

# ville & vélo

N° 11 avril/mai/juin 2004

Le magazine des villes cyclables



Dossier

## Le vélo, une réalité économique



Prix : 18 €



# Qualité Innovation



300 outils et 50 ans  
d'expérience au service  
des techniciens du cycle  
sur les 5 continents

*L'échappée technologique®*

Espace Eiffel - Lot D6 - 19 / 21 avenue Gustave Eiffel  
28630 Gellainville - France

Tél. : 02 37 33 37 10 - Fax : 02 37 33 37 17  
[www.vartools.com](http://www.vartools.com)



# éditorial



Pascal Quennehen

## Mobilité durable : passer du dire au faire

« Si l'humanité entière se comportait comme les pays du nord, il faudrait deux planètes supplémentaires pour faire face à nos besoins » avait dit le Président de la République lors du Sommet de la terre à Johannesburg en septembre 2002.

Deux ans plus tard, malgré la nécessité et la volonté d'inscrire la protection de l'environnement dans nos priorités, les projets gouvernementaux tels que la Charte de l'environnement, le plan national santé environnement ou

encore le plan climat qui permettraient de doter notre pays de cadres législatifs et de dispositifs incitatifs pour y parvenir peinent à aboutir. Pourtant il y urgence! Les changements climatiques sont là et la canicule de l'été n'a été qu'un triste avertissement de ce qui nous attend... si rien ne change. L'avenir de notre planète, le devenir de nos villes dépendent avant tout de solutions concrètes. Combien de mesures simples, pratiques, éprouvées ont-elles été et sont-elles encore écartées des plans ambitieux ou des grandes campagnes de communication parce que peu spectaculaires, trop simples, presque évidentes.

Chacun sait que le premier émetteur de gaz à effet de serre en France est le poste transport et que la pollution due au trafic automobile a progressé de plus de 40 % entre 1985 et 2000 soit deux fois plus que les transports de voyageurs.

Or la récente - et intéressante - mesure annoncée par le ministre de l'Écologie relative au système de bonus-malus pour l'achat de voitures non polluantes ne prend pas en compte les modes de transport par excellence non polluants comme le vélo. Le Club des villes cyclables a donc demandé au ministre que ce bonus soit élargi à l'acquisition d'un vélo, donnant ainsi sa pleine cohérence à une mesure visant à encourager non pas le seul achat de voitures, certes moins polluantes, mais la mobilité alternative... et durable.

Chacun sait que la sédentarité et son corollaire de pathologies est, en Europe, un problème de santé majeur puisque 30% des adultes ne pratiquent aucune activité physique au cours de la semaine et que l'obésité a augmenté de façon dramatique depuis une dizaine d'années, notamment chez les enfants et les adolescents.

Or la récente campagne de santé publique visant à lutter contre la sédentarité et à inciter les Français à bouger a presque passé sous silence l'usage de la bicyclette! Tandis qu'une campagne elle aussi récente de l'Assurance-maladie ignorant les statistiques de la sécurité routière et le caractère contre-productif de ses messages vantait les seuls mérites du port du casque à vélo quelle que soit la pratique...

Favoriser le vélo en ville devrait être - doit être - une des mesures phares au catalogue des bonnes pratiques. Il faut lui donner toute la publicité qu'elle mérite. Parce que le développement durable implique chacun d'entre nous et se met en œuvre, dès aujourd'hui, dans des applications simples et l'encouragement de nouvelles pratiques individuelles, notamment de nouvelles pratiques de mobilité recourant à des modes de déplacement non polluants.

Sans délai!

**Denis Baupin**  
Président

## sommaire

### éditorial

P 3

### actualités

**Un nouveau Conseil  
d'administration au Club  
des villes cyclables**

P 4

### dossier

**Le vélo, une réalité  
éco-économique**

**Vélo et commerce.**

**Le coût des**

**aménagements cyclables.**

**Des vélostations pour**

**marier l'utile  
à l'agréable.**

**Des  
livraisons par  
triporteurs  
électriques.**

P 8

### fiche technique

**Bande ou piste?**

P 15

### tour de ville

**Avignon, le  
vélo remonte  
la pente**

P 17

### ailleurs

**Le vélo en République  
Tchèque (2/2)**

P 20



Le vélo en Europe et en France :

## quelles politiques publiques ?

La conférence européenne des ministres des transports (CEMT), organisation inter-gouvernementale entre les états européens, vient de rendre publique une étude réalisée en 2002-2003 qui brosse un panorama général des politiques publiques mises en œuvre par 21 pays pour promouvoir l'usage du vélo. Lors de sa conférence de mai dernier, le Conseil de ministres des transports a adopté une Déclaration relative aux politiques nationales en faveur du vélo pour des déplacements durables. Après avoir souligné que les politiques en faveur de l'usage de la bicyclette font partie intégrante de la politique des transports urbains, au même titre que celles qui favorisent les transports publics, la maîtrise de l'usage de la voiture et la planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports, cette Déclaration met en évidence la nécessité de définir un cadre d'action national pour la promotion de l'usage du vélo, afin de bien articuler autour d'objectifs communs les différentes mesures spécifiques grâce à une meilleure coordination entre les divers ministères et organismes nationaux ainsi qu'entre autorités nationales, régionales et locales, en partenariat avec l'industrie, les associations de cyclistes et les autres acteurs concernés. Outre l'établissement d'un cadre national d'action intégré en faveur du vélo, la CEMT recommande également tout un ensemble d'actions au niveau national afin de promouvoir l'usage du vélo et de faciliter la mise en œuvre des mesures appropriées dans les zones urbaines. Il s'agit par exemple du recours à des instru-

ments financiers pour stimuler les initiatives des autorités régionales et locales en faveur de la bicyclette, de l'amélioration de la sécurité des cyclistes en encourageant la réduction de la vitesse et du volume du trafic automobile, de la diffusion auprès des autorités locales des

connaissances relatives aux politiques visant à promouvoir l'usage du vélo, de l'amélioration de la collecte des données sur les déplacements à bicyclette et le comportement des cyclistes... ■

<http://www1.oecd.org/cem/events>

## Les trophées du vélo 2004



Faites concourir vos réalisations ou vos projets dans le cadre des Trophées du vélo 2004!

Les trophées du vélo : c'est le nouveau nom du prix du vélo d'or organisé par le Comité de promotion du vélo et qui récompense des initiatives visant à promouvoir et à encourager le vélo dans toutes ses composantes : mode de déplacements, loisirs, tourisme, etc. Peuvent concourir les collectivités territoriales, leur groupement, les administrations, les entreprises et les associations.

Trois thèmes pour cette édition 2004 dont les prix seront remis à l'occasion du congrès du Club à Tours les 27, 28 et 29 octobre prochain : Choisir le vélo : des initiatives pour convaincre et encourager ce choix, Vélo et initiatives économiques, Vélo et santé. ■

Renseignements au 01 56 03 92 14  
[www.tousavelo.com](http://www.tousavelo.com)



# Tous à vélo : un succès national!



6 JUIN 2004 : Coup d'envoi à Paris par Jean-François LAMOUR, Ministre de la Jeunesse, des Sports et de la vie associative

“Tous à vélo” a été le cri de ralliement de plus de 500 000 cyclistes qui se sont mis en selle à l’occasion de la Fête du vélo dans le cadre de plus de 300 événements. Toutes les régions de France métropolitaine et d’Outremer (83 départements) ont répondu à l’appel des 5 et 6 juin

derniers. Bravo à toutes et à tous qui avez contribué au succès de ces journées nationales. À l’année prochaine, rendez-vous les **samedi 4 et dimanche 5 juin 2005!**

**Les temps forts de la Fête, la revue de presse... cliquez [www.tousavelo.com](http://www.tousavelo.com)**

## La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables

L’ouvrage de référence édité par le Certu est paru ! La qualité de la signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables est une condition primordiale pour assurer la sécurité et le confort des usagers. C’est pourquoi, en France, tous les panneaux, panonceaux et marquages utilisés doivent obligatoirement répondre à des règles de couleur, de forme, de taille et d’implantation qui sont fixées par des arrêtés interministériels. Cet ouvrage rappelle ces règles d’usage essentielles en illustrant chaque situation par des fiches de cas simples. Ce document détaille également les récentes modifications intervenues dans le domaine

de la signalisation directionnelle cyclable pour aider les collectivités qui souhaitent encourager l’usage du vélo aussi bien en ville qu’en rase campagne.



**Disponible auprès du Certu, collection Références n°46, 72 pages, 15 Euros [www.certu.fr](http://www.certu.fr)**

CELSION 6.5 Ah

Intégrateur de solutions cycles électriques

Depuis 1998, notre petite entreprise représente les meilleurs constructeurs européens de cycles à assistance électrique, avec pour objectif de développer de nouvelles gammes avec des garanties de qualité. Vous, particuliers, professionnels ou collectivités, pouvez compter sur nous à partir de vos besoins, des critères objectifs, des solutions adaptées à votre budget global. Nous avons fait beaucoup, nous sommes maintenant en mesure de développer des modèles spécifiques et des offres adaptées à intégrer dans des solutions mobiles et fixes à partir de cycles classiques. Programmes personnalisés, livraisons de proximité. Plus de 40 ans d'expérience, mobilité "mixte" au "vélo électrique". Programmes d'entretien, nous pouvons vous aider à choisir et à intégrer les outils appropriés.

