wanadoo.fr



## ■ Cyclogard

(fabricant : parcs à vélo, antivols pour vélos, scooters et motos, arceaux pour abris)

Contact : Pascal Vidonne

Tél. : 04 50 45 13 45

Fax : 04 50 51 88 12

E-mail : [contact@cyclogard.com](mailto:contact@cyclogard.com)

## ■ Fubicy

(Fédération française des usagers de la bicyclette : revue et documents vélo ; journées d'études)

Contact : Bernard Renou, président

Tél. : 03 88 75 71 90

Fax : 03 88 36 84 65

E-mail : [fubicy@fubicy.org](mailto:fubicy@fubicy.org)

## ■ Giant

(fabricant de vélos de ville, VTC, VTT, juniors, route et vélos à assistance électrique)

Contact : O. Cruzet

Tél. : 01 48 13 19 19

Fax : 01 48 13 06 56

E-mail : [o.cruzet@giant.fr](mailto:o.cruzet@giant.fr)

## ■ Husson

(fabricant et concepteur de mobilier urbain : bornes vélo, appuis-vélos avec système de fixation au sol)

Contact : Nathalie Jacquy

Tél. : 03 89 47 56 56

Fax : 03 89 47 26 03

E-mail :

[husson-collectivites@calipso.net](mailto:husson-collectivites@calipso.net)

## ■ Icrea

(systèmes de transport et de rangement de vélos dont un système vertical de trois niveaux tout électrique)

Contact : M. Pierron

Tél. : 03 89 47 56 56

Fax : 03 89 47 26 03

## ■ SN Intercycles SA

(fabricant de vélos, tricycles, tandems, triporteurs et vélos publicitaires à partir de 30 vélos)

Contact : Christian Jodet

Tél. : 02 51 44 51 51

Fax : 02 51 44 51 55

E-mail : [contact@intercycles.com](mailto:contact@intercycles.com)

## ■ Jose Alvarez SA

(grossiste en cycles et accessoires pour vélo ; créateur et constructeur de cycles : vélos de ville, loisirs – dont la family bike)

Contact : Christian Colas

Tél. : 05 62 60 11 54

Fax : 05 62 60 11 55

E-mail : ccolas@josealvarez.com

## ■ Jos International SA

(fabricant-distributeur de matériels d'éclairage et de signalisation pour cycles et automobiles : éclairage avant rechargeable, arrière à piles et led faible consommation à fonctionnement automatique)

Contact : Olivier Gaume

Tél. : 04 74 75 99 77

Fax : 04 74 75 99 79

E-mail : o.gaume@jos-international.com

## ■ Metalco mobil concepts

(mobilier urbain, vélos et trottinettes électriques, abris vélo et bicyparcs)

Contact : Nicolas François

Tél. : 04 67 80 70 70

Fax : 04 67 80 70 80

E-mail : contact@silverfly.fr

## ■ Prosign

(bandes préfabriquées, plots, panneaux, séparateurs de voies, balisettes, revêtements pour pistes et bandes, sigle vélo, marquage pour parking vélos...)

Contact : Sean Coevoet

Tél. : 01 47 86 53 88

Fax : 01 47 85 02 47

E-mail : s.coevoet@prosign.fr

## ■ RATP

(abris vélo, îlots vélo, vélos "Roue libre")

Contact : Jean-Claude Berardo

Tél. : 01 44 68 36 18

Fax : 01 44 68 25 30

E-mail :

jean-claude.berardo@wanadoo.fr

## ■ SHIMANO

(fabricant de composants pour cycles)

Contact : Sylvain Roussel

Tél. : 03 21 73 25 25

Fax : 03 21 55 84 27





## ■ Sineu-Graff

(concepteur et fabricant de mobilier urbain, bornes, potelets, barrières, appuis-vélos munis de systèmes antivol)

Contact : Olivier Finance  
Tél. : 03 88 58 74 58  
Fax : 03 88 74 01 00  
E-mail : ofinance@sineugraff.com

## ■ SNCF

(mise en place de services pour la clientèle cycliste dans les trains et dans les gares pour encourager l'intermodalité)

