

ville & vélo

N°4 juillet/août/sept 2002

Le magazine des villes cyclables

DOSSIER

Organiser la ville des courtes distances

Tous piétons !

CHAMBERY

14ème Congrès du Club des villes cyclables

la ville pionnière

FICHE TECHNIQUE

Faciliter la circulation des cyclistes





Shell

Mexphalte C

Le bitume clair pour plus de sécurité

Des couleurs pour une route plus harmonieuse et plus sûre.

En 1994, pour renforcer la sécurité sur son réseau routier, le **Conseil Général des Bouches du Rhône** fait aménager des accotements différenciés cyclables. Il opte pour le bitume **Shell Mexphalte C** qui lui permet d'obtenir une couleur naturelle, à partir des granulats locaux. Ces pistes cyclables s'intègrent ainsi parfaitement au site. De plus, l'homogénéité d'adhérence sur toute la plate-forme de la chaussée garantit le confort de conduite et la sécurité de tous les usagers. La rapidité d'exécution de ce chantier de 1,5 km, terminé en trois jours, et les résultats obtenus sur le plan de la sécurité décident le Département à étendre cette solution à d'autres zones.

Les **revêtements bitumineux clairs** sont chaque jour plus présents. Ils s'intègrent discrètement partout en rappelant ou en complétant les tons des autres matériaux. Ils respectent ainsi la teinte dominante du site ou de la région.

Mexphalte C est un bitume de synthèse. Appliqué en film mince translucide, il permet d'obtenir toute une palette de **couleurs naturelles** pour créer des espaces différenciés et rendre la route plus harmonieuse : une **solution innovante** pour répondre aux nouvelles exigences des pouvoirs publics en matière de sécurité et de respect de l'environnement.

Chaque jour, les bitumes Shell prouvent leur polyvalence et leur technicité dans les conditions les plus extrêmes.

Société des Pétroles Shell
Centre Service Client – Service Informations Générales

www.shell.fr

Téléphone :

▶ N° Indigo 0 820 07 09 07

0,78 F TTC / MN

Fax :

▶ N° Indigo 0 820 80 41 76

0,78 F TTC / MN



Shell Bitumes

éditorial



DR

Le vélo, construisons l'avenir qui va avec !

sommaire

actualités

P 4

Paris-plage a fait couler beaucoup d'encre. Actualités des villes cyclables

dossier



Tous piétons !

De Copenhague

à San Sebastian, quand la ville chouchoute ses piétons...

P 8

tour de ville



Chambéry,

la Savoyarde, hôte du

Congrès des villes cyclables.

P 14

fiche technique

Faciliter la circulation des cyclistes.

P 19

entreprise

Comment l'Institut Gustave Roussy, à Villejuif, a inauguré les PDE en milieu hospitalier.

P 21

ailleurs

Une famille autour du monde

P 24

internet

Localtis, le portail internet de la Caisse des dépôts.

P 25

bulletin

d'abonnement

P 26

Aujourd'hui, dans nos villes, se jouent de fameux défis : développement économique, meilleure cohésion sociale, amélioration de nos cadres de vie, sauvegarde d'un équilibre écologique toujours menacé.

En plaçant l'usage du vélo au cœur de nos préoccupations et de nos projets d'élus, en donnant à notre(nos) mission(s) de décideurs une véritable volonté de rendre nos villes plus accessibles aux modes de transport non polluants et plus sûrs, en favorisant la multimodalité - transports en commun et vélo - de nos déplacements quotidiens, nous construisons les cités de demain.

Si bon nombre de villes ont déjà compris et entrepris cette démarche, si notre civilisation pourtant si marquée par l'usage dominant de l'automobile accepte d'entrouvrir et de céder des espaces, si cette rupture culturelle fait tranquillement son chemin, nous gagnerons nos paris.

Lors de notre prochain congrès, nous aborderons très largement ces défis. Des exemples concrets, les expériences de terrain et les innovations de nombreuses villes seront largement présentés et débattus. Chambéry, son agglomération, le département de la Savoie, qui accueillent notre congrès les 24, 25 et 26 octobre, vous étonneront par leur dynamisme et leur cadre exceptionnel.

Chambéry est une ville qui a beaucoup œuvré pour la restauration de son patrimoine mais aussi pour apaiser, avec succès, le trafic automobile et pour encourager la marche à pied et l'usage du vélo. La Savoie a toujours été attentive à la sauvegarde de son environnement et à la promotion du vélo sous toutes ses formes, loisirs, tourisme et mode de déplacements.

Aussi ce congrès est-il l'occasion privilégiée de conforter vos convictions, d'enrichir vos connaissances au fil des débats mais aussi de favoriser les rencontres, nombreuses et fructueuses, que ces trois journées permettront.

Bienvenue en Savoie !

Jean Perdoux
Président

Revue de presse

Sous la plage, les vélos....

Quelques palmiers ajoutés à quelques tonnes de sable auront suffi, le temps d'un été, à faire couler des litres d'encre ! Belle opération, tout le monde le reconnaît. Belle occasion pour les journaux grand public, quotidiens et magazines, de s'aventurer sur les bandes cyclables et autres couloirs de bus. Belle tribune aussi pour des magazines automobiles qui dénoncent la politique de déplacement entreprise par la mairie de Paris. Revue de détail.

Pierre DESCHAMPS



Sous les pavés, la plage. A décrété - à grand renfort de couverture médiatique et avec un succès que tous s'accordent à reconnaître - l'équipe de Bertrand Delanoé en initiant l'opération "Paris plage". Bon nombre de journaux et de magazines, de grands hebdomadaires notamment, ont voulu aller plus loin en faisant une part belle au vélo dans leurs pages estivales. Le mot d'ordre est ainsi devenu : sous la plage les vélos, ou comment Paris peut-il rebondir sur cette opération hautement médiatique pour promouvoir les modes de transport doux. "Paris roule-t-il ?" s'interroge *l'Express* dans sa livraison du 1^{er} mai, quelques semaines avant le lancement de l'opération Paris plage. "À Paris, 75 % des gens qui se déplacent ne disposent, lorsqu'ils sont à pied, à vélo, en taxi ou en bus, que de 6 % de la voirie, trottoirs compris. Le reste, soit 94 %, est accaparé par les autres qui ne transportent que 1,3 passa-

Deux millions de visiteurs au compteur et une vitesse moyenne de déplacement à vélo plutôt faible !

ger en moyenne..." peut-on lire dans *l'Express*. Un constat que partage le *Nouvel Observateur* en consacrant deux pages à la bicyclette en région parisienne dans une de ses récentes livraisons. L'angle d'attaque, pris par le magazine se veut résolument "loisirs" puisqu'il mesure le chemin parcouru en quelques années par la RATP et la SNCF pour permettre aux Franciliens d'enfourcher leurs deux-roues après avoir emprunté le rail.

Même intérêt pour le vélo dans la presse dite "féminine" qui reprend à son compte les avantages et l'essor du vélo en ville, sans oublier de l'adapter à son public ! Ainsi, pour ne citer que le magazine *Isa*, qui interroge le journaliste sportif Gérard Holtz sur sa consommation immodérée de deux-roues (non motorisés !), l'approche est très axée sur la forme, les bienfaits et les recettes santé du vélo. Sans manquer, au passage, de se demander si la bicyclette n'est pas, comme le sug-



Pierre DESCHAMPS

gère une enquête réalisée outre-Atlantique, "un facteur d'impuissance sexuelle" (sic !).

Plus sérieusement, certains magazines profitent de la première année de mise en service des couloirs de circulation des bus dans le centre de Paris pour tirer un premier bilan. Quand l'enquête est signée *Autojournal* il n'est pas surprenant d'imaginer que la charge puisse être virulente et un brin... partisane. Pour les auteurs de l'enquête qui s'appliquent à démontrer, chiffres à l'appui, que la politique "autophobe" de la mairie de Paris n'a qu'une conséquence - hormis la saturation des axes de circulation - : l'augmentation sensible de la pollution. "Rouler moins vite, polluée !" affiche sans complexe le magazine expliquant qu'une réduction de 40 % de la vitesse multiplie par sept les émissions de monoxyde de carbone ! Un parti-pris et un plaidoyer *pro-domo* qui ont, au moins, le mérite d'être clairs ! Inutile de préciser qu'en trois pages d'enquête, le magazine ne cite pas une seule fois le vélo et stigmatise les transports en commun comme un mode synonyme "d'insécurité, d'insalubrité, de retard et de grève...". Sans parler du calvaire des livraisons dans Paris dont le coût aurait augmenté de 20 % en un an... Voilà donc de quoi sérieusement doucher l'optimisme des confrères qui se sont fait l'écho, tout l'été durant, de l'engouement des Parisiens et des touristes pour les palmiers et le sable installés en bord de Seine. "Deux millions de visiteurs !" ont titré beaucoup de quotidiens et de magazines. Une approche quantitative que Michel Field (dans une chronique parue dans *Libération* le samedi 23 août) tempère avec insistance. "L'opération Paris plage se termine. Maladie contemporaine : ici comme ailleurs, on ne parle de succès qu'en brandissant les chiffres de fréquentation... Comme si, désormais, le quantitatif régnait dans nos têtes sans partage."

P.D

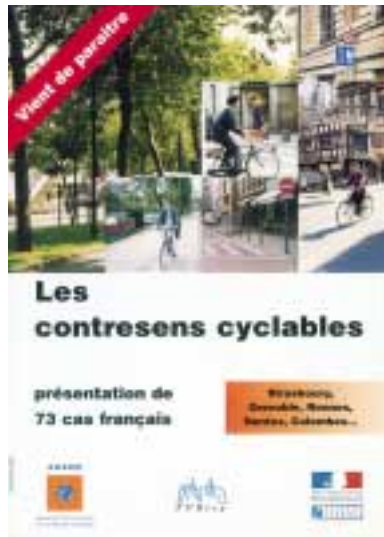


Vient de paraître

Les contresens cyclables

Au travers de 73 cas concrets français (Strasbourg, Grenoble, Nantes, Colombes...) et en plus de 200 pages, les auteurs de cet ouvrage, publié par la FUBicy, souhaitent expliquer simplement et concrètement le "pourquoi" et le "comment" des contresens cyclables. Cette étude a été réalisée par la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUBicy) à la demande de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) et du ministère de l'Équipement des Transports et du Logement. L'étude se découpe en trois parties : en quoi les sens uniques sont-ils pénalisants pour les cyclistes, quels types de contresens réaliser et selon quelle démarche, présentation de 73 cas concrets dans des villes françaises.

Au-delà du "pourquoi", cet ouvrage aborde les aspects réglementaires des contresens cyclables, et offre



un tableau de l'accidentologie en mettant en avant l'impact positif de ces aménagements. ■

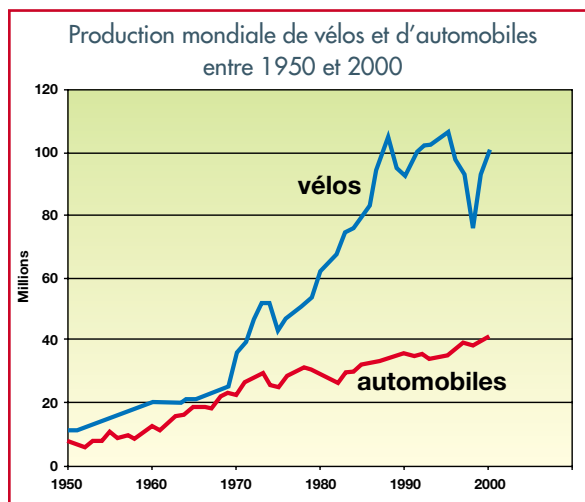
Les contresens cyclables, 200 pages, FUBicy, 7 rue Sédillot, 67000 Strasbourg, 23 €.

