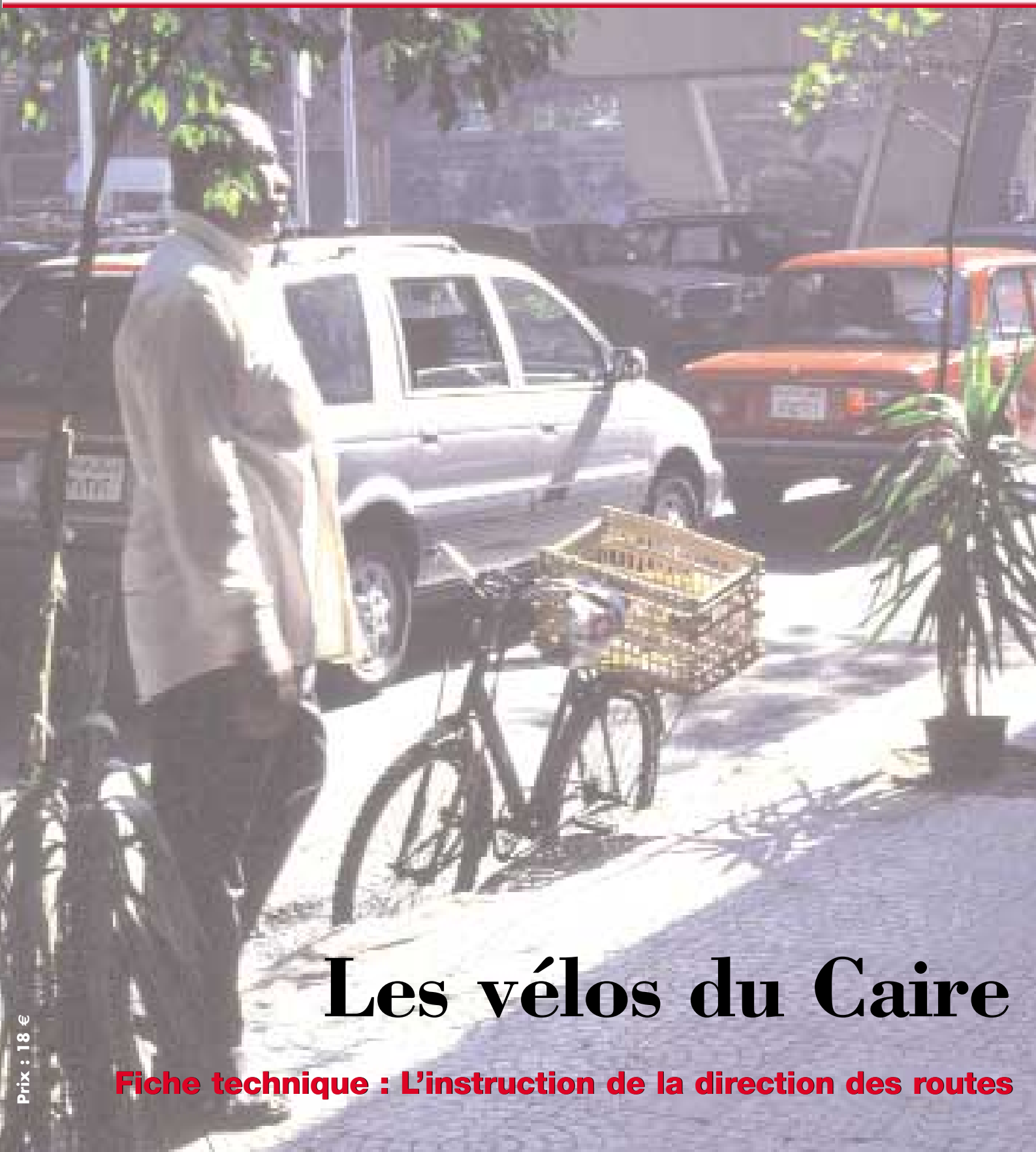


ville & vélo

N°5 oct./nov./déc. 2002

Le magazine des villes cyclables



Les vélos du Caire

Fiche technique : L'instruction de la direction des routes



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

sommaire

actualités

P 4

Chambéry, les instantanés d'un congrès : l'ambiance et les échanges du 14^e congrès du Club des villes cyclables

en rayons

Une sélection de livres P 8

dossier

Spécial

Anniversaire.



Voyage au Caire, à travers le regard d'une photographe

suisse et les mots d'un écrivain, installés dans la capitale égyptienne P 9

tour de ville

Toulouse,



bilan de la politique cyclable et d'aménagement des réseaux.

Visite et entretien avec Philippe Dufetelle, adjoint au maire chargé de l'environnement P 16

fiche technique

Instruction relative à la prise en compte des cyclistes dans les aménagements de voirie sur le réseau routier national P 21

courrier

L'Ilot Vélos de la gare RER de Neuilly-Plaisance, un bilan positif P 25

bulletin

d'abonnement P 26

"Le monde de Sempé", Paris : Editions Sempé & Denoël, 2002



2003... année vélissimo !

Avec ce numéro 5 de ville&vélo, notre magazine fête son premier anniversaire. En cette fin d'année qui fut riche pour le vélo urbain et à la veille d'un grand millésime 2003, nous avons voulu souffler cette première bougie en élargissant notre champ de vision.

C'est ainsi que le dossier que nous vous présentons dans ce magazine est consacré à un reportage sur le vélo au Caire : regard d'une photographe suisse installée au Caire, commentaires de Paul Fournel, nouvelliste bien connu de nombreux cyclistes pour ses écrits sur le vélo et qui travaille aujourd'hui dans cette formidable mégapole.

Ces deux approches de l'objet vélo mais également de l'outil qui nous occupe au quotidien dans nos politiques publiques nous offrent aussi, et surtout, surprises et émotions.

Poésie, ingéniosité, nécessité... Le vélo n'est pas qu'un enjeu technique. Les cyclistes, d'aujourd'hui et de demain, d'ici et d'ailleurs, doivent être au cœur de nos réflexions. Ivan Illich, ce grand penseur qui vient de disparaître, a bataillé sa vie durant contre le monopole de la technique et les mirages technologiques. Il a réhabilité dans ses écrits l'importance de la pratique sensuelle et de la préservation des sens. Lui aussi a écrit de belles pages sur le vélo. Cette lecture nous invite à un autre regard sur la mobilité et sur les hommes, elle nous convie à plus de dialogue entre les cultures et à davantage de tolérance.

La bicyclette, outil de mobilité, de liberté, merveille mécanique de simplicité et de rendement sera, chers amis, si vous savez l'encourager, source de plaisir et de progrès.

Avec l'organisation en septembre prochain à Paris de Vélo-City, ce grand rendez-vous international, 2003 sera une année riche en événements autour du vélo. Nous devons donc nous préparer à saisir toutes les opportunités qui nous seront données pour promouvoir et pour développer ce mode de transport simple, efficace, sympathique et populaire.

Bonnes fêtes et excellente année 2003 !

Jean Perdoux
Président

Chambéry,

instantanés d'un congrès

Pascal Quennehen



Quand un maire, Louis Besson, et un président, Jean Perdoux, assurent en tandem l'ouverture du 14^e Congrès du Club des villes cyclables.

Le temps d'un congrès – celui de l'adolescence, voire de l'âge de raison ! - les villes cyclables ont pu vérifier que la chaleur et la qualité de l'accueil n'étaient pas usurpées par les Savoyards.

Eux qui en connaissent un rayon sur les pistes, plutôt blanches en cette saison, savent aussi aménager, développer et innover en matière de vélo. Les courageux congressistes qui ont répondu présents à la traditionnelle balade dans les rues de Chambéry ont pu se rendre compte que Louis Besson, premier magistrat à l'écoute de ses administrés cyclistes, et toute son équipe ont su allier l'action à la parole. C'était bien le moins pour une ville accueillant le congrès des villes cyclables.

