





www.villes-cyclables.org





PLUS D'Informations, plus de Documentation, Plus de Liens, plus de Téléchargements dont Tous les anciens numéros de Ville & Vélo















sommaire

éditorial	P 3
EUILUIIUI	P3

actualités P 4

dossier



Dans les "villes vélo" ça bouge!

tour de ville



Paris vélo, pour une ville plus conviviale

P 16

fiche technique

les contresens cyclables P 21

entreprises

Pari(s) sur trois roues P 23

bulletin d'abonnement

abonnement P 26

éditorial

Quelle rentrée... à vélo!

Il y a quelques décennies, Marcel Achard disait déjà : "...l'automobile fait de l'homme un insecte dans son cocon, un bébé dans son landau, la bicyclette le libère..."

Ces paroles nous en connaissons bien toute la valeur, nous, élus ou usagers qui chaque jour traversons nos villes à vélo pour rejoindre notre travail ou notre école, nous qui chaque week-end parcourons ces magnifiques chemins pour découvrir, s'aérer, s'enrichir.

Mais comment promouvoir l'usage du vélo dans notre civilisation si marquée par l'automobile? Comment faire évoluer nos concitoyens, en leur disant que pour leurs déplacements quotidiens, c'est un vélo et non une voiture qu'ils doivent avoir dans leur tête?

Si tous les responsables des aménagements des villes, si les dirigeants d'associations qui militent pour l'usage des déplacements "propres" connaissent bien les mesures concrètes qu'il faut mettre en œuvre pour rééquilibrer les modes de transports et capter des nouveaux usagers, il reste, et c'est certainement plus difficile, à convaincre les Français de changer leurs attitudes, à vider leurs têtes de cette "auto" si omniprésente.

L'actualité à la rentrée sera riche en événements pour le "Club" mais aussi pour l'avenir du vélo en France :

Qu'il s'agisse des mesures concrètes en faveur de la politique vélo en France; elles doivent être annoncées dès septembre, suite à la rencontre du président du Comité de promotion du vélo avec le Premier Ministre, le club étant largement associé à ces réflexions;

Qu'il s'agisse de la tenue du congrès mondial - Vélo-city 2003, pour la première fois en France, à Paris, du 23 au 26 septembre;

Qu'il s'agisse encore du Salon international du cycle (Mondial des 2 roues) qui se tiendra à Paris du 26 au 29 septembre;

Qu'il s'agisse enfin de la rencontre "Le vélo : une chance pour les petites villes" organisée les 9 et 10 octobre à Libourne (33) par le Club des Villes cyclables.

Autant d'événements importants qui font de cet automne une rentrée très riche en promesses. Si ces signes encourageants sont confortés par de véritables mesures, le vélo gagnera, j'en suis sûr.

Bonne rentrée!

Jean Perdoux Président

actualités

Grandes villes:

Place aux vélos!

a Communauté urbaine de Lyon a présenté le 7 juillet son "plan de développement des déplacements doux" dont les dispositions consacrées au vélo constituent l'ossature. Le président du Grand Lyon a souligné qu'il souhaitait engager "une politique volontariste pour le développement durable qui dépasse la théorie pour s'inscrire dans la pratique". Un budget de 7 millions d'euros est prévu pour réaliser ce réseau cyclable, sécuriser et harmoniser les itinéraires, relier les pôles générateurs de trafic. À terme, ce sont 500 kilomètres de pistes et bandes cyclables qui seront réalisés. 500 arceaux seront installés chaque année. Un parc de 2000 vélos en libre-service sera mis en service dans le cadre du renouvellement du mobilier urbain. Le plan prévoit aussi de traiter un certain nombre de points noirs et de sanctionner le stationnement illicite sur les aménagements cyclables.

Bordeaux a ouvert sa "Maison du vélo" à l'occasion de la Fête du vélo le 1er juin dernier. Michel Duchène, adjoint au Maire de Bordeaux chargé de l'urbanisme, a présenté à l'association Vélo-Cité et aux Bordelais ce lieu dont il a eu l'idée et dont il a confié la réalisation à l'architecte Sophie Courrian déjà conceptrice du design du futur tramway. Point central de location des vélos ville de Bordeaux, la "Maison du vélo" propose à l'occasion de son ouverture une exposition de prototypes.

Lille va également donner un coup d'accélérateur au vélo. Martine Aubry a présenté en juin le nouveau plan de déplacements favorisant le vélo, la marche et les transports en commun au détriment de l'automobile. En trente ans, la voiture en ville a porté "un dommage aussi important que celui commis par l'industrie au point d'en défigurer les places, les boulevards, les espaces de détente" commente l'élue. À court terme, un grand parking de centreville va être transformé en espace vert. Des parcs-relais seront aménagés en périphérie et reliés par des navettes bus électriques. Depuis le début de l'année, la fréquence du métro a été augmentée de 20 %. Premier pas d'une démarche résolue en faveur du cycliste et du piéton, la ville va réaliser pendant l'été 2003 une "promenade urbaine" entre la gare de Lille-Flandre, à travers l'hyper-centre et jusqu'à la citadelle Vauban.

Loi sur l'air : une jurisprudence favorable

L'association valentinoise "Roulons en Ville à Vélo" (REVV), membre de la FUBicy, a appris fin juillet qu'elle venait de gagner son procès en appel contre la ville de Valence pour "non application de la Loi sur l'air et de son article 20 ou art. L 228-2 du code de l'environnement".

La délibération du conseil municipal du 27/4/98 qui avait décidé la réfection de l'avenue Victor Hugo, sans prévoir d'aménagements cyclables est donc annulée, ainsi que le 1er jugement du Tribunal Administratif de Grenoble du 9/6/99. Cet arrêt de la Cour Administrative d'Appel de Lyon est appelé à faire jurisprudence. Les responsables de l'association, conscients qu'il ne s'agit pas aujourd'hui de remettre le quartier et ses commerces sens dessusdessous pendant 4 ou 5 mois en cassant à nouveau la chaussée, souhaitent que les bandes cyclables qui ont été rajoutées au projet initial soient améliorées afin d'être rendues moins dangereuses. "Ce jugement tranche nettement pour une application de la Loi favorable aux cyclistes et lève toute ambiguïté sur son interprétation. Les vraies conséquences sont à venir, pour aider les cyclistes dans leurs futures négociations avec les municipalités" note Lucien Alessio, le président de la REVV.

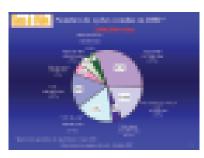




Economie:

Le marché du cycle en 2002

près deux exercices difficiles (-2 % en 2000, -14 % en 2001 en volume), les ventes de cycles progressent de 2 % en volume et de 4 % en valeur. Alain Goetzmann, président du Conseil national des professions du cycle, a présenté le 18 juin les chiffres 2002 extraits de l'Observatoire du cycle en France et s'est félicité de ces évolutions positives. Avec 2 986 000 unités, les ventes de vélos progressent de 2 % et sont sur le point de franchir le seuil symbolique de 3 millions qui place la France au deuxième rang européen derrière l'Allemagne. Avec 5 vélos pour 100 habitants, la France occupe le troisième rang derrière les Pays-Bas (8,3) et l'Allemagne (5,8). Globalement, le chiffre d'affaires enregistre une progression plus forte de 4 % grâce à une montée en gamme de la consommation et à une hausse du prix moyen. La situation des grandes surfaces alimentaires, après une forte baisse en 2001, se stabilise. Les détaillants spécialisés enregistrent une baisse en volume compen-





sée par la montée en gamme des ventes réalisées, et augmentent leur chiffre d'affaires de 2 % pour une part de marché de 51 %. Les grandes surfaces spécialisées et les multisports progressent : + 11 % en volume et + 9 % en valeur.

Pour en savoir plus, cliquez www.tousavelo.com

Guidon d'or et Vieux clou rouillé 2003

ors de ses 5èmes Journées d'études, la FUBicy a décerné ses traditionnelles distinctions. L'Union sportive scolaire de l'enseignement du premier degré, sur proposition de l'association REVV Valence, s'est vu remettre le prix du Guidon d'or pour son action depuis 1993 "la traversée de la Drôme à vélo" auprès des élèves avec l'organisation d'une grande randonnée de découverte du patri-

moine régional sur 250 km à vélo pendant une semaine. Quant au clou rouillé, il revient au candidat de l'ADTC Grenoble, le Préfet de l'Isère, pour l'interdiction de circulation des vélos sur les voies sur berges et les aménagements défectueux. Depuis... la concertation est repartie, les aménagements sont à l'étude, les autorisations en bonne voie. À suivre!

www.fubicy.org

EN BREF

Train + Vélo



Le guide é d i t é c h a q u e année par la SNCF sur les services train + vélo et les idées de balades qui vont

avec, est paru. A noter cette année, ces informations valables du 15 juin au 13 décembre 2003 font l'objet d'une plus large diffusion puisque le guide a été édité à 300 000 exemplaires au lieu de 100 000 l'an dernier.

Contact: igm.env@sncf.fr



A vélo dans Metz M E T Z lance un service de location de

vélos à la gare en partenariat avec la SNCF. On peut ainsi louer un vélo 5 jours sur 7, de 6 heures à 20 heures pour 5 euros la journée. S'abonner aussi à la semaine (12 euros), au mois (23 euros) avec un tarif spécial étudiant (20 euros). L'Office du tourisme s'y met aussi et propose des balades guidées à bicyclette chaque dimanche et jour férié de juillet et août.

- 24%

C'est la baisse du nombre de cyclistes victimes d'accidents à Paris entre 2001 et 2002. Les cyclistes qui ne représentent que 2 % du total des victimes de l'insécurité routière à Paris comptent 60 victimes au quatrième trimestre 2002 dont 2 tués et blessés graves.

Source : Observatoire des déplacements à Paris, bulletin n°52. Tél. : 01 40 28 70 10

EN BREF

Rouen ouvre ses quais

Les piétons bénéficient depuis quelques semaines d'un escalier pour atteindre les quais bas rive droite depuis le pont Corneille. Et les cyclistes n'ont pas été oubliés puisque cet escalier est équipé d'une rampe vélo. Les personnes à mobilité réduite disposent également d'un cheminement accessible pour rejoindre le bord de Seine. L'occasion pour le maire Pierre Albertini de souligner que "la circulation à vélo dans Rouen nécessite une remise à plat complète". Et d'engager à partir de l'été 2003 des travaux d'aménagements cyclables sur de nombreux axes.

Prix européen des voies vertes

Margot Wallstrom, commissaire européen chargé de l'environnement, a remis le Grand prix européen des voies vertes au Conseil général de Saône-et-Loire pour la voie verte Chagny-Macon.

Péage londonien

Conséquences du péage mis en place à Londres, le trafic automobile a diminué de 16 % soit à peu près 150 000 trajets automobiles en moins par jour. Les conducteurs qui ont abandonné la voiture se sont reportés sur les transports collectifs (60 %), les modes alternatifs - vélo, moto, taxi - (25 %) et les autres contournent la zone. Mais victime de son succès, le péage génère moins de recettes qu'escomptée, autour de 140 millions d'euros par an au lieu des 182 millions prévus. Donc moins d'argent pour financer le développement du réseau de transport public et les itinéraires cyclables dans la capitale britannique...