Économie

le vélo a la cote

Selon un rapport publié par le Earth Policy Institute (<http://www.earthpolicy.org>), les ventes mondiales de vélos ne cessent d'augmenter, dépassant largement celles des voitures. En 2000, plus de 100 millions d'unités ont été fabriquées contre 41 millions de voitures. Ce rapport note aussi qu'en 10 ans, entre 1973 et 1983, les ventes de vélos ont bondi de 52 à 74 millions d'unités alors que les voitures stagnaient à 30 millions. ■

Source : Worldwatch Institute



EN BREF

Autriche : vol de vélos mis à disposition

En l'espace d'une semaine, au mois de mai dernier, quelque 400 vélos, parmi le millier de bicyclettes mises à disposition en plusieurs points de la capitale autrichienne ont disparu. La municipalité viennoise avait opté pour un système de prêt avec monnaie, l'utilisateur devant rapporter le vélo dans l'un des 240 stands afin de récupérer sa pièce de 2 euros. Beaucoup d'engins ont été retrouvés chez leurs utilisateurs. Malgré ce revers, la municipalité a décidé de poursuivre l'opération et d'augmenter le nombre de vélos mis à disposition afin de renforcer la complémentarité avec les transports en commun et de faciliter les petits trajets en centre-ville.

Vélo et citoyenneté

La ville de Pontault-Combault en Seine-et-Marne élabore actuellement un schéma directeur des circulations douces. Afin d'associer ses 32 000 habitants à cette démarche visant à développer les déplacements non motorisés dans une commune qui dispose d'atouts évidents – faible dénivelé, quartiers résidentiels situés à proximité du centre-ville, voies piétonnières – et à renforcer leur sécurité, les élus et les services en charge de l'aménagement et de l'environnement ont organisé une exposition début juin 2002 intitulée "Liaisons douces". Ce rendez-vous proposé à la population prolonge un travail de concertation réunissant associations, aménageurs et usagers et un programme de "visites sur site" régulières. Une conviction : "La ville, comme la vie, s'invente avec les gens, tous les gens".

Vinci se met aux deux-roues

Depuis juin dernier, Vinci prête gratuitement un vélo aux automobilistes qui garent leurs voitures dans 150 des 560 parkings français qu'il gère. Une opération qui vise d'abord à améliorer l'image du Groupe qui ne veut pas apparaître comme un "défenseur invétéré du tout-automobile". Cet été 5000 vélos étaient disponibles dans 150 parkings (60 villes), dont une quinzaine à Paris, à proximité des voies cyclables. En déposant en garantie son ticket d'entrée et la carte grise du véhicule



ou un chèque de caution, l'automobiliste peut repartir sur deux roues. L'opération initiée par un responsable de parking de Fontainebleau démarre également en Espagne et en Belgique. Pour mémoire, le groupe Vinci gère quelque 750 000 places de stationnement dans 12 pays ! ■

"Guidon d'or" pour ST Microelectronics

Après le "vélo d'or" remis à l'occasion du dernier congrès du Club des villes cyclables en octobre 2001 à Strasbourg, la société grenobloise ST Microelectronics vient de recevoir le "guidon d'or" de la FUBicy. Une distinction qui vient, cette année encore, récompenser les efforts de cette entreprise de pointe qui met chaque jour en pratique, et sur deux roues, son plan de déplacement

d'entreprise. Entre 180 et 250 salariés de cette entreprise viennent tous les jours travailler à vélo, certains accomplissant jusqu'à une trentaine de kilomètres aller-retour. C'est clairement la politique volontariste de l'entreprise, qui accompagne et équipe ses cyclistes, qui est aujourd'hui reconnue par tous. Cette distinction offerte par la FUBicy permettra notamment d'acquérir 7 vélos de prêt ou de fonction ! ■

Véloroutes/ Voies vertes : fiche n°2

La deuxième fiche technique consacrée aux véloroutes/voies vertes, et plus particulièrement aux traversées d'agglomérations vient de paraître il y a quelques semaines. Ce document de six pages, coédité par le ministère de l'Écologie et du Développement durable, le ministère des Sports, le ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement du Tourisme et de la Mer est disponible auprès du Ministère de l'Écologie. ■



Premier prix européen des voies vertes

Initiié par le ministère de la Jeunesse et des Sports, et accepté par la Commission européenne en décembre 2001, le premier "prix européen des voies vertes" vient de voir le jour dans le cadre de la "semaine européenne de la mobilité" qui s'est tenue du 16 au 22 septembre 2002. Cette première récompense du genre constituera l'un des trois prix de la mobilité soutenable/durable ou "European Sustainable Mobility Award".

Le prix est destiné aux collectivités, association ou organismes ayant réalisé une voie verte ou ayant proposé une initiative innovante en ces domaines dans l'Europe des 15. Le lancement officiel de cette manifestation européenne a eu lieu le 20 septembre 2002, lors de la journée européenne des voies vertes, la remise des récompenses étant prévue le 5 juin 2003 à Bruxelles. ■

Les Hauts-de-Seine premier département adhérent du Club

Premier département à adhérer au Club des villes cyclables, les Hauts-de-Seine veulent donner un signe fort en terme de "promotion des circulations douces". Pour Michel Miolane, adjoint au directeur des infrastructures de transports du département, il ne s'agit pas là d'une "adhésion de principe" mais d'une "nouvelle possibilité offerte d'échanger des informations et surtout de peser avec les autres collectivités à l'occasion des discussions avec l'État". Pour mieux connaître la situation ville par ville et diagnostiquer les besoins, le Conseil régional est en train de réaliser un recensement complet des aménagements mis en place dans les 36 communes. Une carte doit voir le jour en octobre afin de permettre au département, en concertation avec les villes, d'actualiser son plan de développement des circulations douces.



Vol

Les Pays-Bas réagissent

Avec près d'un million de vélos volés par an, les Pays-Bas se mobilisent pour enrayer un fléau particulièrement sensible à Amsterdam. De nouvelles techniques de marquage des deux-roues, permettent aujourd'hui la mise en place d'un système national d'enregistrement des vélos volés.



KLATS

Dans un pays où l'on "emprunte" couramment les vélos plutôt que de les voler, il est frappant de constater qu'un vélo "disparaît" tout de même toutes les 35 secondes, soit près de 900.000 par an. À tel point que, depuis 1998, le coût global des dommages que représente le vol de vélos au niveau national est supérieur à celui des vols de voitures. Différentes initiatives nationales et locales tendent à réagir avec ce qui est catalogué maintenant comme une approche intégrée du vol de vélos. Un plan d'actions a été soumis au Parlement en début d'année, mettant l'accent sur la nécessité d'instaurer un système national d'enregistrement des vélos volés permettant l'identification et la restitution des vélos. Mais pour l'heure, en cette année d'élections municipales

Le "fietsflat" (l'appart'vélos) à côté de la gare centrale à Amsterdam est ouvert 24h sur 24 et surveillé par caméra vidéo et par deux personnes présentes en permanence (stationnement gratuit).

(mars 2002) et législatives (mai-juin) le pas n'a pas encore été franchi. Pendant ce temps, la technique a beaucoup avancé et à l'instar du constructeur de vélos néerlandais, Batavus, des puces sont désormais intégrées aux vélos neufs sortant des chaînes des grands fabricants de vélos. Le taux d'équipement (puce + carte) du parc néerlandais est ainsi passé en près de deux ans de 30 à 50 %, ce qui est suffisant pour commencer un système national d'enregistrement des vélos volés. Un ouvrage néerlandais* récent traite, dans une

série consacrée à la prévention de la criminalité (!), des nouvelles possibilités techniques offertes par l'application des puces rendant chaque vélo unique et aisément reconnaissable. Ce livre intitulé "Voler un vélo n'est vraiment pas permis", s'adresse notamment aux "volés" qui deviennent à leur tour "voleurs" par pure exaspération, ou ne rechignent pas à acheter un vélo d'occasion à bas prix, manifestement volé. Il traite aussi de la chaîne fabricant-vendeurpropriétaire-"découvreur"(de vélos volés)-police appelés à collaborer sous peine de ne pouvoir lutter efficacement contre ce fléau.

Sur le plan local, c'est à Amsterdam que l'on vole le plus de vélos (3 fois plus qu'ailleurs... soit plus de 200 par jour pour un total de 80 000 par an) - que l'on est le plus en pointe sur le front de la lutte contre ce fléau national. La municipalité vient d'adopter un plan de prévention ambitieux, destiné à réduire les vols de 25 % en 5 ans (2002-2006). Fondé sur l'identification et l'enregistrement de tous les vélos, neufs et d'occasion (en collaboration avec les fabricants), il vise aussi l'équipement, la signalisation et la surveillance des lieux où "disparaissent" (et sont souvent maquillés) la majorité des vélos volés à Amsterdam : la gare centrale et un grand hôpital. ■

F.L

Sources : Rapport national néerlandais sur la sécurité 2000 ; recommandations nationales sur l'identification et l'enregistrement des vélos de 1995 ; magazines Fietsverkeer et verkeerskunde 2002

** "Fietsen stelen mag dus niet", Senter, La Haye, Pays-Bas, mai 2002 (N° ISBN: 90-76250-26-X), cf <http://www.senter.nl/r&s>*

Organiser la ville courtes distances

Tous piéto



Pascal QUENNEHEN

**Le cycliste,
un piéton véloce ?**

Puisque la marche est le mode de déplacement le mieux partagé par les utilisateurs de la ville, reconquérir les territoires pour l'habitant et le visiteur permet d'organiser la ville à la bonne échelle. Celle du piéton. Nous sommes tous piétons à un moment ou un autre de la journée. Assurer à la femme, l'homme et l'enfant qui cheminent sécurité, continuité et attractivité des parcours, c'est commencer à travailler pour la ville des courtes distances. Ce qui implique, en amont, de rapprocher les fonctions urbaines et de réduire ainsi les distances vers les équipements et les services tout en encourageant vigoureusement le commerce de proximité. Sur le terrain, aménager la ville en faveur du piéton, en liaison avec des transports collectifs accessibles et de qualité, permet au cycliste de se réapproprié lui aussi l'espace public.

En France et à l'étranger, on commence à s'intéresser à nouveau au piéton et à la marche comme mode de déplacement à part entière. Mais il ne s'agit plus, comme au cours des années 60 et 70, du piéton considéré isolément. En France, sous l'impulsion des PDU, les villes font plus souvent porter leur effort sur une approche intégrée de l'ensemble des

alternatives au tout automobile : marche, vélo et transport public. À l'étranger, la réflexion sur l'avenir des villes dans une perspective de développement durable incite des communes espagnoles, britanniques, néerlandaises, ou encore danoises, à intervenir sur leur espace public dans une optique piétonne avec l'intention de proposer la ville des courtes distances pour réduire la nécessité de

des MS !



Des "rues à vivre" dans des "villes vivables".

Pascal QUENNEHEN

recourir à la voiture en ville. Certaines, comme Copenhague "font de la politique piétonne sans (vraiment) le savoir" tout en développant fortement la part modale du vélo dans l'espace et dans les déplacements.

DES VILLES VIVABLES...

On a pu s'en rendre compte lors du 3e Congrès international Walk 21 (<http://www.walk21.com> et <http://www.paisvasco.com/donostia>) co-organisé par la Fédération européenne des associations de piétons - Fepa et la ville de Donostia-San Sebastian (pays basque espagnol) au mois de mai dernier, qui avait pour ambition d'aller bien au-delà de la préoccupation "piétons". Ses organisateurs - une municipalité et une association - souhaitent contribuer, par l'échange d'expériences, à "faire de nos villes des espaces plus habitables", des villes vivables ou des "liveable cities" comme le suggérerait le titre anglais. À travers de nombreuses contributions, dont quelques-unes sont valorisées dans ce dossier, on s'aperçoit que parler piétons ou "défendre" la marche, permet de poser la ques- ►►►

Les piétons, les cyclistes et l'humour anglais...