Des villes, grandes, moyennes et petites qui ont apparemment trouvé réponses à quelques unes de leurs questions au cours des différents ateliers et débats organisés au cours des deux journées.

A défaut de solutions toutes faites – forcément insatisfaisantes – les hôtes de Chambéry ont eu de nombreuses occasions de confronter leurs points de vue et de... tordre le cou à quelques idées reçues.



Pascal Quennehen

Si vous voulez retrouver (ou découvrir) l'ambiance et les échanges du 14^e congrès du Club des villes cyclables deux solutions s'offrent à vous : soit vous allez sans attendre sur le site du club (www.villes-cyclables.org) soit vous patientez quelques semaines avant de feuilleter notre hors-série spécial Congrès. En attendant, nous vous offrons une petite "mise en bouche"...

Qu'importe la taille des roues du moment qu'il y en a deux... Un petit braquet qui a eu un certain succès au cœur de l'espace exposition.



Pascal Quennehen



Tokia Saïfi, secrétaire d'État au Développement durable, ne pouvait guère trouver public mieux acquis à sa cause.

Pas encore homologué mais déjà très convoité... Le dernier système de transport des vélos imaginé par l'opérateur savoyard a beaucoup intéressé les congressistes.



Pascal Quennehen

EN BREF

Grenoble : une passerelle pour les cyclistes

La passerelle du Rondeau offre aux cyclistes depuis la rentrée 2002 la traversée du Drac en toute sécurité et par le chemin le plus direct. À proximité du pont du Rondeau, elle est entièrement couverte afin d'abriter les cyclistes mais ses bords en matériau translucide permettent d'apprécier le paysage alentour en roulant sur un plancher de mélèze et en bénéficiant la nuit des éclairages intérieur et extérieur qui mettent également en valeur l'allure de l'ouvrage. D'ici 2004, une seconde passerelle piétons-cyclistes sera réalisée, elle permettra de relier les secteurs nord et sud de l'agglomération et notamment de franchir à pied ou à vélo la rocade dans le secteur d'Eybens. La réalisation de ce second pont s'élève à 1,950 million d'euros.

Grenoble : des vélos pour le Burkina-Faso

L'association grenobloise Repérages dépêche régulièrement depuis 2001 vers le Burkina-Faso des vélos qu'au préalable, elle récupère, répare et rénove. Douze salariés de 19 à 59 ans en contrats emploi solidarité animent cette activité et affinent leur projet professionnel. À l'autre bout de la chaîne, des Burkina-bés aux mêmes ambitions, employés par une association locale remontent et vendent ces vélos, outils indispensables de la mobilité dans le pays. 500 bicyclettes ont ainsi été expédiées en novembre.

Tél 04 76 43 16 02

Vélo d'or, millésime 2002



Les lauréats des Vélos d'or 2002 se sont vu offrir... Un (ou des)vélo(s) CQFD. !

Le concours du "Vélo d'or" vise à promouvoir des actions en faveur d'une politique du vélo dans toutes ses composantes : utilitaires, loisirs et tourisme. L'objectif est de faire connaître et d'encourager les projets et réalisations en faveur du développement de l'usage du vélo, dans le cadre d'une politique globale de déplacements. Cette "compétition" ouverte aux collectivités territoriales, aux associations, aux entreprises et aux établissements publics, a, une fois de plus, tenu ses promesses en 2002. Trois thèmes majeurs ont dominé cette édition, dont le palmarès a été dévoilé à Chambéry : "Sécuriser la pratique du vélo", "Entreprendre à vélo !", "Vélo et insertion sociale".

Le jury a décerné le prix à 9 lauréats : 6 Vélos d'or et 3 mentions spéciales

- Dans la catégorie "Collectivités territoriales", aux villes de Montpellier, de Créon, et au Syndicat Mixte du Pays des Châteaux*.
- Dans la catégorie "Associations", au Collectif Parents École Jean Jaurès de Champigny-sur-Marne, au Comité Départemental de Cyclotourisme de la Manche et au Mouvement de défense de la bicyclette*.
- Dans la catégorie "Entreprises et Établissements publics", à la Ville de Lyon/Lyon Parc Auto, au Centre National Professionnel du Commerce Sports, et à la SNCF direction régionale Strasbourg*.

Les lauréats se sont vu offrir 50 vélos par les adhérents de "Tous à vélo, du Conseil National des Professions du Cycle : Bianchi, Gitane, Décathlon, Planet Fun, Cycles Lapierre, Mercier France Loire, Quantum, MBK, Arcade.

(*Mention du jury)

EN BREF

Nevers : samedi sans ma voiture

Après avoir organisé, dès la première année, la Journée "en ville sans ma voiture", Nevers fait un pas supplémentaire en faveur des piétons et des cyclistes. Depuis le 2 novembre, une partie du centre-ville est interdite aux voitures tous les premiers samedis du mois. Cette expérience est tentée sur une période d'un an.

Agenda

Rencontre du Club des villes cyclables et de la ville de Paris

2 avril 2003 :

"De l'image à l'usage : déclinons le vélo"

Hôtel de Ville de Paris

Renseignements : 01 56 03 92 14
info@villes-cyclables.org

"Le vélo, une chance pour les petites villes"

Libourne (33) les 12 et 13 juin 2003 :

Rencontre du Club des villes cyclables en partenariat avec l'association des Petites villes de France et l'association des Villes Bastides.

Fête du vélo dans 550 villes de France

31 mai et 1^{er} juin 2003 :

Renseignements : Claude-Marie Dugué, 01 49 35 69 25

Vélo-City 2003 à Paris

23 au 26 septembre :

Le plus important congrès du monde sur le vélo !

600 participants, 40 pays attendus pour cette 14^e édition accueillie par la ville de Paris, en partenariat avec le Club des villes cyclables, le Conseil Régional d'Ile-de-France, la RATP, la SNCF, la FUBicy, Tous à vélo, conseil national des professions du cycle, l'Ademe, le MDB, la FNAUT et les ministères de l'écologie, de l'équipement et des sports.

Renseignements : Isabelle Lesens, 01 40 28 74 70

Les parlementaires britanniques cyclistes pédalent et communiquent !

L'APPCG – All-Party Parliamentary Cycling Group – rassemble des parlementaires britanniques soucieux de promouvoir le vélo pour toutes ses qualités en matière de santé, d'environnement et de transport mais aussi, comme le souligne Jane Griffiths dans l'édito de la dernière livraison de la lettre d'information de l'APPCG, parce qu'il est "convivial, généralement le moyen le plus rapide de se déplacer et la meilleure excuse que j'ai trouvée pour ne pas aller à la gym !". La newsletter de l'APPCG présente l'ensemble des actions de ce groupe qui ne réunit pas que des passionnés de petite reine mais aussi des parlementaires convaincus que le développement de l'usage du vélo est un véritable enjeu. L'APPCG organise chaque mois des réunions sur des problématiques comme les aménagements, la sécurité des scolaires à vélo, rencontre les ministères des transports, de la santé, des sports et de l'éducation et ses membres

prennent régulièrement la parole au Parlement pour infléchir les politiques et les décisions en faveur des cyclistes.

L'APPCG entretient aussi des liens avec les groupes parlementaires cyclistes écossais et gallois et de nombreux pays comme la France, la Suisse, les Pays-Bas, les États-Unis, la Catalogne, etc. Il anime pour l'heure le secrétariat d'un rassemblement de groupes parlementaires cyclistes dont l'ambition est, avec Velomondial, d'aboutir à 25 rassemblements en 2006 en perspective du congrès qui se tiendra au Cap en Afrique du Sud.

www.velomondial.net



Pedibus et cyclobus pour aller à l'école...