Contact : Jean-Pierre Stewart  
Tél. : 01 53 25 62 82  
Fax : 01 53 25 62 54  
E-mail : jean-pierre.stewart@sncf.fr

## ■ Société des pétroles Shell

(produits bitumineux pour aménagement de toitures translucides pour abris et revêtements de pistes cyclables)

Contact : C. Guilpain  
Tél. : 01 55 94 18 37  
Fax : 01 55 94 17 63  
E-mail : m.guilpain@shell.com

## ■ Vélostation

(association assurant un atelier auto-entretien vélos et un service de transport de personnes à vélo : tricycle taxi-vélo)

Contact : Jan Konold  
Tél. : 03 88 84 66 67  
Fax : 03 88 84 39 35  
E-mail : j.konold@infonie.fr

## ■ Velparc

(réalisation de supports de stationnement pour vélos et véhicules deux-roues motorisés)

Contact : M. Daudet  
Tél. : 01 45 19 01 96  
Fax : 01 45 19 01 98

## ■ Willem

(création et réalisation de mobilier urbain : arceaux, abris, barrières, potelets principalement en aluminium)

Contact : Éric Willem  
Tél. : 03 88 72 95 19  
Fax : 03 88 72 99 40  
E-mail : willemsarl@aol.com



# ville&vélo

**Le magazine des villes cyclables**

(ISSN : 1631-3054)

Une publication du



CLUB DES  
VILLES  
CYCLABLES

Directeur de la publication :  
Jean Perdoux

Rédactrice en chef :  
Véronique Michaud

Numéro hors-série :  
rédaction Francine Loiseau,

Photos :

Communauté urbaine de Strasbourg  
et Club des villes cyclables

F. Loiseau

(sauf crédits photos indiqués)

Le visuel de la couverture a été réalisé  
par l'agence Vent d'Est (Strasbourg).

Rédaction :

Club des villes cyclables  
33, rue du Fg Montmartre,  
75009 Paris.

Tel : 01 56 03 92 14

Fax : 01 56 03 92 16

info@villes-cyclables.org

Service Abonnements :

Route 66

BP 95 - 92 244 MALAKOFF CEDEX

Publicité :

IM Régie - Marc Grand - Directeur  
23, rue Faidherbe 75011 Paris

Conception

et réalisation :

Z&A conseil

21, rue des Longs Prés  
92100 Boulogne

Photogravure et Impression :

Ouest Impressions Europe

Route de Poitiers

BP 211

79308 Bressuire Cedex

Numéro de commission  
paritaire 0204 G81197

Ville&Vélo est membre du SPEJP



Imprimé sur papier recyclé

**POUR AVANCER NATURELLEMENT**  
**BOIS TRAITÉ SANS CHROME NI ARSENIC**

**POUR PROGRESSER ENCORE PLUS LOIN**  
**COEUR DE DOUGLAS\*, SANS AUCUN TRAITEMENT**

## **Bois de Tertu**

61160 Villedieu-les-Bailleul France

Tél : +33 33 36 11 02 Fax : + 33 02 33 39 28 75

GLISSIÈRES DE SÉCURITÉS MIXTES MÉTAL BOIS  
MURS ANTI BRUIT - PASSERELLES -



\* Bois de Pays naturellement imputrescible / Tous nos bois , traités ou non sont entièrement recyclables.

# S.N. INTERCYCLES S.A.

**MARQUE**



## CONSTRUCTEUR

**Notre spécialité**

**FABRIQUER "votre"** vélo, tandem, tricycle ou triporteur

- À partir de 30 pièces
- À vos couleurs
- À votre marque et votre logo

➔ Nous équipons de nombreuses collectivités, administrations, entreprises publiques, usines.

### Nos références

Mairie de Paris, mairie de Bordeaux, RATP, SNCF, Manutan, Camif, Redoute entreprise et de nombreuses autres connues et moins connues.

### Contactez-nous

S.N. INTERCYCLES S.A.  
Zone Acti-Sud - BP 81  
9, rue Ampère  
85003 - LA ROCHE-SUR-YON

Tél. : 02 51 44 51 51  
Fax : 02 51 44 51 55  
E-mail : [contact@intercycles.com](mailto:contact@intercycles.com)  
[www.intercycles.com](http://www.intercycles.com)