Avant de devenir le nom officiel de l'Association des piétons d'outre-Manche, "Living streets" était le nom d'une de ses campagnes de grande envergure qui a pu être lancée grâce à l'aide financière de plusieurs fondations. Campagne nationale, elle vise le niveau local où les habitants et les associations de quartier peuvent contribuer à rendre leurs rues plus vivantes et vivables en rétablissant un équilibre perdu par "l'âge de la motorisation". Terence Bendixson, qui fait partie du Transportation research group de la Commission nationale indépendante des transports et préside aux destinées de l'association Living streets, expliquait en substance à Brescia* en juin 1999 : "La marche est un mode de déplacement local (il n'y a pas beaucoup de gens qui marchent de Brescia à Milan...) et les piétons ne sont pas vraiment des gens organisés en groupes d'activistes. Les cyclistes, au contraire, sont puissants et organisés au Royaume Uni, autant au niveau central que local. En outre, "cycling is macho" puisque cela implique la conduite d'un véhicule ; les cyclistes disposent même de tout un attirail très jazzy, du vêtement au casque fluo. De plus, de nombreux cyclistes britanniques estiment qu'ils sont une espèce en danger, ce qui les incite à se battre énergiquement pour survivre. Certains signes indiquent que les autorités locales consacrent davantage de moyens au vélo qu'à la marche. Étant donné que 17 fois plus de déplacements sont effectués à pied qu'à vélo, on peut légitimement se poser des questions. Surtout quand on demande aux piétons de partager les trottoirs existants avec les cyclistes, ce qui ne semble pas de nature à encourager la marche. D'un point de vue "piéton", dépenser de l'argent pour les cyclistes n'est acceptable que si on leur affecte une partie de l'espace consacré traditionnellement à l'automobile..."

(Source : *Walking in Great-Britain - a new policy and the role of the Pedestrian Association*, exposé présenté à la VIe conférence "Living and walking in cities" (textes en italien ou en anglais) organisée dans le cadre de COST/UCE, par le Centre d'études des villes de l'Université, la commune et la province de Brescia, Italie (cescam@bsing.unibs.it et sur le site : www.bsing.ing.unibs.it-cescam/)

tion essentielle - que l'on retrouve d'ailleurs comme un leitmotiv dans plusieurs exposés : "Quelle ville voulons-nous ?"

L'EXPÉRIENCE DE CHAMBÉRY

Les déplacements des piétons et leur sécurité sont au cœur de l'action municipale depuis plus de 25 ans, tant dans le centre historique qu'à Chambéry-le-Haut, quartier excentré, non contigu au centre-ville, construit au cours des années 60. Si la ville a pu maintenir pendant si longtemps et sans discontinuer, malgré des changements de majorité politique, cette priorité piétonne sur l'ensemble du territoire de la commune, c'est dû tout autant à une question de personnes - les maires qui se sont succédés et le directeur des services techniques, Michel Déronzier, en place pendant plus de quatre mandatures - qu'à la place importante de la concertation.

En effet, dans cette ville de 50 000 habitants, des "unités de vie de proximité" rassemblent les habitants (5000 en moyenne) et fonctionnent à travers des comités consultatifs où les associations sont très présentes. Elles ont été - et restent - un des moyens pour encourager la marche et les modes alternatifs* en faisant admettre un partage de l'espace public en leur faveur tant dans le centre, que dans les quartiers périphériques. Dès le départ, ces mesures ont été accompagnées par une limitation progressive de l'accès de la voiture à la ville et de modération de la circulation, notamment au moyen du stationnement.

DES "RUES À VIVRE"

EN VERSION... ORIGINALE

Outre-Manche, les Britanniques redécouvrent eux aussi les vertus de la marche, même si ce n'est pas exactement pour les mêmes raisons. Le ministère britannique de l'Environnement, des transports et des régions, souhaitant trouver les moyens de s'opposer au déclin des villes (dépeuplement, périurbanisation et ségrégation sociale), estime indispensable de mettre en œuvre une régénération urbaine. Il se fonde sur les conclusions du rapport "Towards an urban renaissance"*** publié en 1999. Placé sous l'autorité de Lord Rogers, l'Urban task force y propose d'améliorer la qualité de vie en ville pour qu'elle retrouve sa vitalité et que l'on ait à nouveau envie d'y vivre, travailler et échanger. Il propose pour cela de réaliser les formes urbaines de la ville compacte. Depuis, cette stratégie de régénération

Priorité piétonne et commerce à Genève



"La" référence en matière de plans piétons est le plan directeur de Genève, dont la 1^{ère} version date de 1995. Alors que les milieux associatifs (habitants, parents d'élèves) étaient très favorables au Plan directeur des chemins pour piétons de l'an 2000, certains milieux économiques et commerçants ont dû être rassurés par une étude des conséquences économiques de la "vocation à priorité piétonne" du centre-ville. Les résultats de cette étude, suivie par les représentants des milieux concernés (privés et publics), montrent notamment que les achats effectués par les piétons sont tout aussi importants en valeur que ceux des automobilistes, les champions étant cependant les utilisateurs des transports publics : ce sont eux qui achètent le plus ! Il s'avère en outre que, non seulement pour les achats alimentaires et de produits de base, mais aussi pour l'habillement et les produits de luxe ou les achats plaisir, les Genevois préfèrent fréquenter leur quartier ou le centre-ville plutôt que les quelques centres commerciaux périphériques vis-à-vis desquels il y a toujours

eu une politique très restrictive. Les centres commerciaux français situés à une dizaine de kilomètres bénéficient d'une certaine attraction mais pas à la mesure de celle qu'ils exercent vis-à-vis des Français.

On peut ainsi penser que la politique suivie par la ville depuis la fin des années 80 de recherche d'un équilibre entre emplois, logements, commerces et espace public de qualité a porté ses fruits. Pour maintenir une ville vivante, la règle d'or non-écrite semble être à Genève qu'il n'y ait pas plus de un emploi pour un logement. C'est sans doute pour cela qu'elle est la seule ville suisse à avoir augmenté sa population depuis une quinzaine d'années.

(Source : Service urbanisme de la Ville de Genève, Marie-José Wiedmer-Dozio : urbanisme@ville-ge.ch)

urbaine, multidisciplinaire et transversale, a été en grande partie intégrée dans les politiques publiques nationales et locales et notamment dans celle de Londres.

Symptomatique sans doute de cette évolution, la transformation de l'association anglaise des piétons en Association pour des rues vivantes (ou : rues à vivre, "living streets"). À l'instar du Club des villes cyclables, elle intègre de plus en plus les piétons dans sa stratégie de développement d'un espace public de qualité en faveur des modes doux, en alliance avec les transports publics.

Conclusion, quel que soit le problème de gestion urbaine ou de développement de la ville, tant économique, que social ou environnemental - a fortiori s'il doit être durable - il est à traiter de manière globale sur un territoire cohérent. C'est l'objectif de la loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU) en France. Pour susciter à terme des pratiques alternatives, à l'échelle de l'agglomération ou même du

bassin de vie, il s'agit dès aujourd'hui de "construire la ville qui va avec"... En amont, par l'articulation urbanisme, logements et déplacements. Et sur le terrain, en liant actions d'aménagement de l'espace public et politique de stationnement et de développement des transports publics. C'est sans doute beaucoup de cela qu'il sera question à la journée technique du Club à Chambéry. ■

Dossier réalisé par Francine Loiseau

* Sources :

- *Forme urbaine et déplacements à l'échelle de l'agglomération*, Anne Faure, Arch'urba pour le Predit et l'Ademe, octobre 2001.
- *Taking the pedestrian as the basis of town planning* Lydia Bonanomi, recherche menée dans le cadre de l'action COST C6, *Town and infrastructure planning for safety and urban quality for pedestrians* (à paraître, voir : www.admin.ch/edmez).
- *Brochure : Vers un urbanisme de la proximité : coordonner développement urbain et transports*, Bonanomi, Lausanne, 2000.

****Towards an Urban Renaissance, Report of the urban task force, DETR, London, 1999 ; rapport connu aussi sous le nom de "rapport Lord Rogers" (DETR : Department of the Environment, Transport and the Regions, devenu DTLR : Department for Transport, Local government and the Regions ; voir www.dtlr.gov.uk) ; ce rapport est analysé par l'étude Predit/Ademe ci-dessus.*

San Sebastian, les piétons d'abord...

Si sa prestigieuse voisine, Bilbao, capitale du Pays Basque espagnol - lauréate du prix européen du transport public 2000 - est en train de réussir son processus de revitalisation en faisant le lien, par la culture et les transports publics entre habitat, grands équipements et vie économique, San Sebastian impressionne par son pragmatisme et les réalisations concrètes en faveur des modes doux et des transports publics qui ont progressivement transformé la ville en profondeur.



Ville de San Sebastian

Un "Pacte civil de mobilité" a été signé entre les grands partenaires sociaux et économiques de la ville.

Pour Odon Elorza, maire de Donostia-San Sebastian, ville du Pays Basque espagnol de près de 180.000 habitants, "le piéton fait la ville". Et pour lui, ce n'est pas qu'une vaine formule, car en dix ans, il a "construit la ville qui va avec"... Ou presque. Agir sur l'automobilité par l'entrée piétons pour rendre la ville plus vivable à l'habitant et au visiteur est même le premier objectif inscrit dans le projet urbain de San Sebastian et dans la politique de déplacements initiée en 1992. Les aménagements pour les cyclistes s'effectuent par le biais et en accompagnement des actions

en faveur des piétons et au moyen du "plan vert" de la ville, destiné à relier les quartiers entre eux par des parcs ou des espaces verts.

UNE APPROCHE PRAGMATIQUE

"Une cité où le piéton a pu reprendre une partie de ses droits et où les actes du quotidien, les rencontres, les loisirs ou les courses peuvent s'effectuer de plus en plus dans des rues et sur des places conçues prioritairement dans cette optique" s'enthousiasme le maire de San Sebastian, qui a fait une intervention très tonique et très remarquée au congrès Walk 21*.

La métropole basque a bien avancé sur ce chemin, à tel point que la ville a été sélectionnée dès 1996 dans le cadre la conférence Habitat II, organisée par les Nations unies à Istanbul, pour présenter ses premières réalisations en matière de restrictions de circulation et de stationnement automobiles. Elle y a exposé ses voies bus, des rues piétonnes classiques et déjà plusieurs kilomètres d'itinéraires pour piétons et cyclistes, des cours urbaines, des zones 30, ainsi que ses choix en matière de stationnement.

AMÉNAGEMENTS

CLASSIQUES DE QUALITÉ

Rien de spectaculaire dans l'aménagement de l'espace public mais des réalisa-

tions soignées bien intégrées dans un cadre urbain rénové où l'arbre tient une place importante : élargissements de trottoirs par suppression du stationnement sur voirie, création d'oreilles aux carrefours, installation d'îlots centraux... Mais les automobilistes ne sont pas exclus de la ville pour autant - les livreurs non plus d'ailleurs. Les aménagements, leur qualité et le nombre de piétons, les incitent à rouler plus lentement (résidents) ou à laisser leur voiture en périphérie (pendulaires, touristes) pour emprunter les transports publics (bus, TER, train + nouveau train intercity en projet sur d'anciennes emprises ferroviaires), puisque l'on ne trouve plus guère à stationner.

STATIONNEMENT RÉSIDENTIEL SOUTERRAIN

La politique de stationnement de San Sebastian - adoptée aussi dans certaines autres villes en Espagne - est sans doute ce qui distingue le plus cette ville de ses homologues européennes de même taille. En effet, pour gagner la bataille de l'environnement, il ne s'agit pas pour le maire de la ville de nier le fait automobile, mais de résister à ses demandes illimitées... Et de "réduire son usage immodéré". Le stationnement sur voirie autour du >>>



Ville de San Sebastian

centre-ville - largement rendu aux piétons - a été progressivement supprimé. Toujours payant, il subsiste néanmoins à proximité immédiate du centre-ville et alentour, là où l'on accède facilement en bus et à pied. Sur certains grands boulevards, où les commerces de proximité sont nombreux, il est aménagé autour d'une grande bande centrale plantée et non le long des très larges trottoirs séparés de la voirie par des espaces verts et des arbres d'alignement. Son prix et son emplacement le "réservent" ainsi de fait au seul stationnement rotatif pour le motif achats.