En moyenne, un enfant sur trois est déposé à l'école en voiture. La journée internationale "Marchons vers l'école" du 3 octobre 2002 a tenté de rompre le cercle vicieux "aller à l'école à pied ou à vélo est dangereux donc repli sur la voiture donc plus de trafic et d'insécurité..." bien connu. Après des pays très engagés dans ces démarches comme la Grande-Bretagne, des initiatives se multiplient un peu partout en France : une vingtaine de communes en Provence-Alpes Côte d'Azur, Tremblay-en-France en Seine-et-Marne, Grenoble, Grand-Couronne en Seine-Maritime, Eckolsheim près de Strasbourg... Une

dizaine de villes pilotes se mobilisent en Ile-de-France depuis cette année et partagent leurs expériences dans le cadre d'un groupe mis en place par l'Ademe et l'Arene franciliennes. Parmi elles, Champigny dans le Val de Marne dont l'expérience réalisée au printemps par un collectif de parents d'élèves et d'enseignants de l'école élémentaire Jean Jaurès a été récompensée par un Vélo d'or en octobre 2002 et est dorénavant reproduite dans d'autres écoles de la ville.

Pour aller plus loin :

Arene IDF 01 53 85 61 78,

Arene PACA 04 91 53 00,

www.saferoutestoschools.org.uk



Réseau RATP et SNCF : vélos à la carte

Le nouveau dépliant "Parcs à vélos et transports publics en Ile-de-France" est disponible depuis quelques semaines. Ce document pliable, qui se glissera parfaitement dans votre poche présente d'un côté une cartographie claire et précise des stations de métro et des gares parisiennes et de l'autre un plan du réseau francilien RER et SNCF. Ainsi vous saurez, sans risque de mauvaise surprise, qu'en vous rendant à Evry-Courcouronnes via la ligne D4 vous disposez d'un parc gardienné à l'arrivée. L'ensemble des parcs – et des services qui peuvent y être associés – sont ainsi recensés dans ce guide qui affiche, fin 2002, plus de 320 gares et stations de métro équipées soit plus de 6000 places disponibles pour les vélos. ■



Charte en faveur des circulations douces

La région Ile-de-France a signé, début novembre, une charte en faveur des circulations douces (ou des déplacements non motorisés) avec quelque 150 partenaires. Celle-ci prévoit d'assurer la continuité du réseau d'aménagement cyclable qui occupe 1300 km en "pointillés". Le Conseil régional a voté une enveloppe de 14 millions d'euros au titre du budget 2003. Un chiffre qu'il peut être intéressant de rapprocher des 13,5 millions d'euros que l'État va distribuer aux collectivités hors Ile-de-France investissant dans les aménagements cyclables dans le cadre des PDU. Une enveloppe nationale qui a fondu de plus de 85 % par rapport à 2002 et qui ne concerne pas uniquement le vélo... ■



Signalisation

L'arrêté du 31/07/02 définit l'ensemble des nouveaux panneaux de jalonnement des aménagements cyclables désignés sous l'abréviation Dv et les insère dans l'instruction interministérielle sur la signalisation des routes et autoroutes. Le panneau à fond blanc liseré vert et pictogramme "cycliste" sur fond vert est donc officiel et se décline dans une gamme étendue pour répondre à toutes les situations rencontrées par les gestionnaires de la voirie mais surtout pour assurer aux cyclistes une plus grande sécurité grâce à une meilleure lisibilité des itinéraires. C'est la reconnaissance du vélo en tant que mode de déplacement à part entière mais en intégrant ses spécificités. ■
Paru au JO n° 221 du 21/09/02 page 15596 et suivantes.
<http://www.securite-routiere.fr/>

EN BREF

Seine-Saint-Denis : 600 km d'itinéraires cyclables

Soit un réseau départemental multiplié par dix : tel est l'ambitieux projet du Conseil général de Seine-Saint-Denis d'ici à quinze ans. Le schéma départemental adopté en octobre avec les communes du département prévoit la réalisation de 265 kilomètres d'itinéraires financés par le Conseil général et 335 km qui desserviront des équipements publics, privés ainsi que des quartiers enclavés, à la charge des villes. 100 km devraient être achevés avant 2007. Afin d'évaluer l'avancement du schéma, le département propose la mise en place d'un comité de suivi réunissant les quarante communes et les associations représentatives des usagers.

Poitiers : lancement de Vélo CAP

Après Vélocampus, service de location aux étudiants qui fonctionnent depuis plusieurs années, la communauté d'agglomération vient de lancer Vélo CAP. Actuellement, 100 vélos sont disponibles gratuitement dans les parkings de la ville. À compter du 1er janvier, ils seront loués 7,50 euros par mois et un euro à la journée. Cette démarche est la première étape dans le cadre de l'élaboration d'un schéma directeur vélo sur l'agglomération dont l'étude préalable a été lancée.

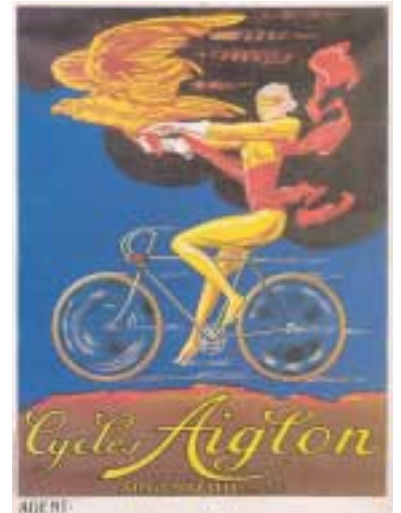
Lille Métropole à pied, en bus et à vélo

Le Plan de déplacements d'entreprise de la Communauté urbaine de Lille prévoit, outre le remboursement de la moitié des frais d'abonnements de transport public – réseau urbain, TER, réseaux départementaux – et le développement du covoiturage, l'aménagement d'emplacements pour le stationnement des vélos et la mise à disposition de bicyclettes pour les déplacements professionnels en journée. Tél 03 20 21 20 21



Voici des ailes, affiches de cycles

“Voici des ailes” donne une chance à tous ceux qui n’auraient pas pu se rendre en temps et heure au Musée d’art et d’industrie de Saint-Étienne de découvrir une magnifique exposition. Affiches de cycles, affiches du siècle, le spectateur curieux dispose d’un très bel ouvrage – et d’un CD Rom – riche de dizaines d’illustrations et fac-similés d’une qualité irréprochable.



“Le vélo appartient pour toujours à la lumière de l’été. Il porte en ses roues les rayons du soleil, il est brasé d’or et de vacances, il est tout illuminé de campagne et de ciel limpide. Le maillot de ses rêves est jaune. Il brille.” Porté par les mots de Paul Fournel – qui signe par ailleurs les textes du reportage réalisé au Caire pour ce numéro de ville&vélo – Le catalogue de l’exposition d’affiches sur les cycles ne pouvait que s’envoler et nous mettre en tête une petite musique de fête. Au fil des pages et des affiches, toutes plus colorées et lumineuses les unes que les autres, les grandes heures de l’industrie stéphanoise (donc nationale !) du cycle défilent à grands coups de pédales.