PRIMA  
HEINHEIM  
MAGGIORANI  
MAGGIORANI  
EVT

EV ShowRoom  
1, Rue de Viol Harnand  
83000 LYON - FRANCE  
tél. : 04-78-50-87-44  
mail : [www.evshowroom.com](mailto:www.evshowroom.com)  
web : [www.evshowroom.com](http://www.evshowroom.com)

## EN BREF

### Embellie sur les ventes de vélos

Les ventes de vélos en France ont progressé de 9 % entre 2002 et 2003 soit 3,3 millions de bicyclettes vendues. C'est la deuxième année consécutive que les ventes progressent mais cette augmentation s'est faite d'avantage sentir en 2003 qu'en 2002 (+2 %). Beau temps, politiques cyclables locales, plusieurs facteurs concourent à cette évolution positive. En valeur, les ventes ont augmenté de 8 %. Le tiers des ventes en France concerne toujours le VTT qui enregistre une hausse de 13 % en volume. Les importations de vélos, notamment de Chine et du Vietnam, représentent la moitié du marché.

[www.tousavelo.com](http://www.tousavelo.com)

### 1,4 million d'euros

C'est la somme que le Conseil régional d'Ile-de-France a décidé de consacrer, début juin, au développement des itinéraires cyclables dans plusieurs communes de la région parisienne, dans les Hauts-de-Seine, le Val-de-Marne, le Val d'Oise, les Yvelines et la Seine-Saint-Denis.

### 500 km

C'est la longueur du réseau cyclable que le Grand Lyon a décidé d'atteindre en 2010. En accompagnant cette politique d'infrastructures de services comme le stationnement, la location et le marquage pour lutter contre le vol.

# Des campagnes vélo sensibles...

“**É**motions” est un projet international de la commission européenne (DG TREN) dans le cadre du programme SAVE. L'objectif visé est d'expérimenter le registre de la communication émotionnelle pour promouvoir la mobilité douce. Deux premières campagnes de ce type ont été réalisées en Italie, une en faveur des transports publics des villes de Trente et de Rovereto. La seconde pour promouvoir l'utilisation du vélo à Bolzano.



## Les livraisons « à bicyclette... »

**L**e dynamisme du vélo, s'illustre aussi avec la création d'« à bicyclette », une société qui livre plis et colis à Paris en respectant l'environnement, persuadée que le vélo est le moyen de transport rapide, fiable et adapté au milieu urbain. Créée depuis 3 mois, la société compte déjà 4 salariés et plus de 25 clients réguliers (Greenpeace, Charlie Hebdo et bien sûr le Club des Villes Cyclables...). « À bicyclette » a l'originalité de proposer un encart publicitaire gratuit et mobile (format 520mmX350mm) et d'associer ainsi les entreprises à la lutte contre la pollution atmosphérique et sonore.

"votre encart publicitaire gratuit"







## Renouvellement du Conseil d'administration du Club des villes cyclables

L'Assemblée générale qui s'est réunie le 4 mai dernier a procédé à l'élection du Conseil d'administration :

### COLLECTIVITÉS

Président	<b>Denis BAUPIN,</b>	Maire-Adjoint de Paris <sup>(1)</sup>
Vice-Président	<b>Serge MORIN,</b>	Maire-Adjoint de Lorient <sup>(1)</sup>
Vice-Présidente	<b>Johanna BOUGON,</b>	Vice-Présidente de Amiens Métropole <sup>(1)</sup>
Vice-Présidente	<b>Annick de MONTGOLFIER,</b>	Conseillère - Comm. Urbaine de Strasbourg <sup>(1)</sup>
Secrétaire	<b>Gilles MANIERE,</b>	Maire-Adjoint de Chalon sur Saône <sup>(1)</sup>
Secrétaire Adjoint	<b>Jean-Pierre MANSE,</b>	Maire-Adjoint de Nevers <sup>(1)</sup>
Trésorier	<b>Jean-François DEHLINGER,</b>	Maire-Adjoint de Lunéville <sup>(1)</sup>
Trésorier adjoint	<b>André REBIÈRE,</b>	Maire-Adjoint de Talence <sup>(1)</sup>
	<b>Alain BUCHERIE,</b>	Maire-Adjoint et Conseiller Comm. de la Rochelle
	<b>Jean-Claude CAZEAUX,</b>	Maire-Adjoint d'Arcachon
	<b>Jean-Marie DARMIAN,</b>	Maire de Créon
	<b>Claudine DUCELLIER,</b>	Conseillère Municipale de Dunkerque
	<b>Christine GARNIER,</b>	Conseillère communautaire - Grenoble Métropole
	<b>Catherine JOLY,</b>	Conseillère Municipale de Rennes
	<b>Christian LOUCHEZ,</b>	Conseiller Municipal de Calais
	<b>Mustapha MAJDOUL,</b>	Maire-Adjoint de Montpellier
	<b>Pascal MARTIN,</b>	Maire-Adjoint de Belfort
	<b>Jean PERDOUX,</b>	Conseiller communautaire - Comm. d'agglo. Annecienne <sup>(1)</sup>
	<b>Robert ROCHAUD,</b>	Maire-Adjoint de Poitiers
	<b>François de RUGY,</b>	Vice-Président - Comm. Urbaine de Nantes <sup>(1)</sup>
	<b>Marc SANTRÉ,</b>	Maire-Adjoint de Lille
	<b>Jean-Marie TETART,</b>	Maire de Houdan <sup>(1)</sup>
	<b>Jean-Louis THIEBERT,</b>	Conseiller de la Comm. Urb. du Grand Nancy
	<b>Corinne TISSIER,</b>	Conseillère Municipale de Besançon
	<b>Michel VAMPOUILLE,</b>	Vice-Président, Conseil Régional d'Île de France
	<b>Gilles VESCO,</b>	Vice-Président du Grand Lyon <sup>(1)</sup>

### ASSOCIATIONS ET ORGANISMES

	<b>Gérard JACQUES,</b>	Délégué Général du CNPC (Conseil Nat. des Professions du Cycle) <sup>(1)</sup>
	<b>Jean-Claude BERARDO,</b>	RATP
	<b>Monique GIROUD,</b>	Présidente de la FUBicy
	<b>Samuel NEULET,</b>	Vice-Président de la FFCT

(1) Membre du Bureau

### ONT ÉTÉ ÉGALEMENT ÉLUS AUX POSTES DE RÉVISEURS (CONTRÔLEURS FINANCIERS) :

<b>Pierre BONNARD,</b>	Conseiller Municipal de Vénissieux
<b>Philippe DUFETELLE,</b>	Maire-Adjoint de Toulouse
<b>Pierre FACON,</b>	Conseiller Municipal de Neuilly-Plaisance
<b>François MASSEL,</b>	Conseiller Municipal de Chaumont
<b>Alain RISPAL,</b>	Conseiller Municipal de Savigny-le-Temple

## Chambéry, lauréat du Guidon d'or 2004

La Fédération française des usagers de la bicyclette (FUBicy) a décerné son Guidon d'or 2004 à Chambéry Métropole. L'agglomération savoyarde s'est fixée pour objectif de porter la part modale vélo à 10 % en 2010 et consacre 10 euros par an et par habitant à cette politique cyclable. Chambéry a notamment créé une vélostation en gare SNCF (voir le dossier de ce numéro) qui remporte un bon succès, développé un Plan de déplacements d'entreprises en centre-ville, multiplié les stationnements sur l'espace public et encourage le ramassage scolaire à vélo. Le « vieux clou rouillé » a été remis à la direction Grandes lignes de la SNCF. ■

[www.fubicy.org](http://www.fubicy.org)

## AGENDA

**9 et 10 septembre 2004**  
**8<sup>e</sup> rencontres des départements cyclables Toulouse**

« Le tourisme à vélo »  
inscriptions : 05 61 99 70 63 –  
congres@cdt-haute-garonne.fr  
[www.departements-cyclables.org](http://www.departements-cyclables.org)

**16 au 22 septembre 2004**  
**Semaine européenne de la mobilité**  
[www.semaine-mobilite.org](http://www.semaine-mobilite.org)

**Tours**

**27 au 29 octobre 2004**  
**15<sup>e</sup> congrès du Club des villes cyclables**  
« Le vélo, pour relier villes et territoires »

Contact :  
[info@villes-cyclables.org](mailto:info@villes-cyclables.org)  
01 56 03 92 14  
[www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)

# Le vélo, une réalité éco-économique



Pascal Quenhehen

*Le vélo, mode de déplacement à la fois économe en énergie, favorable à l'environnement et à la santé, est aussi un outil de développement socio-économique local.*

*C'est sans doute l'essentiel de ce qu'il faut retenir des études et enquêtes présentées lors de la rencontre du 4 mai organisée par le Club des villes cyclables en partenariat avec la Ville de Paris.*

*Autre élément important qui ressort des débats : les aménagements cyclables sont peu coûteux... par rapport aux investissements routiers et, plus largement, par rapport au coût de plus en plus élevé de l'usage automobile en termes de pollution, de santé et de sécurité.*

**P**our Denis Baupin, adjoint au maire de Paris et nouveau président du Club des villes cyclables - comme d'ailleurs pour l'ancien président, Jean Perdoux - le vélo ne doit plus être appréhendé seulement comme un enjeu technique mais bel et bien comme un outil au service de l'accessibilité, de la sécurité, du partage de l'espace et d'un développement socio-économique durable. Sans oublier son rôle dans la lutte contre la pollution, pour les économies d'énergie et la réduction des dépenses de santé pour la collectivité. Même s'il est clair que sans aménagements soit spécifiques, soit destinés à réduire la place de la voiture particulière



## Vélo et commerce : les cyclistes dépensent deux fois plus que les automobilistes!



Fubicy

En Allemagne comme aux Pays-Bas on ne s'interroge plus : le stationnement vélo organisé devant les commerces de centre-ville va de soi. Tant dans les rues piétonnes et les rues commerçantes que dans les quartiers où l'habitat domine. En France, on ne se pose pas (encore) la question, alors qu'une récente enquête de la Fubicy - et d'autres enquêtes effectuées à l'étranger - montre que si les automobilistes dépensent plus à chaque visite dans ces commerces, les cyclistes y dépensent deux fois plus... par semaine.

