

ville & vélo

N° 12 juillet/août/sept. 2004

Le magazine des villes cyclables



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



éditorial

15 ans de mobilisation, pourtant...



Pascal Quemehen

Le Club des villes cyclables a été créé, il y a 15 ans, par quelques amis partageant la conviction qu'il fallait encourager l'usage du vélo et que sa prise en compte dans une politique de transport et d'aménagement urbain ne se décrétait pas. Elle ne deviendrait effective qu'à la faveur d'un travail de sensibilisation et de pédagogie sans relâche auprès des décideurs locaux et nationaux. Au pays de la petite reine, réhabiliter le vélo quotidien demanderait pas mal d'astuce, de courage, voire d'audace. Aujourd'hui, le Club réunit plus de 750 collectivités. Ce changement de regard s'est peu à peu opéré. La Loi sur l'Air en 1996 qui fixe un objectif de diminution de la voiture et d'augmentation des modes alternatifs comme le vélo et une obligation de prendre en compte les itinéraires cyclables dans tous les travaux de création ou de rénovation de voirie urbaine, la Charte pour développer le vélo en ville signée par des agglomérations et le ministre des Transports en 2001 ont été des étapes déterminantes de cette évolution. Toutefois, quelques semaines après le Mondial de l'auto et ses quelque 1,4 million de visiteurs, on mesure tout l'effort qu'il faut encore mobiliser pour promouvoir les modes alternatifs. Surtout, la voiture s'adapte sans cesse et ses promoteurs modifient leur discours. La prochaine mise sur le marché d'une voiture "économique", banalement utile, montre que les systèmes de représentations évoluent. Une partie du public privilégie dorénavant les valeurs d'usage sur la possession. Évolution intéressante. Mais cette nouvelle venue dans la gamme d'un constructeur anticipe aussi la demande de personnes qui, reléguées en périphérie des villes, risquent de considérer durablement la voiture comme leur seul moyen de se déplacer. La Logan comme accès démocratique à la mobilité n'est pas un mauvais scénario de science-fiction. C'est la réalité de ménages qui ne sont pas en situation de choix modal. C'est le syndrome d'un étalement urbain qu'on n'a pas encore pu ou su enrayer, un peu partout dans notre pays.

Alors, si le vélo, les transports publics et la marche sont en passe de gagner la bataille des centres-villes, ils risquent de perdre celle des zones péri-urbaines. La palette des outils techniques que le Club et le Certu ont élaborés au fil des années, l'action des acteurs locaux, la mobilisation des usagers ne suffiront probablement pas à inverser une tendance lourde que même des outils de planification récents ne réussissent pas à contenir. Tous les efforts des acteurs locaux, la mise en œuvre de nombreuses politiques cyclables dans les villes, départements et régions doivent converger mais risquent de ne pas suffire à inscrire le développement de nos territoires dans un cadre durable et équitable. >>>

sommaire

éditorial P 3

actualités

15^e anniversaire du Club des Villes Cyclables : Entretien avec Serge Morin P 4

Le prêt de vélos, une affaire qui roule P 6

dossier

Accessibilité et partage



Mobilité et personnes âgées. Une loi sur le handicap P 8

tour de ville

Tours, le vélo, partie prenante de la politique urbaine P 14

ailleurs



Chine : les vélos de Pékin reculent

mais ne cèdent pas P 19

Plus que jamais, l'État, conformément à ses engagements internationaux et face aux enjeux écologiques et sanitaires, globaux et locaux, doit donner la direction et mettre en cohérence les actions et les décisions au plan national, accompagner les politiques locales de mobilité durable, donner le signal fort qu'il encourage et facilite les réalisations en faveur du développement de la bicyclette dans notre pays. Brigitte Le Brethon dans son rapport remis au Premier Ministre en mars dernier soulignait la nécessité d'un plan national vélo en France, à l'instar de l'Allemagne et d'autres pays européens, et démontrait qu'il s'articulerait efficacement autour d'une série d'actions concrètes, exemplaires et contagieuses et que le rôle de catalyseur d'une délégation interministérielle se planifiait sur les cinq années à venir, pour atteindre un objectif raisonnable de 10 % d'usage du vélo à horizon 2010.

Huit mois plus tard, nous gardons l'espoir que le Gouvernement mette en œuvre ces recommandations. Les quinze ans du Club invitent à mesurer avec fierté le chemin parcouru pour faire du vélo un mode de déplacement à part entière, un atout pour nos territoires. L'engagement du Gouvernement d'accompagner et d'amplifier ces efforts doit être tenu, faute de quoi cet anniversaire serait placé sous le signe du mécontentement.

Puisse notre quinzième congrès être l'occasion de ce nouveau pas en avant.

Denis Baupin
Président

actualités

15 ans de Club et de politique cyclable : Entretien avec Serge Morin, co-fondateur en 1989, adjoint au maire de Lorient, 1^{er} vice-président du Club des villes cyclables.



Ville & Vélo : *Vous avez été de ceux qui ont créé le Club des Villes Cyclables en 1989. Quinze ans plus tard, pensez-vous que les villes françaises sont cyclables ?*

Serge Morin : Dire que toutes les villes françaises sont cyclables serait sans doute exagéré. En revanche, on peut dire que de très nombreuses villes françaises ont mis ou vont mettre en place une politique d'aménagements cyclables. On peut affirmer que depuis 15 ans des progrès considérables ont été faits dans la plupart des grandes agglomérations de France. En 15 ans, on est passé d'un combat qui faisait sourire certains à une réelle prise en compte par les élus et les services des villes.

V&V : *Où en est-on de l'insécurité supposée du vélo ? Avez-vous le sentiment que la réalité et les*

mentalités ont progressé ? Au même rythme ?

SM : Le « sentiment » d'insécurité de l'usage du vélo a toujours été un frein dans la tête des élus et des populations, surtout chez ceux qui ne le pratiquent pas. Un certain développement de l'usage, notamment pour le loisir, commence à modifier les mentalités. Mais il faut dire et redire que s'il y a en 2003 190 cyclistes tués, ce qui est beaucoup trop, il y a 1185 motocyclistes ou cyclotouristes, 592 piétons et 3509 automobilistes tués ! La diminution est de 10 % de tués cyclistes en 2003, pour une augmentation de 15 % chez les motocyclistes ! Malheureusement, cela ne constitue pas un frein à l'usage de la moto !

V&V : *Existe-t'il un « lobby » vélo dans notre pays ?*

SM : Malheureusement, non, car la famille des cyclistes est encore trop tiraillée entre les différentes pratiques cyclistes - sportifs, cyclotouristes, cyclistes de loisirs, cyclistes urbains -, les différents niveaux de collectivités - communes, départements, régions - et les professionnels. Mais, la création du Comité de promotion du vélo en 2001 a été une étape importante, il faut poursuivre pour animer un véritable lobbying à l'échelle du pays.

V&V : *En janvier 2002, dix agglomérations membres du Club signaient avec le Ministre des Transports, Jean-Claude Gaysot, la « Charte pour déve-*



lopper le vélo en ville ». Deux ans plus tard, les financements d'État pour la réalisation des réseaux cyclables ont disparu dans le budget. Quel rôle l'État peut-il jouer selon vous en faveur du vélo ?

SM : Incontestablement, l'abandon par l'État des crédits pour le vélo que nous avons obtenus dans le cadre des Plans de déplacements urbains est un recul dommageable. Il est vrai que la mise en place des projets intercommunaux demandait du temps mais c'est au moment où ceux-ci aboutissaient que les crédits ont été interrompus. Que l'État abandonne l'aide financière est malheureusement un mauvais signe vis-à-vis des collectivités territoriales mais, pour autant, il peut encore avoir, s'il en a la volonté, un discours fort sur le vélo. Nous demandons, avec nos partenaires du Comité de promotion du vélo, la nomination d'un délégué interministériel qui précisément serait chargé, suite au rapport de Brigitte Le Brethon, d'afficher ce discours, de rendre cohérente l'action de l'État dans tous les domaines : prise en compte du vélo dans les déplacements, code de la route, sécurité routière, politique d'aménagement urbain, développement des véloroutes-voies vertes....