Le réalisme cocasse de certains dessins le dispute au lyrisme, voire au surréalisme d’autres affiches. Pour peu que les cycles s’appellent Papillon, Hirondelle ou Gladiator les belles inconnues drapées (ou non) de voiles légers s’envolent au firmament de la petite reine. Un hymne à la légèreté, à la féminité et au rêve qui se marie plutôt bien avec une représentation plus “virile” de la bicyclette voire du tricycle, utilisé par exemple pour promener un sous-préfet aux champs. Les cyclistes qui sont encore, très peu urbains sur ces chefs-d’œuvre de “réclames”, affichent de belles bacchantes, des lorgnons, des culottes de golf, voire de beaux uniformes bien empesés. Le vélo loisir, compagnon fidèle des premiers congés payés, côtoie le vélo sportif qui s’attaque à la grande classique Bordeaux-Paris, et le vélo guerrier qui s’exhibe dans une exposition de cycles “civile et militaire”. Ces dizaines d’affiches qui traduisent mieux que de longs discours le quotidien de nos aïeux sont de véritables œuvres d’art dans lesquelles on croit parfois reconnaître l’inspiration d’un Mucha ou d’un Dubout. Bien que se suffisant souvent par elles-mêmes les images sont enrichies de textes et d’informations passionnantes. Ainsi apprend-t-on qu’au 5 rue de Berri à Paris, à deux pas des Champs-

Elysées se dressait le Palais-Sport, un véritable temple du vélo. Sportifs et curieux s’y retrouvaient pour essayer des engins et les acheter, apprendre à les maîtriser sur une piste circulaire longue d’un kilomètre et en dénivelé sur plusieurs étages. L’affiche, plan à l’appui, précise même que les Parisiens (déjà) stressés pouvaient même s’adonner aux joies de la balnéothérapie !

■ **Voici des ailes, affiches de cycles. Musée d’art et d’industrie de Saint-Étienne, 128 pages, 28€.**
Ed. Réunion des Musées Nationaux.

La densité urbaine : sujet tabou, enjeu décisif

La FNAUT (Fédération nationale des associations d’usagers des transports) a eu la bonne idée de réunir l’ensemble des interventions du colloque organisé le 22 mars 2002 sur le thème : “Densité urbaine : sujet tabou, enjeu décisif”. 24 pages très denses (à l’image du sujet traité !!!) qui reprennent les interventions de la douzaine de chercheurs et de spécialistes aussi bien dans les domaines de l’urbanisme que des transports. “Une ville étalée, éclatée, est toujours un autodrome. Les distances y sont trop longues pour être effectuées à vélo, la densité est trop faible pour qu’on puisse réaliser assez de transports en commun...” note Jean Sivardière, prési-

dent de la FNAUT en ouverture de ce document qui multiplie les exemples et revient sur l’histoire de l’urbanisme en France et dans la capitale. Les intervenants plaident pour une densité intelligente, bien gérée et bien intégrée qui, à l’instar de l’urbanisation inventée par Haussmann, permet un développement harmonieux et une qualité de vie améliorée. Se battre contre la densité c’est militer pour la montée en puissance de l’automobile et par conséquent de la pollution... ■
“La densité urbaine : sujet tabou, enjeu décisif”, compte-rendu de la journée du 22 mars 2002, FNAUT, 24 pages, 15€, 32 rue Raymond Losserand, 75014 Paris.

Les vélos du Caire



Paul Fournel, sculpteur de mots

Paul Fournel, 55 ans, attaché culturel à l'ambassade de France au Caire, a mis sa passion du vélo au service de sa création littéraire. Auteur d'une vingtaine d'ouvrages, romans, essais, albums pour la jeunesse, ce "disciple" de Raymond Queneau a signé en 2001 un essai intitulé *Besoin de vélo* publié aux éditions du Seuil et couronné par le prix Louis Nucera en 2002. Une contribution littéraire riche et variée qui lui permet de faire partager son enthousiasme et sa passion pour le vélo. Paul Fournel, Stéphanois d'origine, a aussi, très récemment, signé un très beau texte en préface du livre consacré aux affiches sur le vélo et édité par le musée d'Art et d'Industrie de Saint-Etienne.

Véronique Audergon, orfèvre de l'image

Agée de 41 ans, Véronique Audergon vit et travaille au Caire depuis 1995. Très attachée aux situations et aux acteurs de la vie quotidienne, cette photographe, qui n'a pas perdu le contact avec son Helvétie natale, est l'auteur de plusieurs ouvrages, expositions et parutions en Egypte, mais aussi aux Etats-Unis ou en Europe. Passionnée par le reportage et le portrait, Véronique Audergon conduit aussi un travail sur le polaroid depuis plusieurs années. Au cours de cette année elle a réalisé deux expositions, l'une en Suisse "Flash Back", l'autre en Égypte "Destinity + 56 Radio Days".



Les vélos du Caire



Le Caire : 17 millions d'habitants, 2,5 millions de voitures, un million d'ânes, quelques centaines de bicyclettes...



...D'autres, aussi discrètement présentes, dans la campagne où elles sautillent sur les chemins inégaux, à Kerdassa, à Kafr el Regalat, proches de la capitale, mais aussi à Behareya, l'oasis en plein désert.



Le Caire, c'est aussi un million de rues et de ruelles et une seule rue piétonnière qui sert d'unique piste cyclable.



Sobre comme un chameau qui est ici le nom que l'on donne au dromadaire, le vélo égyptien joue la solidité avant la légèreté. Double barre horizontale, freins à tringles, porte-bagages, plateau et manivelles en acier, béquille, il accuse ses vingt bons kilos. Heureusement, personne ne s'avise d'escalader les pyramides avec. Le Caire, par bonheur, est plate et seules les rampes d'accès aux autoroutes se montent à pied.



Comme les autos, comme les taxis, chaque vélo est un trésor qui ira au bout de son destin. Il sera réparé, rafistolé, usé jusqu'à la corde. Il vivra sur plusieurs générations, les vieux s'y bloqueront d'arthrose, les jeunes s'y déhancheront. Comme on peut aimer passionnément les vieilles choses, il sera également fleuri et décoré, aimé comme un ami, un compagnon de jeu et de travail à qui l'on doit les plus grands égards.



Les vélos du Caire

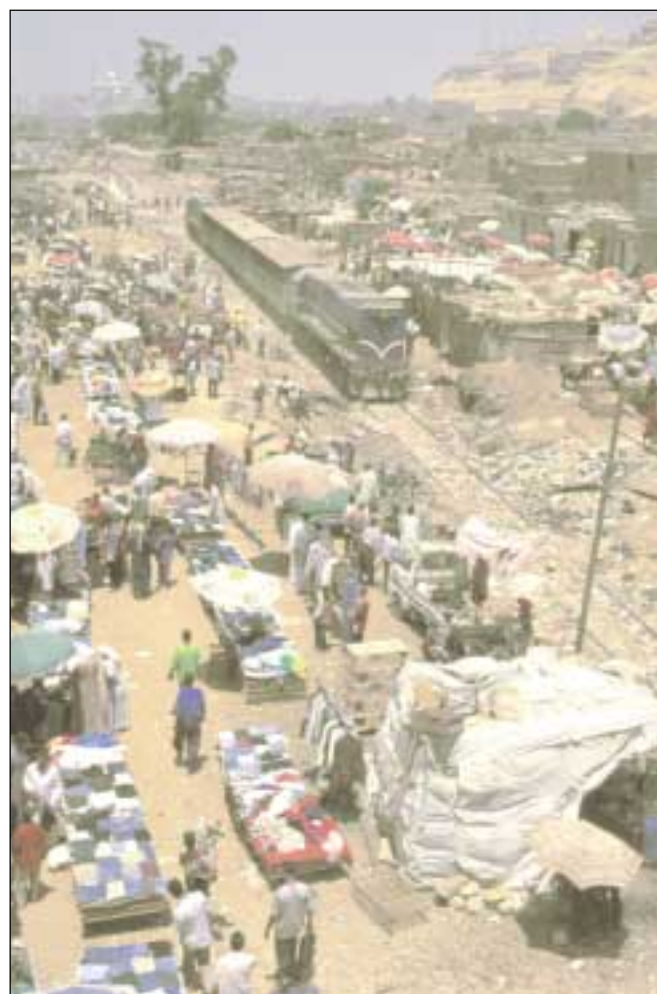


Pour acheter un vélo, il existe deux lieux. La rue Rushdie où les marchands de cycles se succèdent et où l'on trouve des VTT chinois, neufs, suspendus devant les vitrines, qui rutilent sous la lumière blanche des projecteurs, et le marché aux puces du vendredi dans la Cité des Morts...