Selon cette étude, les familles auraient sans doute intérêt à payer un peu plus cher dans ces commerces par rapport aux supermarchés et aux hypermarchés de banlieue, tant elles y gagnent en temps et en coûts de transport. Quant aux quelque 35 kg que pèsent en moyenne les courses hebdomadaires regroupées des familles en hypermarché, il n'est même plus nécessaire dans les commerces de proximité : on peut aisément les transporter à pied avec des caddies ou dans les sacoches d'un vélo ou même dans les "remorques caddies" qui peuvent transporter jusqu'à 50 kg et s'utilisent aussi à pied.

Le stationnement vélo devant les magasins est peu coûteux : 50 €/place, à comparer au prix d'une place de parking automobile en souterrain qui est de 15 000 €/place. Ce peut aussi être un moyen de lutter contre la disparition des commerces de proximité -

dont les 2/3 ont disparu en 40 ans - bien moins "gourmands" en termes de financement et d'espace et largement plébiscités par les clients qui, en centre-ville, sont surtout des piétons (80%). Sur le long terme, la collectivité y gagnerait par rapport aux investissements et aux coûts d'entretien pour les parkings automobiles, d'autant plus que, en termes d'espace, l'immobilisation d'un espace de 5 ha par exemple (pour des parkings d'un hyper de 12 000 m<sup>2</sup>) qui n'est utilisé en moyenne que 15 % par an ne semble pas très "rentable"... Sans compter le très fort trafic (consommateurs et livraisons des marchandises) et les nuisances que les hypermarchés et autres centres commerciaux extérieurs aux villes engendrent de cette manière.

*Enquête conduite par Frédéric Héran, Ifresi-CNRS, à commander à [info@fubicy.org](mailto:info@fubicy.org) (12 € pour les entreprises; 6 € pour les associations)*

en ville et sans services d'accompagnement, le vélo ne pourra que contribuer modestement au développement économique dans les collectivités locales.

### LE VÉLO, MOTEUR PUISSANT DE L'ÉCONOMIE LOCALE

Pour en constituer un moteur puissant en même temps qu'une importante source d'économie en matière de dépenses de voirie, d'accidents et d'énergie, il faut non seulement créer un réseau d'itinéraires cyclables cohérents et continus et une offre de stationnement en adéquation, mais aussi aménager l'espace public de manière favorable aux modes alternatifs (marche à pied, vélo et transports publics) en réduisant parallèlement l'espace occupé par la voiture.

Si le vélo peine, comme les transports publics d'ailleurs, fussent-ils en site propre, à prendre des parts de marché à la voiture, c'est sans doute que collectivités locales et État préféreraient proposer des aménagements vélo sans toucher aux espaces dédiés à la voiture et avancent l'argument du manque de place sur chaussée et celui du coût des aménage-

ments pour justifier le fait de ne pas en réaliser. Alors qu'il suffirait souvent de revoir à la baisse le nombre et la largeur des voies dédiées à l'automobile et d'aménager à la place bandes ou pistes cyclables sur la chaussée, tout en prévoyant des trottoirs plus larges. Pour un coût proche de zéro estime Jean-Michel Herry, directeur des services techniques de la Ville de Lorient (voir pages suivantes) si ces aménagements sont inclus à des stades de conception et de réalisation amont des travaux de voirie.

### "RÉALISER DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES REVIENT MOINS CHER QUE DE NE PAS EN RÉALISER..."

J.M. Herry montre ainsi que les obstacles - qui ne sont plus techniques depuis longtemps - ne sont pas non plus économiques ou financiers mais résultent de non-choix politiques au niveau local, régional, national ou même européen en faveur des modes alternatifs à la voiture. Dans le domaine du vélo, estime-t-il, il est clair qu'il revient beaucoup moins cher de réaliser des aménagements et des services cyclables de qualité et de conduire ►►

## Un vélo de service pas comme les autres : Le véloreportage

Les journalistes de la station de radio France Bleu Pays de Savoie disposent depuis 1995 d'un moyen de transport adapté à leur cadre de travail, Chambéry l'une des championnes des villes piétonnes et cyclables. C'est un vélo équipé d'une mallette pour y transporter l'équipement du reporter et les accessoires utiles en temps de pluie. Le volumineux et lourd Nagra, qui vient d'être détrôné par un matériel plus petit et léger, n'a pas découragé les journalistes de la station qui utilisent régulièrement le vélo en centre-ville ou pour des reportages dans les communes limitrophes. « Le vélo est le transport idéal dans cette ville, le plus efficace, le plus évident » résume le directeur de la station, « rapide, accessible tandis que les voitures sont stationnées beaucoup plus loin ». Saluons aussi le choix du vélo... contre le scooter. Et l'occasion qui est ainsi donnée à une profession qui bouge d'exporter cette solution gagnante dans d'autres rédactions ! À suivre donc...



DF

des politiques de modération de la circulation et de lutte contre l'insécurité routière partout dans la ville et dans le tissu péri-urbain, que de ne pas en réaliser... Il est temps pour lui de commencer, enfin, à externaliser le coût de plus en plus exorbitant de la voiture en termes de santé, de pollution et d'avenir de la planète. Alors qu'attend-on? Principalement que

l'on fasse connaître plus largement les risques inhérents à la poursuite des politiques automobiles actuelles. Informer et convaincre les responsables politiques, techniques et industriels, la population et les autres acteurs urbains - dont les commerçants - semble devenir une tâche urgente pour tous ceux qui sont convaincus que le vélo, les transports

publics et même la marche à pied ont un rôle très important à jouer dans ce domaine.

**LE VÉLO DES CHAMPS :  
UN POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT  
SOUS-ÉVALUÉ**

Hors la ville, aussi, le potentiel de développement économique et social du vélo

## Le coût des aménagements cyclables

*Les aménagements cyclables ont un prix. Ce n'est pas nouveau. Ce qui l'est davantage, c'est montrer que le coût est proche de zéro quand on l'intègre en amont dans les programmes de rénovation et de transformation du réseau viaire. Avec l'objectif de modérer la circulation et d'améliorer la sécurité routière. Il peut même devenir "négatif" en termes d'accidents évités, de qualité de l'air améliorée et d'économies d'énergie. Démonstration par Jean-Michel Herry, directeur général des services techniques de la Ville de Lorient à la journée du 4 mai organisée par le Club et la Ville de Paris.*

Si le coût des aménagements cyclables peut être chiffré - et l'on trouvera les prix courants ci-après - le plus important pour Jean-Michel Herry est de ne pas dissocier la démarche vélo et les aménagements cyclables de l'ensemble de l'aménagement de la ville... sans tomber dans le piège des aménagements cyclables réalisés au détriment des piétons. Pour que le vélo prenne (progressivement) toute sa place parmi les autres modes de déplacement. Ce n'est pas si simple après plus de 50 ans de travaux de voirie offrant un espace de plus en plus important à la voiture, qui dispose d'un réseau continu et de liaisons de plus en plus rapides en milieu urbain et entre les villes. Piétons et cyclistes ont vu leur espace progressivement grignoté et réduit à la portion congrue, jusque dans les années 1960, 1970 et même 1980 selon les pays. Il s'agit depuis lors de reconquérir l'espace urbain pour ces circulations douces et les transports publics en leur offrant à eux aussi de véritables réseaux continus, qu'ils soient propres à chacun (trottoirs, bandes, pistes,



**Profil en travers d'une chaussée structurante nouvelle de 17 m entre façades**

couloirs bus) ou qu'ils les partagent, y compris avec la voiture comme dans les zones 30. Le type d'aménagement se choisit selon les objectifs, les besoins, les flux, les sites, les conditions d'habitat et la fonction principale de l'espace-rue que l'on souhaite favoriser. Même alors - et les prix ci-après le montrent - le coût des aménagements cyclables est de toute façon très faible : au maximum 5% d'un budget voirie. C'est peu au regard des coûts d'aménagement des espaces publics. Ils peuvent même devenir "négatifs" en termes d'économie de surfaces de chaussée lourde, d'accidents évités, de qualité de l'air et de bilan énergétique améliorés.

**Les coûts**

Partant du principe que sur une chaussée de 8,50 m à 9 m les bandes (1,50 m hors marquage) ne nécessitent pas d'espace supplémentaire mais seulement un redécoupage de la voirie existante où l'espace de circulation générale est ramenée à 5,50 m ou 6 m par un marquage clair notamment pour les bandes, leur coût est inclus dans le prix de l'ensemble du réaménagement. Les pistes en revanche résultent d'un choix

entre, par exemple, stationnement automobile et pistes ou voie de circulation supplémentaire et pistes. Elles impliquent donc l'aménagement d'un espace circulaire spécifique, quoique léger (par rapport à une surface de chaussée automobile plus lourde) et ont donc un coût réel. Même si, dans le cas d'une voie nouvelle structurante, ce coût peut également être compris dans un budget d'ensemble. Aménagement par aménagement, on s'accorde généralement en France sur les coûts suivants :

- Bandes cyclables de 1,50 m (de part et d'autre d'une chaussée de 2 voies automobiles de 2,50 m à 3 m) avec marquage et logos : coût pour 100 m de chaussée réaménagée : 700 € TTC ;
- Pistes (unidirectionnelles) de 2 m de large (sur les voies structurantes, en entrée/sortie d'agglomération, voies à 70 km/h) : 225 € TTC environ par m linéaire de piste + coûts d'éclairage et de traitement des points singuliers (aux carrefours, par exemple) ;



**Sas vélos et traversée en deux fois sécurisée**



**Jalonnement cyclable**



est important dans le tourisme, le commerce, les loisirs et en termes d'emploi. Exploité comme tel dans certains pays d'Europe centrale et de l'Est où les établissements hôteliers, de restauration s'adaptent à cette demande et constituent de véritables relais vélo comme sur la piste du Danube fréquentée chaque année par des dizaines de milliers ▶▶▶