V&V : Est-ce qu'une politique nationale vélo, c'est d'abord et surtout une « loi vélo » ?

SM : Une « loi vélo » pourrait être intéressante si elle était le prolonge-

ment de l'action d'un délégué interministériel qui donne un cadre général et si l'élaboration de la loi était un processus de concertation large avec toute la famille du vélo.

V&V : Le vélo quotidien se tient éloigné de son lointain parent : le vélo sportif. Considérez-vous que le vélo loisir ou le vélo touristique sont des cousins plus fréquents ?

SM : Le vélo quotidien a beaucoup souffert de cet « éloignement » dans les années 70-80. Aujourd'hui, c'est moins le cas et il suffit de regarder le nombre de porte-vélos et de vélos, sur l'arrière des voitures lors des départs en vacances pour voir que les choses évoluent. À côté du vélo sportif, on y trouve de plus en plus souvent des vélos loisirs.

V&V : Votre plus grande satisfaction ?

SM : Que le vélo ait gagné sa crédibilité dans le rôle qu'il peut jouer pour rééquilibrer les déplacements vers les modes doux.

V&V : Des regrets ?

SM : Que tout le monde ne mesure pas le chemin parcouru en 15 ans.

V&V : Un vœu pour ces 15 ans ?

SM : Que l'on progresse autant que durant les 15 dernières années, cela voudrait dire un Club des villes cyclables fort de quelque 1 500 adhérents, des aménagements partout et une pratique du vélo en très forte hausse! ■

EN BREF

Le Cyclocab, un taxi à 3 roues

Depuis cet été, deux cyclocab, tricycles à assistance électrique, acier inox, capote verte, permettent aux nantais de faire leurs emplettes tous les mercredis et samedis après-midi au départ de la place de l'Écluse à Nantes, pour un euro du kilomètre. L'entreprise, lancée dans le cadre de la Fête du vélo en 2001, bénéficie du soutien de la communauté urbaine et de l'Ademe. Du soutien des artisans taxis, eux aussi signataires de la convention, qui ont bien perçu ce service comme complémentaire et non concurrent, dans une offre globale de mobilité. Rendez-vous dans un an pour un bilan de cette expérimentation. Qui dispose d'un potentiel de développement si on regarde ce qui se passe à Londres où, péage urbain oblige, on compte déjà plus de 300 cyclocab...

Cyclocab@free.fr

Un nouveau président à l'ADC

L'Assemblée générale des adhérents de l'Association des départements cyclables a désigné son nouveau président le 8 septembre 2004, à l'occasion de la 8^e Rencontre des départements cyclables à Toulouse. Monsieur Alain Spada, conseiller général du Var, succède à Monsieur Palluel.

AGENDA

Paris, Arche de la Défense

12 et 13 janvier 2005

« Mobilité urbaine : les recueils de données sur les déplacements et leur évolution »

jours d'information organisées par le Certu marie-odile.gascon@equipement.gouv.fr



Dublin

Velo-City 2005

31 mai – 3 juin 2005

www.velo-city2005.com

L'esprit Vélos de ville selon Nickel

Metropolitan



NICKEL

Marque distribuée en exclusivité

par José Alvarez SAS

Contact David Salazar Tel : 05 62 60 34 22

email : dsalazar@josealvarez.fr

RCS 392 881 105 - APE 514.5

EN BREF

Marquage des vélos pour lutter contre le vol

Après Nantes, Chambéry, Strasbourg, Haguenau en juin dernier, Grenoble et Toulouse pendant l'été 2004, Paris a lancé le marquage des vélos dans sa Maison Roue libre Bastille le 25 septembre dernier. La Mairie de Bordeaux a voté le 20 septembre l'acquisition d'une machine pour le gravage qu'elle proposera aux cyclistes à compter de la mi-octobre. Un succès pour cette opération lancée par la FUBicy, Fédération française des usagers de la bicyclette, en partenariat avec le Club des villes cyclables, Le « bicycode » est un numéro à 14 chiffres gravé sur le tube de la selle. À ce numéro infalsifiable correspond un mot de passe. En cas de vol, la victime, après avoir porté plainte, se connecte sur le serveur de la FUBicy pour déclarer ce vol et donner les coordonnées du commissariat à joindre en cas de découverte.

www.fubicy.org

Nantes à la une du Time Magazine

Distinguée par le magazine américain comme la « ville la plus agréable d'Europe », Nantes a acquis ce titre de célébrité grâce à ses espaces verts, le recyclage de ses déchets, son centre-ville « aérien », son tramway, sa vie culturelle intense, son développement économique rapide et... ses pistes cyclables ! Avis à toutes les métropoles européennes !

La FFCT primée



La Fédération française de cyclotourisme a reçu en juin dernier en présence de Gilles de Robien le premier prix européen Norauto de la sécurité routière qui a récompensé la Charte cyclable réalisée dans le cadre de sa commission nationale de sécurité. Outre les clubs locaux de la fédération, les 95 délégués sécurité

départementaux, les délégués régionaux, les collectivités locales, DDE, ministères, associations nationales... ont été destinataires de cet outil indispensable.

www.ffct.org

Coursier à vélo

C'est pas de tout repos... Tel est le constat de la rédaction du magazine *Bike* qui a vécu une journée de courses à vélo avec la société Urban cycle, une « journée en enfer » mais des conseils et informations utiles dans un dossier de 4 pages du numéro d'octobre 2004.

Le prêt de vélos, une affaire qui roule



À l'occasion de la Semaine européenne de la mobilité, la ville d'Angers a lancé la mise à disposition gratuite de vélos. Moyennant une caution de 185 euros, si vous êtes majeur, résidant à Angers ou si vous y travaillez, vous pouvez disposer d'un vélo pendant un an en renouvelant cet emprunt tous les trois mois. L'entretien est assuré par une entreprise d'insertion, Angers Mob Service, qui gère un système identique sur le campus de la ville. Trois cents vélos ont été ainsi mis à la disposition des angevins dès le 22 septembre, 130 sont partis dans la journée. La « ruée sur les vélos » qui a fait la une de la presse locale n'a pas découragé ceux qui ont dû patienter une bonne heure dans la file d'attente devant Vélocité, la maison du vélo inaugurée pour l'occasion, implantée dans un ancien cinéma. Parmi les emprunteurs, on comptait 70 % d'étudiants. Le succès de cette première journée a incité la mairie à accélérer l'acquisition des 200 vélos supplémentaires qu'elle avait programmée. Coût global de l'opération : 150 000 euros. « *Au bout d'un an, nous estimons que l'expérimentation est faite. Et la personne convaincue !* » souligne Gilles Mahé, maire-adjoint chargé de la qualité de la vie.

Dans le Valenciennois, le syndicat intercommunal en charge des

transports (SITURV), ouvre un service gratuit de prêt de bicyclette ! Corrélaté aux grands travaux de Valenciennes (tramway et rénovation urbaine), le prêt de vélo est une alternative aux contraintes de circulation. L'occasion idéale de lancer la promotion des circulations douces pour lesquelles le PDU valenciennois fixe un objectif de 10 % des flux à l'horizon 2010 contre 5 % aujourd'hui. Dans un premier temps, les vélos prêtés seront au nombre de 60 dans un parking du centre ville de Valenciennes. Contre une caution de 200 euros, les habitants des 75 communes du SITURV à qui l'offre est exclusivement réservée pourront goûter aux joies du deux roues.