Contrairement à ce que l'on voit fréquemment ailleurs en Europe, le stationnement résidentiel est favorisé dans des garages souterrains, nombreux, en unités de faible taille pour les petits collectifs et en parkings plus importants en sous-sol pour les hôtels ou les ensembles collectifs plus vastes. Ces garages ont le plus souvent été construits ou transformés à l'intention des résidents avec l'aide financière de la municipalité qui reste généralement propriétaire du sous-sol. Elle peut ainsi vendre les places de stationnement aux particuliers qui en ont les moyens sous forme d'un bail à 50-60 ans. Quant aux autres habitants, ils ne sont "taxés" - à travers les impôts locaux - que pour les travaux de récupération de l'espace public de surface. En s'éloignant du centre, on trouve du stationnement longue durée mixte : transit, résidentiel, professionnel (généralement limité à 8 h) et toujours en souterrain. La Ville continue à favoriser le stationnement en souterrain, même dans les quartiers nouveaux, toujours avec l'objectif de libérer et d'élargir l'espace sur voirie pour les piétons.

Et ça marche ! On voit moins de voitures en ville, peu ou pas de stationnement sauvage, des piétons partout et des cyclistes.

UN PACTE CIVIL DE MOBILITÉ

Une des clefs de ce succès se trouve sans doute dans une pratique de concertation démocratique intense, institutionnalisée et étalée sur plusieurs années, menée par l'Agence communale de mobilité créée au cours des années 80. Après des critiques initiales fortes et des discussions souvent très vives, l'amélioration de la qualité de vie a été telle et les retombées sur le commerce local et le tourisme si intéressantes, que l'opinion publique soutient maintenant les nouvelles options de



Ville de San Sebastian

la municipalité. Les contradictions entre les intérêts en jeu n'ont pas disparu pour autant, mais un "Pacte civil de mobilité" a pu être signé entre les grands partenaires économiques et sociaux de la ville. Il y est affirmé sans ambiguïté que les signataires "donnent priorité dans la ville aux modes de transport les plus respectueux de l'environnement et, en particulier, les déplacements à pied, à bicyclette et en transport public".*

UNE RÉPARTITION MODALE SURPRENANTE

Une autre explication de cette réussite peut être recherchée dans la répartition



Ville de San Sebastian

Le piéton est devenu l'indicateur de la "vivabilité" de San Sebastian

modale où le piéton tient le haut du pavé : 48 % de l'ensemble des quelque 500.000 déplacements journaliers des habitants de San Sebastian dans la ville** selon l'enquête sur la mobilité conduite pour le gouvernement basque en 1999. Même si la part de l'automobile dans l'ensemble des déplacements dans la ville peut paraître relativement modeste (27 % contre 21 % en bus, 1 % en train et 3 % à vélo ou en deux-roues motorisés), elle paraît encore trop importante aux yeux des élus, techniciens et... de la population de San Sebastian, sans doute en raison d'une motorisation croissante. D'autant qu'il s'agit de réduire la congestion et la pollution qui risquent de faire renoncer une population qui aime déambuler, à se "déplacer" à pied en toute sécurité dans un environnement agréable.

RECONQUÉRIR LA VILLE POUR LES HABITANTS

Ce qui avait commencé comme une simple "réforme de la circulation urbaine" dans cette cité balnéaire en pleine expansion culturelle et économique est devenu, à force de discussions avec la population, de négociations avec les différents acteurs de la ville, une politique globale de développement urbain - durable avant la lettre ! Où le piéton est devenu le pivot du système de déplacements de la ville et la mesure de sa "vivabilité".

Le maire est conscient cependant que rien n'est acquis et que le temps des choix "durs" est arrivé. En effet, pour aller au-delà de ce qui a été réalisé et continuer à récupérer de l'espace public pour les piétons, les cyclistes et les transports publics, il va falloir maintenant en "prendre" sur les voies de circulation automobile (voir page 11). Si l'on souhaite poursuivre sur la voie du développement durable, c'est la seule solution, estime Odon Elorza. Le maire de Donostia-San Sebastian en est convaincu. Le lobby automobile beaucoup moins.

F.L.

Sources :
* 3^{ème} Conférence internationale WALK21, cf pages précédentes ; WALK21-4 aura lieu à Portland (Oregon) aux États Unis du 1^{er} au 4 mai 2003 ; voir aussi article "Projet de ville : le métro avant le musée..." dans la Lettre du Gart, N° 168, novembre 2000

** Donostia camina - pasos de una estrategia, ouvrage édité par la Ville de Donostia-San Sebastian

Copenhague

Pourquoi marcher quand on peut prendre son vélo ?

Si à San Sebastian on agit sur l'automobile et pour les cyclistes par le biais des piétons, à Copenhague la municipalité se demande comment faire marcher ses citoyens dans une ville où les déplacements de proximité s'effectuent majoritairement à vélo !

Une ville qui a "décidé" de devenir capitale européenne de l'environnement se doit d'avoir une politique favorisant la marche... Peut-on, et doit-on, pour autant s'inspirer de la politique cyclable initiée au cours des années 70 au risque de secouer l'équilibre atteint dans la rue, très favorable aux modes écomobiles ?⁽¹⁾ D'autant que l'habitant, le piéton, la personne handicapée, l'enfant qui joue sont déjà à l'honneur dans de nombreuses autres politiques de restriction automobile et de partage de l'espace public. Mises en œuvre dès les années 60, elles sont destinées, elles aussi, à faire baisser le nombre des victimes de la route, piétons et cyclistes, qui constituent la moitié des accidents impliquant des blessés. Dans les zones 30, cours urbaines et autres espaces partagés, cyclistes et automobilistes sont d'ailleurs invités à respecter une vitesse limitée à 15 km/h pour s'adapter "au pas" du piéton... Les piétons bénéficient enfin de l'amélioration constante de l'accessibilité des transports publics, tant interurbains qu'urbains.

AUTANT DE DÉPLACEMENTS À VÉLO ET EN TRANSPORT PUBLIC QU'EN VOITURE...

Rappelons que la répartition modale⁽²⁾ à Copenhague est encore aujourd'hui de 33 % pour le vélo, de 31 % pour les transports publics et de 30 % pour la voiture, la marche à pied ne représentant pas même 6 % de l'ensemble des déplacements. Un résultat qui est dû en premier lieu et en amont à l'urbanisation contrôlée "en doigts de gant" de la région urbaine de Copenhague. Instaurée après la seconde guerre mondiale, elle commence cependant depuis quelques années à donner des signes de faiblesse. En effet,



**Stationnement
vélo devant
la gare
centrale de
Copenhague.**

la pression conjuguée de la motorisation hors Copenhague (intra muros les 3/4 des ménages ne possèdent pas de voiture et la motorisation y aurait plutôt tendance à baisser encore), de la demande d'habitat individuel entre les "doigts du gant" et de l'aspiration des emplois hors la ville-centre, a rendu difficile le refus d'implantation de l'habitat ailleurs que le long des infrastructures de transport.

En aval, plusieurs éléments ont fortement contribué à contenir la part de l'automobile. D'une part, la politique de stationnement de la ville-centre : libération de l'espace sur voirie, redevance assez lourde qui contribue à financer le stationnement en ouvrage, réduction du nombre de places autorisées par m² construit. D'autre part, la vigoureuse politique d'encouragement d'usage du vélo initiée dès la fin des années 70 et intensifiée au cours de la décennie 80 et l'intermodalité très avancée du transport public et du vélo⁽²⁾.

LES POLITIQUES CYCLABLES...

On estime à Copenhague qu'il reste des territoires à conquérir pour les cyclistes, des parts de marché à prendre et une sécurité à améliorer. Des objectifs ont été

fixés pour 2012⁽¹⁾ : l'accroissement de la part des pendulaires à vélo de 33 % à 40 %, la réduction de 50 % du risque d'accident pour le cycliste (base : 2000), l'amélioration du sentiment de sécurité de 60 % à 80 %, une accélération (!) des vitesses pratiquées par les cyclistes de 10 % sur les trajets de plus de 5 km, la réduction à un maximum de 5 % des surfaces en "mauvais" état... Pour cela des budgets plus élevés qu'auparavant seront consacrés non seulement à de nouvelles pistes, des bandes cyclables, des voies vertes et une intermodalité vélo-transport public renforcée aux grands pôles d'échange, mais aussi à l'entretien et au nettoyage des infrastructures cyclables. Et cela suite à une demande forte en ce sens de la part des usagers dans le cadre des auditions d'utilisateurs, de plus en plus intégrées dans les processus de concertation et d'évaluation, dont les résultats sont publiés de manière bisannuelle par le département voirie et parcs de la ville.

... SONT-ELLES TRANSPOSABLES AU MONDE DES GENS QUI MARCHENT ?

Sans avoir de politique piétonne au sens propre, Copenhague a sans doute fait plus pour encourager la marche que bien d'autres villes européennes, notamment dans le cadre des politiques de partage et de réaménagement de l'espace public. On y cycle simplement plus qu'on y marche... Il n'empêche, la mise au point de "vrais" plans piétons, accompagnés d'une signalisation spécifique sont en préparation. En attendant, la ville continue sa politique d'apaisement de la circulation, notamment dans les rues commerçantes du centre-ville, en accordant une attention particulière aux piétons, aux cyclistes et au problème des livraisons⁽³⁾. Mais cela est une autre histoire.

■
F.L

Sources :

(1) Intervention de Jan Grubb Laursen au congrès Walk 21 : "Can Copenhagen cycling policy be "translated" to the mode walking ?"

(2) Traffic and environment plan for Copenhagen, septembre 1997

(3) cf City distribution in Copenhagen, Soren B. Jensen, Bestufts workshop, Brussels sept. 2000

Chambéry :

La ville pionnière

À Chambéry, le vélo urbain a une histoire. On trouve, en effet, des aménagements cyclables datant des années 70, tandis qu'à la même époque et dans la plupart des villes françaises, le vélo disparaissait progressivement. Une pratique sportive et ludique locale ancienne et le souci de préserver les espaces naturels savoyards ont certainement contribué à ce que la question du vélo reste présente à l'esprit des décideurs locaux. Mais c'est à la faveur d'une politique d'aménagement donnant la priorité à la marche, à la mixité et à la sécurité des déplacements qu'à la fin des années 70, Chambéry est devenue une ville cyclable. Explications.

La Vélostation en gare de Chambéry a démarré au printemps 2002 avec 30 vélos. Elle en compte, en octobre, 160 dont une centaine est prêtée aux étudiants.



Chambéry Métropole

La priorité piétonne, acte fondateur d'une politique cyclable ? Chambéry démontre, 25 ans après les premiers aménagements du centre ville, que le cycliste, allié naturel du piéton, a tout à gagner d'un scénario qui décline modération de la vitesse automobile, partage des espaces publics et urbanisation de proximité. Soulignons aussi

que le soutien à la pratique piétonne a été cohérent et continu et que, simultanément, l'offre de transports publics s'est étoffée.

PRIORITÉ PIÉTONNE

Plusieurs outils sont à la disposition de l'aménageur pour assurer cette priorité piétonne et la particularité de Chambéry est peut-être de les avoir combinés systématiquement :

zone 30, giratoires, surélévation des plateaux piétonniers, mobilier urbain... La perception que l'automobiliste a de son environnement se trouve modifiée et il est incité à modérer sa vitesse, voire à emprunter d'autres axes. Alors une politique piéton est-elle une politique vélo qui ne s'afficherait pas comme telle mais qui produirait tous les effets recherchés ? "C'est un peu plus complexe que cela et le recul que nous avons aujourd'hui nous permet d'en mesurer tous les atouts mais aussi de repérer quelques limites" commente Christophe Bérard, vice-président de Chambéry Métropole chargé des transports. "Par exemple quand les bus du STAC (Service des transports de l'agglomération chambérienne) voient leur vitesse commerciale décroître sur ces carrefours surélevés. De même si la mixité piétons et voitures sur ces espaces est bien assurée, la mixité vélos et voitures est moins évidente ne serait-ce que parce qu'elle n'est pas annoncée à l'automobiliste qui pénètre dans cette zone, tout comme au cycliste occasionnel. Ce dernier, à la différence du cycliste averti ou sportif qui passe partout, recherche des espaces plus identifiés, et qu'on lui indique en quelque sorte qu'on a pensé à lui. À ces lieux mixtes piétons et automobiles, nous devons attacher une réflexion sur la mixité piétons, vélos et automobiles". Comment ? "Peut-être en renforçant la signalisation verticale, très certainement en améliorant la communication vers les différents usagers" s'interroge l' élu qui attend beaucoup des échanges d'expériences au congrès des villes cyclables pour voir comment d'autres villes – des villes à



“priorité vélo” ? ! - ont trouvé ces “petites choses” qui ont transformé ces zones à priorité piétonne en des espaces vraiment partagés entre tous les usagers.