Fubicy



Ville de Lorient

**Arceaux pour stationnement vélo.**

- Pistes bidirectionnelles de 4 m (3 m minimum) : coût par m linéaire de piste : 450 € TTC environ + les coûts indiqués ci-dessus ;
- Rue à 2 x 2 voies transformée en 2 x 1 voie de 3 m + bande de 1,50 m de chaque côté : coût pour 100 m de chaussée, îlot central planté de 3 m, marquages et logo compris : 40 000 € TTC.
- Zone 30, sans aménagement spécifique vélo, coût pour 100 m de chaussée : 4 000 € ;
- Création d'une voie structurante sur une largeur entre façades de 17 m : coût d'une chaussée neuve pour 100 m linéaires : 100 000 € TTC comprenant :
  - soit (solution 1, si la vitesse automobile n'excède pas 50 km/h) : 2 chaussées de 2,50 m entourées d'une bande cyclable de 1,50 m de chaque côté et un espace de stationnement (2 m de large) à mi-hauteur de part et d'autre de la chaussée + trottoirs de 2,50 m (voir illustration p.10)
  - soit (solution 2) : 2 chaussées de 3,50m, 1 piste à mi-hauteur de 2 m de large (hors coûts de traitement des points singuliers) de part et d'autre de la chaussée + trottoirs de 3 m ;
- Coût de 100 m de chaussée avec contresens cyclable, marquage et logos compris : 1 000 € ;

- Coût d'un petit giratoire de 24 m de diamètre avec accès de 4 voies de circulation offrant une bande cyclable se poursuivant sur le pourtour du giratoire : 50 à 100 000 € ;
- Coût d'un sas aux feux de carrefour : pas d'incidence ;
- Jalonnement cyclable, coût pour 10 mâts au km avec 2 panneaux/mât : 10 x 300 € = 3 000 €/km ;
- Coût de la mise en place d'arceaux de stationnement : 220 €/unité ;
- Coût d'un abri couvert avec arceaux de stationnement pour 20 à 24 vélos : 10 000 € TTC.

**Le coût se rapproche de zéro si...**

Dans une ville qui accompagne sa politique de sécurité routière et de modération de la circulation d'une réelle politique cyclable et aménage son réseau viaire pour faciliter et sécuriser les déplacements à vélo (et le stationnement des cycles), ceux des piétons et des PMR, Jean-Michel Herry a calculé que le coût des aménagements cyclables est très faible. Dans cette ville de 50 000 habitants par exemple, disposant de 100 km de voirie, il sera inférieur à 5% du budget voirie si les aménagements cyclables sont intégrés dans les programmes d'entretien, de transformation des chaussées ou de

création de voirie nouvelle. La part du vélo sera même de 0, dans le cas des zones 30, par exemple, qui ne nécessitent pas d'aménagements vélo spécifiques (sauf sens uniques, cf fiche N° 8) - zones 30 qu'il ne faut évidemment pas réaliser sur le chapitre vélo du budget voirie - la vitesse automobile y étant limitée à 30 km/h. C'est le cas aussi des voies structurantes neuves - dont on peut estimer le coût à 100.000 € TTC pour 100 m linéaires de chaussée (voir ci-dessus) - si elles intègrent des pistes dès le stade de la conception. Le coût de ces aménagements serait le suivant dans le cas d'école évoqué par J.M. Herry pour un réseau de 100 km de voirie :

On voit dans le bilan ci-dessous qu'il s'agit de coûts très peu élevés au regard des autres investissements voirie. A contrario, et même si c'est difficile à chiffrer a priori, si cette ville ne réalise pas d'aménagements cyclables et de zones 30, le coût en termes de santé, d'accidents, de dysfonctionnements des voiries dédiées à la circulation automobile sera de plus en plus important pour la ville, la société et in fine, souligne Jean-Michel Herry, pour toute la planète.

**FL**

*Voir notamment la fiche N° 8 dans ce numéro consacré au choix entre bandes et pistes*

Aménagements	quantité	prix unitaire vélo	total part vélo
• bandes cyclables	20 km	7000 €/km	140.000 €
• zones 30	70 km	0	0
• pistes sur nouvelles voies structurantes	5 km	0	0
• bandes sur 2x2 voies ramenées à 2x1 voie	5 km	10.000 €/km	50.000 €
• jalonnement	30 km	3.000 €/km	90.000 €
• stationnement vélo	1000 arceaux		
	+ 3 parcs		250.000 €
<b>TOTAL :</b>			<b>530.000 €</b>

## Des vélostations pour marier l'utile à l'agréable

*De mieux en mieux situées et de plus en plus "visibles", les vélostations encouragent la complémentarité vélo-transport public et le transfert modal voiture-vélo/bus ou tram pour les déplacements quotidiens. Elles incitent ainsi à la modification des comportements et jouent un rôle social en terme d'emploi.*



Ville de Chambéry

Depuis l'an 2000, la Fubicy note une accélération du nombre de vélostations créées en France : 7 en 3 ans, contre 10 en 30 ans auparavant ! À ce rythme, indique l'association dans sa récente enquête\*, il y en aura 50 en 2010. Créatrices d'emplois - et d'emplois d'insertion -, elles diversifient constamment leurs activités et leurs services pour approcher de leur point d'équilibre. C'est ainsi qu'elles proposent la location de vélos - pour tous et/ou plus particulièrement pour les étudiants, assurent un stationnement en parc gardé et/ou en boxes à vélos, donnent de plus en plus une info tourisme et loisirs et fournissent, pour certaines d'entre elles, des actions vélo-école, des services de petit entretien, de recyclage de vélos (pour des pays en voie de développement, par exemple) et bientôt de marquage de vélos.

Bien qu'elles ne soient pas "rentables" au sens financier du terme, leur "bénéfice" social est évident notamment en termes d'insertion et d'emploi. C'est pour cela qu'elles sont le plus souvent financées par les collectivités, des gestionnaires de type SEM, des opérateurs comme la SNCF, la RATP, la Semitag de Grenoble, les Tam de Montpellier et des marques partenaires comme France Télécom, Hollywood, etc. L'enquête montre qu'elles ont une bonne capacité à durer dans l'espace et dans le temps et disposent d'un fort potentiel de développement.

À leur propos, on peut dire, comme pour les aménagements cyclables, qu'il en coûterait sans doute bien plus à une collectivité de ne

pas créer de vélostations que d'en réaliser... L'exemple de Chambéry, présenté à la journée du 4 mai par Christophe Bérard, vice-président de Chambéry Métropole, est éclairant à cet égard. Il montre qu'une vélostation est d'autant plus utilisée que la ville met en œuvre une politique favorable aux circulations douces. A leur tour, ces vélostations encouragent l'usage du vélo utilitaire. Budget annuel de la vélostation : 120 000 € (19 % de recettes commerciales, 41 % de contributions pour les emplois jeunes (on réfléchit à d'autres formes juridiques et de recettes), 25 % de subventions de fonctionnement et 15 % de subvention d'investissement). Il montre aussi que la vélostation, en se transformant en une véritable Agence d'écomobilité\*\*, combinant les fonctions de vélostation "classique" - dont un service de location aux étudiants - à des services d'assistance à maîtrise d'ouvrage, d'élaboration de plans de déplacements d'entreprise et d'établissements scolaires et un service de covoiturage, augmente la part des recettes dans le financement, tandis que celle des subventions de fonctionnement diminue.

\* Enquête Fubicy : voir article "Les vélostations en France", A.C. Sebban et B. Renou, *Vélocité* N° 71, mars-avril 2003 ; [www.fubicy.org/amenagements/velostations.htm](http://www.fubicy.org/amenagements/velostations.htm) ; [www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)

\*\* Vélostation de Chambéry : [agence.ecomobilite.free.fr](http://agence.ecomobilite.free.fr) ; [agence.ecomobilite@laposte.net](mailto:agence.ecomobilite@laposte.net) ; téléphone : 04 79 96 34 13  
Voir aussi : "Des voies pour le vélo, 30 exemples de bonnes pratiques en France", Certu, septembre 2003



de cyclistes. En France, ce potentiel est largement sous-évalué, estime Pierre Bourgeon, bureau d'études Alkhos, qui en a fait l'expérience avec la mise en œuvre d'un certain nombre de pistes cyclables-voies vertes qui sont loin d'avoir atteint leur pleine capacité. Le réseau national de ces véloroutes et voies vertes est peu connu et incomplet en France. Et pourtant, indique-t-il, pour le seul exemple de Givry-Cluny il y a eu création de 20 emplois directs et sans doute plus encore d'emplois indirects, même si ceux-ci sont difficiles à chiffrer. En France, l'industrie du vélo se porte bien avec des ventes en 2003 qui ont franchi la barre des 3 millions d'unités (5 vélos pour 100 habitants) plaçant ainsi la France au 2<sup>e</sup> rang européen derrière l'Allemagne. Alain Goetzmann, président du Conseil national des professions du cycle, note cependant qu'elle est principalement tournée vers la fabrication de VTT, VTC et autres modèles pour cyclotouristes qui montent d'ailleurs en gamme et en valeur. Même alors, le prix d'un vélo est 40 fois moins élevé que le prix d'une voiture...

### VÉLO ET COMMERCE DE PROXIMITÉ

S'il y a un domaine (en France !) où le potentiel du vélo à faire monter le chiffre d'affaires est parfaitement méconnu, c'est bien celui du commerce en général et des magasins de proximité en particulier, indique Emmanuel de Labarre, directeur de Procos, Fédération pour l'urbanisme et le commerce spécialisé. Intervenant dans une centaine de villes françaises, il a pu constater que les commerçants ont leur





Ville Avignon

opinion sur les aménagements cyclables - qu'ils trouvent en général "très bien mais pas devant chez eux" - mais ignorent la part de leur chiffre d'affaires attribuable aux piétons, aux cyclistes et aux transports publics et surestiment largement celle de leurs clients automobilistes.