À Lyon, dans la Maison du vélo qui doit bientôt ouvrir ses portes, on pourra emprunter au printemps prochain 2000 vélos répartis dans 150 stations. Ils seront 4000 à terme. Un vélo emprunté à une station pourra être rendu à une autre. Les abonnés des TCL, transports en commun de l'agglomération lyonnaise, auront accès gratuitement à ce service. C'est dans le cadre de l'appel d'offres sur la fourniture et l'entretien du mobilier urbain que ce service de mobilité a été intégré. La publicité permettra de financer l'essentiel du coût d'investissement et de fonctionnement. Une affaire qui roule... à suivre! ■



Franche-Comté : Quand le vélo acquiert peu à peu ses lettres de noblesse...

Incontestablement, les mentalités évoluent, mais les réalisations concrètes destinées à faciliter son utilisation se font attendre. Tel est le constat du Conseil économique et social de Franche-Comté.

Lorsqu'elle a présenté le 13 septembre les résultats du travail de suivi de l'auto-saisine effectuée en 1998 sur le thème du développement de la pratique du vélo en Franche-Comté, Évelyne Pujo a dressé un bilan en demi-teinte.

Si, aujourd'hui, le vélo est pris au sérieux; c'est un mode de déplacement à part entière, pris en considération dans les réflexions des élus et des aménageurs, les infrastructures favorisant une utilisation confortable et sécurisée ne sont pas encore assez répandues, notamment en milieu urbain.

Cela dit, la dynamique est lancée et l'action conjuguée des associations

des usagers de la bicyclette et des responsables locaux doit permettre de passer de l'intention à la réalisation. D'autant que, sur une large partie de son territoire, la Franche-Comté a la chance d'être concernée par un projet très intéressant : la véloroute Nantes-Budapest qui emprunte quasiment toute la vallée du Doubs, en direction du nord de la région.

Le Conseil économique et social considère qu'il s'agit là d'une infrastructure apte à constituer la colonne vertébrale d'une politique économique et touristique au service de la région.

Il invite également la collectivité régionale à exercer un rôle de coordination en animant un comité de

pilotage régional assurant la cohérence des actions conduites en région afin de passer de la prise de conscience à la mise en œuvre d'une politique audacieuse et coordonnée. À l'occasion de cette séance, Véronique Michaud, secrétaire générale du club des villes cyclables, a brossé le tableau plus général de la place du vélo dans les politiques urbaines, avec de nombreuses illustrations concrètes, au plan national et dans certains pays européens.

Enfin, pour illustrer le sujet, les conseillers ont pu apprécier les performances du vélo à assistance électrique proposé par la société JJG Partenaires basée en Alsace. Ce produit est le fruit d'une collaboration avec un universitaire de Belfort.

Que l'on soit sportif ou non, poids plume ou poids lourd, la côte pourtant sévère de la Citadelle a été littéralement « avalée » par tous ceux qui ont voulu tester ce vélo. Quelques collectivités ont déjà passé commande, pourquoi pas le Conseil régional de Franche-Comté? Gageons qu'il fera école. ■

www.cr-franche-comte.fr/cesr

Réconcilier le vélo et la ville...

ACCROCHE-VELOS

RACKS DOUBLES

ABRIS

CONSIGNES

... avec le spécialiste du parking à vélos !

AGUIDON PLUS - BP 44
29, rue Rieussec - 78220 VIROFLAY
Tél.: 01 30 24 60 95
Fax : 01 30 24 60 96

Retrouvez tous nos produits sur :
www.aguidonplus.fr

Accessibilité et partage

Le concept d'accessibilité a d'abord concerné en France les seules personnes handicapées, avant d'être élargi à la mobilité réduite et d'inclure aujourd'hui, dans une société qui vieillit inéluctablement, les personnes âgées. Dans la réflexion sur la mobilité et l'accès à la ville "pour tous", nombreux sont ceux qui estiment qu'il faut partir à nouveau du piéton, tant il est vrai qu'il a été beaucoup oublié quand on adaptait la ville à l'automobile. De plus on considère que ce qui est "bon" pour les piétons améliore l'accessibilité de tous. C'est d'autant plus important que le partage de la rue, synonyme de mixité des circulations et de cohabitation de tous les usagers dans un espace commun n'est pas vraiment entré dans les mœurs.

Tour d'horizon avec Denis Baupin, président du Club des villes cyclables et maire adjoint de Paris, Catherine Chartrain, Coliac, CNT, Maryvonne Dejeammes, Certu, Serge Morin, maire adjoint de Lorient, François de Ruggy, vice-président de la Communauté urbaine de Nantes et Joël Yerpez, Inrets.



VILLE DE LORIENT

Un espace partagé accessible à tous (zone 30 à Lorient)

Il y a encore quelques années, le terme d'accessibilité renvoyait le plus souvent, aux difficultés et impossibilités rencontrées par les personnes handicapées - surtout en fauteuil roulant - à accéder aux logements, aux commerces, aux transports

publics... et, plus largement, à se mouvoir et vivre dans la ville, comme les autres ou du moins "avec" les autres. Dans un premier temps (1975)* les lois françaises ont voulu "faciliter la vie des personnes handicapées" et "favoriser leur vie sociale" notamment en permettant

leur accès aux transports et aux établissements recevant du public. Elles ont ensuite progressivement élargi leur champ pour s'ouvrir à d'autres catégories avant de poser le problème d'une accessibilité plus générale, notamment dans le domaine de l'espace public pour les handicapés certes, mais aussi pour les piétons, les cyclistes et les personnes qui ont temporairement des difficultés à se déplacer.

DU HANDICAP À LA MOBILITÉ RÉDUITE...

La Loti qui concerne les transports (1982)* définit un droit au transport "pour tous" mais souligne néanmoins l'importance des mesures à prendre pour que ce droit concerne "aussi" les personnes à mobilité réduite. Où l'on voit tout de même le législateur passer de la notion de handicap (de naissance ou par accident**) à celle de "mobilité réduite" qui concerne un nombre plus important d'individus. Selon la définition du Parlement européen donnée dans une résolution de février 2001, on entend désormais par



personnes à mobilité réduite : *“toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes handicapées (y compris les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels et les personnes en fauteuil roulant), personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes ayant un caddie et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette)”*. On commence même à parler de “personnes à besoins spécifiques”¹, sans effet de mode “même si la nouvelle dénomination est positive” mais en se rendant compte que le champ des personnes concernées par l’accessibilité évolue et s’accroît.

... ET PASSAGE

À LA NOTION D’ACCESSIBILITÉ

En France, l’enquête Insee “Handicap, incapacités, dépendances” (1999) fait découvrir que 31,4 % de la population

française, soit environ 18,9 millions de personnes, sont en situation de handicap. Ce qui oblige à faire le lien entre capacités et incapacités des personnes, leur environnement au sens large (logement, voirie, espaces publics) et la manière dont elles peuvent s’en servir et aller (ou non) d’un point à un autre dans la ville. C’est ainsi que, fin 2000, un groupe de travail interministériel pose le problème mobilité et handicap en termes d’accessibilité : *“L’accessibilité au cadre bâti, à l’environnement, à la voirie et aux transports publics ou privés, permet leur usage sans dépendance par toute personne qui, à un moment ou à un autre, éprouve une gêne du fait d’une incapacité permanente (handicap sensoriel, moteur ou cognitif, vieillissement...) ou temporaire (grossesse, accident...) ou bien encore de circonstances extérieures (accompagnement d’enfants en bas âge, poussette...)”*.