...là, l'occasion triomphe, entier ou en petits morceaux vous trouverez votre vélo...

...vous y trouverez même celui que l'on vous a volé la veille, coincé entre le cimetière et la voie ferrée où passe majestueusement le train, entre un marchand de pneus lisses et un trafiquant de serpents venimeux.





Les virtuoses parmi les virtuoses conduisent d'une main, de l'autre, ils tiennent le plateau de deux mètres carrés sur lequel sont rangés les pains "baladis" que l'on vend au coin des rues.



Ils se faufilent entre les autos, slaloment entre les obstacles, freinent d'un seul côté, conservant un équilibre miraculeux.

Arrivés à bon port, on les décharge et ils repartent aussitôt reconstruire leur pyramides de pain frais.



Les vélos du Caire



Il n'y a pas, au Caire de projet proprement cycliste. Lorsque l'on possède un vélo, c'est parce que l'on n'a plus d'essence pour la camionnette ou plus de foin pour l'âne. Le vélo est un outil de transport aussi n'est-il pas étonnant de le voir chargé comme baudet et débordant comme un pick-up.





L'eau, les amis, les livres, les cartons, les bonbonnes de Butagaz, les bidons de lait, tout s'accroche aux vélos. Certains tricycles sont de véritables petites cuisines, un feu y ronfle pour griller les patates douces ou pour donner de la vapeur aux cacahuètes et aux graines de courge.



Toulouse: 10 ans pour apprivoiser le vélo

Toulouse, vient, au cours de la dernière décennie de "passer le grand braquet" en matière de politique cyclable et d'aménagement des réseaux. De 20 km au début des années 90 à plus de 180 km aujourd'hui et 350 km à échéance 2015, le maillage cyclable qui combine les bandes, les couloirs bus, les trottoirs partagés et les aménagements en site propre, recueillent la faveur des Toulousains. Un mode de déplacement d'autant plus apprécié que le chantier de la deuxième ligne du métro et les congestions automobiles régulières font de Toulouse une ville réputée comme peu "circulante" dans l'Hexagone.

Vélo-pratique, vélo-loisirs... Les cyclistes toulousains ont, au fil des années, pris possession des différents espaces de circulation... Y compris place du Capitole !



Pierre DESCHAMPS

En 1967 Nougaro chantait Toulouse et ses "trottoirs éventrés sur les tuyaux du gaz". Trente cinq ans plus tard, le gaz circule, mais la ville rose expose toujours ses entrailles, métro oblige. "Cet immense chantier qui doit durer jusqu'en 2007 est presque une chance pour le vélo tellement il est difficile de circuler en voiture dans l'hyper centre" note Catherine Frustié Cocquerez, ingénieur au service circulation de la ville de Toulouse, en charge, notamment, du vélo. Pour se convaincre de la place occupée par les deux-roues non motorisés, il suffit de se perdre dans les rues étroites du centre, voire de traverser la place du Capitole ou la place Wilson : il n'est pas rare que le nombre de vélos soit supérieur au nombre de voitures... Presque un comble pour cette ville dont les habitants tiennent le haut du palmarès en matière de "motorisation". La densité du trafic, la congestion fréquente du centre pour cause de chantiers incite de plus en plus de Toulousains à enfourcher leur bicyclette. Une réalité en légère contradiction avec la dernière enquête ménages (datant de 1998) qui fait état de 4 % de déplacements en vélo dans l'agglomération et de 7 % dans le centre. Pour Philippe Dufetelle, adjoint au maire



Dans les rues étroites du centre-ville le vélo peut représenter jusqu'à la moitié des modes de déplacement.

ciale améliorée !". Cette extension du réseau cyclable aux couloirs de bus s'est accompagnée d'une politique plus coercitive en matière d'infractions et notamment de circulation et de stationnement dans les couloirs.

LA CERISE SUR LE GÂTEAU

"Il s'agit là d'une mesure très forte et très symbolique. Mais le réseau c'est un peu la cerise sur le gâteau, s'il n'est pas utilisé et s'il ne s'inscrit pas dans une vraie politique plus large, son intérêt est limité" ajoute l'ingénieur de la ville.

Qui dit itinéraire cyclable dans la ville rose pense forcément "aménagement du canal du midi". Un raccourci qui a un effet légèrement urticant chez Catherine Frustié...

"Bien sûr c'est une réalisation importante, mais il n'y a pas que ça à Toulouse. Heureusement, car il s'agit là d'une véritable piste en plaqué or, du moins dans sa partie urbaine ! La configuration du site et son classement au patrimoine de l'humanité par l'Unesco a fait grimper l'addition à plus de 530 €/m (3 500 francs)..." A l'évocation des berges du canal, parcours ►►

chargé de l'environnement - et vice-président de la communauté d'agglomération qui compte aujourd'hui 25 communes - le vélo a dû se tailler une place, et jouer du guidon pour s'imposer aux côtés des bus, du métro et surtout des voitures.

La cohabitation vélos-transport en commun n'était pas, elle non plus, gagnée d'avance comme l'a fait remarquer Catherine Frustié. *"Les chauffeurs de la Semvat n'étaient pas foncièrement acquis à*

la cause du vélo et surtout au partage des couloirs de bus. Mais après une expérimentation probante, la Mairie a décidé de généraliser cette pratique. Aujourd'hui nous avons plus de 12 km de couloirs partagés dont plus de 5 km mis en place au cours de l'année 2002. Les travaux pour la ligne B du métro ont accéléré les choses et les chauffeurs de la Semvat ont fait le constat que des cyclistes en plus correspondaient à des voitures en moins et à une vitesse commer-

De la ville à l'agglomération, le réseau évolue

Aux derniers jours de l'année 2002, l'agglomération toulousaine a acquis une grande partie des compétences en matière d'aménagements cyclables. Si cette évolution est jugée tout à fait logique par les acteurs, elle ne suscite pas moins un certain nombre de questions notamment en terme de financement, de réalisation et de suivi des aménagements cyclables. Le vélo bénéficiera d'une "approche" classique, le transfert vers l'agglomération s'appliquant aux parties d'intérêt communautaire : pénétrantes, traversées de villes, desserte des zones vertes, des grandes entreprises ou des équipements sportifs. L'agglomération toulousaine qui regroupe aujourd'hui 25 communes et quelque 600 000 habitants compte près de 300 km de réseau vert, principalement à l'usage des VTT et plus de 400 km de réseau cyclable urbain.

En projet, 300 km de réseau vert et 500 km de réseau cyclable.

Pour Catherine Frustié Coquerez, ingénieur de la ville, la réalisation d'une piste en site propre dans le quartier de Lardenne est un exemple de concertation réussie avec les riverains.