Une récente enquête de la Fubicy\* conduite à Dijon, Lille, Grenoble, Nantes,

**20 emplois directs ont été créés sur la voie Givry-Cluny**

Salon de Provence et Strasbourg (voir page 9) montre pourtant que la part des déplacements piétons pour le motif achats est de 80 % en centre-ville où il est de 20 % environ pour la voiture; en banlieue c'est l'inverse : 80 % pour la voiture et 20 % pour les piétons. En réalité, si les dépenses des automobilistes sont supérieures par *visite* dans les commerces de

centre-ville, le cycliste y dépense beaucoup plus par semaine car il vient *plus souvent*. Bien entendu, tout changement inquiète les commerçants comme beaucoup d'autres acteurs de la ville. Les commerçants se posent, en revanche, la question du plaisir (dans les achats, l'assortiment, l'aménagement de leurs magasins...) et là il peut y avoir une ouverture pour le vélo estime Emmanuel de Labarre. Surtout si on parvient à leur expliquer que le stationnement vélo devant leur magasin peut leur rapporter, y compris par le biais des livraisons à vélo, pour un coût bien moindre pour la collectivité en termes de pollution et d'occupation de l'espace. M. Bourgeon rappelle qu'avec la création des voies vertes c'était la même chose : il était difficile de convaincre commerçants, restaurateurs, hôteliers, etc. de la nécessité absolue d'un stationnement vélo devant chez eux pour que les cyclistes s'arrêtent et dans des locaux fermés pour qu'ils y passent la nuit. Maintenant les uns et les autres réclament ce stationnement et

## PARCAGE ANTIVOL Vélos : Ayez le réflexe sécurité !



CONTROLE SOLIDITE

Un système **SIMPLE** et **EFFICACE** apportant une sécurité **MAXIMUM**

Le seul système protégeant intégralement toutes les parties du vélo

ETUDES - PROJETS D'IMPLANTATION

Nombreuses références en France



**3, Rte de Vovray 74000 ANNECY**  
**Tél. (33) 045 045 1345**

www.cyclogard.com

Modèles déposés / systèmes brevetés

## Paris : livraisons par triporteur électrique - bilan positif après un an d'expérimentation



La petite Reine

Avec des livraisons par triporteur électrique dans Paris, la Ville et l'entreprise exploitante La Petite Reine sortent gagnant-gagnant en matière d'environnement, d'emploi et de viabilité économique. C'est pour rendre ce service plus convivial et les possibilités de recrutement plus larges (il y a des livreurs femmes, hommes, séniors, jeunes) que les vélos triporteurs ont été équipés d'une assistance électrique au pédalage (coût du triporteur équipé : 3 000 €HT environ).

La Ville, en la personne de Denis Baupin, adjoint au maire de Paris, qui soutient le projet, estime que les réductions de la consommation d'énergie, des pollutions automobiles et d'encombrement de l'espace après un an de fonctionnement sont

significatives. En effet, les triporteurs, avec leurs 2500 colis livrés chaque mois, ont permis de compenser environ 35.000 km parcourus dans les rues de la capitale avec un véhicule utilitaire diesel ; ils ont évité 2300 heures de stationnement et réalisé une économie de carburant de 220.600 gep pendant les 6 premiers mois. De plus, les véhicules de livraison étant la moitié du temps de leur parcours dans Paris en stationnement, les triporteurs ont évité plus de 2300 heures de stationnement, en grande partie illécite.

L'entreprise La Petite Reine qui compte aujourd'hui 10 salariés existait déjà depuis 2 ans avant le rapprochement avec la Ville de Paris. Son responsable, Gilles Manuelle, constate cependant que tout a changé avec le contrat de la Ville : davantage de moyens, confiance des clients, image d'une entreprise innovante. Concrètement, la mise à disposition d'un espace logistique de 600 m<sup>2</sup> en plein Paris, dans un ancien parking contre un petit loyer - avec quai de transfert des expéditions, espaces de stationnement, d'entretien et de secrétariat - a permis d'instaurer de bonnes conditions d'exploitation du service.

Le chiffre d'affaires a doublé en un an et pourra encore faire des progrès parce que le potentiel est énorme, notamment en matière de messagerie à laquelle La Petite Reine souhaite de plus en plus "dédier" (par gros client comme DHL ou Fedex) un certain nombre de ses triporteurs. Ces derniers y voient leur intérêt - la Ville aussi - car au lieu d'aller tous aux mêmes adresses, ils livrent leur messagerie à l'espace logistique où elle est regroupée pour livraison adresse par adresse. Avec sa flotte de 10 véhicules (6 au départ) l'entreprise effectue 44 tournées hebdomadaires et transporte, outre la messagerie (50% des livraisons), des produits alimentaires, des plateaux-repas et des fournitures de bureau pour des clients réguliers... même si particuliers et commerçants peuvent faire appel au service au coup par coup.

les restaurateurs ont même adapté leurs cartes aux besoins des cyclistes avec des repas plus consistants le soir.

### LE VÉLO, L'ÉCONOMIE

#### ET LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Serge Morin, vice-président du Club des villes cyclables et adjoint au maire de Lorient estime que, à un niveau micro-économique, on peut procéder par l'exemple pour montrer que le vélo et la marche à pied ont un avenir, tandis que la voiture n'en a pas. Ne serait-ce que pour des raisons d'épuisement des ressources énergétiques et, en attendant, d'un renchérissement de leurs coûts. C'est ainsi que, mètre carré par mètre carré, responsables politiques et techniques ont intérêt à étendre le domaine

dédié aux cyclistes et aux piétons par des aménagements cyclables, des espaces partagés par ces modes doux et les transports publics, par des zones 30, des élargissements de trottoirs, des rues piétonnes (légalement accessibles aux cyclistes!), etc.

Ce qui pèse le plus dans le domaine énergétique et celui de la pollution, du bruit et de la consommation de l'espace, c'est la voiture. On sait maintenant que, au niveau macro-économique, d'après des études de plus en plus précises, le coût externalisé de la voiture particulière constitue 10% du PIB. Des voix commencent à s'élever, en Allemagne comme en France, pour que les États réduisent les subventions directes et indirectes à l'automobile - et à l'industrie? - afin de

rapprocher son coût du coût réel, direct et externalisé, surtout dans une perspective de développement durable où le prix de l'essence jouera d'ailleurs un rôle-clé.

Surtout si on veut se placer concrètement dans une perspective de développement durable dont le but est précisément de concilier efficacité économique, équité sociale et préservation de l'environnement en répondant aux besoins des populations d'aujourd'hui, sans compromettre ceux des générations futures. ■

**dossier-compte rendu :**  
**Francine Loiseau**

\* Document de 16 pages à se procurer auprès de : [info@fubicy.org](mailto:info@fubicy.org); tél. : 03 88 75 71 90 au prix de 12 € (6 € pour les associations); voir aussi pages précédentes





Franck Nicolas

**B**ande ou piste... Chacun de ces aménagements répond à des objectifs précis et à des contraintes différentes et l'une comme l'autre est plus particulièrement adaptée à certains publics et à certains itinéraires. Bandes et pistes ont donc leur place dans un réseau cyclable au même titre que les zones 30, les rues piétonnes, les couloirs bus-vélo ou les "voies vertes". Dans la logique de rétrocession de l'espace public au profit des circulations douces (piétons, cyclistes...), pistes ou bandes s'installent, sauf contraintes particulières, sur la chaussée<sup>1</sup>.

### Définitions et caractéristiques

- Selon l'article R110-2 du Code de la route, la piste cyclable<sup>2</sup> est "une chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues". Elle est physiquement séparée de la circulation motorisée (au moyen d'un séparateur infranchissable par les véhicules à moteur) et peut être bidirectionnelle.
- La bande - toujours unidirectionnelle - désigne, sur une chaussée à plusieurs voies, celle réservée aux cyclistes. Elle est délimitée par une ligne blanche discontinue<sup>3</sup>.
- La "voie verte", dont le statut est en cours d'intégration au Code de la route, est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non-motorisés et des piétons.

### Largeurs préconisées

La largeur préconisée pour une bande est de 1,50 m hors marquage ; une largeur plus grande est possible, sans dépasser 2 m pour éviter le stationnement illicite. La limite inférieure est de 1 m. En fonction des contraintes de site et des publics visés, la piste peut avoir une largeur comprise entre 1,50 m pour un aménagement unidirectionnel peu fréquenté et 3 m pour une piste bidirectionnelle. Elle peut atteindre 5 m pour les "voies vertes" en périphérie d'agglomération car la fréquentation prévisible par les cyclistes ET les piétons, rollers et familles avec enfants est élevée.

### Éléments de choix

Pour que pistes et bandes soient réellement utilisées, elles doivent faire partie d'un réseau cyclable intégré dans une politique de déplacement, de modération de la circulation et de sécurité routière.

Pour déterminer quel aménagement choisir, trois questions essentielles se posent : pour qui ? dans quel environnement ? sur quels types de voies et avec quels carrefours ?

Les paramètres suivants doivent être pris en compte simultanément :

- *Type d'usager cycliste* : adulte expérimenté et pressé ou public scolaire, jeune, familial, en promenade ou en visite ?
- *Type d'usage* : déplacements quotidiens ou usages occasionnels (loisirs, week-end) ? Y a-t-il d'autres catégories d'usagers sur l'aménagement ou à proximité immédiate (rollers, piétons...) ? Nombre actuel, prévisible ou souhaité de cyclistes ?
- *Type, volume, vitesse et niveau du trafic général* : voitures, poids lourds, autobus, tramways, flux piétons.