La loi SRU* (2000), associe la notion

**Ce qui est
“bon” pour les
piétons est bon
pour tous**

d’accessibilité à un périmètre d’action plus global et en fait une des conditions d’un développement urbain durable et solidaire. L’accessibilité résulte ainsi de l’adéquation entre une personne - avec ses aptitudes, son âge, sa santé et ses difficultés - et un environnement.

DU CONCEPT D’ACCESSIBILITÉ...

Ce fut d’abord un concept : le “design for all” inventé aux États Unis au cours des années 1980 par les fabricants d’ordinateurs pour que leurs produits puissent être utilisés par les personnes handicapées. Ce design “pour tous” a évolué à son tour vers une conception dite universelle, c’est-à-dire vers des produits de conception standard qui bénéficient à tout le monde. Les véhicules à plancher bas, sans marche depuis le point d’arrêt, les bâtiments de plain-pied sont des exemples de conception “universelle”. Quand on étend ce type de conception à des personnes qui ont des limitations de capacité comme les handicapés, par l’incorporation d’éléments simples et peu coûteux qui en améliorent l’accessibilité, on parle plutôt de “conception accessible” qui peut parfois améliorer le confort d’usage de telle manière que là encore le produit finit par bénéficier à tous. L’exemple le plus frappant en est la télécommande, inventée à l’origine pour les handicapés et qui aujourd’hui fait partie intégrante du téléviseur.

Transposé à la ville, le concept d’accessibilité (l’accès aux fonctions urbaines, aux territoires, aux bâtiments...) a aujourd’hui trois acceptations qui doivent se compléter pour une meilleure satisfaction des besoins du citoyen usager. Le concept de “ville accessible à tous” couvre l’accessibilité géographique et spatiale, l’accessibilité sociale et l’accessibi-

Une gamme de dispositifs pour :

- Le stationnement des vélos
- La protection contre le vol

Présent
dans + de 80 villes
et gares, en France et
à l'étranger




2 vélos côte à côte




1 vélo




2 vélos face à face



6, 12, 20 vélos

SÉCURITÉ

- Evite la chute du vélo en présence d’un enfant sur le porte-bagages, conformément à la loi Scrivener sur la protection des consommateurs.
- Réalisée sans angles vifs.
- Conforme à la recommandation AFNOR sur la protection des aveugles.

PROTECTION

- Verrouillage du vélo contre le vol.
- Absence de voilage des roues et de dégradation de la peinture.

IMPLANTATION

- Rangement ordonné de l’ensemble des vélos.
- Un maximum de vélos sur un minimum d’espace (14 vélos sur 5 m x 1,70 m)

VelParc

55, rue de l’université - 75007 PARIS
Tel/Fax : 01 45 19 01 98 ou : 05 55 31 91 66
Mobile : 06 12 66 08 14

Modèles déposés

lité physique qui améliore la conception des aménagements urbains et des systèmes de transport pour que toutes les personnes en situation de handicap puissent s'intégrer dans la société.

... À LA NÉCESSITÉ D'AGIR SUR LA FORME DES VILLES

Si c'est cela qu'il faut préparer, il s'agit d'intervenir non seulement dans l'espace et dans les véhicules, mais aussi très en amont afin de pouvoir agir sur la forme des villes par la planification. "C'est essentiel, estime Denis Baupin, maire adjoint chargé des Transports, de la circulation, du stationnement et de la voirie de la Ville de Paris, président du Club des villes cyclables, mais complexe car le problème se pose au niveau de l'agglomération où il s'agit de développer des outils juridiques et opérationnels pour limiter l'étalement urbain et inciter à la ville compacte, multi-



CERTU - Lyon

Traverser les rues larges en deux fois (flot central)

"Il conduit à l'éloignement, à l'éclatement des fonctions, à l'isolement et la ségrégation des populations; il faut revenir à une ville de proximité où les échanges peuvent se faire, c'est essentiel. Évidemment le coût du foncier rend les choses difficiles et devrait encourager le développement de villes multipolaires; les nouveaux outils PLU, Scot peuvent être utilisés pour cela pour peu qu'on le veuille au niveau politique intercommunal" (voir encadré Mobilité et personnes âgées).

polaire, aisée à desservir en transport public où les échanges peuvent s'effectuer à pied et à vélo; en attendant, là où l'organisation des territoires est un fait établi il faut organiser les rabattements sur les transports publics en voiture et à vélo en se souvenant que, en région Ile-de-France notamment, 1 déplacement sur 5 est inférieur à 1 km et 1 sur 2 inférieur à 3 km."

Pour Serge Morin, maire adjoint transports de Lorient et vice-président du Club des villes cyclables, le drame des agglomérations c'est l'étalement urbain.

SÉCURITÉ ET AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ POUR LES SENIORS

Progrès de la santé et vieillissement des populations accroissent les besoins en matière de mobilité des seniors bien portants et inciteront aussi à améliorer l'accessibilité pour ceux qui le sont moins et qui ont atteint le quatrième, voir le cinquième âge. Souvent d'ailleurs, ces

Mobilité et personnes âgées

Différentes études en enquêtes ont traité des personnes âgées, de leur mobilité et des accidents; elles pointent les difficultés et problèmes qui ne manqueront pas de s'imposer aux décideurs, techniciens, promoteurs et autres opérateurs, la population de cette tranche d'âge ne pouvant que croître encore dans l'avenir.



CUS - J. Dorkel

cuper d'elles. Ce qui accroîtra la pression sur la collectivité pour fournir des équipements et des services qui leur seront destinés" indique M. Dejeammes. Et ce n'est qu'un exemple. L'habitat dispersé, la dépendance automobile, l'insécurité particulière des personnes âgées, l'implantation des centres commerciaux en périphérie et la disparition des commerces de proximité soulèveront d'autres problèmes difficiles à résoudre si on ne les pose pas dès maintenant. Enfin, l'Ocde (cf réf. 8) note qu'il serait bon que toutes les décisions concernant le transport et l'aménagement de l'espace ne soient pas prises par des actifs dans la catégorie d'âge de 18 à 60 ans, majoritairement automobilistes et valorisant la vitesse car ils créent ainsi un environnement souvent très hostile aux personnes âgées et/ou à mobilité réduite...

Déplacements des seniors

Le Certu a analysé les pratiques de déplacement des personnes âgées° à partir des enquêtes ménages déplacements réalisées de 1997 à 2002 dans une quinzaine de

On sait maintenant que, en 2030, 26% de la population française aura plus de 65 ans et que, à l'horizon 2050, le nombre des plus de 80 ans aura triplé. "Or au fur

et à mesure que le nombre de plus de 80 ans augmentera et que, en parallèle, la taille des familles diminue, les personnes âgées auront moins de familiers pour s'oc-



derniers ont un sentiment d'insécurité, lui aussi croissant avec l'âge. Or, pour être mobile physiquement - et mentalement - note Catherine Chartrain, présidente du Coliac³ et secrétaire générale du Conseil national des transports (CNT), il est nécessaire d'avoir au contraire un sentiment de sécurité : *"pour les personnes*

Mixité des circulations, vitesse réduite = partage et accessibilité

vieillissantes et à mobilité réduite, les espaces publics peuvent être selon la qualité de leur aménagement, des lieux de convivialité et d'autonomie, ou, à l'inverse, des zones de danger ou de dépendance. Pour eux, il est essentiel de pouvoir se déplacer en étant à peu près certains qu'ils ne risquent pas à chaque moment de tomber, de se heurter à un obstacle, de se faire heurter par d'autres usagers, de ne pas voir un obstacle ou de ne pas pouvoir lire ou entendre une information ou un message". Pour eux aussi, il est donc important d'améliorer l'espace public et, plus largement, de rendre la ville "accessible à tous" (voir encadré).

UNE VILLE ACCESSIBLE À TOUS ?