Santé:

La France grossit!

lusieurs enquêtes viennent de démontrer que les Francais grossissent. La dernière enquête épidémiologique ObEpi sur l'obésité, menée par l'institut Roche en collaboration avec l'Inserm et la Sofres confirme cette tendance et montre une cadence de 6 % par an. 1 Français sur 10 est obèse. 1 sur 3 présente un surpoids. 15 % des enfants souffrent d'obésité et ce chiffre a triplé en seulement dix ans. Le remède? Il est simple puisqu'il suffit de suivre les recommandations de l'OMS : une alimentation modérée et diversifiée et de l'exercice physique! Et il faut rappeler, comme le souligne l'OMS, qu'une demi-heure par jour de vélo ou de marche intensive suffit pour diminuer de moitié le risque de

surcharge pondérale et tous les risques sur la santé induits (maladies cardiovasculaires, cancers...). Les spécialistes de la santé sont formels : il faut bouger! "Les enfants doivent sortir de leur chambre, mais pour qu'ils ne se retrouvent pas seuls dans les rues, il faudrait développer les pistes cyclables, sécuriser les terrains et permettre à tous de pratiquer un sport" souligne le professeur Monique Romon, nutritionniste au CHRU de Lille. CHRU nominé d'ailleurs par la FUBicy pour son prix annuel du Guidon d'or, à l'occasion des 5èmes journées à Dijon en avril 2003.

Voir aussi le dossier sur l'obésité de l'Express sur www.lexpress.fr

Les vélos bienvenus à la gare d'Antony

e nouveau pôle multimodal d'Antony (92) inauguré en mai dernier dispose d'un îlot velos d'une capacité d'accueil de 50 vélos et d'un service d'entretien et réparation.



La "maison roue libre" d'Antony.



Paris Vélo est né!

e premier mensuel pour les cyclistes parisiens et banlieusards vient de paraître. Paris Vélo se veut pratique avec des conseils mécanique, consommation, itinéraires..., politique et "en première ligne pour donner à la bicyclette sa place sur l'asphalte parisien", magazine indépendant avec des reportages, des portraits... Son prix : deux euros le numéro.

Paris Vélo, la ville autrement – Editions Publia 26 rue Jeanne d'Arc 94160 Saint-Mandé parisvelo@dmpfrance.com



EN BREF

A vélo en Terre d'Argence

La Communauté de communes de Beaucaire Terre d'Argence dans le Gard va se doter d'un ambitieux schéma cyclable en collaboration avec le département du Gard et la DDE, sous le double objectif de développer le vélo, mode alternatif de déplacement et de favoriser l'exploitation touristique. Beaucaire vient également d'ouvrir le premier tronçon de la véloroute allant du Léman à la mer sur le trajet d'une ancienne voie ferrée. Cette réalisation de 4 km emprunte un itinéraire agréable, passe sur le canal d'irrigation et grâce à une passerelle (255 000 euros financés par le Conseil général) permet de rejoindre le secteur de Saint-Roman. Les communes voisines sont prêtes à prendre prochainement le relais sur leur territoire. A suivre...

Contact:

ccdebeaucaire@wanadoo.fr



actualités



EN BREF

Agenda

Libourne (33) 9 octobre 2003

"Le vélo : une chance pour les petites villes!"

Rencontre du Club des villes cyclables. En partenariat avec l'Association des petites villes de France & l'Association des Villes bastides

Contact:

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

Lyon (69)

Certu

14 octobre 2003

Club Mobilité

"Le péage urbain" Contact : JM Guidez Tél. : 04 72 74 58 27

Paris (75)

École nationale des Ponts et Chaussées

21 novembre 2003

Le vélo, un enjeu de développement durable : des exemples européens

Contact : Patricia Arinjaka Tél. : 01 44 58 27 27

Nantes (44)

Groupement des autorités responsables de transport

26 au 28 novembre 2003

XIXème Rencontres du transport publics

"Mobilité et développement durables, de la décision à l'action", les compétences et les politiques publiques au service du citoyen européen

Contact: 01 40 41 18 19

Dijon (21)

Réseau Idéal

1^{res} Rencontres nationales du cadre de vie

9 et 10 décembre 2003 contact : 01 45 15 09 08

Piéton à Genève

a Ville de Genève poursuit sa publication de plans piétons et consacre la huitième édition au thème "D'histoire en modernité". Prenant ses distances avec le cœur historique de la ville, ce parcours traverse les quartiers de la rive droite nés de l'extension urbaine. Quartiers souvent méconnus et oubliés dans les guides, ils offrent pourtant des caractéristiques urbanistiques et architecturales étonnantes.

www.ville-ge.ch/plan-pietons



Chalon-sur-Saône fête le vélo

our la première année, Chalon-sur-Saône a organisé la Fête du vélo. Le 1er juin, trois circuits découverte de la ville ont été organisés, un "circuit patrimoine" et dix circuits de randonnée cycliste, un prêt de vélos, une exposition sur la politique cyclable de l'agglomération dans le cadre du PDU à la Maison de l'environnement. La ville de Chalon offre aujourd'hui un réseau cyclable de 33 km et projette d'étendre ces itinéraires sécurisés à 100 km dans les prochaines années.

www.chalonsursaone.fr

Le stationnement des vélos dans les espaces privés :



Fiche réalisée par le CERTU en collaboration avec la DGUHC (ministère de l'Équipement), le Club des villes cyclables et l'Association des départements cyclables.

Pour toute information complémentaire, contactez le CERTU ou le Club des villes cyclables ou connectez-vous sur

www.certu.fr ou sur www.villes-cyclables.org.

Pour une relance des Véloroutes et voies vertes

e Club des villes cyclables, l'Association des départements cyclables et la Fédération nationale des pays d'accueil touristique ont signé le 15 mai à Tautavel à l'occasion des Rencontres annuelles de la FNPAT une convention de partenariat pour favoriser le développement du réseau des véloroutes et voies vertes sur le territoire national. Les trois associa-

tions de collectivités territoriales ont décidé de créer un collectif national rassemblant leur réseau respectif et permettant d'impulser des actions d'animation et de coordination. A l'étude, la constitution d'une base de données nationale, des rencontres régionales.

Contact: Le Club des villes cycla-

bles. Tél. : 01 56 03 92 14

dossier

Dans les "villes-vélo" ca bouge

Les outils pour trouver la "juste mesure" dans l'évaluation des politiques cyclables* existent mais souvent les données brutes font défaut. C'est à cette situation que le Club des villes cyclables, s'appuyant sur l'expérience du Certu**, a voulu remédier en conduisant une enquête auprès des villes où le plan de déplacements urbains est obligatoire, trois ans après la Fubicy*** qui avait interrogé les villes de plus de 50.000 habitants, membres du Club.

D'une enquête à l'autre, des évolutions se dessinent et certains indicateurs se révèlent plus pertinents que d'autres. Ce dossier "ville&vélo" s'efforce de mettre en avant les unes et les autres, sans souci d'établir un quelconque palmarès mais sans passer sous silence les difficultés de comptage et d'évaluation qualitative des politiques cyclables.



Aire piétonne à Chambéry au centre de correspondances des bus

n lançant son enquête vélo auprès des 55 agglomérations de la métropole de plus de 100.000 habitants où le plan de déplacements urbains (PDU) est obligatoire, le Club des villes cyclables, en partenariat avec le Certu, a souhaité disposer d'un état des lieux des politiques cycla-

bles engagées en France et, plus particulièrement, sur les aménagements de voirie, le stationnement vélo et les services de gardiennage et de location vélo offerts. Il s'agit donc d'un état des lieux à fin mars 2003 - 53 villes ont répondu - qui, malgré ses limites, a le mérite d'exister et de pouvoir, sur certains points qui seront développés ci-après, se comparer à différents résultats de l'enquête*** Fubicy effectuée à fin 2000.

Les interviews conduites à l'occasion de l'établissement de ce dossier auprès de Geneviève Laferrère, Certu, Monique Giroud, présidente de

dossier

la Fubicy et Frédéric Héran, chercheur à l'Ifresi, éclairent ces différents aspects d'un jour nouveau.

DES COMPARAISONS

Comparer pour établir un palmarès n'a pas de sens, estime Geneviève Laferrère: "On voudrait comparer des villes de même population, ajouter des kilomètres de pistes, de bandes, d'aires piétonnes, etc., certains se hasardant même à établir des ratios à faire se dresser les cheveux sur la tête des statisticiens et des urbanistes. Or, avec un nombre d'habitants identique, les villes peuvent être denses, étalées, montagneuses, historiques ou nouvelles, donc avoir un réseau de voirie complètement différent. Sans parler de leurs objectifs en matière de déplacements motorisés, de la densité du trafic automobile ou même de la nature des aménagements, de leur emplacement, de leur

efficacité. Ainsi un aménagement de 500 m dans une zone dangereuse pour les cyclistes vaut largement 5 km de bandes cyclables non justifiées dans un quartier où la circulation générale est "naturellement" calme ou 5 km de pistes étroites au niveau de trottoirs sous-dimensionnés. Mais cela les chiffres ne peuvent le dire. Alors, que retenir des tableaux de cette enquête? Quinze ans d'efforts, d'opiniâtreté, de ténacité pour que les chiffres ne soient

ENQUÊTE VÉLO URBAIN Club des villes cyclables-Certu mars 2003 - tableau 1

	Pistes Ville	Pistes	Bandes	Bandes	Pistes	Pistes	Couloirs	Couloirs	Contresens
VILLE	En km	Agglo	Ville	Agglo	+ Bandes	+ Bandes	bus-vélo Ville	bus-vélo Agglo	Ville - km
·		En km	En km	En km	Ville - Km	Agglo - Km	En km	En km	
AIX-EN-PROVENCE	2.00						0,30		
AMIENS	2,00 11,40	26,4.	8,00 19,70	20,30			0,50		1.30
ANGERS	2,80	20,4.	41,00	20,00			15,20		0,08
ANGOULEME	3,50		0,50				.0,20		0,00
ANNECY	1,50	17,40	15,00	37,90			1,90	6,00	
ANNEMASSE		1,00	3,90	14,00					
AVIGNON	10,00 7,50	,	10.00	,			2,00 0,30		3,00
BAYONNE	7,50		16,90 33,40				0,30		· ·
BESANCON	8 70		33,40				2,20		0,60
BORDEAUX	35,95 3,20		150.00				15,60		
BREST	3,20	10,80	20,80	39,40			7.00	7,00	
CAEN	17,00	·	13,00				0,30		1,50
CALAIS	3,90		9,00				0,55		
CANNES									
CHAMBERY		30,40		10,40				0,95	
CLERMONT-FERRAND					2,80				0,35
DIJON	9,20		12,60				4,20		
DOUAI	3,00		24,00				2,00		2,00
DUNKERQUE	12,30	40,00	15,70	46,00			1,00		0,00
GRENOBLE	19,60	118,50	41,70	67,10			5,90	7,00	2,10
LA ROCHELLE	39,00 9,10 9,80	61,00	54,00	68,00			1,50	1,50	1,60
LE HAVRE	9,10		15,30 25,00						0,40 1,10
LE MANS LENS LILLE	9,80	18,30	25,00	32,20			1,83	1,83	1,10
LENS									
LILLE	8,10		16,70 20,00				4,60		2,20
LIMOGES			20,00						
LORIENT	5,10		48,00				4,70		0,65
LYON MARSEILLE	20,00 5,00		30,00				3,25		
MARSEILLE	5,00		23,00				0,50		
METZ	15,00	21.00	6,50 5,00				0,40		0.50
MONTBELIARD	3,00	21,00	5,00	18,00			1,00	1,00	0,50
MONTPELLIER	32,46	17.40	27,44	01.50			1,30	0.50	1,47
NANCY		17,60		31,50				0,50	
NANTES		81,00		168,00	1 / 50			6,10	
NICE	7.00		/ 00		14,50				
NIMES ORLEANS	7,20		6,00 9,50						0.50
PARIS	20,70		9,50				52,80		0,50 1,30
PAU	112,50 4,50		45,50 18,20				52,80		1,30
PERPIGNAN	10,00		13,00						
POITIERS	10,00		13,00		26,70	8,3 km	4,20		0,20
REIMS	12.00		21,00		20,70	o,s km	4,20		0,20
RENNES	13,00 12,35		61,65				13,80		6,50
ROUEN	12,33	46,00	2,48	55,00			1,68	4,00	0,50
SAINT-ETIENNE	4,30 1,28	2,13	17,16	24,31			0,53	0,53	0,22
SAINT-NAZAIRE	1,20	8,00	11,42	6,00			0,53	0,55	0,22
STRASBOURG	1,22	164,00	11,44	0,00		244,00		3,83	
TOULON	5,30	104,00	4,60			244,00	0,50	3,03	
TOULOUSE	10,14		58,00				12,40		1,70
TOURS	20,00		30,00				12,40		0,50
TROYES	20,00	11,50	30,00	21,90					0,50
VALENCE	8,00	11,50	41,00	21,70			0,70		0,60
VALENCIENNES	2,50	12,00	7,20	72,00			0,70		0,00

Sources: Les chiffres ci-dessus et pages suivantes - à fin mars 2003 - ont été fournis lors d'une enquête par questionnaire Club des villes cyclables, conduite en avril 2003 auprès des 55 agglomérations de plus de 100.000 habitants de la métropole où le PDU est obligatoire. Claude Lisbonis a effectué la collecte des réponses (53), soit un taux de réponse supérieur à 95 %) et Marie-Dominique Aponte a établi un tableau général avec les données obtenues. Francine Loiseau a tenté d'établir quelques comparaisons avec l'enquête Fubicy à fin 2000. Des erreurs ont pu se glisser dans le tableau à ces diverses étapes; le Club et le Certu seraient reconnaissants aux villes de bien vouloir les leur signaler. La définition des indicateurs est donnée en encadré ci-contre.