PRIORITÉ À LA CONCERTATION

Dans le même esprit, les associations locales reprochent un manque de continuité cyclable, par exemple de “l’Avenue verte” dans l’hyper-centre. Cette voie verte n’est alors plus en site propre puisque nous sommes en zone 30, or le cycliste – et surtout le visiteur occasionnel – s’attend à trouver une matérialisation de son itinéraire. “La solution qui consisterait à faire une piste en propre n’est pas forcément appropriée” précisent Christophe Bérard et Michel Grunberger, son collègue maire-adjoint de Chambéry chargé des travaux de la circulation et du stationnement. “Elle ne répondrait qu’à la fonction de transit de cet itinéraire or il faut assurer aussi les dessertes de proximité qu’un axe en site propre avec une entrée et une sortie ne favorise pas mais que la zone 30 permet”. Et nos élus savent que le cycliste pressé choisira l’itinéraire le plus direct et s’affranchira de la contrainte d’un trajet trop long, fut-il sur un aménagement dédié au vélo comme par exemple la première piste cyclable de la ville réalisée à la fin des années 70 entre le stade et la poste et qui est peu fréquentée. Ensemble, avec les usagers et notamment l’association Roue libre, ils réfléchissent aux traitements des itinéraires directs et fréquentés, pour assurer une meilleure sécurité des cyclistes. Et ce n’est pas toujours simple ! Des aménagements comme des traversées piétonnes surélevées mais aussi du sta-

L’Avenue verte sud qui relie Chambéry et le Lac Saint-André

tionnement résidentiel dans des quartiers anciens qui ne disposent pas de stationnement en ouvrage ne simplifient pas la réalisation de bandes cyclables ou la transformation en un espace partagé.

À L’ÉCHELLE DE L’AGGLOMÉRATION

Autre enjeu de taille : concevoir et mettre en œuvre un réseau cyclable sur le territoire de l’agglomération, cohérent et continu. Une fois encore, on ne part pas de “rien” car de nombreux aménagements cyclables ont déjà été réalisés. La Communauté d’agglomération réunissant 16 communes a été créée en janvier 2000. Christophe Bérard, élu à Chambéry en mars 2001, s’est mis aussitôt au travail, en dotant le PDU en cours d’élaboration d’un véritable volet vélo avec un schéma directeur mis au point avec le Conseil général et aujourd’hui finalisé. Si beaucoup de liaisons relient actuellement les communes périphériques à la ville centre, le schéma directeur s’attache à établir également des liaisons entre communes et à faciliter les déplacements à vélo pour les motifs domicile-travail, domicile-école et domicile-loisirs. Les itinéraires empruntent toutes sortes d’aménagements, y compris des chemins ruraux. Les liaisons internes aux communes sont également prises en compte dans ce schéma. Si les 13 communes de la plaine disposent d’un fort potentiel vélo, les communes situées sur les reliefs sont plus difficiles à desser-

“Priorité à la mixité !”

par Michel Grunberger, maire-adjoint de Chambéry

“Le concept de Chambéry est un concept de mixité qui s’est développé à partir de la priorité donnée au piéton en tant qu’usager vulnérable et traversant. Il fallait dans un premier temps détrôner la voiture-reine et annuler sa suprématie par des mesures physiques, concrètes : zone 30, giratoires, surélévations des plateaux piétonniers... Cette priorité donnée aux piétons entraîne comme conséquence naturelle une mise en sécurité des cyclistes moins exposés que les piétons car ils roulent en général dans le même sens que les voitures. Il n’en découle pas pour autant que la sécurité des cyclistes est complètement assurée notamment dans les giratoires urbains. Par ailleurs, aucun texte ne prévoit une signalétique spécifique pour les vélos dans ces conditions de mixité et des suggestions innovantes devraient être concrétisées. Il faudrait d’ailleurs atteindre un objectif où l’automobiliste donnerait la priorité aux piétons et aux cyclistes qui eux-mêmes la donneraient aux piétons. Mais dans ce domaine, on dépasse le champ de la signalétique pour atteindre celui du rapport complexe entre les êtres.”



vir. Une expérimentation devrait néanmoins démarrer sur une ligne régulière de bus entre Chambéry et Chambéry-le-Haut avec une remorque pour les vélos. Cette solution pourra être appliquée à d’autres communes sur les hauteurs. Chambéry Métropole dispose de la maîtrise d’ouvrage et les propositions d’aménagements doivent être validées par les communes concernées. Toutes sont “partantes” à l’exception de Challes-les-eaux très rétive à la perspective de lia- ➤➤

Tour de ville



Chambéry Métropole

sons cyclables directes reliant son territoire à des quartiers moins tranquilles d'autres communes ! À l'inverse, Jean Pollier, maire de Barberaz et vice-président de Chambéry Métropole chargé des infrastructures et voiries, rebondit sur la

réalisation d'une liaison cyclable pour repenser et organiser la connexion entre deux quartiers de sa ville et supprimer l'effet de coupure induit par le passage à niveau et la voie rapide. "C'est l'occasion privilégiée de faire une liaison urbaine directe entre deux quartiers et de rallier des itinéraires existants pour accéder à des équipements et au centre commercial de Saint-Alban Laysse".

PROGRAMME COMPLET

Autre volet important du schéma directeur, le stationnement et la sécurisation des vélos. La toute jeune agence Écomobilité est mandatée pour réfléchir au stationnement des vélos sur le pôle

universitaire fréquenté par 12 000 étudiants. Le vice-président de Chambéry Métropole rappelle que ceux-ci se déplacent un peu plus que la moyenne et qu'ils contribuent ainsi à inscrire le vélo dans les pratiques quotidiennes. La location à tarif attractif d'une centaine de vélos va donc démarrer dès la rentrée universitaire 2002. Par ailleurs, l'Agglomération a confié à une chargée de mission recrutée à cet effet un travail de recensement des besoins des communes, dans un premier temps sur l'espace public et en milieu scolaire et universitaire. La problématique du stationnement dans les lieux d'habitation viendra dans un second temps. Enfin, le schéma directeur prévoit une charte de la signalisation, en collaboration avec le Conseil général de Savoie, afin de mettre en cohérence les outils et, toujours avec le Département, le recrutement d'un "patrouilleur" des aménagements cyclables afin d'assurer un entretien satisfaisant du réseau.

Alors... Chambéry, ville piétonne ? Ville cyclable ? Ville vivable tout simplement. ■

Véronique Michaud

Conseil général de Savoie : Le vélo depuis... toujours



La Savoie a reçu le Vélo d'Or 1999 lors du congrès du Club des villes cyclables à Bordeaux

Le département de la Savoie a acquis le réflexe vélo depuis longtemps. La politique environnementaliste affirmée en Savoie dès 1987 a offert un cadre très favorable à la prise en compte du vélo et au dialogue avec le mouvement associatif animé par les clubs locaux de la Fédération française de cyclotourisme et Roue libre, association membre de la FUBicy qui s'est créée en 1992. Dès 1993, un premier schéma départemental est mis au point et affiche une véritable ambition de promouvoir le vélo dans toutes ses composantes, loisirs, touristique et sportive. Un second schéma départemental lui succède en 1997. "Il prévoyait des réalisations importantes de voies vertes et de bandes cyclables sur routes nationales et départementales mais il traduisait aussi notre volonté de prendre en compte, non seulement ces aménagements nécessaires, mais la continuité et la cohérence du réseau et des réalisations programmées" souligne Patrick Diény, directeur général adjoint du Conseil général et responsable de l'environnement et des transports.

"Dans cette démarche, le partenariat avec la ville de Chambéry et

son agglomération était naturel et c'est ainsi qu'une réflexion commune autour d'un schéma pour l'agglomération a abouti en 1997 et a permis un cadre de co-financement". La Savoie a également réalisé un balisage cyclotouristique, édite régulièrement un guide des itinéraires cyclables, organise des "journées vélo" pendant l'été, soutient des animations en milieu scolaire, favorise le stationnement vélo dans les collèges... Cette politique vélo, soutenue par une volonté "collectivement partagée" des élus, dispose aujourd'hui d'un budget annuel de 4 à 5 millions d'euros, soit un bon "rythme de croisière" mais qui ne doit pas masquer le fait que pour l'heure les contrats de plan n'ont pas conduit l'État et la Région à participer à cette dynamique. Sans inscription d'un volet véloroutes et voies vertes au contrat de plan, la réalisation du réseau d'intérêt national décidé en 1998, et notamment l'axe du Léman à la mer Méditerranée en lien avec le projet "Grand Lac" de développement durable du pays du lac du Bourget, est encore incertaine. Mais à mi-plan, il est encore permis de penser que des financements puissent être redéployés sur ces projets à très fort potentiel économique. C'est bien la conviction du département de Savoie qui saura employer tout son dynamisme pour y parvenir, comme en 1999 il a su entraîner dans son élan les "départements cyclables" au sein d'une association nationale qui compte aujourd'hui 51 conseils généraux et dont la cheville ouvrière est toujours savoyarde !

VM

Chambéry Métropole

La Communauté d'Agglomération a été créée en janvier 2000. Elle est présidée par Thierry Repentin et regroupe 16 communes, soit 117 000 habitants sur une superficie de 12 717 hectares.

L'agence Écomobilité

Elle vise à diminuer l'usage individuel de la voiture en ville par la promotion des plans de déplacements d'entreprises et du co-voiturage, la mise en place de transport public à la demande avec les taxis, la promotion de nouvelles pratiques de développement commercial, etc. et assure la gestion de la Vélostation. Elle emploie 5 personnes avec un budget annuel de fonctionnement de 140 000 euros.

Trois questions à Louis Besson, maire de Chambéry, ancien ministre



Ville de Chambéry

Ville & Vélo : *Chambéry a été l'une des dix villes fondatrices du Club des villes cyclables en 1989. Treize ans plus tard, quel bilan dressez-vous de la place du vélo dans votre ville et en France ?*

Louis Besson : Chambéry a été l'une des villes fondatrices car elle avait déjà une solide expérience en la matière qui lui avait valu le label "Cité des deux roues" en 1982, dans la catégorie des villes de 30 000 à 80 000 habitants. Sa topographie et ses dimensions se prêtent naturellement à l'usage du vélo. Elle est d'une taille moyenne, on la traverse en quelques kilomètres, elle ne présente pas de pentes dissuasives dans le centre ville ni dans la plupart des quartiers périphériques. Elle présente au nord comme au sud de riches

possibilités de randonnées qui font du centre un point de passage obligé. C'est pourquoi, notamment depuis 1989 avec le soutien du Club des villes cyclables, la Ville n'a cessé de développer une politique en faveur du vélo. Sur un plan plus général, il est évident que le vélo a vu son image complètement changer à partir de la fin des années 80 avec l'émergence du VTT et la vague fun qui l'ont remis à la mode, et rendu plus attractif pour les jeunes. Mais il faut le reconnaître, d'une manière générale, ce phénomène a bénéficié au vélo de loisirs plus qu'au vélo utilisé comme moyen de transport quotidien...

V&V : *Quels ont été les choix les plus déterminants pour développer l'usage du vélo, et plus généralement les modes doux, tant en matière de politique de déplacements que d'aménagement de l'espace ?*

LB : L'idée de base a été d'intégrer la pratique du vélo dans les aménagements urbains plutôt que de penser uniquement en termes de sites propres et d'aménagements spécifiques. Il faut situer la réflexion sur le vélo dans un contexte plus général qui a fait de Chambéry une ville de référence en matière d'aménagements de sécurité pour les cyclistes, mais aussi pour les piétons et les automobilistes. Le principe est de réduire la vitesse, mais aussi de favoriser la convivialité entre tous les modes de transports, en pacifiant le trafic et en répartissant mieux l'espace entre les différents usagers. On installe pour cela des plateaux mixtes, des zones 30, des chicanes. On crée ainsi un environnement inhabituel qui amène les automobilistes à lever le pied. Le nombre de victimes de la route a été divisé par cinq en 20 ans, notamment chez les plus fragiles : les piétons et les cyclistes.