Pour Denis Baupin, une ville accessible à tous est une ville *"qui donne la priorité aux modes de déplacement les plus économes en espace et en énergie - piétons, cyclistes et transports publics - alors que jusqu'à présent*

les villes étaient surtout aménagées pour la voiture; c'est aussi une ville où l'on favorise tant le cheminement des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer que leur accès au transport public".

Serge Morin estime que c'est dans la rue que se cristallise l'adéquation entre une personne et son environnement : *"la rue est un lieu d'affirmation sociale; c'est là que les jeunes adolescents, les personnes âgées, les handicapés en fauteuil, les bien portants, les aveugles... voudront affirmer leur présence dans la vie collective, être reconnus socialement".* Il insiste sur la nécessité d'affirmer la primauté du piéton et de la personne handicapée dans la conception de nouveaux quartiers ou de nouvelles voiries *"car si on ne part pas en priorité de leurs besoins on aboutira forcément à la primauté de l'automobile ce qui sera invivable pour les gens".* Une vue partagée par Maryvonne Dejeammes, Certu, ►►

villes. Maryvonne Dejeammes, Certu indique que, sur la question du vieillissement, on dispose de deux rapports de base : un rapport de l'Ocde^b et le résultat d'une table ronde de la Cem^c qui montrent les besoins d'alternatives à l'automobile et même à la marche et rétablissent un certain nombre de vérités à propos des personnes âgées. Elles sont plus sûres qu'on le pense au volant, elles cessent souvent de marcher et d'utiliser les transports collectifs avant même de cesser de conduire !

Francis Beaucire, au Club mobilité consacré en 2002 à la mobilité des seniors^d notait : *"dans une société qui a vécu l'augmentation de la vitesse, le vieillissement est en train de faire ralentir une partie de la population. On trouve d'un côté jeunes, actifs, communicants et rapides, et de l'autre les personnes de la lenteur : ce qui augmente c'est l'écart entre les deux... question inédite s'il en est. Dans le développement durable, il y a une exigence de cohérence sociale, y compris entre les jeunes et les vieux."*

Lien entre insécurité routière des piétons âgés et aménagement urbain

Ce dont on est sûr maintenant c'est que ce sont les piétons âgés qui sont les plus exposés partout en Europe, où ils comptent

pour près de la moitié des décès de piétons. En France, en 1998, en milieu urbain, 53% des tués et blessés graves de plus de 65 ans étaient des piétons. C'est pour cela qu'il importe d'avoir une connaissance fine des accidents et surtout de la typologie des accidents des piétons âgés. Dans le cadre du séminaire "Ville et vieillir", organisé par l'Institut des villes en mai 2004, Joël Yerpez^e a fait part de ses recherches sur le sujet et sur les moyens de mieux intégrer les personnes âgées dans la ville. On constate pour les plus de 65 ans un taux de mortalité de plus de 10 tués pour 100 victimes (ONISR, chiffres de 2002), soit plus du double des autres tranches d'âge ; les accidents de piétons âgés représentent plus de 40% de l'ensemble des piétons tués (plus de 50% pour les plus de 80 ans).

Remplacer l'exigence de mobilité par celle d'accessibilité ?

Les exemples de scénarios d'accidents décrits par l'étude Inrets permettent de réfléchir à des aménagements, équipements et organisations de l'espace dans des lieux comme les voies piétonnes, les parkings, grandes pénétrantes, centre-ville, banlieues. Quant à la ville de demain, J. Yerpez et d'autres observateurs constatent que globalement, les personnes âgées ont des

difficultés dans un urbanisme fonctionnaliste qui sépare les activités (zonage) et avec la ville éclatée rendue possible par l'automobile. Beaucoup préconisent de revenir à un urbanisme de proximité, à l'échelle du piéton, au développement de villes multipolaires et, surtout, *"de remplacer l'exigence de mobilité par celle d'accessibilité"* comme le formule J. Yerpez. Pour lui, l'élaboration des PDU et des plans locaux d'urbanisme (PLU) - *"les premiers étant connotés santé publique, les seconds équité sociale et sécurité routière, toutes questions qui concernent au premier chef les personnes âgées"*, doivent permettre de tenir compte dans l'aménagement urbain des personnes âgées. Les outils existent, encore les acteurs locaux doivent-ils s'en saisir pour changer la ville. Là aussi, une réflexion sur l'accessibilité et la qualité urbaine devrait profiter à tous...

^a "Pratiques de mobilité des personnes âgées", Certu, Lyon, mars 2003

^b "Vieillesse et transport, concilier mobilité et sécurité", rapport OCDE, collection Transports, Paris, 2001

^c "Transport et vieillissement de la population", table ronde 112, rapport Cemt, Paris 2000

^d "Mobilité et seniors", actes de la journée du Club mobilité de mars 2002, Certu, Lyon, septembre 2002.

^e "Quelques réflexions sur l'insécurité routière des piétons âgés et l'aménagement urbain", Joël Yerpez, Inrets, Salon de Provence (Joel.yerpez@inrets.fr) qui seront publiées dans les actes du séminaire "Ville et vieillir" en cours d'édition à l'Institut des villes, Paris

qui estime qu'une ville "accessible à tous est une cité où l'on ne donne pas une priorité outrancière à une catégorie d'utilisateurs... une ville aussi où l'escalier n'est pas omniprésent, où les échanges se font le plus possible à niveau..."

Pour François de Ruy, vice-président de la Communauté urbaine de Nantes, une ville accessible à tous est une ville "vivable" où chacun a sa place et peut se déplacer. "On a donc fait le choix à Nantes depuis une vingtaine d'années d'aménager l'espace public de sorte que tous les modes puissent cohabiter, ce qui veut dire que la place de la voiture est réduite, les voiries sont retraitées (les 2x2 voies deviennent des 2x1 voie) au profit des transports publics, des cyclistes et des piétons, PMR compris, même s'il reste encore beaucoup à faire pour cette dernière catégorie dans l'ensemble de la ville, mais c'est plus une question de culture et de nécessaire changement de regard."

ACCESSIBILITÉ ET PARTAGE DE L'ESPACE

L'espace public est, par définition, un territoire à partager entre de nombreux usages et des usagers différents. Catherine Chartrain : "La place respective "laissée" à chacun de ces usages et catégories d'utilisa-

teurs est représentative de choix de société, de choix politiques et techniques entre attentes sociales diverses ; concevoir un espace public commun à tous les usagers suppose d'organiser la cohabitation de tous les usagers en toute sécurité⁴ sans les saucissonner en créant des espaces séparés porteurs de conflits et de discrimination".

Une telle cohabitation entre piétons, cyclistes et automobilistes ne peut se concevoir selon Denis Baupin que si la voiture roule au pas, comme dans les aires piétonnes, les cours urbaines et là où passent des réseaux verts : "des espaces où, par l'aménagement, on fait comprendre aux automobilistes qu'ils sont admis - à très petite vitesse - mais non prioritaires et seulement s'ils résident dans la zone qui n'est pas faite pour transiter. Ailleurs, dans les espaces où les fonctions circulation et transit sont clairement identifiées, il s'agit de donner plus d'espace aux modes alternatifs à la voiture, de renforcer la sécurité des piétons et des cyclistes et de faciliter la traversée des piétons et des personnes handicapées ou à mobilité réduite par des oreilles, des îlots centraux... ou les mouvements des cyclistes par des sas vélo, par exemple."

"En fait, renchérit Serge Morin, c'est une question d'ambiance ; c'est la différence



FRATP - J.F. Mauboussin

Météor, le métro 100% accessible de la ligne 14 : avec ascenseur sur le quai

entre une ville routière et une ville davantage tournée vers les circulations douces où la cohabitation entre piétons, cyclistes, utilisateurs de transports publics et même automobilistes est possible à condition de ralentir ces derniers."