### Ce qu'il faut savoir

- Plus un cycliste est quotidien et expérimenté, plus le risque d'accident est faible ; inversement, plus il est scolaire (et à niveau d'attention faible), inexpérimenté, familial... plus le risque s'accroît.
- Cependant, plus il y a de cyclistes en général et plus le taux de fréquentation des aménagements est élevé, moins il y a d'accidents car les automobilistes roulent avec plus de prudence.
- Un aménagement cyclable spécifique n'est pas nécessaire sur les voies de quartier à faible trafic (et à faible vitesse automobile), qu'elles soient ou non en zone 30, sauf lorsqu'elles sont à sens unique pour indiquer aux extrémités que les cyclistes peuvent les prendre à contresens pour éviter des détours. Le marquage (*bande*) est alors facultatif mais il est recommandé si la largeur de la voie le permet<sup>4</sup> ou le rend nécessaire pour un effet brise-vitesse.
- La piste paraît spontanément plus sûre que la *bande* aux non-cyclistes : certes, en section courante, les automobilistes n'hésitent pas à stationner en double-file sur une bande mais privilégient systématiquement la piste pour cette seule raison, c'est oublier qu'en ville plus de la moitié des

# Fiche Technique

## Bande ou piste ?

# 8

accidents ont lieu en carrefour. Or, en carrefour, la bande qui y aboutit est moins dangereuse car les protagonistes se voient mieux en section courante et en carrefour et sont ainsi plus attentifs aux mouvements des autres usagers ! Vitesse, volume et pression du trafic motorisé, paramètres fortement liés aux types de voirie (voir ci-après), sont des critères plus pertinents à prendre en compte dans le choix entre pistes, bandes et absence d'aménagement spécifique.



Franck Nicolas

financement de l'aménagement cyclable bénéficie alors à tous, une partie peut être imputée sur le budget dédié à la sécurité, une autre sur la protection de l'environnement par la maîtrise des vitesses, sur l'embellissement des espaces publics, sur la valorisation du patrimoine (cas des voies vertes)... Seuls la signalisation dédiée spécifiquement au jalonnement des itinéraires cyclables et les arceaux de stationnement relèvent exclusivement du budget vélo.

Pour un cas d'école<sup>6</sup> concernant une ville de 50 000 habitants disposant de 100 km de rues, si l'on équipait 70 km de voies en zone 30, 20 km de voies de

type 50 avec des bandes, 5 km de 2x2 voies ramenées à 2x1 voie + pistes ou bandes, 5 km de voie structurante nouvelle + pistes, la part du vélo serait à *peine* de 5% du budget voirie annuel, mais quelles économies en termes d'accidents évités, d'économie de surfaces de chaussée "lourde" de bilan énergétique amélioré, de qualité de vie retrouvée...

### Bandes ou pistes selon le type de voirie

- Zones 30 et assimilées : **aucun aménagement** n'est nécessaire, sauf si possibilité de marquer une bande pour réduire la largeur des voies - et avoir ainsi un effet sur les vitesses pratiquées - et sauf contresens cyclable dans les voies à sens unique.
- Voies 50, c'est-à-dire des voies où le V85<sup>5</sup> est de 50 km/h, avec *voie locale dominante* : sauf si l'analyse multicritères tourne à l'avantage de la piste, **la bande constitue la bonne solution** : soit, sur une chaussée de 8,5 à 9 m, 2 bandes + 5,50 à 6 m pour la circulation générale.
- Voies 70 (V85 de 70 km/h) où la circulation domine (voies structurantes et pénétrantes) : **la piste est préférable**.

### Autres cas où la piste est mieux adaptée

- En cas de non-respect prévisible de la bande par les automobilistes dans les zones à trafic dense et fort besoin en stationnement automobile, *la piste* est mieux adaptée.
- Sur les voies qui comportent peu d'intersections, *la piste* est préférable pour assurer une liaison cyclable directe et rapide entre deux pôles ou entre un quartier d'habitation et un collège, par exemple.

### Coût

Les aménagements cyclables permettent de requalifier des emprises de voirie trop larges et donc dangereuses pour tous : piétons, cyclistes, motards, automobilistes. Puisque le

**Francine Loiseau,  
Geneviève Laferrère**

<sup>1</sup> La piste au niveau du trottoir doit rester l'exception et ne se justifie que si la voirie est trop étroite et le trottoir suffisamment large et peu fréquenté

<sup>2</sup> Fiche 7, ville&vélo n° 10, janvier-février-mars 2004

<sup>3</sup> Fiche 2, ville&vélo n° 2, janvier-février-mars 2002

<sup>4</sup> Fiche 6, ville&vélo n° 7, juin-juillet-août 2003

<sup>5</sup> Vitesse en dessous de laquelle roulent 85% des usagers

<sup>6</sup> présenté par Jean-Michel Herry, DST de la Ville de Lorient à la journée du Club des villes cyclables du 4 mai 2004 à Paris ; voir article dans ce même numéro 11 de ville&vélo

Ouvrage utile : *Recommandations pour les aménagements cyclables*, Certu, avril 2000



## Avignon

# Le vélo remonte la pente

*Entre les années 1960 et les années 1990, l'usage du vélo a lentement décliné en Avignon – qui était pourtant jusque-là un véritable fief de la bicyclette en France. Depuis 1992, la municipalité a décidé d'engager une politique volontariste pour relancer son usage. Les résultats ne se sont pas fait attendre.*

### Au moment où démarre

le festival de théâtre le plus célèbre de France, Avignon est en effervescence. Colleurs d'affiches à chaque coin de rue, agents municipaux installant des stands et des scènes... Le centre ville historique se prépare à la fête. Le "centre", à Avignon, c'est ce que les habitants appellent la zone "intra muros", c'est-à-dire la partie de la ville enserrée dans les murailles de l'ancienne capitale des papes. Cette vieille ville, d'environ 150 hectares, est entièrement en Zone 30. Plusieurs entrées en sens unique sont aménagées en contresens cyclables. Quant au centre du centre, c'est-à-dire le périmètre du Palais des papes, il est carrément interdit aux voitures. Il est donc naturel que, comme le précise Christophe Charras, le "Monsieur Vélo" de la ville d'Avignon, il y ait "peu d'aménagements spécifiques existant dans l'intra-muros, puisque les véhicules y ont une vitesse modérée, favorisant l'usage des modes doux".

### REMONTER LA PENTE

Dans les années 1960, Avignon était l'une des villes de France où le vélo était le plus pratiqué. La topologie de la ville, relativement plate, facilitait cet usage. Mais la pratique du vélo a connu une lente décline : si la part modale de la bicyclette, hors piéton, était encore de 10 % en 1980, elle tombait à 4 % en 1992. En cause, le sentiment d'insécurité, le développement des transports collectifs et, évidemment, celui de la voiture. Comme l'explique François



Franck Nicolas

Leleu, adjoint au maire à la Circulation et aux Déplacements urbains, "la baisse de la pratique du vélo a été parallèle au dépeuplement du centre ville historique. Lorsque que l'on habite dans les quartiers les plus décentrés, on utilise plus facilement sa voiture individuelle." Résultat, un essor sans cesse grandissant de la voiture. Partout, à l'époque de la lutte contre la pollution et les gaz à effet de serre, une telle situation aurait inquiété les élus. Dans une ville historique, classée au patrimoine mondial de l'humanité par l'Unesco, le problème est encore plus crucial. Il n'est que de voir certaines façades de somptueux hôtels particuliers, noircies et dégradées par la pollution, pour en prendre la mesure.

C'est pourquoi, en 1992, la municipalité a décidé de prendre le problème à bras-le-corps. Cette année-là, la municipalité adopte une Charte vélo, crée un comité consultatif deux-roues – composé d'élus,

### Festival de vélos au centre-ville

de techniciens et de membres d'associations d'usagers – et adhère au Club des villes cyclables. Elle confiera en 1999 à Christophe Charras, du service circulation, le rôle de Monsieur Vélo. Qui aurait été plus qualifié que ce géographe, qui, étudiant, a consacré son mémoire de maîtrise... au vélo à Avignon? Christophe Charras est à la tête d'un service de quatre personnes, entièrement dédiées au vélo. La ville a en outre alloué un budget de 30 000 euros par an aux investissements vélos, essentiellement utilisés pour améliorer le réseau existant. Les gros travaux d'aménagement ou de création en faveur des vélos sont, eux, compris dans les projets de voirie. En effet, la culture vélo est bien présente à Avignon, et tout projet de voirie comporte une étude spécifique au vélo.

Sur les recommandations du Certu et du Club des villes cyclables, trois axes ont été privilégiés par la municipalité : le stationnement, les aménagements cyclables, et, plus original, la création de "balades".

### DE NOMBREUX AMÉNAGEMENTS

Tant dans le centre historique que dans le reste de la ville, les arceaux ont poussé comme des champignons. Ils sont aujourd'hui au nombre de 500, ce qui représente 1000 places sûres pour les cyclistes. Esthétiques, en partie en bois, ces arceaux sont de surcroît un atout pour le développement local, puisque qu'ils sont fabriqués par une société avignonnaise, Henry.

Mais ce sont les aménagements cyclables qui se voient le plus : bandes cyclables, Zone 30, contresens, pistes, toutes les déclinaisons possibles ont été réalisées. Christophe Charras précise que "dans les rues où la largeur est réduite, la municipalité préfère tracer des bandes cyclables de 0,80 mètre de large minimum, et réduire la largeur des voies de circulation à ►►►

## Tour de ville

5 mètres pour un double sens. L'engagement de la ville, en la matière, est encouragé par l'augmentation de la sécurité sur ces voies – il y a moins d'accidents.”