NB : - Risque de double compte (ville-agglo) lorsque les villes et les agglomérations ont toutes les deux répondu

- L'agglo Aix-Marseille a séparé les chiffres pour la ville-agglo d'Aix et la ville-agglo de Marseille donc comptées dans les 53 réponses comme 2 entités
- Les colonnes non-renseignées signifient soit que les chiffres n'ont pas été fournis, soit l'absence d'équipements ou de services ou encore que les uns et les autres sont en cours de recensement (comme à Strasbourg-ville et Paris)
- Les colonnes Pistes + bandes ville et idem agglo ne comprennent que les chiffres des communes/agglomérations ayant fourni ces chiffres sous cette forme
- Puisque l'enquête porte sur le vélo urbain, les VOIES VERTES et autres espaces partagés piétons-cyclistes n'ont pas été pris en compte dans cette enquête.

Les indicateurs de l'enquête Club-Certu

- 1 Les aménagements de voirie
- Piste cyclable : selon l'article R110-2 du Code de la route il s'agit d'une "chaussée exclusivement réservée aux cycles"
- Bande cyclable : le Code de la route précise : "sur une chaussée à plusieurs voies, une voie exclusivement réservée aux cycles"
- Couloir bus-vélo: les couloirs bus dans lesquels les vélos sont autorisés à circuler par décision de l'autorité compétente (en général le maire)
- Contresens cyclable : une voie à double sens dont un sens de circulation est exclusivement réservé aux cycles
- Aire piétonne : définie à l'article R110-2 du Code de la route, elle est ouverte de droit à la circulation des cycles depuis le décret du 14-09-98 (sauf décision du maire pour y interdire les vélos)
- Zone 30 : telle que définie par l'article R110-2 du Code de la route, c'est-à-dire comportant des aménagements et une signalisation réglementaire aux entrées-sorties
- 2 Le stationnement vélo
- Nombre de places de stationnement vélo sur espace public (compter 1 ou 2 places selon le type d'arceau)
- Nombre de places offertes au public en parcs gardés ou fermés ou en consignes
- 3 La location-mise à disposition de vélos
- Nombre de vélos proposés aux habitants, organismes, entreprises, étudiants...

plus égaux à zéro. Et qu'importe si les chiffres concernent la ville ou l'agglomération; il ne s'agit pas de juger ou de jauger, mais de voir que des villes comme Bayonne, Douai, Reims, Valenciennes et bien d'autres prennent rang derrière les sept villes du début**** du Club des villes cyclables. Voir aussi l'exemple de Paris qui ne peut se comparer à aucune autre ville (cf article "tour de ville" dans ce numéro), et qui mène de front aménagements de voirie et mise en place de services."

Reste que, en prenant les précautions d'usage (mêmes villes, mêmes définitions, mêmes indicateurs), on peut tenter, d'une enquête à l'autre, de dégager des tendances, des mouvements ou de pointer des types d'aménagements ou de mesures d'accompagnement qui semblent avoir le vent en poupe, alors que d'autres, comme les zones 30, progressent trop lentement.

DES INDICATEURS PERTINENTS ET FIABLES

L'exercice Club-Certu voudrait permettre d'aller plus loin, notamment dans le cadre de la réflexion autour des observatoires des PDU**, afin de pouvoir aboutir à sélectionner des indicateurs quantitatifs simples et fiables et contribuer à la mise au point d'outils pour mesurer l'évolution des déplacements à vélo au fur et à mesure de la mise en place des actions prévues au PDU. L'intérêt consiste, selon Geneviève Laferrère, à employer des indi-

cateurs qui sont utiles pour suivre plusieurs thèmes du PDU et d'opérer une analyse transversale des données recueillies par les observatoires: "Même si les indicateurs spécifiques vélo sont utiles, s'il faut choisir, choisissons prioritairement les indicateurs qui permettent de mesurer la réduction de la place de la voiture particulière en volume et dans l'espace - selon l'objectif des PDU fixé par la loi - et de faciliter les déplacements d'autres modes que la voiture".

Pour Frédéric Héran, Ifresi, il s'agit "de calculer, sur un territoire urbain donné, le pourcentage de l'ensemble des voiries qui est accessible à la grande majorité des piétons et des cyclistes". Les ratios qu'il établit sont ramenés au linéaire de voirie. Geneviève Laferrère estime que "cette démarche est intéressante mais que les ratios sont à manipuler avec prudence; en outre, la quantité n'est pas toujours le meilleur indicateur de l'efficacité d'un aménagement. Dans la ville de Graz (Autriche) par exemple, où les aménagements vélo n'existent pas, ce ratio serait égal à zéro, alors que toute la ville est en zone 30 et donc accessible aux cyclistes..."

DE L'USAGE

Une des difficultés majeures des enquêtes consiste à mesurer l'efficacité des aménagements et des services vélo en termes d'usage. G. Laferrère rappelle que mener une campagne de comptages est complexe : "il faut définir des points de comptage et des carrefours stratégiques, se poser la question des jours de la semaine et des mois au cours desquels on veut compter (avec ou sans touristes?...) et compter les cyclistes dans les deux sens. C'est très lourd et très coûteux. C'est pourquoi un détecteur sélectif Zelt (Zone expérimentale et laboratoire de trafic) est en cours de mise au point pour la détection automatique des vélos dans le trafic général. Le prototype, fonctionnant par boucle magnétique, testé par l'antenne de Toulouse du Cete du Sud-Ouest, détecte uniquement les vélos (tous types, tous matériaux) et parvient à un taux de non-détection de 3,4 % sur site réel (Toulouse, début 2003, sur couloir unidirectionnel emprunté par des bus, des vélos et certains véhicules (taxis, services d'urgence, etc.).

DU COMPTAGE

Pour l'heure comment compte-t-on? Parfois en comptant le taux de remplissage des arceaux et on procède par extrapolation. Le plus souvent on utilise les données des enquêtesménages qui depuis quelques années ont généralement une catégorie "vélos" à part, là où autrefois on n'avait qu'une catégorie globale "deux-roues". Pour Monique Giroud, ces enquêtes-ménages ont pourtant des inconvénients et des biais certains : "Les enquêtes-ménages ne s'effectuent pas souvent et toujours à la même époque (de novembre à janvier) sans apporter de correction des valeurs saisonnières. Or on sait qu'une telle variation existe et peut être de 1 à 3, ce qui veut dire que les données annuelles sont en réalité supérieures au chiffre donné. On en a eu la confirmation à Grenoble où les chiffres officiels de l'enquête-ménages en novembre-décembre 2001 donnaient un usage vélo de 5 %, alors que des comptages effectués d'avril à juin, effectués par Altermodal, entreprise indépendante, enregistraient un usage de 14 à 15 %!" Mme Giroud souligne un autre biais important qui tient à la manière de compter des enquêtesménages : on ne retient comme "déplacements vélo" que les trajets effectués à vélo en tant que mode principal, sans tenir compte des pratiques multi-modales "qui constituent un enjeu important pour les secteurs périurbains où l'on minore donc systématiquement l'usage du vélo notamment de et vers les transports publics. Or dans ces zones le potentiel intermodal train-vélo est énorme; on a pu établir, par exemple, que dans la région grenobloise entre 40 et 80 % des habitants - selon les communes - étaient situés à moins d'un quart d'heure de vélo d'une gare. C'est typiquement là où l'on aurait besoin de parcs-relais vélo".

DE LA QUALITÉ

Dans tous les cas, ce sont les écarts et dysfonctionnements qui sont intéressants à observer et cela Bypad (voir encadré), méthode d'évaluation de la qualité appliquée aux politiques cyclables, le fait très bien. "L'aspect qualitatif est toujours difficile à appréhender, explique Monique Giroud, or c'est important pour l'usage. D'ici deux ans, nous aimerions effectuer une nouvelle enquête Fubicy et pouvoir y inclure de "bons" indicateurs de qualité pour mesurer par exemple le

Évaluation des politiques cyclables : des villes françaises pour Bypad+

Pour sa deuxième phase, Bypad+ (Bicycle policy audit) recherche des villes désireuses de participer à ce projet européen. Déjà testée et appliquée à Birmingham, Ferrare, Gand, Graz (Autriche), Grenoble*, Troisdorf (Allemagne) et Zwolle (Pays-Bas), la méthode Bypad a pour objectif d'améliorer la qualité des politiques cyclables urbaines en Europe. Le rôle du consultant extérieur consiste à accompagner le déroulement du processus Bypad réunissant élus locaux, représentants des services techniques et des groupes d'usagers pour évaluer concrètement, à travers un questionnaire, les aménagements et services de la politique cyclable locale. La commission européenne prend en charge 50% du coût réel (dans la limite de 3 villes par pays), la ville est invitée à verser une contribution financière de 5000 Euros par ville, le restant pouvant être financé par d'autres partenaires nationaux ou locaux.

Information et intention de participer auprès de : Barbara Dahm, Altermodal, 40, rue de l'Échiquier, 75010 Paris Tél. : 01 42 46 29 01 ; mail : b.dahm@altermodal.fr degré de confort des aménagements, l'information sur les aménagements et la fréquence des discontinuités cyclables. Par discontinuité j'entends, notamment, le nombre de carrefours non-traités sur un itinéraire de pistes ou de bandes cyclables qui ont un impact fort sur le comportement des usagers en matière d'usage... et aucune enquête n'en rend compte."