Tour de ville



Depuis quelques semaines l'ensemble des couloirs sont partagés. Une initiative attendue et très bien perçue par les utilisateurs et les associations de cyclistes toulousains.

néanmoins très prisé et très fréquenté par les cyclistes de l'agglomération, la "Madame vélo" des services techniques préfère nettement la mise en avant de réalisations de quartiers imaginés très en amont et bâties au prix d'une concertation parfois difficile mais toujours riche. C'est le cas de l'aménagement de la périphérie ouest de l'agglomération. De la zone très urbaine du Mirail au poumon vert de la Ramée, situé sur la commune

de Tournefeuille, le réseau offre une continuité appréciée des cyclistes qui voient peu à peu les points durs - traversée des rocade et voies rapides en particulier - se résorber. Ces aménagements s'inscrivent aussi dans une logique de revitalisation des quartiers périphériques, chère à Dominique Baudis lorsqu'il était encore maire de Toulouse. C'est le cas de Lardenne, un "village" qui aurait pu s'endormir autour de ses commerces de pro-



L'axe Le Mirail-La Ramée assure la continuité du réseau cyclable en traitant les points durs, notamment les voies rapides.

ximité et de son église en oubliant de connecter le réseau avec les quartiers limitrophes de Saint-Simon ou des Pradettes en plein devenir. Pour doubler des voies de circulation à sens unique, étroites ou dangereuses pour les deux-roues, les architectes du réseau cyclable n'ont pas hésité à créer des pistes en site propre sur un territoire pris au domaine privé. "Quand il a fallu expliquer aux propriétaires individuels ou aux copropriétaires que nous allions leur prendre une petite superficie de terrain à l'arrière de leur terrain pour faire passer les vélos, le message n'a pas été forcément bien compris..." note Catherine Frustié, très fière aujourd'hui de ce ruban large de 5 mètres qui court à travers les jardins et qui contribue largement à la circulation en toute sécurité des vélos et des piétons, en desservant aussi bien les écoles que les terrains de boules dont les retraités du quartier sont des utilisateurs assidus. "Pour gagner quelques centaines de mètres carrés il a fallu se battre contre des préjugés et la réalisation de belles clôtures et d'accès sur la piste n'a pas toujours suffi à convaincre les riverains. Nous avons encore aujourd'hui une copropriété qui refuse la mise en place d'un portillon pour ne pas faciliter l'accès d'hypothétiques voyous venus de cités plus ou moins éloignées !"

ANTICIPER LES PROJETS DE VOIRIE

A quelques kilomètres de là, à Saint-Simon, là où, hier encore, paissaient des moutons, de nouveaux lotissements sortent de terre. Les futures habitations ne sont pas encore hors-d'eau, mais la piste cyclable est déjà opérationnelle, témoi-

Duel sur le trottoir

Parmi les quelque 70 courriers d'usagers - au-delà des seuls cyclistes bien entendu - que reçoit chaque jour Catherine Frustié Cocquerez plus de 80 % concernent des problèmes de stationnement, de sécurité ou de congestion des grands axes toulousains. Aucune missive agressive d'automobilistes exaspérés par les deux-roues, ni même de courriers vengeurs de cyclistes à l'encontre des quatre-roues. En revanche, les piétons - en particulier les plus fragiles d'entre eux, handicapés notamment - n'hésitent pas à engager un bras de fer avec les cyclistes, voire avec la Mairie lorsque celle-ci prévoit le partage des trottoirs. "Les piétons, et les handicapés en particulier, ne doivent pas se tromper de cible, les vélos ne constituent pas un risque pour eux. Je dirais même que dans un choc vélo piéton c'est souvent le cycliste qui risque le plus. Les chiffres sont clairs : l'accidentologie vélo-piéton est de 0,06 % à Toulouse !" note Catherine Frustié Cocquerez. Là encore la concertation joue un rôle essentiel et la séparation physique de l'espace sur les trottoirs constitue un plus.

gnant à la fois de l'anticipation des aménageurs et de la pression des futurs riverains. Une situation quasi-idéale puisque la mise en place du réseau cyclable se fait simultanément avec la viabilisation et l'aménagement de la voirie, évitant ainsi toute reprise sur un territoire existant. L'usage du vélo peut ainsi s'installer de manière durable et harmonieuse dans des zones d'habitation résidentielle où les ménages deviennent de plus en plus cyclistes. L'utilisation loisirs est, bien entendu, importante, mais l'usage qui peut être fait de la bicyclette pour conduire les enfants à l'école, pour aller faire ses courses ou même pour se rendre au travail gagne du terrain. Plusieurs entreprises de la proche banlieue sont en train de mettre en place des PDE et sollicitent les communes ou l'agglomération pour aménager au mieux leurs accès. "Nous travaillons par exemple avec des entreprises comme Airbus qui ne mesureraient pas forcément, il y a quelques années encore, la place croissante qu'occupent les modes de déplacements doux. Aujourd'hui nous travaillons en concertation pour aménager les cheminements et les accès en traitant au mieux les points durs", conclut Catherine Frustié. ■

Pierre DESCHAMPS



En amont de l'urbanisation de certains quartiers périphériques comme Saint-Simon, les aménagements vélos anticipent l'installation des futurs riverains.

Trois questions à Philippe Dufetelle, adjoint au maire chargé de l'environnement



Pour Philippe Dufetelle, adjoint au maire chargé de l'Environnement, le vélo s'est définitivement installé dans le paysage toulousain depuis une dizaine d'années.

Ville&Vélo : A quand dateriez-vous le début de l'histoire d'amour, parfois tourmentée (!) entre Toulouse et le vélo ?

Philippe Dufetelle : Je dirais volontiers que la création du Club des Villes cyclables en 1989, dont Toulouse est un des dix membres cofondateurs a été un point de départ très stimulant à bon nombre d'actions. Mais il faut reconnaître que jusqu'au début des années 90 le pari n'était pas gagné. Toulouse achevait son réseau routier périphérique, la première ligne du métro allait ouvrir et, il faut bien l'admettre, un certain nombre d'élus et de techniciens étaient plus que sceptiques. Je peux bien l'avouer maintenant qu'il y a prescription... Un précédent directeur des services de la ville voyait d'un très mauvais œil le vélo suite à une rayure faite par un cycliste sur sa carrosserie... !

V&V : Qu'est-ce qui a marqué cette prise de conscience par rapport à la place du vélo à Toulouse ?

Philippe Dufetelle : Plusieurs éléments ont joué en la faveur du vélo. Je

citerai d'abord la mise en œuvre d'un budget pluriannuel spécifique. Dès 1992 nous avons voté une enveloppe de 3,5 millions de francs par an pour une période de 7 ans, permettant de développer un réseau cyclable que nous avons commencé à cartographier à cette époque. La montée en puissance du vélo s'explique aussi par la volonté politique et la conviction des acteurs du toulousain. Jean-Michel Lattes, maire adjoint à la circulation et Jean-Luc Moudenc, Maire-Adjoint qui a en charge les déplacements urbains sont, comme moi, des cyclistes convaincus et pratiquants... ! Nous travaillons de manière très étroite sur la complémentarité métro-vélo, aidés depuis plusieurs années par Catherine Frustié Cocquerez, ingénieur de la ville, très investie sur ce dossier – qui est loin d'être le seul dont elle s'occupe ! - Mais aussi par "L'association vélo", membre de la Fubicy avec qui nous entretenons de très bonnes relations. Nous nous voyons au moins tous les six mois pour valider de nouveaux projets, étudier les points durs et trouver les meilleurs compromis.

V&V : Pensez-vous que les Toulousains soient sensibles aux efforts réalisés en terme d'aménagements et d'accompagnement de la politique vélo ?