Il existe également des voies dites “liaisons cyclables”, sans bande, mais signalées par la présence du logo. Environ 120 km d'aménagements cyclables ont été réalisés aujourd'hui. “*Bien entendu*, précise François Leleu, *cela a démarré très fort en 1992, puisqu'il n'y avait rien. Aujourd'hui, c'est plus difficile parce qu'il y a moins de place : c'est un combat, où chaque mètre doit être gagné. Mais nous essayons de travailler en fonction de la demande. Par exemple, lorsque la nouvelle Poste s'est installée, c'est elle qui a demandé des aménagements cyclables à proximité, vu le nombre de facteurs en vélo. Nous les avons réalisés*”.

Dans le centre ville historique, les aménagements sont particulièrement visibles : tout le quartier est en zone 30 ; mais surtout, la célèbre rue de la République qui mène de la gare à la place de l'Horloge où se trouve la mairie, à deux pas du Palais des papes, a été réaménagée il y a un an : dès l'entrée dans la vieille ville, un couloir réservé aux bus et aux vélos a été créé. C'est une solution qui satisfait les usagers, bien que des problèmes, inévitables, subsistent. Patrick, policier municipal – à vélo – se félicite de ce système, “*qui permet de partager la rue, ce qui réduit l'anarchie de la circulation ; chacun se respecte plus. Et pour les voitures ou les motos qui empruntent le couloir bus-vélos, la facture peut être salée : le PV est à 135 euros*.”

Ceci dit, on touche là au talon d'Achille du système. La rue de la République est extrêmement commerçante, et, dans la matinée, les livreurs sont bien forcés de s'arrêter dans la voie dévolue aux automobiles. “*C'est pour cela qu'aux heures de livraison, on tolère que les voitures empruntent la voie bus-vélo*”, explique François Leleu. *Mais théoriquement, après 10h30, les livraisons doivent être fnies*.” Cette situation chagrine pourtant certains usagers du vélo : Brigitte et son petit Raoul regrettent que “*trop de voitures empruntent notre voie, où même s'y garent, ce qui reste très dangereux. J'essaie d'apprendre la sécurité en vélo à mon fils, mais ce n'est pas facile*.” Une tentative a été faite, l'an dernier, de sécuriser la voie bus-vélo, en apposant sur la chaussée une bande de caoutchouc. Un mauvais souvenir pour Claude, cycliste et riverain de la rue de la République. “*Pendant une semaine avant le festival, il y a*

*eu des travaux jusqu'à minuit ! Tout ça pour retirer, au final, cette bande qui était dangereuse*.” En effet, cette bande, malgré les plots réfléchissants intégrés, s'avérait peu visible, notamment pour les personnes âgées. En juin 2004, la ville a donc préféré les enlever ; en effectuant un simple marquage coloré, et en posant des ilots centraux préfabriqués avec totems à chaque intersection.

Christophe Charras ajoute : “*Évidemment, cette zone reste difficile à gérer. Mais le fait que les voitures s'arrêtent sur la voie bus-vélo a au moins un avantage : celui de casser la vitesse*.” Fataliste, François Leleu conclut : “*Que voulez-vous ? Il reste toujours un peu d'indiscipline. Le comportement des automobilistes dans le sud de la France ne sera jamais le même qu'à Strasbourg. C'est aussi pour cela qu'on hésite un peu à mettre des contresens partout. On ne tient pas à envoyer les cyclistes au casse-pipe !*”

### PISTE CYCLABLE,

#### VOIES VERTES ET PIÉTONISATION

La municipalité a aussi choisi de créer quelques pistes entièrement dédiées au vélo. Du centre ville (à l'extérieur des murs) jusqu'à un lycée situé à l'est de l'agglomération, une piste de 3 km a été créée, jalonnée de 14 totems bien visibles. À terme, cette piste sera prolongée jusqu'au quartier excentré de Montfavet. Par ailleurs, la ville d'Avignon devrait s'insérer dans le vaste projet de voie verte “Du Léman à la mer”. Un camping, au nord-ouest de la ville, servira d'étape sur cette voie verte, ce qui demandera l'aménagement d'une station relais. “*Cette zone est à la limite du Gard et du Vaucluse*”, explique François Leleu, *et les deux conseils généraux sont engagés dans le projet. À nous, on nous a demandé de déblayer une bande de 2 m de large sur le parcours. Mais, à*

1 000 places de stationnement vélos



Franck Nicolas

*cause des inondations récentes, le conseil général du Gard a eu d'autres priorités et le projet a pris du retard*.” Ceci dit, l'existence de cette voie verte ne manquera pas de drainer vers Avignon de très nombreux cyclistes, se dont se félicite l'élu.

La municipalité a également une politique volontariste en matière de piétonisation. D'abord et avant tout, naturellement, pendant le festival : le centre ville est alors aux piétons, à partir de 19h tous les jours. Mais cette période n'est guère propice au vélo, car les rues sont bondées. “*Ce sont surtout les festivaliers eux-mêmes, acteurs et membres des troupes de théâtre, qui se déplacent à vélo*”, explique Claude Michel, responsable d'une boutique de location. *Une semaine avant le festival, nous augmentons largement le nombre de vélos loués*.” Mais en dehors du festival, et au-delà de l'hyper centre, piétonnier toute l'année, des expériences sont menées : depuis décembre 2002, tous les samedis après-midi, la rue de la République est fermée aux voitures ; des barrières et des agents veillent à ce que la rue soit laissée aux chaland, à pied et en vélo.

### LES BALADES ET LES CYCLADES

Le développement du vélo ne passe pas que par des aménagements. C'est un des credos de l'équipe municipale avignonnaise, qui a donc choisi de mettre en place plusieurs initiatives originales. Notamment, les “balades”. Au nombre de quatre pour l'instant, ce sont des visites-découverte de la ville, où le cycliste est guidé par les panonceaux orange. La mairie offre aux cyclistes férus d'histoire des fascicules permettant, au fil de la balade, d'en savoir plus sur les monuments visités. Une bonne manière de faire rimer vélo et culture.

Depuis 1993, la ville organise également les Cyclades, une manifestation qui a lieu le dimanche le plus proche de la journée En ville sans ma voiture. Une sorte de grande fête du vélo, pendant laquelle les cyclistes convergent en cortège vers la mairie, puis ont la possibilité d'effectuer les quatre balades. L'an dernier, ce sont plus de 2000 cyclistes qui ont participé à cette manifestation.

### LES PRÊTS DE VÉLO

Dernière étape de ce tour de ville : les prêts de vélos. Comme toujours, il faut penser aux cyclistes occasionnels, qui n'ont pas de vélo en permanence. Aspect original d'Avi-



gnon : le prêt de vélo est actuellement en partie assuré par un prestataire privé : la société Vinci, qui gère le parking de la gare et de l'Oratoire, met des bicyclettes à disposition de ses clients. C'est une conséquence de la construction de la nouvelle gare TGV d'Avignon, très excentrée par rapport au centre-ville : depuis, la fréquentation du parking de la gare principale a chuté. Pour tenter de relancer cette fréquentation, Vinci a donc choisi d'offrir aux clients ce service complémentaire – gratuit. Il en va de même dans le parking du Palais, géré par une SEM.

Mais le prêt de vélo se développe aussi à l'initiative de la ville. Il a existé, pendant trois ans, un service de location à bas prix réservé aux étudiants. "L'étudiant payait 250 F par an, la fac 300 et la mairie 300, raconte Christophe Charras. Du coup, les loueurs étaient gagnants puisque cela leur permettait de louer leurs vélos hors de la saison d'été. Et puis un jour, l'université a décidé de se concentrer sur d'autres priorités. Alors, nous avons dû arrêter." La problématique de la concurrence aux loueurs privés reste en effet importante dans la question des prêts de vélo : "Nous ne voulons pas revivre le précé-



Franck Nicolas

*dent de Rochefort, où la municipalité a été condamnée par le tribunal administratif, suite à la plainte d'un loueur de vélo.*

Reste un projet qui va se mettre en place dans les mois qui viennent : il existe sur l'île Piot un parking relais, où les automobilistes peuvent garer leur voiture et emprunter une navette gratuite reliant le centre ville distant de 500 m. Actuellement, ce parking est en sous-utilisation, avec 200 places occupées en moyenne sur 900. La municipalité prévoit de faire pénétrer les navettes jusqu'à l'intérieur des murs ; et d'offrir un service de prêt

**Couloir  
bus-vélos  
rue de la  
République**

de vélo aux usagers. "On va débiter sur un dispositif allégé, explique François Leleu. Un tel dispositif exige une infrastructure, une équipe. La société chargée du gardiennage pourra alors assurer le petit entretien."