NÉCESSITÉ D'UN SYSTÈME VÉLO

Les villes membres du Club en font l'expérience et le "système de la voiture" est là pour le prouver : pour qu'il y ait davan-

ENQUÊTE VÉLO URBAIN Club des villes cyclables-Certu mars 2003 - tableau 2

	Contresens	Aires	Aires	Zones 30	Zones 30	Places	Places	Places	Places
VILLE	Agglo - km	piétonnes	piétonnes	Ville - En km	Agglo - En km	stationnement	sationnement	gardées	gardées
	35	Ville - En km	Agglo - En km		39	(arceaux) Ville	(arceaux) Agglo	Ville	Agglo
			Aggio Lirkiii			· · · · · ·	(dicedox) Aggio	VIIIC	Aggio
AIX-EN-PROVENCE		1,00 10,07		3,00 2,70	0.70	170	005		40
AMIENS	1,30	10,07	11,24	2,/0	2,70	895	895	40	40
ANGERS		2,90		1.00		1 200		70	
ANGOULEME ANNECY		0,33	2.00	1,00	10.10	20 1 407			
ANNEMASSE		2,00	3,00 1.00	4,00 0,33	10,12 3,00	38			
AVIGNON		3,5 ha	1,00	0,33	3,00	1 000			
BAYONNE		2,60		8,00		87			
BESANCON		3,10		13,00		490		74	
BORDEAUX		3,10		13,00		2 228		74	
BREST	0,27	0,50	0,50	3,00	12,00	500	610		
CAEN	0,27	3,00	0,50	5,00	12,00	520	010	6	
CALAIS		3,00 0,60		3,00		520 350		0	
CANNES		1,00	2,00	1,00	1,00	330			
CHAMBERY		1,00	2,00	1,00	1,00		960		90
CLERMONT-FERRAND		3,00		6.20		518	700		, ,
DIJON		2,60		6,20 13,90		304			
DOUAI		2,00		10,00		100			
DUNKERQUE		2,00	14,00	10,00	0,80	300	550	10	10
GRENOBLE	2,50	6,45 ha	/ 0 0		0,00	2 120		300	
LA ROCHELLE	1,60	0,40 110				1 900		60	
LE HAVRE	1,00	0,30		1,00		700		35	
LE MANS	1,10	3,26		.,00		1 200	1 500		
IFNS	.,.0	0,15		2,00		50	. 000		
LILLE LIMOGES		0,.0		2,00					
LIMOGES						50			
LORIENT		0,60		41,00		860		14	
LYON MARSEILLE		8,20		7,70		1 800	2 448	227	
MARSEILLE		7,80		2,00		150			
METZ		5,60		30,60		817		40	
MONTBELIARD		0,50		,		150	300		230
MONTPELLIER		12,68				1 530		150	
NANCY	0,50		3,50		8,00		70		
NANTES					25,00		2 600		230
NICE		4,50		20,00	·	300			
NIMES									
ORLEANS		5,36		4,70		420		18	
PARIS						18 605			
PAU		1,30		7,30		42			
PERPIGNAN				8,00 3,80		120		50	
POITIERS		1,50		3,80		141		3	
REIMS RENNES		2,00		6,50		1 324			
RENNES		10.00		70,00 3,50		2 125		15	
ROUEN	0,28	7,00	18,00	3,50	2,00	822	2 000		
SAINT-ETIENNE	0,22	3,70 0,52		3,30	3,30	312	312	14	20
SAINT-NAZAIRE		0,52	1,50 12,00	1,54	10,00	154			
STRASBOURG			12,00			100		•	
TOULON		3,50				100		20	
TOULOUSE		17,60		17,10		1 700		100	
TOURS		6,50		72,50		1 400		25	
TROYES		0.00				1.50			
VALENCE		2,80		4.00		150			
VALENCIENNES		0,33		4,20		30			

Sources: voir sous tableau 1

NB - Voir sous tableau 1

⁻ Les chiffres fournis pour les aires piétonnes sont généralement en km, sauf là où figure une indication en ha dans les cases adéquates

⁻ A Paris, les zones 30 et d'autres aménagements sont en cours de recensement et les chiffres ne sont donc pas disponibles

tage de cyclistes, il faut un véritable "système vélo" et même la "ville qui va avec". En d'autres termes, pour relancer la pratique du vélo, il faut soit des villes complètes en zone 30 sans aménagements spécifiques, soit tout un système d'aménagement complémentaire des transports publics. Dans les deux cas il importe d'offrir un stationnement sécurisé au domicile, sur voirie et au lieu de travail, ainsi que toute une gamme de services (gardiennage, location, entretien, ateliers de petite réparation...).

Les choses ont-elles changé en France dans ce domaine? Les comparaisons que l'on peut établir entre les enquêtes Fubicy de fin 2000 et du Club/Certu 2003 permettent de dire que, en un peu plus de deux ans, hormis les pistes et surtout les bandes, en augmentation régulière, les services vélo, plus caractéristiques peutêtre d'un état d'esprit "vélo" que les infrastructures, sont en progrès sensible partout.

ARCEAUX, PLACES GARDÉES ET LOCATION

C'est ainsi que parmi les villes-centre apparaissant dans les deux études, à un peu plus de deux ans d'intervalle, Amiens, Bordeaux, Grenoble, Lyon, Nantes et Rennes doublent le nombre de places à arceaux ou presque. Le Havre (700 en 2003), Paris (18.605 en 2003) et Rouen (822 en 2003) les accroissent de beaucoup plus du double, tandis que Caen et Lorient les triplent même. De plus, des villes comme Angoulême, Annecy, Avignon, La Rochelle, Le Mans, Montpellier, Reims et Toulouse en proposent aujourd'hui de 1000 à 2000. Mais la "championne" de cette tendance vers le haut est la ville de Tours qui en propose près de 5 fois plus (1400 aujourd'hui) et accroît aussi de manière sensible le nombre de ses vélos en location.

En matière de places offertes en parc gardé, fermé ou en consigne, Amiens, Dunkerque, La Rochelle, Le Havre, Lyon, Rennes qui en avaient peu ou pas du tout, peuvent maintenant en offrir de une dizaine à plusieurs dizaines à leur clientèle; Grenoble passe de 118 à 300 places; la ville de Strasbourg, qui disposait d'au moins 4000 arceaux (chiffre 2001-2002) et offrait 1500 vélos à la location rien qu'en centre-ville, est en cours de recensement pour ses équipements et services et



Aménagements complémentaires et jalonnement vélo à Toulouse

n'apparaît donc pas dans cette enquête hormis quelques chiffres donnés pour l'agglomération. Pour Paris intra-muros, les informations sont incomplètes le recensement des places gardées est en cours. Certaines villes dont on ne parlait pas ou peu en matière de places gardées hormis Montpellier, en proposent, selon l'enquête 2003, de 40 (Metz) à 150 (Montpellier) en passant par les 50 places de Perpignan, les 70 d'Angers, les 74 de Besançon et la centaine de Toulouse.

On s'aperçoit, en outre, qu'un service comme la location de vélos d'initiative publique ou privée qui, il y a quelques années encore, était assez confidentiel - à part les exemples bien connus de Bordeaux, Grenoble, Montpellier, Rennes et Strasbourg - en nombre de points de location de vélos, fait son apparition dans de très nombreuses villes (20 au total). D'ailleurs, dans les villes précurseurs, la location "explose" pour atteindre 2550 vélos à Bordeaux, par exemple qui a fait par ailleurs un gros effort en matière d'arceaux, de bandes et de pistes cyclables (par rapport à l'an 2000), Paris à 2620, Poitiers (ensemble de l'agglomération) à 240, Nancy et Nantes, dans les mêmes conditions à 300 chacune.

BANDES ET PISTES CYCLABLES

Il est significatif de constater que, dans les villes apparaissant en 2000 (Fubicy) et en 2003 (Club/Certu) dont les chiffres sont comparables, les augmentations de réseau s'effectuent surtout grâce à l'augmentation du nombre de bandes qui, d'une enquête à l'autre, augmente davantage, proportionnellement, que le nombre de pistes. Preuve, s'il en était encore besoin que, en ville, hormis les grands axes où le trafic automobile est très dense et rapide et où les pistes ont leur place, l'aménagement de bandes cyclables est pertinent partout ailleurs. La visibilité des cyclistes par les automobilistes est mieux assurée sur bande que sur piste, surtout à l'approche des carrefours où les conflits potentiels sont les plus fréquents.

C'est ainsi que de 2000 à 2003, Bordeaux passe de 119 km de bandes à 150 (pour 36 km de pistes en 2003), Grenoble de 29 à près de 42 km (pour environ 20 km de pistes aujourd'hui), Le Mans passe de 17 à 25 km (pour environ 10 km de pistes) et Rennes de 46 à près de 62 km. Bien d'autres villes les augmentent, mais dans des proportions moindres ou non comparables. Parmi les exceptions, c'est-à-dire là où les augmentations s'enregistrent surtout du côté des pistes, il y a Chambéry, Metz et Paris (3 fois plus de pistes en 2003 par rapport à 2000 dans les trois cas). En ce qui concerne Paris, on peut voir ailleurs dans ce même numéro que c'est sans doute pour cause de très forte pression automobile en circulation et en stationnement que l'on favorise, entre autres, les pistes plutôt que les

À Chambéry, il s'agit d'autre chose, les bandes sont peu nombreuses car

dossier

peu nécessaires dans un centre-ville où l'espace est aménagé partout selon le principe de la mixité et du partage sécurisé de l'espace public, rendus possibles grâce à la réduction des vitesses du trafic motorisé. Le cycliste étant l'allié naturel du piéton, il bénéficie de cette priorité donnée au piéton depuis plus de 25 ans (voir ville&vélo n° 4). Ainsi, les pistes (une trentaine de km quand même en 2003) se situent partout en amont du centreville où le cycliste se sent partout chez lui dans un espace à circulation apaisée. Même si cela en désoriente plus d'un...

COULOIRS BUS-VÉLO, CONTRESENS ET AIRES PIÉTONNES

Les couloirs bus-vélo étant exprimés en % de la totalité des couloirs bus dans l'étude de la Fubicy de 2000 et en km dans l'enquête Club/Certu, il n'est pas possible d'opérer une comparaison entre les deux. On peut seulement faire ressortir dans l'enquête 2003 que le kilométrage est généralement modeste à très

ENQUÊTE CLUB-CERTU : services de location vélo (en nombre de vélos)* tableau 3

	Location Ville	Location Agglo
VILLE	(en nombre de vélos)	(en nombre de vélos)
AMIENS	220	220
ANGERS	110	
ANNECY		50
BAYONNE	10	
BESANCON	9	
BORDEAUX	2 550	
BREST	10	
CHAMBERY		160
DUNKERQUE	10	20
GRENOBLE	100	
LA ROCHELLE	350	
LE HAVRE	90	
LORIENT	185	
LYON	50	
METZ	100	
MONTPELLIER	104	
NANCY		300
NANTES	70	300
NICE	150	
PARIS	2 620	
PERPIGNAN	15	
POITIERS		240
RENNES	200	
ROUEN		30
SAINT-ETIENNE		20
SAINT-NAZAIRE		2
TOURS	200	

Sources : voir tableau 1

NB : voir tableau 1 ; dans le tableau ci-dessus ne figurent que les villes-agglomérations ayant donné des chiffres en matière de location vélo (chiffres en nombre de vélos proposés à la location au total dans la ville et dans l'agglomération). modeste ou inexistant dans la majorité des 53 villes ayant répondu, sauf quelques exceptions notables de villes qui ont manifestement fait un choix en faveur de ce type d'infrastructure partagée: Angers (15,20 km), Bordeaux (15,60 km), Brest (7 km), Rennes (13,80 km), Toulouse (12,40 km) et Paris avec ses 52,80 km de couloirs busvélo.

En matière de contresens cyclables, seule la ville de Strasbourg avec ses 24 km a fait un choix clair en faveur de ce type de mesure dès 2000; Bordeaux s'y est mis depuis cet été pour l'ensemble des rues du quartier Saint-Pierre dans le centre historique (information reçue par le Certu, hors enquête) et Paris entreprend également de créer des contresens (voir p. 19). Parmi les autres villes apparaissant dans les deux enquêtes, près de dix doublent le kilométrage des contresens, mais pour atteindre un résultat (1,5 à 2,2 km au maximum) qui reste modeste, seules Avignon, qui passe de 0,5 km à 3 km et Rennes (de 1,5 km à 6,5 km), les multiplient de manière significative.