L'aménagement de sites propres ou de bandes cyclables le long des axes les plus circulants a été poursuivi pour garantir une traversée sereine de la ville aux vélos. Les grands aménagements comme les ronds-points ont été conçus en fonction des besoins propres aux cyclistes. Depuis 2000, les déplacements relèvent de la compétence de la Communauté d'agglomération Chambéry Métropole. Cette dimension intercommunale est déterminante pour constituer un réseau maillé de pistes cyclables et pour réserver au vélo la

place qu'il mérite dans le Plan de Déplacements Urbains en cours de concertation. C'est pour cela que la Ville a préféré que ce soit la Communauté d'Agglomération qui adhère désormais au club des villes cyclables.

On sait aussi que l'un des principaux handicaps à l'utilisation quotidienne du vélo en ville est la crainte des vols. On a installé de nombreux arceaux permettant de fixer les vélos par le cadre, on a obtenu l'ouverture de garages à vélos dans les parcs de stationnement souterrains, et la Ville a contribué à l'ouverture d'une vélostation à la gare SNCF de Chambéry décidée par Chambéry Métropole.

Enfin, Chambéry - sacrée Vélo d'Or en 1998 - a toujours été moteur pour accompagner localement les initiatives promouvant le vélo urbain : "Printemps du Vélo", journée "En ville sans ma voiture", et pour travailler en concertation avec les associations. Pour ce qui concerne les autres transports doux, Chambéry a innové en la matière en mettant en service avec le STAC (Service des transports de l'agglomération chambérienne) au milieu des années 90 une navette électrique Citel, qui tourne en boucle dans le centre ville, offre des arrêts à la demande, et pratique des tarifs symboliques.

V&V : *Quels sont vos projets pour conforter voire accroître la part du vélo dans les déplacements urbains dans les prochaines années ?*

LB : Comme je l'ai indiqué, ces projets sont aujourd'hui conçus en lien étroit avec la Communauté d'Agglomération qui a acquis la compétence dans ce domaine et avec laquelle nous élaborons le nouveau schéma des pistes cyclables. Pour les années qui viennent, les priorités de Chambéry sont de poursuivre l'amélioration du partage de l'espace dans un centre ville qui s'agrandit, et d'équiper de nouveaux axes d'entrées de ville en itinéraires cyclables. Ces aménagements s'intègrent dans le PDU, qui constitue un énorme chantier, y compris dans la prise en compte des déplacements cyclistes. Cela est d'ailleurs réconfortant, on voit que le vélo est un mode de déplacement aujourd'hui reconnu dans l'esprit du développement durable et dans la recherche de solutions aux problèmes de pollution de l'air.

Interview : Christophe Bérard, vice-président de Chambéry Métropole



Chambéry Métropole

Ville&Vélo : Chambéry Métropole va doter l'agglomération d'un réseau cyclable structurant : quelles en sont les principales caractéristiques ?

Christophe Bérard : Depuis plusieurs années, notre agglomération réalise petit à petit des aménagements cyclables tels que pistes en site propre ou bandes sur les chaussées. À l'occasion de la finalisation du PDU et constatant une forte fréquentation de ces aménagements, Chambéry Métropole souhaite définir un réseau cohérent susceptible d'entraîner une augmentation sensible de l'usage du vélo dans l'ensemble des déplacements de l'agglomération. La stratégie que nous nous proposons de mettre en place est fondée sur trois priorités. Des aménagements cyclables mieux structurés, en travaillant la continuité et la sécurisation des itinéraires, en hiérarchisant le réseau avec un maillage suffisamment dense. Un

ciblage des publics ayant le meilleur potentiel de développement d'usage du vélo pour le présent et pour l'avenir ; le vélo loisir est déjà très développé dans l'agglomération et nos efforts iront en direction des déplacements domicile-travail et domicile-études (scolaires, étudiants...). Enfin, la mise en place de services facilitant l'usage du vélo ou y invitant, en particulier tout ce qui concerne la sécurisation du stationnement des vélos.

V&V : Avec la création de l'agence Écomobilité et l'ouverture de la Vélostation en gare de Chambéry, le vélo est intégré à une politique globale de déplacement. Comment peut-il offrir une alternative crédible à la voiture ?

CB : La création d'une agence d'Écomobilité et l'ouverture de la Vélostation sont deux actions prévues par le PDU, que nous avons eues à cœur de réaliser au plus vite, avant même d'ailleurs que le PDU soit approuvé.

Depuis ce mois de mai, les usagers du train trouvent donc en gare la possibilité de ranger leur vélo en toute sécurité (fonction gardiennage) ou de louer un vélo bleu pour un tarif modique. L'objectif est de pouvoir créer les conditions d'une intermodalité efficace vélo - train ou train - vélo, tant pour des déplacements domicile-travail que pour des déplacements courses ou loisirs. Pour les courses, nous proposons - en relation avec l'union commerciale de Chambéry - des paniers sur le porte-bagages ainsi que des remorques. Pour les loisirs, nous louons également des vélos enfants et une "troisième roue" qui s'accroche derrière la selle du vélo de l'adulte.

V&V : Quelles sont pour vous les actions et les cibles prioritaires pour favoriser et promouvoir le vélo dans l'agglomération ?

CB : Au-delà de la finalisation du réseau en cinq ans, proposée récemment par la commission transports suite à l'étude du schéma directeur cyclable, nous engageons deux actions prioritaires : d'une part en direction des salariés de l'agglomération, en démarrant plusieurs PDE (Plans de Déplacements Entreprise) notamment pour les administrations et collectivités du centre de Chambéry

(Ville, Conseil général, Préfecture, hôpital...). Aujourd'hui, ces 6 000 salariés utilisent beaucoup leur voiture pour venir travailler et il s'agit d'en reporter 10 à 15 % vers le vélo et autant vers les transports en commun. Et d'autre part, en direction des étudiants, qui sont 12 000 dans notre agglomération de 110 000 habitants et qui peuvent, en utilisant beaucoup le vélo, provoquer un effet d'entraînement fort. Nous achetons actuellement 100 vélos pour des locations étudiantes spécifiques de un à neuf mois. Nous démarrons également un travail avec les scolaires des primaires, collèges et lycées.

V&V : Quel rôle peut jouer la concertation avec les usagers, les riverains, les acteurs économiques et notamment les commerçants ?

CB : Cette concertation est primordiale. Depuis le début du mandat, en avril 2001, j'ai proposé que nous finalisions le PDU dans une démarche de concertation forte et itérative. Ainsi avons-nous une commission transports ouverte aux associations et aux partenaires (Conseil général, DDE...), des réunions de travail très fréquentes avec les associations (c'est un groupe de travail que j'anime avec mon collègue Michel Grunberger à la ville de Chambéry), de nombreuses réunions publiques sur le PDU dans les communes de l'agglomération et des réunions spécifiques avec les commerçants, une exposition et un diaporama qui nous servent de support aux débats.

Cela nous a pris du temps, l'approbation de notre PDU est en retard par rapport aux termes réglementaires. Mais je pense que cela nous en fera gagner sur la réalisation des propositions car elles prennent mieux en compte les besoins et aspirations des divers acteurs et usagers de la ville.

Je me rends compte également que la demande est forte d'une ville plus attractive, plus fluide en terme de circulation, qui valorise mieux son potentiel de services, de commerces, son patrimoine ainsi que la qualité de vie de ses habitants. Le vélo y contribuera pour beaucoup. Il me reste néanmoins encore à convaincre certains de mes collègues élus de confirmer un engagement financier prioritaire sur ces thèmes !



Entretien d'aménagements cyclables à Nancy : les "patrouilleurs de pistes cyclables" récompensés par le prix vélo d'or 2001.

Montrer que le "vélo existe", par la réalisation d'aménagements cyclables à l'intérieur d'un réseau cohérent et continu, ne dispense pas de veiller à faciliter partout la circulation des cyclistes.

Aménagements légers, aménagements spécialisés, entretien... assurent confort et sécurité aux cyclistes.

Il s'agit de "favoriser la sécurité du cycliste en assurant la continuité de ses déplacements".

Aménager de la façon la plus pertinente le réseau cyclable et les itinéraires permet d'assurer au cycliste un niveau de service aussi sûr et confortable que celui de l'automobiliste.

1) Les aménagements spécialisés

BANDE AVEC SÉPARATEURS FRANCHISSABLES :

Elle trouve ponctuellement sa place en agglomération mais s'avère moins adaptée en interurbain où la zone de récupération doit être libre de tout équipement. Ses caractéristiques sont celles de la bande simplement marquée mais le marquage réglemen-



By pass

Gilbert LIEUTIER

taire est complété par des séparateurs : "balisettes" verticales cylindrées de 80 cm de hauteur, balises plates souples plus basses. Ces séparateurs peuvent parfois représenter un danger pour les cyclistes et nécessitent une autorisation d'emploi de la DSCR (Direction de la sécurité et circulation routières).

ÉCLUSE ET "BY PASS" :

Les écluses resserrent la chaussée à 3 m de large pour permettre seulement le passage d'un véhicule, la voiture se présentant en face devant attendre. Dans une telle écluse, le cycliste doit trouver, de chaque côté de la voie, un "by pass" d'une largeur de 1,30 m à 1,50 m environ, pour circuler sans gêne ; la largeur de chacun des îlots séparateurs pouvant varier de 0,20 m (simple potelet) à 1,50 m (pour plantation d'un arbre ou implantation d'un passage-piéton).

2) Les "plus" au niveau de la voirie"

REVÊTEMENT :

Le revêtement ou "couche de roulement" présente une grande importance pour la sécurité ainsi que pour le confort des cyclistes. Ceux-ci sont en effet très sensibles à leur stabilité, donc aux petits défauts d'uni, aux fissures, aux boursouflures, aux nids de poule, aux grilles d'avaloir...

La couche de roulement doit rester au fil du temps imperméable, unie, sans irrégularité de profil ou de surface. Au vu de ces éléments, les critères de choix que nous proposons sont les suivants : confort de circulation, adhérence, résistance au trafic occasionnel de véhicules motorisés, ne serait-ce que les véhicules de nettoyage, facilité d'entretien et de réparation.

ÉMERGENCE DE VOIRIE :

Un soin tout particulier doit être apporté aux travaux de voirie afin d'éviter que les émergences (regards, grilles, plaques EDF/Télécom...) ne soient en relief et obligent les cyclistes à des



Mauvais



Bon

écarts de trajectoire de dernière minute, source de danger et d'accident.

Quant aux grilles d'avaloirs, elles doivent être disposées perpendiculairement à la circulation et les abords rabotés en cas de pose d'un nouveau tapis.

CANIVEAUX :

Dans la circulation générale et plus particulièrement lorsqu'on a aménagé des bandes cyclables, les cyclistes roulent à droite

Fiche Technique

Faciliter la circulation des cyclistes

4

de la chaussée. La largeur des aménagements qui leur sont dédiés doit tenir compte de la largeur du caniveau pour permettre leur circulation dans les meilleures conditions de sécurité et de confort. Dans cet esprit, les dénivellations sont à proscrire. Une bonne solution sera d'avoir recours à un caniveau de type CCI.

ABAISSMENT DE TROTTOIR (franchissement niveau zéro) :

La moindre dénivellation est non seulement inconfortable mais souvent dangereuse pour un cycliste, en particulier s'il faut l'aborder de biais (risque de chute, de voilement de roue...). Le problème se pose systématiquement lorsqu'il convient de raccorder piste ou bande cyclable du niveau du trottoir au niveau chaussée et réciproquement ; la solution classique est de raccorder les deux niveaux par une pente sans ressaut.

3) L'entretien en général

ENTRETIEN :

L'entretien des pistes s'avère plus difficile que celui des bandes cyclables. Les séparateurs et les voitures en stationnement empêchent un éventuel passage des véhicules de nettoyage et de ramassage des ordures ménagères. Les feuilles mortes, les déchets et les bris de verre sont à l'origine d'un grand nombre d'accidents.