Philippe Dufetelle : Au-delà de la perception qu'ils peuvent avoir des actions entreprises, on peut dire que l'augmentation du nombre de cyclistes en ville témoigne de l'intérêt pour ce mode de transport doux. Par ailleurs l'engouement des Toulousains pour l'opération "Fil vert" que nous réalisons depuis plusieurs années dans le cadre de la fête du vélo est des plus encourageant. Nous venons de fêter en 2002 la dixième édition de ce grand rendez-vous qui a réuni plus de 2500 cyclistes sur deux jours et leur a permis, en famille, de parcourir plus de 150 km du réseau cyclable en découvrant les nouvelles réalisations et le balisage. ■

**Hors-série
A paraître**

Le stationnement

Rouler c'est bien. Pouvoir stationner sans risque, à l'abri et en toute sécurité, c'est mieux ! Dans le prolongement de la journée technique organisée au printemps dernier par le Club des villes cyclables, ville&vélo vous propose un numéro spécial hors-série de 28 pages sur le stationnement.

- Comment stationner en ville ? A quel prix ?
- Quelles sont les contraintes techniques et réglementaires ?
- Comment anticiper et gérer le problème des vols de vélos ?
- Quelles solutions techniques sont aujourd'hui à disposition des collectivités ? Quel est leurs coût ?

**Retrouvez dans
quelques jours
ce numéro spécial...**



Instruction relative à la prise en compte des cyclistes dans les aménagements de voirie sur le réseau routier national



Le directeur des Routes et le directeur de la Sécurité et de la circulation routière ont signé conjointement, le 2 novembre 1995, une instruction accompagnée de recommandations pour la prise en compte des cyclistes dans les aménagements de voirie.

L'instruction énonçait en préambule : *"Il est désormais nécessaire que toutes les études de voirie prennent en compte la dimension cyclable, soit pour l'intégrer, soit pour préserver l'avenir, soit pour y renoncer mais en pleine connaissance de cause"*.

Un an plus tard, la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie stipulait, en son article 20 : *"A compter du 1^{er} janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes ou voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation (...)"*. Cet article s'applique en agglomération – au sens du Code de la route – quelles que soient la taille de la commune et la domanialité du réseau.

Cette rédaction, reprise dans le Code de l'environnement

(article 228-2), rend caduques certaines dispositions de l'instruction de 1995. La révision de celle-ci s'avère donc nécessaire pour impliquer plus fortement les services de l'État, en collaboration avec les collectivités locales, dans les politiques de rééquilibrage des modes de déplacements.

Les *Recommandations* qui étaient jointes à l'instruction de 1995 ont d'ores et déjà été remplacées par les **Recommandations pour les aménagements cyclables**, guide publié en avril 2000 par le CERTU et qui s'adresse à l'ensemble des maîtres d'ouvrage de voirie. À cet égard, nous vous demandons d'appliquer ces recommandations pour les aménagements sur routes nationales et d'en conseiller l'usage à vos interlocuteurs des collectivités locales sur leurs propres réseaux.

La prise en compte des cyclistes dans les aménagements routiers s'intègre dans une politique plus globale du vélo, qui vise à reconnaître ce mode de déplacement comme une alternative économique et écologique aux déplacements automobiles et adapté à la lutte contre l'exclusion sociale et spatiale.

Vous devrez tenir compte de la variété des usages : utilitaire, récréatif ou sportif et des aspects intermodaux (vélo et voiture, vélo et transport en commun).

- Le vélo "utilitaire" sert principalement à des activités professionnelles ou à effectuer des trajets domicile – travail, domicile – école. Faciliter sa combinaison avec l'usage d'un transport public permet d'accroître significativement l'aire d'attraction des lignes structurantes de transports en commun. Il s'avère donc le moyen de transport à privilégier en milieu urbain et périurbain, même si ce type de déplacement peut également se rencontrer hors agglomération.
- Le vélo "récréatif" s'adresse à des cyclistes ou des familles souhaitant, en général, effectuer de courtes distances sur des itinéraires sécurisés, et qui peuvent inclure des déplacements en voiture pour rejoindre le point de départ. Une partie de ce public recherche des boucles plus longues permettant, notamment, de découvrir des lieux touristiques.

- Enfin, le vélo "sportif" est une pratique d'initiés capables de parcourir de longues distances dans la journée. Ces usagers souhaitent généralement aller au plus court et n'hésitent pas à emprunter des axes très circulés.

Même si le réseau routier national, où se concentrent les trafics automobiles les plus importants, n'a pas vocation à accueillir la majorité des cyclistes, ceux-ci sont néanmoins amenés à l'emprunter, notamment en entrée ou sortie d'agglomération ou pour rejoindre un itinéraire cyclable.

Les services de notre ministère doivent donc désormais s'impliquer fortement afin de veiller à la bonne prise en compte de la sécurité de cette catégorie d'usagers et de contribuer au développement de ce mode.



Deux principes doivent guider leur action :

1- LE PARTENARIAT AVEC LES ACTEURS CONCERNÉS : COLLECTIVITÉS LOCALES ET ASSOCIATIONS D'USAGERS.

- En milieu urbain, les lois récentes obligent les collectivités locales à prendre en compte l'usage du vélo dans leur politique de déplacement, notamment lors de l'élaboration de leur P.D.U., et à réaliser des itinéraires cyclables.
- En milieu interurbain, un nombre croissant de départements ou de régions élabore des schémas directeurs d'itinéraires cyclables.

Dans les deux cas, il vous appartient d'accompagner les initiatives des collectivités locales.

En particulier, lorsque des interfaces entre le réseau national et les itinéraires cyclables font apparaître des conflits d'usages ou des risques particuliers au niveau, notamment, des tra-

versées, des carrefours ou du fait de l'emprunt d'une section de RN, l'État doit apporter une contribution active à la recherche de solutions adaptées. Selon les situations, il pourra s'agir d'aménagements du réseau national ou d'une recherche de solutions alternatives pour faciliter la liaison vers des itinéraires moins circulés mais suffisamment attractifs.

De même, nous vous demandons de veiller à prendre en compte les besoins réels des usagers par le dialogue avec les associations qui les représentent, en particulier lorsqu'elles s'adressent à vous.

2- l'efficacité des interventions.

Qu'il s'agisse de projets nouveaux ou d'interventions sur le réseau national existant, les aménagements en faveur des cyclistes doivent être conçus avec le souci de l'efficacité.

- Les projets nouveaux doivent, systématiquement, intégrer des aménagements destinés aux cyclistes dès lors qu'ils se situent en milieu urbain ou périurbain. Toutes les interactions avec les itinéraires susceptibles d'être empruntés par les cyclistes doivent ainsi être analysées dès la phase

SOURCES DES FINANCEMENTS DES AMENAGEMENTS CYCLABLES

| USAGE | ETAT ET SES ETABLISSEMENTS PUBLICS | | PROGRAMMES | PARTENAIRES TERRITORIAUX |
|--|--|---|---|---|
| Sportif et récréatif | “Ministère de l’écologie et du développement durable” | Direction des études économiques et de l’évaluation environnementale | Contrats Etat - régions au titre de la mise en œuvre du schéma national véloroutes voies vertes | Conseils régionaux Conseils généraux Communes et établissements publics de coopération intercommunale “Pays Parcs naturels régionaux” |
| | Ministère des sports | Direction des sports | | |
| | Secrétariat d’Etat au tourisme | Direction du tourisme | | |
| | Voies navigables de France | | | |
| | “Ministère de l’équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer” | Direction des routes | “Programme général Entretien routier” | |
| “Ministère de la fonction publique, de la réforme de l’Etat et de l’aménagement du territoire” | DATAR - Conseil national d’aménagement et de développement du territoire | Fonds national d’aménagement et de développement du territoire au titre du volet territorial des contrats Etat - régions des pays et des parcs naturels régionaux | | |
| Utilitaire | “Ministère de l’équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer” | Direction des routes | “Programme général Entretien routier” | Conseils régionaux Conseils généraux Communes et établissements publics de coopération intercommunale “Syndicats intercommunaux ou autorités organisatrices de transports en commun” |
| | | Direction des transports terrestres | “Subventions au titre de l’intermodalité avec les transports en commun (circulaire du 10/07/2001)” | |
| | “Ministère de la fonction publique, de la réforme de l’Etat et de l’aménagement du territoire” | DATAR - Conseil national d’aménagement et de développement du territoire | Fonds national d’aménagement et de développement du territoire au titre du volet territorial des contrats Etat - régions des agglomérations | |
| | SNCF | | Politique de modernisation des gares et des parcs de stationnement | |



amont des projets (A.P.S.) et des solutions adaptées doivent être proposées (franchissements sécurisés, rabattement, jalonnement...), tant en ce qui concerne la voie nouvelle que la ou les routes anciennes, généralement appelées à être déclassées.