On se souvient que depuis le décret du 14 septembre 1998, les aires piétonnes au sens de l'article R110-2 du Code de la route sont automatiquement et légalement ouvertes aux cyclistes, sauf stipulation contraire par arrêté du maire. Depuis, elles peuvent donc faire partie elles aussi d'un réseau cyclable. Les aires piétonnes existent partout, mais là encore de façon modeste quantitativement parlant. Parmi les villes apparaissant dans les deux enquêtes et en s'exprimant en km d'itinéraire, Amiens les augmente de 3,5 à 10,07 km, Rennes les quadruple de 2,5 à 10 km et Toulouse de 5,4 à 17,60 km. Marseille et Montpellier, absentes de l'enquête Fubicy, proposent aujourd'hui respectivement 7,80 km et 12,68 km d'itinéraire passant en aire piétonne.

LES ZONES 30

Les zones 30 permettent la cohabitation entre cyclistes et automobilistes sans que des aménagements cyclables spécifiques soient nécessaires. Sauf peut-être dans les rues à sens unique avec contresens cyclable où certaines

villes ne traitent que l'entrée par exemple et d'autres font courir des bandes ou de simples pictogrammes vélo pour signaler la présence possible de cyclistes à contresens. Pour Monique Giroud, "leur perception parmi les associations de quartier, les parents d'élèves, les commerçants et les associations locales de cyclistes progresse. Une convergence d'intérêts se fait jour vis-à-vis de cet instrument perçu aujourd'hui comme un moyen de calmer le trafic, tout le monde se rendant bien compte qu'on ne peut créer des pistes et des bandes partout. Cependant, face à cette attente, les réalisations se font attendre. On note aussi que leur aménagement s'effectue souvent au rabais ou coûte très cher. Un moyen terme devrait pouvoir se trouver en utilisant marquages, stationnement alterné dans l'espace, chicanes... Enfin, les exemples étrangers le montrent, les trois quarts des voies des villes pourraient être transformées en zone 30, sauf peut-être les voies de transit. Et encore, en Isère en Savoie et sans doute ailleurs, il y a des exemples de traversées de villages par des RD ou même des RN, où des zones 30 ont été instaurées et ça marche". "Sans compter, ajoute Frédéric Héran, les zones 30 "naturelles", c'est-à-dire les très petites rues, parfois sans trottoirs, avec des potelets à faible distance des façades, où l'on ne peut guère rouler à plus de 30 km/heure de toute façon". Des villes comme Ferrare, paradis des cyclistes, les signalent en entrée de rue par de simples panneaux zone 30 énonçant les règles du jeu.

QUI A PEUR DE LA ZONE 30?

En 2000*** la Fubicy notait un regain d'intérêt pour les zones 30; intérêt bien compris en 2003 puisque, sur les 53 villes ayant répondu à l'enquête Club/Certu, 32 en proposent. On peut constater que ces villes se divisent en deux catégories très distinctes. D'un côté, celles (les deux tiers) qui en proposent peu (de 0,33 à 8 km); de l'autre, celles qui en proposent de 15 km à plusieurs dizaines de kilomètres, la "palme" revenant à Tours avec 72,50 km alors qu'elle n'en avait aucune en

2000, suivie de près par Rennes (70 km) et Lorient avec 41 km. Quant à Chambéry, elle a aménagé tout son centre-ville en zone 30 ou en aire piétonne, quand les deux ne se superposent pas...

Alors pourquoi, hormis ces quelques exemples, existe-t-il, finalement, si peu de zones 30 et pourquoi note-t-on de telles différences? On a l'impression que les villes qui ont pris le parti des zones 30 qui - selon l'expression de Michel Déronzier (Chambéry) "favorisent autant les piétons que les cyclistes" se rendent compte qu'elles ne sont compréhensibles et efficaces que continues et en réseau. A contrario, on peut supposer - et cela s'observe très bien que les petites sections aboutissant nulle part sont sous-utilisées par les cyclistes et mal respectées par les automobilistes.

À la lumière des indications fournies par l'enquête Club/Certu, on peut se demander si la mixité et la modération ne continuent pas à faire peur. Il est vrai qu'elles sont plus difficiles à assumer tant par les aménageurs que par les utilisateurs parce que les responsabilités - comme l'espace sont partagées. Elles demandent donc plus d'attention dans l'aménagement comme dans l'usage notamment pour la réduction des vitesses - contrairement à la simplicité du "chacun chez soi" des sites propres, fussent-ils cyclables. Elles demandent aussi davantage d'information et de communication vis-à-vis des élus et des usagers. "Et celles-là font souvent défaut", note Monique Giroud.

RÉSULTATS

"Ce qui frappe en observant les résultats des deux enquêtes qui ne portent que partiellement sur les mêmes villes et n'ont pas toujours les mêmes indicateurs, observe Geneviève Laferrère, c'est que de plus en plus de villes font "quelque chose" en matière de vélo, même si ces réalisations ne sont pas toujours quantifiées et s'il manque encore des indicateurs qualitatifs et de bons outils de comptage du trafic vélo". On voit bien en tout cas qu'il est nécessaire, non seulement de compter, d'évaluer et d'analyser des données fiables et



Tours, de gros efforts (arceaux, zones 30,...)

> pertinentes, mais aussi de les situer dans une politique d'ensemble et de mettre en place des dispositifs de suivi. Soit pour intervenir sur le terrain en aménageant mieux ou plus efficacement l'espace public pour les cyclistes et les piétons, soit pour intervenir plus globalement en matière de déplacements hors du cadre strict des politiques vélo et fixer des objectifs davantage en accord avec un dévelop

pement durable. Comme le disait Yan Le Gal au congrès de Chambéry du Club des villes cyclables : "décideurs, c'est quand vous voulez!"

> Dossier réalisé par Francine Loiseau, avec la collaboration de **Geneviève Laferrère**

^{* &}quot;Evaluation des politiques cyclables : trouver la juste mesure", dossier réalisé par Pierre Deschamps, ville&vélo N° 2

janvier/février/mars 2002 ** Observatoire des plans de déplacements urbains : de la méthode aux indicateurs, ouvrage Certu, Lyon, novembre

⁻ Palmarès 2000 des villes cyclables, dossier réalisé par Sandrine Claudepierre et Frédéric Héran, Vélocité N° 58,

⁻ Indicateurs pour des aménagements favorables aux piétons et aux cyclistes, Frédéric Héran, Ademe, Ifresi-CNRS et synthèse sur le même sujet; ouvrages réalisés dans le cadre d'une recherche Predit effectuée sous la conduite de l'Ademe en 2001-2002

^{****} Outre Bordeaux qui a pris l'initiative de la création en 1989 du Club des villes cyclables : Arès (Gironde), Chambéry, Fraconville, Lorient, Mérignac, Quéven (Morbihan), Saumur, Strasbourg et Toulouse

Tour de ville

Paris vélo: Pour une ville plus conviviale

Au commencement, un état d'esprit : "Transformer Paris en une ville plus conviviale, moins inégalitaire, plus verte et moins embouteillée" comme aime à le répéter le maire de Paris. Pour ce faire, il est nécessaire de rendre plus efficace et mieux intégrée toute la chaîne de l'offre alternative à l'automobile, des transports collectifs aux circulations douces. Le schéma directeur vélo de Paris, fondé sur un diagnostic du réseau existant - qui sera porté à 300 km - y contribuera de manière importante. Mais aménager bandes et pistes cyclables ne suffit pas. D'où l'intérêt des mesures de stationnement, de gardiennage vélo et de suppression des points noirs inscrites au nouveau schéma. D'où l'intérêt aussi, dans une ville où la pression automobile est forte, de créer des espaces où les cyclistes se sentent à l'aise et en sécurité comme les quartiers verts et les espaces civilisés.

uand on s'étonne que les quelque 200 km d'aménagements cyclables de Paris n'attirent pas plus de 1 % des déplacements - ce qui signifie tout de même près de 100.000 cyclistes/jour* (en 1992) - il apparaît très vite, en observant le trafic parisien ou en y participant en tant que piéton ou utilisateur des transports publics, que les obstacles sont nombreux. Difficile de revenir en quelques années sur plus de 40 ans de domination automobile! La mairie de Paris s'y emploie en

améliorant les transports publics, en limitant le stationnement automobile, en gérant mieux les livraisons et, bien entendu, en sécurisant les déplacements vélo (voir "Trois questions à Denis Baupin").

Si ça change sur le terrain depuis une dizaine d'années, l'équipe municipale parisienne actuelle intervient aussi en amont. Se préparent ainsi plan local d'urbanisme de Paris, plan d'aménagement et de développement durable et des plans plus opérationnels comme le nouveau programme local de l'habitat

et le plan de déplacements de Paris (PDP). Premier à paraître, en février 2003, le schéma directeur vélo qui sera complété prochainement par un schéma directeur de jalonnement.

ÉTENDRE ET SÉCURISER LE RÉSEAU CYCLABLE, CERTES...

Avant de définir le schéma directeur, une enquête auprès des usagers du vélo a été conduite à Paris (voir encadré) et un diagnostic établi**. Ce dernier passe en revue les aménagements cyclables existants, le stationnement vélo et les problèmes rencontrés dans les couloirs bus-vélo, sur les bandes et pistes en section courante et dans les carrefours.

Il propose surtout, pour sécuriser les cyclistes et séduire et satisfaire de nouvelles catégories d'usagers, une "boîte à outils diversifiés" adaptés à une situation parisienne très particulière (voir plus loin). C'est ainsi que, pour les grands axes parisiens, l'étude recommande des solutions séparant le vélo de la chaussée automobile, donc des pistes plutôt que des bandes. Alors que l'expérience prouve que, dans les villes où la pression automobile est moins forte, en France et à l'étranger, les bandes sont moins accidentogènes que les pistes surtout au niveau des carrefours. D'autres pistes de réflexion ont été explorées pour les grands axes parisiens : des espa-

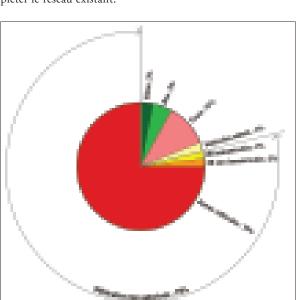


ces vélo en retrait du trafic en contreallées ou proches du trottoir, par exemple. Sur les grands boulevards à sens unique, équipés de couloirs bus classiques non-accessibles au vélo, il est proposé d'aménager des pistes bidirectionnelles pour éviter que le cycliste régulier ait à emprunter un trajet différent ou à faire un détour le matin par rapport au soir, ce qui est pénalisant pour un mode que l'on souhaite promouvoir.

Afin que tout axe, même aménagé de manière adéquate, ne perde de son efficacité dans les carrefours où se situent les points de conflits potentiels les plus importants avec les autres usagers de la route, les auteurs du rapport plaident pour la continuité des itinéraires et l'homogénéité du niveau de protection tout le long de l'axe, y compris dans les carrefours. C'est particulièrement vrai des très grandes places, aux portes de Paris et dans les carrefours de part et d'autre des ponts sur la Seine... qui figurent d'ailleurs parmi la trentaine de points noirs à aménager en priorité d'ici 2010.

... MAIS AGIR AUSSI SUR LA CIRCULATION ET L'ESPACE AUTOMOBILES

Le diagnostic accorde une attention particulière aux couloirs bus-vélo qui constituent environ la moitié du réseau cyclable actuel. La pression des livraisons, du trafic général et du trafic bus (parfois près de 1 bus par minute) y est souvent telle (voir illustration, situation rue de Rennes), qu'ils ne peuvent être considérés comme suffisamment sécurisés par l'ensemble des cyclistes. C'est sans doute alors que des itinéraires alternatifs pourraient utilement compléter le réseau existant.