Le non-entretien est nuisible à la fois à la sécurité et au confort de l'usager ainsi qu'à l'image du vélo en ville. De plus, sur voirie, les gravillons rejetés par les véhicules automobiles incitent les cyclistes à ne pas utiliser les bandes cyclables.

Il faut pourtant améliorer et maintenir le niveau de service des aménagements par un entretien régulier : passage fréquent d'agents de surveillance, interventions mécanisées avec du matériel adapté à la largeur des pistes, opérations d'élagage et de fauchage. Le budget d'entretien doit être intégré dans la programmation annuelle.

RÉFECTION DE CHAUSSÉE :

Les "rechargements" successifs s'effectuent souvent avec un simple grattage en rive avec pour résultat des chaussées de plus en plus bombées qui incitent les cyclistes à fuir les bords. On observe, en outre, l'apparition fréquente d'une "marche" entre caniveau et chaussée et l'apparition de "creux" autour des grilles d'avaloir qui obligent les cyclistes à faire des écarts. Pour éviter ces dysfonctionnements, sources d'accidents, un rabotage latéral complet de la chaussée sera nécessaire avant de poser une nouvelle couche de roulement.

Surveiller le marquage au sol est également important car une signalisation effacée peut être source de danger.

VISIBILITÉ :

- Il convient de vérifier régulièrement que les panneaux de signalisation ne sont pas masqués par des objets placés durablement (panneaux publicitaires, branches d'arbres...) ou provisoirement véhicules en stationnement.

- À l'approche de carrefours, la suppression d'une ou deux places de stationnement permettent d'améliorer la visibilité du cycliste mais aussi du piéton. Par ailleurs, l'espace libéré par le stationnement de voitures pourra être judicieusement occupé par du stationnement vélo (arceaux). Il faut donc neutraliser d'une part le stationnement licite mais aussi veiller à empêcher le stationnement illicite.



Certu

- Une piste cyclable au niveau du trottoir doit être éloignée des façades et des clôtures afin de favoriser la visibilité de tous. Il faut veiller à ce que des véhicules stationnés ne bloquent pas les entrées ou sorties de pistes cyclables : des avancées de trottoir ou des îlots peuvent combattre ce phénomène. Afin d'éviter que des voitures n'empruntent une piste bidirectionnelle large (supérieure à 2 m), on préférera une borne souple à un potelet rigide pour en bloquer l'accès.

- En ville, notamment pour les pistes au niveau du trottoir, la plantation d'arbustes, bien que de plus en plus appréciée sur le plan architectural, est à éviter dans la mesure où elle peut cacher les cyclistes et les jeunes enfants aux abords des carrefours. Il faut veiller à ce que le volume des plantations existantes ne soit pas non plus source de gêne (haies mal taillées ou trop élevées par exemple...). En revanche, en zone périurbaine et en milieu rural, principalement dans les régions ventées, les plantations sont préconisées comme coupe-vent pour faciliter le déplacement des cyclistes.

Fiche Certu/Club des villes cyclables - septembre 2002
Experts vélo des CETE

Institut Gustave Roussy : un PDE sur la bonne voie

L'institut Gustave Roussy à Villejuif est ceinturé d'un parking voitures étendu et très fréquenté.



C. Lopez

L'institut Gustave Roussy, premier centre

européen de lutte et de recherche contre le cancer, est perché sur le plateau des Hautes Bruyères à Villejuif. 2700 employés y travaillent et, en moyenne, 4000 personnes transitent sur ce site qui a été construit en 1982 au milieu d'une zone à la fois pavillonnaire et constituée de cités. Un cadre géographique somme toute assez classique pour ce qu'il est convenu d'appeler la proche couronne parisienne. Une spécificité, l'altitude. Grimper au sommet du plateau, peut être dissuasif pour les cyclistes. Assez mal desservi par les transports publics, l'IGR est ceinturé d'un parking voitures étendu, très fréquenté, à l'image de ceux que l'on rencontre autour des hypermarchés.

Maryse Kalsch-Hierro, ex-surveillante diététicienne, aujourd'hui chargée de la communication interne de l'Institut, a insufflé la culture PDE au sein de ce grand navire amiral. À priori, rien ne la prédestinait à devenir la pièce maîtresse de la mise en œuvre du plan de déplacement entreprise de l'IGR. Fin 1997, début 1998, Madame Kalsch-Hierro intègre le site de Villejuif alors qu'elle ►►

Avec ses allures de forteresse (imprenable sur deux roues !) l'Institut Gustave Roussy, installé sur les hauteurs de Villejuif, expérimente depuis quelques mois les dispositions de son plan de déplacement d'entreprise. Une première dans le monde hospitalier – une trentaine d'entreprises françaises ont déjà leur PDE - qui doit sa naissance à un réel engagement de la direction et à la volonté sans faille de son initiatrice que "Ville et Vélo" a rencontrée.



Pascal QUENNEHEN

réside en Seine-et-Marne. Comme beaucoup d'employés de l'IGR, elle passe en moyenne deux heures par jour dans sa voiture pour aller au travail et en revenir. Deux heures de stress, d'angoisse, qu'elle décide très rapidement de passer en compagnie de collègues qu'elle convertit au covoiturage.

L'EXEMPLE DE NESTLÉ À NOISIEL

Cette étape décisive l'amène à s'intéresser plus avant aux problèmes de transports

auxquels sont confrontés le personnel soignant, les malades et les visiteurs qu'elle côtoie chaque jour. Le constat est assez consternant. Il y a le calvaire de ceux qui viennent de très loin en voiture ; embouteillages, accidents, coût élevé du transport... Et il y a le véritable parcours du combattant que font chaque jour ceux qui utilisent les transports publics ; retards, trajet banlieue-banlieue obligeant à passer par Paris, trains et métros bondés.

Une trentaine d'entreprises françaises ont déjà leur PDE.

Et pour couronner le tout des bus au passage aléatoire entre le métro et le lieu de travail. Loin de se décourager, énergique et militante, celle qui, entre-temps, s'est vue charger de la communication interne, affronte les difficultés et essaie de trouver des réponses à ses interrogations. Comment faciliter les déplacements de tous ceux qui viennent à l'Institut Gustave-Roussy ? Auprès de qui trouver de l'aide ? Après avoir entendu une émission sur France-Inter, elle contacte la firme Nestlé qui, sur son site de Noisiel, a entrepris une expérience de covoiturage. Grâce à l'échange qui s'ensuit, elle entre en contact avec l'ADEME qui va l'aider et soutenir la démarche jusqu'au bout. Le nouveau secrétaire général adjoint de l'IGR, Jacques Crespy, prête une oreille attentive au projet. C'est grâce à la volonté de la direction de l'Institut que le projet va se concrétiser.

L'année 2000 va marquer le début d'un grand chambardement. Les grands travaux qui débutent à l'Institut Gustave-Roussy doivent durer cinq ans et conduiront à réduire d'un tiers le nombre de places de stationnement voitures pour au moins trois ans. Or le parking est déjà

Loin des plans de déplacement d'entreprise, les locataires de l'Assemblée nationale bénéficient toutefois d'un parc de vélos mis à disposition par la RATP.



Pascal QUENNEHEN

saturé (il comporte 1000 places de stationnement voitures auxquelles s'ajoutent 300 places de stationnement sauvage).

DES NAVETTES POUR FACILITER LES DÉPLACEMENTS

C'est le moment que choisit la responsable de la communication pour lancer l'étude de mobilité, première étape avant la mise en œuvre d'un plan de déplacement entreprise. 2700 questionnaires sont envoyés aux employés de l'institut, le taux de retour est bon, 960 personnes répondent. Les visiteurs sont également sondés sur le type de transport qu'ils utilisent pour venir à l'IGR et sur leurs attentes en matière d'amélioration de sa desserte par les transports publics. La phase active peut commencer. Les réunions s'enchaînent. Les institutions sont associées à la réflexion ; la ville de Villejuif, le Conseil général, le STIF, la DDE, la RATP et la direction de l'hôpital. Pour Maryse Kalsch-Hierro, l'objectif à atteindre est clair : répondre aux attentes de tous ceux qui se sont exprimés à travers l'enquête de mobilité ! Assez rapidement, en dépit de quelques lourdeurs administratives, la première mesure concrète voit le jour. Le 4 juin 2002, le PDE entre dans sa phase active. Trois navettes assureront, entre 6h45 et 19h27, la liaison entre la station de métro Louis Aragon et l'institut Gustave Roussy. Financées à 80 % par le STIF, matériel RATP bien adapté, les trois navettes commencent leurs rotations en juin 2002 (budget de fonctionnement 305 000 euros). Dès la première semaine, elles transportent 240 passagers. Deux mois plus tard, 500 personnes décideront chaque semaine d'utiliser les minibus. Deuxième volet du plan de déplacement entreprise, le Point Info Transports qui renseigne sur les différentes possibilités d'accéder à l'IGR ou d'en repartir en utilisant les transports publics. 40 personnes le consultent chaque jour. Enfin, dès la rentrée de septembre les covoitureurs reconnus, ceux qui partagent leur véhicule sur 50 % de leur trajet, 50 % du temps, auront accès à un parking réservé. Le vélo est certainement le point faible du plan de déplacement entreprise de l'IGR. Une topographie peu favorable, un manque criant d'aménagements cyclables dans Villejuif et l'absence de grandes liaisons régionales réservées aux cyclistes, la pénibilité du travail du personnel hospitalier, notamment celui des infirmières et

PDE, mode d'emploi

Phase un : Qui fait quoi, comment et avec qui ?

Pour mener à bien un Plan de Déplacement d'Entreprise, la recette est simple, il faut en premier lieu et impérativement savoir motiver ses troupes. Pour ce faire, il convient de créer deux instances au sein de l'entreprise (le comité de pilotage et le groupe de projet) qui seront la marque de l'engagement de cette dernière dans un projet visant à modifier les habitudes quotidiennes en matière de transport de ses dirigeants, de ses cadres et de ses salariés.

Le comité de pilotage. Celui-ci sera chargé de recueillir les informations concernant les déplacements dans l'entreprise, d'en débattre et de prendre des décisions en vue de favoriser le covoiturage, l'utilisation des transports publics et du vélo.

Le groupe de projet. Sous l'autorité d'un chef de projet (dont le salaire pourra être financé par l'ADEME), le groupe de projet devra prendre en charge le déroulement pratique de toutes les opérations.

Phase deux : Annonce du projet et diagnostic

Pour être motivées, les troupes doivent être informées. Le comité de pilotage et le groupe de projet doivent marquer officiellement le début de la période au cours de laquelle une enquête de mobilité – financée jusqu'à 50 % par l'ADEME – va être réalisée. Objectifs de cette dernière souvent confiée à un bureau d'études extérieur : recueillir et analyser les données internes (nombre de places de parking voitures, desserte en transports publics etc), étudier les pratiques de tous ceux qui se rendent sur le site de l'entreprise, évaluer l'impact environnemental et formaliser un diagnostic.

Phase trois : Élaboration des solutions

C'est sans aucun doute l'étape la plus passionnante et la plus délicate d'un PDE. En concertation avec l'AOT (Autorité Organisatrice de Transports), l'ADEME, les représentants des Pouvoirs publics locaux (mairie, région), le groupe de projet du PDE doit élaborer des solutions qui devront être entérinées par le comité de pilotage.

Phase quatre : Mise en œuvre et suivi du PDE

Si le travail de préparation a été bien mené, cette phase de mise en œuvre des mesures ne doit poser aucun problème majeur. Le suivi et l'évaluation permettront au comité de pilotage et au groupe de projet de valoriser leur PDE par des actions de communication et ainsi de faire de nouveaux adeptes au sein de l'entreprise.

infirmiers, autant de facteurs qui marginalisent la bicyclette comme moyen de transport. Mais, Maryse Kalsch-Hierro ne s'avoue pas vaincue pour autant. *"Il faut amorcer la pompe, prouver aux gens qu'ils peuvent abandonner leur voiture ou la partager dans la mesure où des solutions alternatives leurs sont proposées. Une fois cet objectif atteint, ce sera plus facile de convaincre les sceptiques que le vélo est aussi une alternative crédible"*, déclare-t-elle, confiante. Elle utilise l'argument de la santé - chacun doit effectuer un minimum d'exercice physique pour être en forme - afin de vanter les mérites du vélo et de la marche à pied.