Pour Catherine Chartrain, il reste beaucoup à faire car "malgré des progrès réalisés au cours des dix dernières années dans les espaces publics, les véhicules de transport et sur le plan de l'information - qu'il ne faut surtout pas oublier - on ne peut que constater qu'une grande partie de la population reste en situation de difficulté, voire dans l'impossibilité de se déplacer, que ce soit de manière permanente ou occasionnelle".

LES PIÉTONS D'ABORD

Il ressort de ce débat que pour pouvoir améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, des modes doux et des transports publics dans la ville, il importe de se préoccuper d'abord des piétons, après leur avoir grignoté l'espace pendant des décennies. Parce que la marche à pied est le premier mode commun à tous (sauf handicapés en fauteuil) et complémentaire de tous les modes mécanisés, il s'agit d'aménager prioritairement un réseau continu d'itinéraires et d'espaces, à niveau, pour les piétons, dans l'ensemble de la ville. Ces trajets doivent en outre être rendus agréables et confortables si on ne veut pas qu'ils soient perçus comme éléments négatifs du déplacement à pied ou d'un voyage en transport public par exemple.

C'est ainsi que Serge Morin estime que "si on ne commence pas par poser la question du piéton dans la ville, on ne pourra

Une loi sur le handicap

Le projet de loi sur le handicap qui sera sans doute adopté avant la fin 2004 prévoit la mise en accessibilité totale des services de transport public trains, bus, métros, trams... dans un délai de six ans : véhicules, quais, stations, gares. La loi précise que, en cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité de réseaux de transport public existants, "des moyens de transport adaptés aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite doivent être mis à leur disposition".

Le délai paraît bien court à certaines agglomérations, car pour l'heure, selon une étude UTP¹¹ de 2001 41% des autobus urbains sont à plancher bas et 15% disposent d'équipements spécifiques (palettes, agenouillement...) et d'espaces pour fauteuils roulants. Toujours selon l'UTP, ce qui devrait peser le plus lourdement sur les réseaux, c'est l'aménagement des points d'arrêt. Quand on sait que dans une ville comme Grenoble, très en avance en matière d'accessibilité des transports et de l'espace public, "seuls" 45% des arrêts sont aménagés, alors qu'elle met en œuvre une politique d'accessibilité depuis le milieu des années 80 (quand elle décide de construire une ligne de tramway accessible aux handicapés en fauteuil roulant), on mesure l'ampleur de la tâche à accomplir et les financements nécessaires. Catherine Chartrain, présidente du Coliac (Comité de liaison pour l'accessibilité), estime à propos de cette nouvelle loi : qu'il s'agit de "ne pas oublier les espaces voirie qui mène aux gares". Elle estime aussi qu'il faut raisonner plus largement, dans les trams, bus et métro, autour des arrêts et en matière de cheminements afin d'aménager matériels et espace public "pour tous" avec un maximum d'autonomie et de sécurité. Sachant que "si on satisfait aux besoins des handicapés, tout le monde y gagne, personnes âgées, parents encombrés et enfants compris.

¹¹ "Loi sur le handicap : Six ans pour être 100% accessibles", Transport public - avril 2004

pas avoir d'espaces vraiment partagés - au sens de l'intégration des usages et des modes et non de leur séparation. Ce type de partage de la rue n'impose pas de faire des aires piétonnes ou des zones 30 partout (il faudrait certes en faire davantage) mais nécessite que l'on prenne en compte tous les usagers partout, notamment sur les voies où le 50 km/h est maintenu en ville. Il reste beaucoup à faire en France pour que le piéton dispose de son propre réseau et n'ait plus besoin de se "faufiler" entre des voitures garées sur les trottoirs, des potelets, des bornes"... "ou des poubelles, ajoute Catherine Chartrain, extrêmement attentive elle aussi à l'installation anarchique du mobilier urbain, de poteaux indicateurs dans l'espace public et de la dépose désordonnée d'objets divers, facteurs d'exclusion et d'insécurité".

PARTAGER, INCLURE

C'est bien en termes "d'inclusion" d'ailleurs (*inclusive mobility*) que l'on raisonne au Royaume Uni en matière

d'accessibilité des piétons. Les guides⁵ y traitent de la nécessité "d'inclure" dans tout ce qui est conception des espaces publics et des infrastructures de transport non seulement les besoins des piétons, mais aussi des personnes handicapées (*disabled people* : des personnes en état d'incapacité), à mobilité réduite (*people with impaired mobility* : à mobilité affaiblie ou détériorée, au sens propre...), ce qui sera avantagera également les personnes chargées d'enfants, de poussettes ou de paquets, ainsi que les personnes âgées.

François de Rugy a aussi cette préoccupation et si, au 15^e congrès du Club des villes cyclables à Tours, il anime un atelier consacré à l'aménagement de l'espace avec l'entrée "vélo", il est conscient de la nécessité de rendre la ville accessible au plus grand nombre. "Le piéton est central dans une telle politique, mais il faut bien comprendre que, en rendant la ville accessible aux personnes qui ont le plus de difficultés à se déplacer telles que les handi-

capés en fauteuil - un objectif vers lequel il faut tendre par souci de justice et d'équité - on rend la ville plus accessible à tous." ■

Dossier, entretiens et comptes rendus: Francine Loiseau

* Loti : loi d'orientation en faveur des personnes handicapées (30 juin 1975); loi d'orientation des transports intérieurs (1982); loi du 13 juillet 1991 qui complète la loi de 1975 en rendant obligatoire l'accessibilité des personnes handicapées aux locaux d'habitation, aux lieux de travail et aux établissements recevant du public, un décret et un arrêté du 31 août 1999 et une circulaire du 23 juin 2000 obligeant à la mise en œuvre de l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées; loi SRU : Solidarité et renouvellement urbains du 13 décembre 2000

** Rappelons que chaque année en France les accidents de la route contribuent à augmenter le nombre de handicapés de 25.000 personnes

¹ voir "Ville et citoyenneté : la politique d'accessibilité", Pierre Leloup, in RATP Savoir-faire N° 47 - 2003

² Projet Certu "Ville accessible à tous - des principes aux pratiques", cf document "Concept ville accessible à tous", Certu, octobre 2002 et l'enquête exploratoire auprès d'une douzaine de collectivités locales à ce sujet (Certu, janvier 2002).

³ Coliac : Comité de liaison pour l'accessibilité

⁴ Un groupe de travail du CNT prépare un ouvrage provisoirement intitulé "Une voirie pour tous, sécurité et cohabitation sur la voirie publique au-delà des conflits d'usage".

⁵ "Inclusive mobility, a guide to best practice on access to pedestrian and transport infrastructure", Mobility and inclusion unit, Dept. for Transport (DfT)
Fax : +44 20 7944 6102; E-mail : miu@df.gov.uk; documentation gratuite, également sous forme de cassette audio.

PARCAGE ANTIVOL Vélos : Ayez le réflexe sécurité !



CONTROLE
SOLIDITE
DURETE
RESISTANCE

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

le seul antivol protégeant intégralement
toutes les parties du vélo

ETUDES - PROJETS
D'IMPLANTATION

Nombreuses
références en France



FABRICANT

3, Rte de Vovray 74000 ANNECY

Tél. (33) 045 045 1345

www.cyclogard.com

Modèles déposés / systèmes brevetés

Tours

Le vélo, partie prenante de la politique urbaine



La rue Nationale réservée aux piétons, cyclistes et bus

Ce n'est évidemment pas par hasard que Tours se prépare à accueillir le congrès du Club des villes cyclables : cette ville, et la communauté d'agglomération, travaillent depuis quatre ans à mettre en place un projet global vélo, profondément intégré à la politique urbaine.