Les couloirs bus-vélo (sans séparateurs physiques) de la rue de Rennes sont utilisés à 79% par des véhicules non-autorisés... (source : Ville de Paris)

D'avril à novembre, les berges de la Seine sont ouvertes à tous, sauf au trafic motorisé! Un des grands mérites de ce diagnostic (conduit par un bureau d'études extérieur)** a sans doute été d'établir que (même) en matière cyclopédique "Paris est unique". En d'autres termes, ce qui est valable ailleurs ne l'est pas forcément dans la capitale. Unique aussi en ce que la pression de la voiture en liaison avec la "générosité** de l'espace public qui lui est affecté" y sont telles que "le comportement dominateur et irrespectueux des automobilistes rend inopérants à Paris des aménagements cyclables pourtant reconnus ailleurs comme les plus efficaces". C'est le cas par exemple de la bande cyclable (voir ci-dessus) qui est en outre presque systématiquement utilisée par les automobilistes comme voie de stationnement, comme le font d'ailleurs remarquer associations et usagers... Ce qui pose le problème du contrôle de la réglementation qui, à Paris, reste de la responsabilité du préfet de police, bien que le maire de Paris ait récupéré cette compétence en matière de circulation et de stationnement sur la majorité des voies de la capitale à l'exception de quelques grands axes : périphérique, voies sur berge, grandes artères, abords des ambassades et ministères... Face au non-respect accru des aménagements cyclables, le rapport incite la Mairie à faire un effort

Trois questions à Denis Baupin,

adjoint au maire de Paris, chargé des transports, de la circulation, du stationnement et de la voirie

V&V : Le vélo est indispensable à la reconquête de la ville et de son espace public par les Parisiens et les visiteurs ; quels sont les obstacles - autres que techniques - que vous rencontrez pour ce faire ?

Denis Baupin: Le vélo avait quasiment disparu des rues de Paris. Les Parisiens n'imaginaient même pas que son retour soit possible, tant l'espace public était contraint par l'automobile: tout était mis en œuvre pour faciliter sa circulation et son stationnement... 94% de la chaussée lui était consacré. Il n'y avait plus de place pour d'autres modes. Les vélos, comme les tramways, avaient été chassés et les trottoirs rognés pour lui laisser la place. Le principal obstacle est bien là: convaincre les Parisiens de sortir leurs vélos, convaincre les élus, les ingénieurs, la Préfecture de police - qui joue un rôle important à Paris - qu'il faut changer d'orientation. Nous voyons des rive-

rains automobilistes s'opposer à la création d'aménagements cyclables qui prennent la place de leurs voitures. Il faut concerter, mais il faut aussi faire preuve de volonté politique.

V&V : Vous souhaitez accroître la part du vélo dans les déplacements à Paris et, à court terme, calmer le trafic automobile, quelles sont vos priorités en la matière ?

Denis Baupin : Nous disposons de plusieurs outils pour calmer le trafic automobile et partager l'espace public au profit des circulations douces et des transports en commun. D'ailleurs, l'un ne va pas sans l'autre, il faut simultanément diminuer l'attractivité de l'automobile et offrir des alternatives aux automobilistes. La création d'une ligne de tramway dans le sud de Paris va permettre d'accroître l'offre de transport en commun, mais aussi de requalifier les boulevards des Maréchaux pour les piétons et les cyclistes. Grâce aux quartiers verts qui empêchent la circulation de transit, la vitesse est limitée, des trottoirs sont élargis, des contresens cyclables sont créés. Les couloirs de bus, larges de 4,50 m, sont ouverts aux vélos et se multiplient dans la ville. De grandes artères, autrefois "axes rouges", où la voiture était reine, sont transformées en "espaces civilisés" dans lesquels chacun aura sa place, notamment les cyclistes.

V&V: Quels sont les outils complémentaires pour développer l'usage du vélo à Paris?

Denis Baupin : Aujourd'hui, on voit de plus en plus de cyclistes dans Paris. C'est bien la preuve que les aménagements réalisés étaient nécessaires et qu'il faut poursuivre la création d'aménagements sûrs pour convaincre de nouveaux utilisateurs. Un schéma directeur a été élaboré pour les années à venir. Il permettra de compléter et d'aménager les pistes existantes mais aussi de traiter les "points durs" qui créent des discontinuités dans le réseau. Cependant, ces aménagements ne sont pas suffisants, l'une des difficultés réside dans le stationnement du vélo. Nous multiplions les accroches sur la voirie, mais il reste le problème du stationnement dans les lieux d'habitation. La révision du plan local d'urbanisme va permettre de rendre obligatoire la création de locaux adaptés dans les constructions neuves. Pour les immeubles anciens privés, nous sensibilisons le monde de l'immobilier et nous promouvons les aides de l'Agence nationale de l'amélioration de l'habitat (ANAH) qui ne sont pas connues et donc non-utilisées. Nous allons aussi, en partenariat avec la RATP, créer dans Paris des maisons "Roue libre" offrant un service de gardiennage, de location et de petite réparation.

Enfin, les événements festifs grand public, comme la fête du vélo ou la descente des Champs Elysées que nous organisons le 24 septembre prochain, dans le cadre du congrès Velo-city, constituent des moments essentiels de sensibilisation des cyclistes potentiels, notre public-cible!



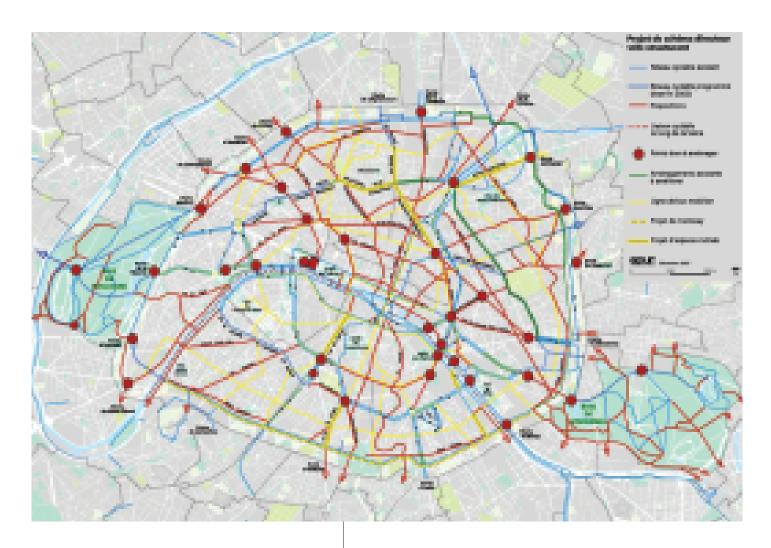
de communication en direction des automobilistes, suivi de sanctions (véritablement appliquées) pour les contrevenants.

Globalement, les auteurs du rapport posent comme diagnostic que les aménagements cyclables (davantage, plus homogènes, mieux entretenus...) sont certes indispensables mais qu'il s'agit aussi - et peut-être surtout - d'agir sur la circulation automobile, son volume et l'espace qui lui est consacré, afin que les autres usagers de la voirie puissent y trouver plus facilement leur place. Denis Baupin, adjoint au maire de Paris pour les transports et la circulation est confiant que, grâce aux mesures déjà prises et à celles qui sont à venir (tramway, Mobilien et autres réaffectations de l'espace public), l'objectif de diminuer le trafic automobile de 5 % en 2005 inscrit au plan de déplacements urbains (PDU) d'Ile-de-France sera aisément dépassé à Paris intra-muros puisque la baisse est d'ores et déjà d'environ 2 à 3 % par an depuis 2001.

UN SCHÉMA POUR AGIR MIEUX

Le schéma directeur du réseau cyclable parisien constitue un document de référence et de programmation des liaisons vélo entre pôles majeurs et entre quartiers. Il a pour objectif de voir la totalité des déplacements entre quartiers et arrondissements s'effectuer à vélo. Réalisé par l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) et la Direction de la voirie et des déplacements de la Mairie de Paris, il se fonde sur le diagnostic de l'existant et propose un réseau cohérent d'infrastructures sécurisées (300 km en 2010) utilisables par les cyclistes quotidiens et de loisirs. Il concerne tout Paris, y compris les bois et les connexions avec les communes limitrophes. Le schéma tient compte, enfin, des études de quartiers verts, des espaces civilisés, des lignes de bus Mobilien, du tramway et du réseau

Outre deux objectifs prioritaires : la suppression des discontinuités et l'aménagement des points durs (voir cicontre), le schéma propose, notamment, de réaliser des contresens cyclables et d'offrir de nouvelles possibilités de sta-





Contresens vélo (avec séparation physique) sur grand boulevard parisien

Sur le projet de schéma directeur vélo structurant figurent les nombreux points durs à aménager (grandes places, portes et ponts de Paris) d'ici 2010, mais aussi les lignes de bus Mobilien, le projet de tramway et les futurs espaces civilisés (source : Ville de Paris)

tionnement, de location et de maintenance des vélos.

CONTRESENS CYCLABLES

Destinés à éviter des détours aux cyclistes dans le cas des voies à sens unique, très nombreuses à Paris, des contresens cyclables seront aménagés sur de courts tronçons, de larges voies à sens unique, certaines rues à sens unique comportant un couloir bus à contresens et dans différentes rues mises à sens unique (pour éviter le trafic de transit automobile) situées dans des quartiers verts ou en zone 30. Cela permettra de compléter le réseau cyclable existant, de supprimer de nombreuses discontinuités et de faciliter la mémorisation du réseau par les cyclistes. Par définition, le contresens cyclable (voir fiche technique p. 21) est "une voie à double sens dont l'un des sens est exclusivement réservé à la circulation des cycles". Offrant une bonne visibilité réciproque aux cyclistes (dans les deux sens) et aux automobilistes (circulant dans un seul sens), il est peu accidentogène. C'est donc un élément très important d'une politique de développement de l'usage du vélo. La Mairie de Paris met en place une cinquantaine de contresens d'ici fin 2003, prioritairement dans les quartiers verts.

Selon le type de voie, le contresens sera aménagé différemment***: sans marquage continu, avec logos et flèches seulement, dans des voies à faible trafic et vitesses modérées; ailleurs, le contresens sera matérialisé par une bande sur tout l'itinéraire; sur les voies à fort trafic, afin de sécuriser les cyclistes, on aménagera de véritables pistes à contresens, c'est-à-dire séparées physiquement de la circulation venant en sens inverse par un "séparateur".

STATIONNEMENT ET LUTTE CONTRE LE VOL

La Ville de Paris, après enquête**** sur le type d'aménagement de stationnement (sur la voie publique) sou-

Tour de ville

haité par les cyclistes, lance un appel d'offres européen afin d'équiper, à partir de septembre 2003, 250 sites dans Paris (budget 2003-2004: 1 million d'Euros). Par ailleurs, tous les lieux accueillant du public seront eux aussi équipés (en 2004) avec une priorité pour les 20 mairies d'arrondissement, les bâtiments de la Ville de Paris et les collèges. Le stationnement sur les lieux privés n'est pas oublié : le plan local d'urbanisme (PLU), en cours d'élaboration, rendra obligatoire des emplacements pour les vélos dans toute construction neuve avec des normes minimales, variables selon la fonction du bâti (de 1,5 à 2,5 % de la shon - surface hors œuvre



Des "vélos de service" pour inciter personnel municipal et élus à se passer de voiture

Enquête usagers

Afin d'appréhender les comportements des cyclistes, leurs motifs d'utilisation du vélo et les caractéristiques de leurs trajets et d'évaluer leurs attentes en prévision de l'établissement d'un schéma directeur vélo, une enquête a été effectuée auprès des usagers du vélo à Paris :

En bref:

- 83% des cyclistes déclarent utiliser leur vélo tous les jours
- 71 % des déplacements sont à but professionnel ou d'études
- 67% des déplacements durent moins de 30 minutes
- 90 % des déplacements s'effectuent dans Paris intra-muros
- avant de se déplacer à vélo, 71 % utilisaient les transports publics et 12% la voiture
- les cyclistes sont plutôt jeunes (moins de 50 ans) et la majorité sont des hommes (62%)
- deux principales raisons d'utilisation du vélo : gain de temps et "praticité"
- 47% des cyclistes privilégient les voies aménagées (34% seulement en 1998)...
 - \dots mais $54\,\%$ d'entre eux empruntent plutôt les petites rues que les grands axes, alors qu'ils n'étaient que $42\,\%$ en 1998
- 2% font partie d'une association cycliste
- 47% reconnaissent que d'importants progrès ont été réalisés (25% seulement en 98)
- les distances les plus longues (15-18km) concernent les déplacements promenade et l'exercice physique; les plus courtes (3km) les courses

(source : Enquête MV2 Conseil/Mairie de Paris, décembre 2002)

nette - ce qui correspond pour 1000 m² à un local vélo en rez-de-chaussée de 15 à 25 m²). La question est plus difficile à traiter dans les immeubles existants et des opérations programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH) méritent d'être envisagées à Paris : professionnels, associations et Ville de Paris, qui se sont rencontrées aux assises du stationnement 2003******, le souhaitent.

quelques tandems, qui auront une "livrée" particulière, immédiatement reconnaissable - de manière, espère-ton, à décourager les "emprunteurs indélicats"... Des équipements comme les sièges pour bébé et, pour ceux qui le désirent, des casques pourront être loués en même temps.