Les initiatives ne manquent pas au sein de la dynamique équipe vélo d'Avignon. Bien sûr, il reste beaucoup à faire : aller vers encore plus de sécurité notamment en travaillant sur l'indiscipline de certains cyclistes ; et surtout essayer d'étendre les aménagements vélos aux autres communes de la communauté d'agglomération. François Leleu espère que cela pourra se faire notamment à travers le PDU, actuellement en cours de révision. "Les autres communes de l'agglomération suivent un peu moins, plus par manque de moyens que de volonté. Même si je n'irai pas jusqu'à dire que toutes les communes de l'agglomération ont le même intérêt que nous pour le vélo. Mais on y viendra : le tout voiture, c'est fini!" Un optimisme que ne démentent pas les chiffres : la part modale du vélo à Avignon est aujourd'hui remontée à 8 %. Et ce n'est certainement pas fini. ■

**Franck Nicolas**

# Vélos PANTHER

> fruit de la  
**TRADITION** et de  
**l'innovation**



gamme **VILLE**

Pour tout renseignement sur nos différentes gammes,  
n'hésitez pas à nous contacter

**Velonix**  
GROUPE PANTHER

1 Chemin de la Bresle - BP19 - 80770 BEAUCHAMPS  
Tél. : 03 22 30 05 41 - Fax : 03 22 30 06 82 - Port. : 06 86 88 12 77  
E-mail : [info@velonix.com](mailto:info@velonix.com) - Site web : [www.velonix.com](http://www.velonix.com)

Le vélo en République Tchèque 2/2

# Le vélo à la conquête de la république Tchèque

*Après avoir fait connaissance, dans notre dernier numéro, avec les politiques cyclables et les orientations des collectivités, nous empruntons aujourd'hui quelques chemins de traverse pour découvrir comment deux villes ont adopté, à leur façon, le vélo.*



Radomira Pliskova



Radomira Pliskova

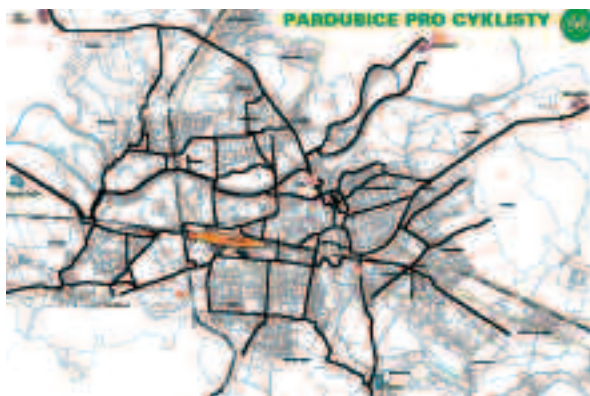
beaucoup de personnes habitant dans des villages proches de la ville se rendent au travail à vélo – que pour faire ses achats et pour se rendre sur des sites de loisirs. Les habitants de Pardubice utilisent largement le vélo dans le cadre de circuits cyclables, de promenades cyclo-touristes ou pour se rendre dans les parcs et jardins qui sont souvent situés en banlieue ou en dehors de la ville.

Le plan du réseau cyclable de la ville, adopté en 1992, a été enrichi par nouveaux couloirs pour les cyclistes. Un des parti-pris a été de séparer la circulation cyclable des artères fortement fréquentées par les automobiles, l'objectif étant de sécuriser le plus efficacement possible les déplacements à deux-roues. La configuration du centre historique de la ville, composé de rues étroites ne permettant pas le partage modal, a aussi été un élément déterminant. Pour assurer une largeur suffisante de bandes cyclables il a été décidé de placer les cyclistes auprès des piétons - espace partagé sans division ou espace divisé par marquage moitié pour les piétons et en moitié pour les cyclistes - ou bien de séparer les cyclistes totalement des axes automobiles. Les pistes cyclables séparées de la voirie ou partagées avec des piétons forment un réseau plus sûr pour les cyclistes, leur longueur totale représente environ 25 km dans la ville de Pardubice.

En choisissant de développer les pistes séparées, la ville de Pardubice a adopté ce qui paraît être la meilleure solution en République Tchèque en matière de sécurité des cyclistes. En effet les conditions du trafic et le comportement des automobilistes ne permettent pas encore - comme aux Pays-Bas où existe un respect mutuel - le partage total de l'espace. Pour faciliter l'orientation et les déplacements des cyclistes au cœur des villes, les

**PARDUBICE**  
Avec 12% de part modale pour le vélo, Pardubice, la ville située au centre-nord du pays a expérimenté la circulation en site propre et le partage de territoire avec les piétons.

« Plus de vélos égale moins d'automobiles ! » L'équation développée à Pardubice intègre parfaitement les préoccupations environnementales sur un territoire favorable à la circulation cyclable. L'usage du vélo pour des déplacements quotidiens se fait donc dans de bonnes conditions. Celui-ci est utilisé aussi bien pour aller au travail –





pistes et itinéraires cyclables sont souvent publiés sous forme de cartes cyclables municipales qui sont mises à disposition dans les offices de tourisme où sont exposés sous forme de plans de villes sur des panneaux près des gares ferroviaires ou près des points publics importants.

L'objectif de la municipalité de Pardubice est de promouvoir ses atouts environnementaux, via la mise en avant du vélo. La ville développe le marquage et le balisage des pistes et bandes cyclables en cohérence avec le réseau national des routes cyclables (itinéraires de longue distance) : travaux sur la route d'Elbe qui traverse Pardubice et relie la République Tchèque à l'Allemagne au nord du pays (le long de Elbe jusqu'à Dresde).

## Une coopération accrue des villes entre elles

Pour développer des routes cyclables de longue distance les villes tchèques coopèrent en terme de maintenance des surfaces, de balisage, mais aussi lorsqu'il s'agit de créer des infrastructures nouvelles. Beaucoup d'itinéraires sont combinés de la manière suivante : traversée des villes en utilisant des réseaux cyclables locaux et passage par des forêts et des routes agricoles. Dans la majorité de cas, les routes cyclables de longue distance servent de moteur pour les municipalités et les régions, qui peuvent ainsi améliorer, voire développer leur réseau local en sécurisant la traversée de leurs territoires. Pardubice est à ce titre exemplaire pour mesurer le processus de développement de l'infrastructure cyclable en ville et pour appréhender une tradition de bonne planification et de financement de circulation cyclable.

### OLOMOUC

**Comment la Moravienne, route cyclable reliant plusieurs villes de tradition culturelle et touristique, a permis de mieux implanter le vélo au cœur de la cité d'Olomouc...**

La situation de la ville d'Olomouc témoigne quant à elle de la réussite d'une politique cyclable complexe portée par plusieurs acteurs convaincus d'accompagner le développement du vélo. Cependant cet exemple montre aussi la complexité du projet et met en évidence les obstacles auxquels les villes tchèques sont confrontées aujourd'hui dans leurs politiques cyclables. Le point de départ aura été la "Moravienne", cette route cyclable reliant Olomouc et Kromeriz, deux villes touristiques, riches culturellement, distantes d'une cinquantaine de kilomètres et traversées par la rivière Morava. Les deux villes avaient des objectifs similaires : augmenter leur taux de fréquentation touristique, promouvoir leur culture et offrir un mode de déplacement alternatif à l'automobile.

Aujourd'hui les villes tchèques qui longent la Morava se sont retrouvées autour d'un projet cyclable en partageant les coûts du balisage et de la construction d'infrastructures rendant cet axe praticable aux vélos. Même les inondations de juillet de 1997 n'ont pas eu raison des efforts accomplis. Au contraire la remise en état des routes a permis la construction de nouveaux tronçons de la Moravienne qui fait le pendant à la route Euro Velo n°9 qui traverse la République Tchèque en sens vertical de la Pologne (Gdansk) vers l'Autriche et l'Italie (Trieste). Cette coopération entre différentes villes, a incité Olomouc à s'intéresser aux aménagements au cœur de la cité, comme l'a fait la ville de Pardubice. Le système s'appuie sur le réseau des pistes reliant la gare à des quartiers plus calmes, empruntant l'anneau des parcs publics où piétons et cyclistes se partagent l'espace.

La ville a aussi développé des connexions avec des villages satellites, dont les habitants profitent pour aller travailler à Olomouc. La ville et ses quelques

120 000 habitants est ainsi au centre d'un réseau cyclable régional activement soutenu par une association locale de cyclistes qui travaillent en concertation avec la Commission de planification du trafic. Au-delà des groupes de travail qui se sont constitués pour travailler avec la municipalité sur les infrastructures ou encore la promotion des activités liées au vélo, un des axes majeurs demeure le plan d'amélioration de la santé publique. À ce titre la ville d'Olomouc a reçu une subvention pour la mise en place de programmes spéciaux visant à augmenter sensiblement l'usage du vélo dans le cadre du plan « Olomouc, ville de bonne santé ».

Ces efforts sur le thème de la santé sont complétés par des actions menées dans le domaine de l'environnement et de l'écologie, comme les « Journées écologiques d'Olomouc ».

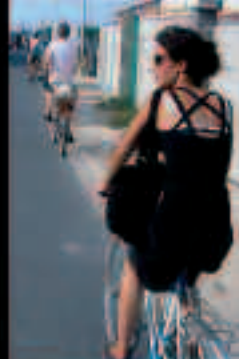
### OSTRAVA

À titre de dernier exemple, le cas de la ville d'Ostrava est lui aussi très représentatif des autres villes tchèques, notamment au travers du potentiel à développer la part modale du vélo. Des choix judicieux en matière d'infrastructures cyclables, ainsi que des décisions opportunes pour permettre le financement de ces aménagements ont contribué à l'essor du vélo dans cette ville en particulier sur les trajets domicile-travail. Le vélo a trouvé sa place aussi bien du côté des usagers que des responsables de la politique de transport municipal. À Ostrava le vélo devient complémentaire des transports publics qu'il s'agisse de rejoindre les usines pour les ouvriers à horaires décalés, ou de réaliser des économies sensibles sur les déplacements. En installant des pistes cyclables, du marquage et du balisage, la ville parvient à augmenter très naturellement le volume de circulation des vélos. ■

**Radomira Pliskova  
(avec la collaboration de  
Pierre Deschamps)**



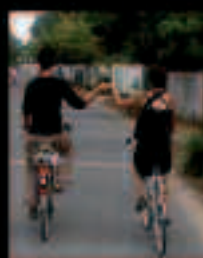




**[www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)**  
le site du CLUB DES VILLES CYCLABLES



....  
PLUS D'INFORMATIONS, PLUS DE DOCUMENTATION,  
PLUS DE LIENS, PLUS DE TÉLÉCHARGEMENTS DONT  
TOUS LES ANCIENS NUMÉROS DE *VILLE & VÉLO*  
....





# TOURS 15<sup>e</sup>

CONGRÈS  
DU CLUB  
DES VILLES  
CYCLABLES

27  
28  
29  
octobre  
2004

## le vélo pour relier villes & territoires

[www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)



CONCEPTION & RÉALISATION : STUDIO DESAILLY/EDÉRY • PARIS