En présentant le **Plan Vélo de l'agglomération tourangelle**, Jean Germain,

maire de Tours et président de la communauté d'agglomération Tour(s)plus, écrivait : "Trop longtemps relégué au rang de simple agrément, le vélo démontre qu'il est un moyen de se déplacer urbain et contemporain... à la condition que les collectivités publiques mettent en place les

infrastructures nécessaires. Le vélo devient une alternative à laquelle, ici, nous croyons."

Et pourtant... Tours n'est pas une ville où le vélo s'impose naturellement. "Il n'y a pas, chez nous, de véritable tradition du vélo", explique Dona Sauvage, maire adjointe de Saint-Cyr-sur-Loire et présidente du groupe de pilotage deux-roues de Tours(s) plus. C'est que la topologie



chargé d'opération et coordonnateur de la politique cyclable à Tours(s) plus, complète le tableau : "Il y a dans l'agglomération des contraintes fortes : deux fleuves, une autoroute et une nationale qui coupent la ville." Le fait d'avoir réussi à mettre en place un schéma deux-roues cohérent est d'autant plus méritoire.

LE SCHÉMA DEUX-ROUES

La communauté d'agglomération Tour(s)plus regroupe 14 communes autour de Tours, soit 266 000 habitants. Ces actions sont financées par la taxe professionnelle, elle est notamment en charge de la rénovation urbaine et de l'aménagement de l'espace et de la voirie. C'est dans ce cadre que Tour(s)plus a approuvé, en septembre 2001, un schéma deux-roues d'agglomération, qui se met en place depuis. Comme l'explique Frédéric Toupin, chargé d'études Déplacements à l'Agence d'urbanisme de l'agglomération de Tours, "ce schéma se décline en quatre grands chapitres : le réseau cyclable lui-même, le stationnement, les actions de communication et les services."

Le réseau est aujourd'hui largement avancé : 69 km ont été aménagés, 59 autres sont en projet, sans compter les quelque 50 kilomètres d'itinéraires de liaison déjà praticables. En regardant le plan, on constate que ce réseau a la particularité de ne pas se contenter de desservir le centre-ville, mais se prolonge jusqu'à une dizaine de kilomètres dans les zones rurales. "En effet, explique Dona Sauvage, lorsque nous avons commencé, notre première préoccupation a été de chercher à relier les communes entre elles. Notre objectif constant a été la continuité, et la sécurité." Il a donc fallu commencer par un long travail de maillage, en cherchant un maximum de cohérence. Car comme le dit Frédéric Toupin, "il ne suffit de prendre une carte et de faire des traits : il faut que ce soit réalisable." Au-delà de cette volonté de relier les communes entre elles, le réseau cyclable s'est donné pour objectif de desservir les grands équipements, de valoriser les "corridors fluviaux" de la Loire et du Cher, et de mettre l'accent sur les sorties d'agglomérations. Le ►►►

des lieux rend difficile la mise en place d'itinéraires cyclables : seul le centre-ville, entre la Loire et le Cher, est plat ; des deux côtés des fleuves, le cycliste doit affronter des côtes assez sévères. Gilles Chaffois,

Des arceaux en de nombreux lieux : une pratique facilitée

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 - Site web : www.velonix.com

Tour de ville



Tous ensemble, bien dans la ville...

réseau s'organise autour de plusieurs types d'aménagements, principalement des bandes et des pistes cyclables. On ne trouve en revanche quasiment pas de contresens – système qui semble encore provoquer quelques inquiétudes chez certains.

En règle générale, explique Dona Sauvage, et dans la mesure où l'espace le permet, les promoteurs du schéma cyclable ont cherché à privilégier le partage harmonieux de la voirie entre vélos, voitures, piétons et transports collectifs. "Le carrefour Thiers, récem-

ment aménagé par la Ville de Tours, en est le plus bel exemple. C'est un rond-point dont le centre est percé pour laisser passer les bus en site propre, auxquels les voitures doivent la priorité, et où s'intègrent parfaitement les piétons et les cyclistes."

Un autre lieu de la ville a fait le vélo roi : c'est la portion de rue Nationale, au niveau du centre-ville historique, qui a été interdite aux voitures en 1998, et n'est parcourue que par les bus, les vélos et les piétons. "Ça a été un véritable déclencheur, explique Frédéric Toupin, et ça a contribué à changer les mentalités, en

Loire à vélo en plein cœur de la ville

Une voie verte qui traverse une zone urbaine, c'est une chose plutôt rare... L'itinéraire de Loire à vélo passe pourtant en plein centre-ville de Tours. Un vrai plus pour le tourisme et le commerce.



La Loire à vélo, ce sera, en 2006, près de 800 (de Cuffy dans le Cher jusqu'à Saint Brévin les Pins en Loire Atlantique km d'itinéraire aménagé. Et, à terme, un tronçon de la liaison cyclable européenne Nantes-Budapest.

En attendant, un tronçon d'une trentaine de kilomètres autour de Tours est déjà aménagé, et ouvert au public. Tour(s)plus et le Conseil Général

d'Indre et Loire en ont été maîtres d'ouvrage. La région l'a subventionné à hauteur de 60%.

Ce tronçon vient de l'est en suivant la Loire, puis oblique vers le sud et traverse le centre-ville de Tours de part en part, avant de traverser le Cher. Autrement dit, la voie verte emprunte la principale artère de la ville, l'ancienne nationale devenue rue Nationale et avenue de Grammont. Elle permet ensuite de rejoindre, notamment, le quartier des Deux-Lions, grand projet urbain, pour ensuite traverser la plaine de La Gloriette, espace paysager et créatif. À la sortie de l'agglomération, l'itinéraire mis en œuvre par le Conseil Général permet une continuité jusque Villandry, en passant par Savonnière.

Dans la partie située en plein centre-ville, la voie verte s'intègre donc la circulation. Dona Sauvage explique : "Nous l'avons installée dans des contre-allées. Celles-ci ne sont pas des voies de circulation pour les voitures puisqu'elles ne peuvent que s'y garer.

Le stationnement dans ces contre-allées a été complètement retravaillé, et les voitures sont obligées de se garer en marche arrière pour toujours voir les vélos." Des feux vélos ont été installés, et tous les carrefours ont été mis à niveau.

Dès que l'on sort du centre-ville, on retrouve une piste cyclable, un itinéraire sécurisé, réalisé dans un matériau extrêmement confortable, le stabilisé renforcé.

La voie verte remplit donc, à Tours, une double fonction : à la fois itinéraire de loisir, mais aussi chemin emprunté chaque jour pour aller travailler ou faire ses courses. Elle est, selon l'expression de Frédéric Toupin, "la colonne vertébrale du réseau cycliste urbain".

"Et un vrai plus pour le tourisme, ajoute Dona Sauvage, puisque cela donnera la possibilité aux cyclo-randonneurs de visiter la ville, le quartier historique, la cathédrale..." La voie verte connaît déjà un succès fulgurant, le soir et le week-end. Elle est alors parcourue souvent par des familles. Certains cyclistes, aux dires de Gilles Chaffois, l'empruntent quatre à cinq fois par semaine, pour le plaisir.

Quelques réticences ont été rencontrées, de la part de pêcheurs, ou de randonneurs à pied, qui s'estiment dérangés. "Il y a eu quelques graffitis hostiles sur les panneaux, quelques barrières arrachées. Mais ça ne durera pas. En deux ou trois ans, on aura appris à partager l'espace, et tout le monde se sera approprié cette voie verte."