Francine Loiseau

MAISONS ROUE LIBRE

Selon une convention de co-gestion entre la Ville de Paris et la RATP, quelque 6 maisons "Roue libre" seront créées en 2003-2004, offrant un système de gardiennage, de location et de petite maintenance de vélos. L'exploitation du service sera confiée à un prestataire extérieur avec une délégation de service public. S'appuyant sur une structure gestionnaire unique des différents points-relais dans Paris, il fonctionnera en réseau (avec les mêmes tarifs partout), ce qui permettra à un usager de louer un vélo à un point et de le laisser dans un autre. Les vélos, destinés à la location, seront fournis par la Ville (660 dans un premier temps); il y en aura trois modèles: adultes, enfants, adolescents et

- * Enquête ménages de 1992, les chiffres de 97 n'apparaissant pas assez fiables; à partir de 2002, de nouveaux comptages (incluant les ponts et d'autres postes d'un indicateur fiable), comptabilisant exclusivement les vélos, aboutissent à des augmentations substantielles de 6 mois en 6 mois (+19 % en avril 2003 par apport à 6 mois auparavant, date à laquelle il y avait déjà eu une hausse du même ordre par rapport au 1er comptage)
- ** Diagnostic de l'existant et propositions, rapport final de mission, Roland Ribi & associés pour la Mairie de Paris, DVD, mars 2003
- *** Les différentes solutions sont présentées, en tenant compte des recommandations du Certu, dans une brochure-doctrine sur les contresens cyclables sur le réseau viaire parisien de janvier 2003 (source : Ville de Paris)
- **** BVA/MV2/Ville de Paris, mars 2003
- ***** Assises du stationnement organisées par le MDB, avec l'appui de la Ville de Paris et en collaboration avec le Club des villes cyclables le 23 mai 2003

villeCyélo



Fiche Technique Les contresens cyclables



ur le plan réglementaire, le contresens cyclable est en réalité une voie à double sens "dont un sens est réservé aux cycles".

Pour quoi faire?

La logique des plans de circulation des années 1980, avec voies à sens uniques pour faciliter la fluidité automobile et augmenter l'offre de stationnement, est dépassée. Ses inconvénients sont connus : augmentations des vitesses et des distances parcourues - donc augmentation de la pollution et des accidents -, perte de lisibilité des itinéraires bus et éloignement des arrêts pour les piétons -, rallongement des parcours pour les cyclistes, gêne pour les activités riveraines. Aujourd'hui, dans beaucoup de villes françaises, plus de la moitié des rues est à sens unique ce qui constitue un potentiel important pour la réalisation d'un réseau cyclable. Il suffit de s'inspirer des villes qui ont déjà généralisé ces aménagements comme Strasbourg, de celles qui ont entrepris d'en réaliser comme Colombes, Grenoble, Lille, Nantes, Paris et Rennes, et des villes étrangères (en Suisse, en Allemagne...) où il n'est pas rare que plus de 80% des rues à sens unique soient ainsi traitées.

Avantageux pour les cyclistes, le contresens cyclable raccourcit les distances à parcourir et garantit une sécurité avérée du fait d'une meilleure visibilité réciproque des protagonistes.

Avantageux pour la collectivité car il se met rapidement en place, sans travaux lourds de voirie.

Où?

La rue dont un sens est réservé aux cycles doit être systématisée dans les zones 30 et dans les rues où la vitesse réelle pratiquée ne dépasse pas 50 km/h. Entre 50 et 70 km/h, en zone périurbaine par exemple, on préférera une piste ou un séparateur fort (large zébra).

Réglementation

Code des collectivités territoriales, article L 2213-2: le maire peut, par arrêté motivé eu égard aux nécessités de la circulation, interdire à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voies ou réserver cet accès, à certaines heures, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules". Les contresens cyclables, les couloirs-bus entrent dans le champ de cet article.

Conception

Section courante

Signalisation verticale: panneau obligatoire C24a en entrée et panonceau "sauf vélos" sous le sens interdit, à l'opposé. Signalisation horizontale: le marquage de la bande à contresens est facultatif mais recommandé lorsque la largeur de la voie le permet: ligne discontinue T3 5u ou, dans les cas plus complexes, ligne continue. Il convient de renforcer la perception de l'aménagement par des pictogrammes et des flèches. Par contre les séparateurs de type boudin en PVC sont déconseillés.

1		TRAFIC MOTORISÉ						
	LARGEUR	< 1000 vh/j	Entre 1000 et 5000 vh/j	Entre 5000 et 8000 vh/j	> 8000 vh/j			
	L < 3,50 m	Pas de marquage T3 5u	Pas de marquage T3 5u	A	•			
-	3,50 m < L < 4,50 m	Pas de marquage T3 5u	marquage d'une bande (T3 5u)	A	A			
_	L > 4,50 m	marquage T3 5u	marquage d'une bande (T3 5u)	marquage d'une bande (T3 5u) ou piste	Piste			

▲ : cas peu réalistes ou déconseillés

Extrémités

Il faut prévoir en entrée de voie un îlot de protection pour empêcher les automobilistes de couper le virage et rendre le stationnement impossible sur les premiers mètres.

Carrefour

Le carrefour étant conçu pour une ou plusieurs voies à sens unique, il convient de le réadapter et de revoir les priorités pour un fonctionnement à double sens. Prévoir un bouton-

Fiche Technique

Les contresens cyclables



poussoir en cas de déclenchement par boucle de détection d'un carrefour à feux.

Il faut absolument empêcher le stationnement aux abords des entrées riveraines pour ne pas cacher les cyclistes.

Gérer les conflits potentiels

Pas de deux-roues motorisés:

Les deux-roues motorisés doivent absolument être interdits dans les voies cyclables à contresens. En effet le différentiel de vitesse est trop faible entre voiture et deux-roues motorisés pour que chaque conducteur ait le temps de réagir. Par ailleurs, le risque d'accident entre cycliste et cyclomotoriste est très élevé.

Dans le cas particulier de la desserte d'un établissement scolaire, il est recommandé de privilégier la solution de la piste ou d'élargir de manière conséquente la voie cyclable.

Prévenir les piétons :

Dans les voies commerçantes, les zones 30, devant les sorties riveraines : on renforcera le marquage au sol par des pictogrammes rapprochés et une flèche indiquant le sens de circulation des cycles.

Sur une aire piétonne : si la voie impose un sens de circulation aux véhicules, les cyclistes sont obligés de le respecter sauf si le panneau B1 (sens interdit) est complété par le panonceau "sauf cyclistes".

Stationnement longitudinal:

Le code de la route prévoit que le stationnement se fait dans le sens de circulation des véhicules donc il ne devrait pas y avoir théoriquement de stationnement automobile côté bande cyclable. Mais le code prévoit aussi que "des dispositions différentes peuvent être prises par l'autorité investie du pouvoir de police". Il est donc possible de créer un contresens en



autorisant le stationnement à sa droite, en le précisant dans l'arrêté. Une zone tampon de 0,50 m de protection est souhaitable en cas d'ouverture inopinée de portière. Le choc est cependant moins dangereux pour le cycliste dans le contresens par comparaison avec une bande normale puisque la portière se referme sur l'automobiliste.



Stationnement gênant

Dans les zones d'arrêts fréquents, comme pour les bandes "classiques", il faut faire respecter l'aménagement ou prévoir des séparateurs contraignants.

Mauvaise visibilité en virage

Compte tenu du risque de voir l'automobiliste couper le virage, il est recommandé de renforcer la protection de la bande à contresens avec un séparateur infranchissable ou de créer un dénivelé entre la voie de circulation et la voie cyclable (surélever le cycliste à hauteur du trottoir par exemple).

Avec la collaboration du Certu et des experts des CETE

Bibliographie:

- CERTU, recommandations pour les aménagements cyclables. Lyon, 2000 – www.certu.fr

- FUBicy, Les contresens cyclables : présentation de 73 cas français, Strasbourg, Grenoble, Rennes, Nantes, Colombes... Strasbourg, juillet 2002 – www.fubicy.org

entreprises

Pari(s) sur trois roues...

Quand une flotte de triporteurs s'attaque au créneau des petites livraisons au cœur de Paris les camionnettes ont quelques soucis à se faire. À plus fortes raisons lorsque quelques géants de la messagerie express comme DHL ou Fedex choisissent d'accomplir certaines de leurs tournées sur trois roues!

es gens viennent naturellement vers nous : les moins jeunes avec une certaine nostalgie les autres avec curiosité ou intérêt. L'image du triporteur est positive, c'est à la fois un moyen de circulation, bien sûr, mais aussi un moyen de contact..." note Gilles Manuelle, l'heureux responsable de "La petite reine", une entreprise qui compte aujourd'hui 9 salariés, et 10 véhicules qui sillonnent Paris intra-muros depuis déjà quelques mois. L'entreprise existait déjà depuis plus d'un an lorsqu'elle s'est rapprochée de la Mairie de Paris. Ses triporteurs à assistance électrique travaillaient au forfait pour les livraisons d'un supermarché bio.

"Tout est allé très vite!" reconnaît Gilles Manuelle. En quelques mois la Mairie de Paris finance une étude de faisabilité, lance un appel d'offres et propose à un tarif (très) préférentiel un espace de 600 m² au cœur du parking de Saint-Germain L'Auxerrois en plein centre de la Capitale. "L'étude a clairement identifié un besoin en terme de livraison de petits colis dans le centre de Paris. Les premiers mois d'activité vont même au-delà des attentes, en particulier sur le créneau des grandes entreprises de messagerie" insiste pour sa part Christophe Ripert, chargé de mission "transports et marchandises en ville" au sein de l'agence de la mobilité de la ville de Paris. En





Le triporteur assure depuis deux ans déjà les livraisons d'un supermarché bio.

plus de l'image positive et dynamique que peut véhiculer le triporteur les entreprises ont rapidement mesuré les avantages économiques de ce mode de livraison. Le salaire du conducteur mis à part, une tournée en triporteur pour des géants de la messagerie comme DHL ou Fedex offre un coût des plus intéressants avec des délais d'acheminement comparables à ceux proposés par une camionnette, voire meilleurs. "Nous sommes pris au sérieux par ces entreprises qui se sont

Vélos et commerces de centre-ville

La FUBicy vient d'éditer un document intitulé "Piétons et cyclistes dynamisent les commerces de centre-ville et de proximité" qui rappelle quelques vérités méconnues sur les relations entre modes de déplacement et petits commerces. Cette étude destinée en priorité aux commerçants et à leurs représentants - mais bien évidemment aussi aux élus, aux aménageurs et aux associations de défense des piétons, des cyclistes et du cadre de vie - a été réalisée dans six villes de France (Lille, Strasbourg, Grenoble, Nantes, Dijon, Salon-de-Provence). Les résultats de cette enquête, mais aussi les témoignages et exemples concrets qu'elle propose permet de faire le point sur les déplacements pour "achats" en milieu urbain : comment se déplacent les clients? Comment choisissent-ils les magasins qu'ils visitent? Les enseignements de cette étude, qui se veut un outil efficace d'argumentation auprès des élus et des commerçants, sont de plusieurs natures. Première constatation : les piétons et les cyclistes sont des clients plus fidèles que les automobilistes et propose des solutions pour les attirer davantage. Autre piste : l'accessibilité des commerces situés en zones denses doit être améliorée pour faciliter le stationnement des vélos à moindre coût. Des suggestions concrètes sont proposées. Les auteurs offrent aussi de nombreux conseils pour transporter facilement ses achats à pied ou à vélo, sans manquer de tracer les contours du contexte législatif dans lequel doivent se développer les commerces en tenant compte de l'impact sur les déplacements.