Le coût des aménagements correspondant doit être intégré dans le financement global de l'opération.

- Pour ce qui concerne les aménagements du réseau existant, il y aura lieu d'identifier les sections ou points particuliers à traiter prioritairement. Cette analyse, appuyée à la fois sur des données relatives au potentiel de fréquentation ou au gain de sécurité et sur l'analyse des conditions

de la mise en œuvre (possibilité d'un partenariat actif, cohérence avec la politique menée par les collectivités locales et avec la politique d'entretien par axe...), doit conduire à l'élaboration d'un programme d'action pluriannuel.

- Dans les deux cas, vous veillerez, dès la conception des projets, à ce que l'entretien ultérieur de ces aménagements soit assuré dans de bonnes conditions, de préférence par voie de convention.

Des ressources peuvent d'ores et déjà être mobilisées pour les projets cyclables portés par les collectivités locales, en particulier au titre des véloroutes et voies vertes dans le cadre des contrats État – régions, ainsi qu'au titre des plans de déplacements urbains.

De plus, des financements associant État et collectivités concernées seront désormais mis en place au titre du programme d'investissement routier (programme général), éventuellement sous forme de subvention si une collectivité était maître d'ouvrage. Enfin, vous veillerez, lors de la programmation de travaux d'entretien, à ce que ceux-ci prennent en compte une remise à niveau ou la création d'aménagements correspondant aux besoins des cyclistes, tant en matière de confort que de sécurité.

Dans tous les cas, il vous faudra sensibiliser les maîtres d'œuvre, l'ensemble des services qui instruisent et contrôlent les projets, en vous appuyant sur les spécialistes compétents (services techniques centraux, experts vélos des CETE, personnes désignées comme relais vélo en DDE et en DRE), en veillant à leur donner les moyens nécessaires à la recherche de solutions adaptées.

*Dans les agglomérations de plus de 100.000 habitants, vous dresserez, en collaboration avec les collectivités concernées, un programme des aménagements cyclables à réaliser sur la voirie nationale, cohérent avec le schéma directeur cyclable de l'agglomération, s'il existe.
Cas de l'ancienne route nationale déclassée avant aménagement*



L'Ilot Vélos... un an déjà !



Ouvert au public en octobre 2001, l'Ilot Vélos de la gare RER de Neuilly-Plaisance peut dresser un premier bilan plutôt positif de sa première année de fonctionnement.

Cet équipement RATP, exploité par Diapason, opérateur de nouveaux métiers urbains liés au transport public, propose 7 jours sur 7 un ensemble de services pour favoriser la combinaison du vélo et du RER : gardiennage, location loisir et utilitaire, entretien - réparation, balades guidées et information sur le vélo, entre autres...

Au 1^{er} décembre 2002 l'îlot comptait quelque 80 abonnés en gardiennage longue durée (entre 2 mois et un an) soit 40 % des 200 stationnements vélo proposés. À ce premier recensement s'ajoute plus de 1200 locations, 2 balades guidées par mois et d'autres prestations qui viennent compléter le tableau.

Si le gardiennage correspond à une véritable attente du marché - il est très important pour la vie du lieu au quotidien - il n'en représente pas moins une faible part des recettes. Cela ne doit pas échapper aux futurs exploitants et maîtres d'ouvrage de ce type de services.

Contrairement à quelques idées reçues, la tarification du gardiennage (55 euros par an, 10 euros par mois) est bien acceptée par la clientèle car elle est associée à un ensemble de services vélo et correspond à ses attentes (ouverture de 6.30 à 20.30 en semaine).

Alors que le public "cycliste urbain" est aux deux tiers masculin, la clientèle gardiennage est féminine à plus de 50 %, avec une moyenne d'âge de 35 ans. Depuis septembre 2002, le public des lycéens et étudiants

augmente. Il en va de même pour la clientèle des locations longue durée pour les trajets RER - travail. L'accueil de l'équipe (5 agents) est important pour la clientèle. Un soin particulier est apporté aux relations avec les vélocistes à proximité (diffusion réciproque de documentation, offre d'essai de gardiennage) car ils sont les premiers prescripteurs de l'équipement : en effet le service de gardiennage fait partie des critères pris en compte lors de l'achat d'un vélo neuf.

L'activité de location vélo et balades guidées sur bords de Marne représente quant à elle une part importante des recettes, bien que marquée par une forte saisonnalité. L'Ilot Vélos de Neuilly-Plaisance fait partie du service Roue Libre de la RATP - Maison Roue Libre, 7 cyclobus, plateforme logistique - ce qui lui permet de bénéficier d'une promotion importante (affichage, brochures diffusées dans le réseau RATP).

À noter que le public des scolaires et des centres de loisirs représente une part importante de l'activité location.

L'îlot vélos de Neuilly-Plaisance vient de fêter son premier anniversaire.

L'intérêt de ce lieu est de permettre la rencontre de deux mondes : celui des cyclistes urbains et celui des "pédaleurs du dimanche".

Enfin l'Ilot Vélos sert aussi et surtout de vitrine du savoir-faire de la RATP en matière de "station vélo" : c'est en France la première réalisation architecturale de cette ampleur (560m²) spécialement conçue pour créer un ensemble de services vélo. La technologie développée est également innovante : le "passe" sans contact donnant accès au hall de gardiennage est une adaptation du système "Navigo" appelé à remplacer bientôt la carte orange. A moyen terme, le titre de transport pourrait donc inclure un "crédit temps" de gardiennage ou location vélo pour compléter l'offre de transport public... À suivre !

Raphaël Murat
Responsable de l'Ilot Vélos
Parvis de la gare RER
93360 Neuilly-Plaisance
ilot.velos@online.fr

Dossier du numéro 4 : des précisions

Dans le Grand Copenhague, la part du vélo est de 34 % ; elle est même de 50 % pour ceux qui vivent et travaillent à Copenhague intra-muros (toujours pour les déplacements domicile-travail) ! En ce qui concerne la répartition modale générale (tous motifs) pour l'ensemble de la population du Grand Copenhague, elle est selon les dernières statistiques connues (celles de 1999) de 19 % pour la marche, 19 % pour le vélo, 13 % pour les TC et 51 % (eh oui, même dans le grand Copenhague !) pour la voiture...

Qui plus est, la tendance à l'accroissement des déplacements en voiture est à la hausse, surtout pour les citoyens habitant à l'extérieur de la ville de Copenhague intra-muros et "entre les doigts du gant" plutôt qu'autour des gares situées sur ces "doigts du gant" (c.à.d. les infrastructures lourdes de transport) issues de la planification très volontariste en ce sens engagée il y a plus de 50 ans.

Cependant, dans le reste du Danemark, où ce type de planification n'existait pas, c'est encore pire et les valeurs pour les déplacements en voiture correspondent de plus en plus à celles des autres pays européens...

Francine Loiseau

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)



L'aménagement des pistes cyclables vu par le groupe Prosign

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

Sécurité optimale
pour balade maximale



PROSIGN

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



Site : www.prosign.fr
e-mail : info@prosign.fr