À l'IGR, la volonté d'une personne, Mme Kalsch-Hierro, soutenue par sa direction, s'est montrée payante et a abouti à l'élaboration du premier plan de

déplacement d'entreprise dans le milieu hospitalier. Sa mise en place très rapide a sans aucun doute été favorisée par la perspective de réduction des possibilités de stationnement voitures pour cause de travaux. Cette raréfaction, si elle est vécue comme une contrainte incontournable, peut devenir le véritable élément déclencheur d'un plan de déplacement d'entreprise car elle donne plus de légitimité à toutes les actions entreprises pour maîtriser l'utilisation de la voiture particulière. À moyen terme la question est bien de savoir si le PDE de l'institut Gustave-Roussy résistera à l'ouverture du parking souterrain de 200 places toujours prévu dans le cadre de la restructuration de l'IGR... Chaque chose en son temps ! ■

Charles LOPEZ

Une famille autour du monde

Un an sur deux roues

Pour Nicolas Mercat, responsable du bureau d'études Altermodal, spécialisé dans les circulations douces et installé (notamment) à Chambéry, le tour du monde qu'il entame à vélo avec sa famille aurait pu s'apparenter à des travaux pratiques. C'était sans compter sur les milliers de kilomètres et les dizaines de pays déjà traversés par ce couple de rouleurs heureux et leurs enfants. Traverser le monde à vélo est avant tout une occasion unique de vivre en famille...



Ca y est. Après de longs mois de préparation, de longues semaines dans les starting-blocks, juste le temps de boucler les derniers travaux en cours, toute la famille Mercat a mis le cap au Sud. Un Sud lointain, qui vient de fêter le retour du printemps ; un Sud dont la colonne vertébrale, s'appelle Cordilières des Andes. Depuis

quelques semaines le quotidien de Brigitte, Nicolas et leurs trois enfants – Cyril, 5 ans, Alexis 7 ans et Maylis 9 ans - s'appelle Altiplano, Lamas et Panaméricaine, une route qui n'a pas vraiment l'habitude de voir circuler des vélos ! Comment en sont-ils arrivés là ? Pourquoi ? Qu'est ce qui les attend encore au guidon de leurs tandems et vélos ?

Quand il présente le périple qu'il va accomplir, avec toute sa famille, Nicolas Mercat ne parle jamais d'exploit ou d'aventure. Malgré les milliers de kilomètres à avaler rien dans cette expérience familiale et humaine n'appelle à un quelconque record ou dépassement de soi. Les limites sont clairement fixées : jamais plus de 40 à 50 km par jour, 3 à 4 heures de pédalage et le bonheur de garder ses yeux grands ouverts sur l'environnement qui va être le leur. Amérique du Sud, Australie, Nouvelle-Zélande, Nouvelle-Calédonie, Indonésie, le tour du monde au tracé si particulier que Brigitte et Nicolas ont tracé épouse aussi bien des coups de cœur, des envies intenses de découverte, que des moments de vraie détente de repos, comme ils l'envisagent par exemple en Nouvelle-Calédonie où ils doivent retrouver des amis. En choisissant de commencer leur voyage sur deux-roues en s'attachant à des dénivelés de plus de 4500 mètres, ce couple de Savoyards et leurs trois enfants ne s'est guère laissé de temps pour un quelconque échauffement. Pourtant, à lire, le journal de bord des grands, mais aussi – et surtout – celui des enfants, la découverte de nouveaux horizons et de tous ceux qui les habitent, hommes comme animaux, compense largement les efforts accomplis. Echanger, partager, découvrir. Trois verbes qui prennent tout leur sens sur les hauts plateaux du Pérou ou du Chili. Leurs classes, Brigitte et Nicolas les ont accomplies en 1990 et 1991 lors d'un périple de 23 000 km et de 15 mois en tandem en Afrique. Avec la naissance de leurs enfants ils n'ont pas pour autant délaissé leurs montures, tout juste ont-ils adapté leurs destinations : Pays-Bas, Bretagne, Alsace... Autant d'occasions pour Nicolas, Maylis et Alexis d'assimiler le rythme des longs déplacements à deux-roues et surtout d'apprendre à vivre différemment en famille. ■

P.D.

<http://bnmercat.free.fr...>
Le grand braquet !



Pour mettre sa roue dans celles de la famille Mercat une seule solution, vous connecter sur leur site internet. Vous y avancerez au gré de leur tour du monde, en mots et en images. Chaque fois que leur route va croiser un cybercafé ou, tout simplement, une connexion internet, toute la famille en profitera pour tenir son journal de voyage. Grands et petits partageront leurs expériences de la route

et quelques paysages ou portraits capturés grâce aux merveilles du numérique. Un site qui va vivre de longs mois durant et sur lequel Brigitte et Nicolas vous ont laissé une place puisqu'ils vous donnent la possibilité de leur écrire. Et puis, avant de quitter Chambéry, Nicolas a promis de faire partager aux lecteurs de "Ville et vélo" la réalité du deux-roues dans de grandes villes du monde qui n'ont pas forcément la même approche de la bicyclette que nous. Un éclairage d'autant plus enrichissant que Nicolas Mercat pourra alors redevenir un instant – mais juste un instant – l'expert es-vélo et mobilité bien connu de tous ceux qui ont la chance de bénéficier de l'expertise d'Altermodal !

Localtis, nouveau portail pour les collectivités

En mettant en ligne son nouveau portail internet pour les collectivités locales, la Caisse des dépôts et consignation veut se positionner comme un "investisseur" à long terme capable d'accompagner le développement numérique des territoires. Localtis qui offre une somme importante d'informations, d'expertises et de contacts pour tous les acteurs locaux, élus et cadres territoriaux notamment, veut couvrir l'ensemble des domaines de compétence, dont les politiques de transport...

Après plusieurs mois de travail, de préparation puis de tests, la Caisse des dépôts et consignations vient d'ouvrir Localtis (<http://www.localtis.fr>), qu'elle positionne d'ores et déjà comme "le portail du monde local". Un pari certes ambitieux mais qui semble en partie gagné lorsque l'on se connecte sur la home page du site. Fil d'actualité, veille juridique, fonds documentaire, espace "innovations", éditorial, analyses, moteur de recherche, agenda, personnalisation de l'accès, autant d'éléments qui témoignent d'une volonté de couvrir le plus largement possible les centres d'intérêt des acteurs locaux en leur offrant – moyennant abonnement au service ! - des outils efficaces et adaptés. Qu'il s'agisse d'urbanisme, d'éducation, d'économie locale et bien entendu de transports, Localtis se veut le plus riche et le plus "fraîchement" mis à jour. Pour Michel Gonnet, Directeur Général adjoint de la Caisse, "Localtis doit répondre aux besoins des acteurs locaux en matière d'information, d'expertise et d'échange d'expérience via l'Internet. C'est dans le même esprit que nous développons, sur la base d'un autre mandat de l'État, un partenariat avec les collectivités locales autour des cyber-bases, destinées à faciliter l'appropriation de l'Internet dans des quartiers ou des zones rurales fragiles". Un enjeu d'autant plus



Localtis est en ligne depuis l'été dernier.

fort pour le responsable de ce service que la "net économie" est aujourd'hui en repli et le marché moins présent.

L'EXPÉRIENCE DE MERCURE

D'un point de vue purement formel le portail joue résolument la carte de l'interactivité, de la convivialité et de l'accès direct à l'information. Le "strass et les paillettes" ont été volontairement laissés de côté, la Caisse misant sur le sérieux et l'efficacité de sa mission auprès des collectivités locales. Des utilisateurs de ce nouveau portail qu'elle connaît déjà bien puisque le site Mercure, piloté par la CDC, et précurseur de Localtis, avait derrière lui quelque cinq années d'existence. Cette volonté de clarté et d'efficacité se retrouve dans l'ergonomie du site. La navigation permet d'ac-

céder facilement aux 23 rubriques, correspondant chacune à une compétence métier et regroupées en trois univers spécifiques : action locale, gestion locale et gouvernance locale. Ce découpage répond aux besoins spécifiques d'information des élus et des cadres territoriaux.

UNE ÉQUIPE ÉDITORIALE DÉDIÉE

L'équipe éditoriale composée de huit personnes et de 23 prestataires spécialisés chacun dans un domaine a pour tâche, au-delà de la rédaction de dossiers, fiches documentaires et alimentation de la veille juridique, de proposer un véritable service d'informations en temps réel. Un "fil" d'actualités qui offre aux internautes une centaine de brèves par semaine auxquelles s'ajoutent une centaine d'alertes.

Localtis offre aussi un module qui présente chaque jour une expérience concrète mise en œuvre par une collectivité locale. Ce retour d'expérience est complété par des interviews, des focus techniques, des contacts et des liens. Le site propose aussi des fiches pédagogiques (près d'un millier de documents remis à jour quatre fois par an) destinés notamment aux nouveaux élus. À cette base documentaire s'ajoute, en outre, la possibilité pour les abonnés de soumettre des projets en vue d'un audit personnalisé. Cette expertise en ligne étant complétée par un outil d'aide à la décision et à la recherche de financement.

Au-delà du test gratuit d'un mois que propose la Caisse des dépôts, plusieurs formules d'abonnement sont possibles. Du simple accès au service par un utilisateur à l'intégration de Localtis sur l'intranet d'une collectivité locale, tous les cas de figure ont été envisagés, pour rendre ce portail... incontournable. ■

P.D

Recommandations pour les aménagements cyclables

L'intérêt d'une politique de redéveloppement de l'usage du vélo n'est plus à démontrer, qu'il s'agisse des loisirs ou des déplacements quotidiens. Mais il manquait jusqu'à présent un ouvrage de recommandations techniques pour aider les décideurs locaux et leurs techniciens à concevoir des aménagements qui apportent le maximum de confort et de sécurité aux futurs usagers, tant en agglomération qu'en rase campagne.

En étroite collaboration avec le Club des villes cyclables, l'Association des départements cyclables et les fédérations d'usagers, le Certu a publié en mai 2000 un guide de "Recommandations pour les aménagements cyclables". Il s'inspire tout à la fois des fiches précédemment éditées avec le Club, de l'expérience des villes françaises les plus engagées en faveur du vélo et des manuels utilisés dans des pays voisins.



Prix : 22,87 Euros (150 Frs)
108 pages

LE SOMMAIRE

- Les cyclistes et les autres usagers
- Le contexte législatif et les outils de planification et de programmation
- Les différents types d'aménagements cyclables
- Les aménagements cyclables en carrefour
- La signalisation
- Les couches de roulement et structures de chaussée
- L'éclairage
- Le stationnement et le vol
- La complémentarité intermodale
- La promotion de l'usage du vélo
- Bibliographie

Sur le site internet www.CERTU.fr, consultez également les rapports d'études téléchargeables :

- LES POLITIQUES CYCLABLES EN EUROPE, Tour d'horizon des politiques nationales
- COMPARAISON DES PRINCIPAUX MANUELS EUROPÉENS D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

CERTU

9, rue Juliette Récamier - 69456 Lyon cedex 06
Tél. : 04 72 74 59 59

BON DE COMMANDE (à découper ou à photocopier)

Nom : Organisme :

Adresse :

Localité : Code postal :

Pays : Tel :

Référence	Titre	qté	Prix unité	montant
OU 050027 00	Recommandations pour les aménagements cyclables		22,87 Euros (150 F)	
RF 016 00	Guide des coussins et plateaux		12,20 Euros (80 F)	
DD 11 801	Le roller, un mode de déplacement doux		24,39 Euros (160 F)	
			Sous total	
			Port	3,06 Euros (20 F)
			TOTAL	

Mode de règlement : chèque bancaire, mandat ou virement postal à l'ordre de M. le régisseur de Recettes (relevé d'identité bancaire en fin de facture)



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.

www.tertu.com - e-mail : bdt@tertu.com