Contact Marie Brichet (03 88 76 70 88) m.brichet@fubicy.org.

Tarifs: $12 \in +2 \in$ de frais de port (collectivités, administrations, entreprises) $6 \in +2 \in$ de frais de port (Associations membres de la FUBicy ou de l'ECF)

FUBicy, 7 rue Sédillot, 67000 Strasbourg -

Tél.: 03 88 75 71 90 - Fax: 03 88 36 84 65 - Email: boutique@fubicy.org

Chèque à l'ordre de FUBicy CCP 46927T STR

rendues compte que nos véhicules n'avaient pas besoin de carburant et affichaient un coût d'entretien nul. J'irai même plus loin en disant qu'à ce jour nos conducteurs n'ont pas pris un seul PV et n'ont pas été victimes d'accident!" complète le responsable de "La petite reine". Un atout majeur sur le créneau des petits colis à livrer deux fois par jour, avec en moyenne 35 objets transportés et quelque 30 kilomètres parcourus quotidiennement... La camionnette n'a qu'à bien se tenir.

L'objectif de l'entreprise, comme celui de ses principaux clients est aujourd'hui de pérenniser le service en dédiant des véhicules à l'opérateur. Ainsi, chaque jour deux triporteurs assurent les livraisons pour DHL et un chez Fedex (1 à 2 triporteurs supplémentaires devraient être mis en ligne prochainement). À ces clients fixes il faut ajouter des sociétés comme Sodexho qui ont expérimenté les livraisons en triporteur durant l'été et pourraient transformer l'essai à la fin de l'année. Le géant de la restauration hors-foyer a trouvé, avec le service de livraison par triporteur, un moyen d'acheminer quelque 1600 repas par jour au travers de 6 "routes" réalisées entre 7 et 13 heures. Chaque soir les plateauxrepas sont livrés sur l'espace logistique urbain de "La petite reine" et sont entreposés dans les frigos. Le lendemain matin ils sont chargés dans les caissons isothermes des triporteurs et livrés à domicile.

L'ESPACE LOGISTIQUE URBAIN

"Les deux cas de figure sont possibles : soit l'entreprise souhaite que les marchandises partent de notre plateforme soit elle organise la tournée des triporteurs à partir de leur plateforme" remarque Gilles Manuelle. D'une façon générale l'espace logistique urbain (ELU), maillon clé de la chaîne de transport des marchandises en ville séduit les clients. "Si ce principe se développe et séduit les entreprises on peut imaginer d'aller plus loin," poursuit Christophe Ripert. En mettant en place, par exemple, des points relais ouverts à plusieurs opérateurs au sein desquels le vélo triporteur pourrait trouver toute sa place, les colis étant limités à 30 litres. À ce titre l'expérimentation grandeur nature menée par Gilles Manuelle et ses cyclistes sera riche d'en-



L'assistance électrique permet aux conducteurs d'assurer sans aucune difficulté leurs tournées.

seignement : tous les 6 mois un diagnostic permettra de mesurer le chemin accompli. Un pari déjà gagné pour "La petite reine" qui devrait arriver à l'équilibre au terme de l'exercice 2003 avec un chiffre d'affaires qui pourrait être multi-

Il ne restera plus alors qu'à trouver des

plié par trois!

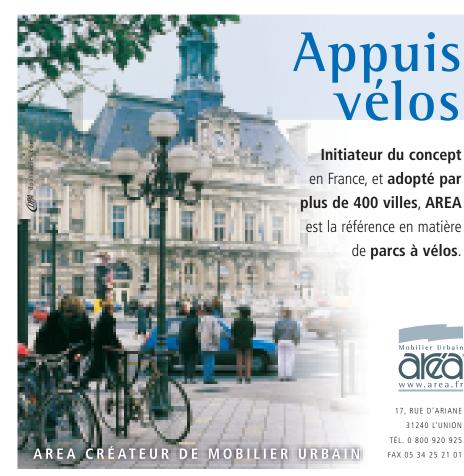
Le triporteur, utilitaire en ville

Avec sa capacité de transport de 100 kg, son autonomie électrique de 80 km et ses 99 cm de largeur de caisson le triporteur est particulièrement adapté au terrain urbain, à ses bandes cyclables et à ses couloirs de circulation. L'assistance électrique permet de sillonner les arrondissements plus bosselés comme le 18ème tout en évitant de faire passer le triporteur dans la catégorie des véhicules électriques donc de lui faire perdre son statut de vélo. Le gabarit de cet engin lui permet de se garer en double file sans pénaliser la circulation, voire de se glisser perpendiculairement à deux voitures en stationnement. Le conducteur peut alors décharger son caisson par l'avant, côté trottoir. Pour ce qui est du prix "La petite reine" investit environ 3000 euros hors-taxe dans chaque triporteur, caisson compris. Quant aux délais de livraison des machines il est inférieur à un mois... Bien pratique lorsque de nouveaux clients se montrent impatients de découvrir les joies de la livraison sur trois roues.

mollets pour conduire les vélos triporteurs dans les rues de Paris. Un jeu d'enfants à en croire le responsable de la flotte qui n'a même pas besoin de faire passer des petites annonces pour recruter. "Le plus souvent les gens nous voient et nous contactent directement. Le plus difficile n'est pas d'accomplir les quelque 30

kilomètres quotidiens mais de s'arrêter et de grimper les étages... Nos conducteurs ne sont pas forcément des cyclistes." "L'un d'entre eux, confesse même Gilles Manuelle, ne sait pas faire du vélo à deux roues!"

Pierre DESCHAMPS







Abonnez-vous!



BULLETIN D'ABONNEMENT

Tarif Adhérents: 40 € TTC

Tarif Non-adhérents : 50 € TTC

soit 45 % d'économie

soit 30 % d'économie

Organisme/	raison sociale						
□ M. □ Mme □ Mlle							
Nom			Prénom				
Fonction .							
Activité :		☐ Ministère ☐ Département ☐ Bureau d'études	☐ Région ☐ Association	☐ Entreprise ☐ Autre			
Fonction:	☐ Maire ☐ Président(e)		☐ Conseiller(e)☐ Délégué(e) Général(e)				
Service:		☐ Voirie ☐ Communication	☐ Déplacements-Transport☐ Autre	☐ Urbanisme Merci de cocher les 3 grilles			
Adresse							
Code postal Ville Pays							
Téléphone		Fax	E-mail				
☐ Je suis adhérent au Club des villes cyclables ☐ Je ne suis pas adhérent au Club des villes cyclables							
☐ Je souhaite abonnement(s) à Ville & Vélo pour 1 an ☐ Je paierai à réception de facture ☐ Je souhaite recevoir une facture acquittée							
Ci-joint mon règlement d'un montant de euros TTC à l'ordre de Ville&Vélo							



Le magazine des villes cyclables

Une publication du



CLUB DES VILLES CYCLABLES

Directeur de la publication :

Jean Perdoux

Rédactrice en chef :

Véronique Michaud

Rédaction/Secrétariat de rédaction :

Pierre Deschamps

Révision:

Marie-Dominique Aponte

Ont collaboré à ce numéro :

Davis Grunbach, Geneviève Laferrère, Francine Loiseau, Louise Matt

Photos:

Club des villes cyclables, Francine Loiseau, Pascal Quennehen, Ribourguet/ADEME, Ville de Chambéry, Ville de Paris

Rédaction :

Club des villes cyclables 33, rue du Fg Montmartre, 75009 Paris. Tél. 01.56.03.92.14 - Fax. 01.56.03.92.16 info@villes-cyclables.org

Service Abonnements :

Route 66 BP 95 – 92244 MALAKOFF CEDEX

Publicité:

IM Régie - Marc Grand - Directeur Véronique Annereau : 23, rue Faidherbe 75011 Paris. Tél. 01 40 24 13 45 - Fax. 01 40 24 00 18 E-mail : v.annereau@impub.fr

Conception et réalisation :

Z&A conseil 21, rue des Longs Prés 92100 Boulogne

Photogravure et Impression :

Ouest Impressions Europe Route de Poitiers BP 211

79308 Bressuire Cedex

Numéro de commission paritaire 0204 G81197 Ville&Vélo est membre du SPEJP





Imprimé sur papier recyclé

Bulletin à compléter et à retourner à : Ville & Vélo – service abonnements – BP 95 – 92244 MALAKOFF CEDEX

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.

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

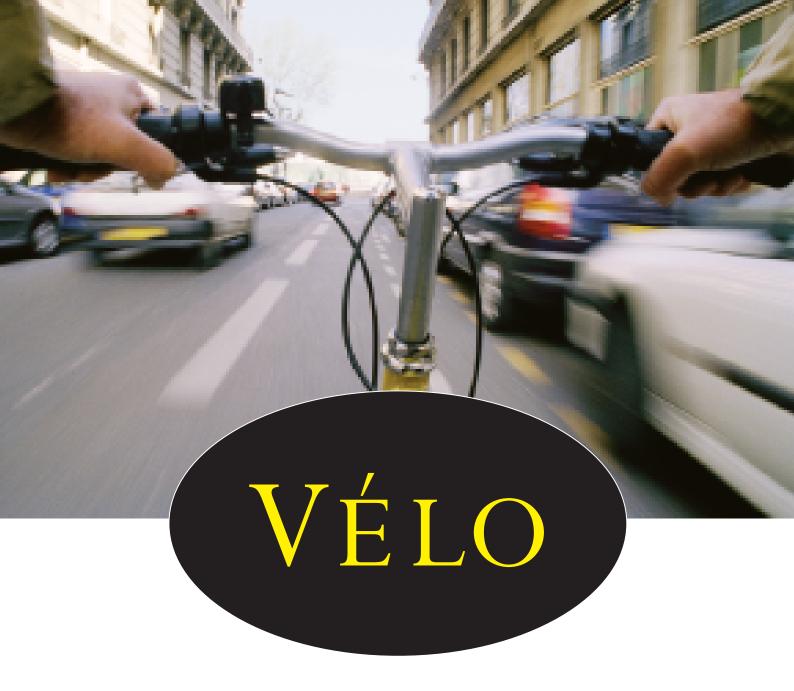
9. rue Juliette Récamier - 69456 Lvon cedex 06 Tél.: 04 72 74 59 59

BON DE COMMANDE (à découper ou à photocopier)

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	



LA VILLE AUTREMENT!

Avec le nouveau service de prêt ou de location de vélo

proposé par Lyon Parc Auto, dans les parcs des Terreaux, République et gare Part-Dieu. Profitez-en pour vous déplacer à votre rythme, découvrir ou redécouvrir les rues et les quartiers. À vélo, vivre la ville autrement... et la vie aussi.