La seule difficulté réellement rencontrée est celle de la signalétique, dans le centre-ville historique. Ailleurs, il n'y a pas de problème : le logo "Loire à Vélo" a été rajouté sur la signalétique classique. Mais au cœur de la ville, il se pose un problème de place, d'autant que les murs de la plupart des bâtiments anciens sont protégés, et qu'il est impossible d'y accrocher des panneaux. Tour(s)plus travaille donc sur une solution de marquage au sol.

Demain, lorsque la Loire à vélo sera entièrement ouverte, la ville de Tours sera donc un passage obligé pour les randonneurs partis à la découverte des châteaux de la Loire...

Fr. N.



faisant comprendre à chacun qu'il fallait rendre la ville à d'autres modes que la voiture."

Le réseau cyclable va continuer à évoluer. Le schéma directeur va bientôt être révisé, et sera peut-être plus hiérarchisé à l'avenir. Et dès aujourd'hui, il est clairement décidé que, dixit Jean Germain, "l'agglomération intègre systématiquement la dimension cyclable dans ses projets d'amé-

nagements, et que plus une voirie n'est réalisée sans aménagements dédiés aux cyclistes."

Mais dès maintenant – bien qu'aucune enquête ne permette encore de chiffrer les choses – l'usage du vélo se développe. "J'ai réellement l'impression de voir plus de vélos dans la ville, constate Dona Sauvage, et les associations avec lesquelles nous travaillons ont le même ressenti. D'ailleurs,

Un budget de 7,3 euros par habitant de Tour(s)plus

un bon indicateur de cela est l'engorgement des lieux de stationnement, qui sont souvent pleins – notamment celui de la gare'."

UNE VRAIE POLITIQUE DE COMMUNICATION

La communication est un autre aspect fort de la politique vélo à Tours. Un "Guide des itinéraires cyclables de >>>

Altao
est une création

Alfinnova
L'innovation pour l'entretien

Mme/Melle/M : _____ Tél : _____
Raison sociale : _____ email : _____
Adresse : _____

Pour recevoir une documentation concernant la gamme ALTAO, envoyez votre coupon réponse par fax au 03 21 26 89 44 ou par courrier à l'adresse suivante : **Alfinnova S.A.S** - Porte des Fiandres, rue Simone de Beauvoir - 62138 Auchy-les-Mines

Tour de ville

l'agglomération tourangelle" a été publié l'été dernier, contenant des cartes précises de tous les aménagements. Le magazine de la communauté d'agglomération, *Tour(s)plus Le mag*, participe également à la promotion du vélo : chaque numéro présente en effet une balade, avec carte, photos, et description précise et détaillée de l'itinéraire à suivre.

À noter également la parution, prévue à la fin de l'année 2004, d'un Guide technique des aménagements cyclables. Ce guide méthodologique s'adresse aux entreprises de BTP, ainsi qu'aux services techniques, et il se veut "un document prescriptif qui sera joint à tous les dossiers lorsqu'il y aura des travaux d'aménagement à faire et un support technique à la création d'aménagements cyclables. Nous avons voulu faire un document auquel tout le monde ait participé, c'est-à-dire que nous avons associé les communes, les techniciens, la Fédération des entreprises de travaux publics d'Indre-et-Loire, et les associations de cyclistes. Il portera le cachet de tout le monde, et nous espérons qu'il sera visé par la Fubicy et pourquoi pas le Certu."

Enfin, dernier point mais non le moindre, la tenue à Tours du congrès du Club des villes cyclables fait partie de ce volet "communication". Comme l'ex-

"On pense vélo chaque fois qu'on réaménage une voie"
Dona Sauvage



plique Dona Sauvage, "c'est une façon de marquer la fin d'une étape, et le début d'une nouvelle. Ce congrès à Tours est symbolique, il marque notre engagement. Espérons que cela donnera une impulsion nouvelle." À l'occasion du congrès, une campagne de marquage gratuit des vélos en destination du grand public sera mise en place. Une balade nocturne dans Tours organisée par la Ville de Tours et une visite technique à Villandry sur l'itinéraire « Loire à vélo » organisée par le Conseil

Avec 25 000 étudiants, la location, prochain chantier, devrait séduire un public très mobile

Général d'Indre et Loire seront proposées aux congressistes.

LES SERVICES :

LE PROCHAIN « CHANTIER »

Le dernier volet de la politique vélo de Tour(s)plus, les services, est également le moins avancé : tous les acteurs de la question le reconnaissent de bonne foi. On est en fait, dans ce domaine, au stade de la réflexion. "Nous nous posons bien entendu la question de faire de la location de vélos, explique Dona Sauvage. Surtout qu'à Tours, il y a quand même 25 000 étudiants, qui sont un public potentiel pour ce type de service. Mais nous n'avons pas encore répondu à toutes les questions : la location pour qui ? par qui ? Qui gèrera, comment régler les problèmes de concurrence avec les loueurs privés ? Tout cela va prendre corps, mais nous n'avons encore rien formalisé."

Indéniablement, la volonté politique des élus tourangeaux de favoriser le vélo s'est traduite dans les actes. Témoin ce seul chiffre : la communauté d'agglomération a consacré 7,3 euros par habitant sur l'exercice 2003 à la politique vélo. L'existence même du groupe de pilotage deux-roues, que préside Dona Sauvage, en est un autre signe, et "nous pousse en permanence à la réflexion". "On pense vélo à chaque fois que l'on réaménage une voirie, conclut Dona Sauvage. Bien sûr, on voudrait faire plus, aller plus loin... Mais quand on se déplace un peu dans le pays, on s'aperçoit quand même que notre ville est plutôt dans le haut du panier."

Les résultats ont suivi. Les vélos ressortent peu à peu des caves, et voilà que les usagers commencent à réclamer toute sorte de services : c'est ainsi que, las de s'épuiser dans la côte de la Tranchée, au nord de la Loire, des cyclistes ont demandé que soit aménagé un tapis roulant ou une sorte de "tire-fesses" à vélo ! "Quand on aura terminé le réseau, s'amuse Dona Sauvage, on réfléchira à ce genre de luxe... Mais chaque chose en son temps!"

Franck Nicolas



¹ En matière de stationnement, ce n'est pas Tour(s)plus qui installe les arceaux : la communauté d'agglomération se contente de piloter les projets, mais elle laisse les communes choisir et installer le mobilier.

Les vélos de Pékin reculent mais ne cèdent pas



Malgré le flot croissant des voitures et l'extension considérable de la ville, les vélos de Pékin tiennent bon. Ils représentent encore 22 % des déplacements et sont un élément essentiel du système de livraisons.

Pour ceux qui pratiquaient Pékin il y a une dizaine d'années, les

changements crèvent les yeux : destruction des anciens hutongs, frénésie immobilière, ouverture de voies rapides et d'avenues qui étendent toujours plus loin la ville, apparition des bouchons et, beaucoup, beaucoup moins de vélos. Pour le visiteur novice, il est certes évident que la capitale chinoise, avec ses 14 millions

d'habitants, est en pleine transformation. Mais il lui semble que les cyclistes sont encore en nombre bien respectables. Partout, ils se faufilent dans les ruelles, attendent en rangs compacts aux feux rouges, traversent les carrefours en organisant avec les voitures un ballet à la chorégraphie mystérieuse mais bien réglée. À côté des vélos classiques, la flotte des vélos de transport est encore impressionnante. Composée souvent de

À chaque autoroute supplémentaire, un peu moins de vélos...

vénérables triporteurs à frein à main, elle peut transporter les charges les plus invraisemblables, depuis les livraisons pour la boutique d'électronique jusqu'à un empilement périlleux de briques pour les chantiers de constructions, en passant par des matelas, des frigidaires ou les ordures. D'autres, avec une banquette pour deux personnes, permettent d'aller de chez soi jusqu'au métro, pour une somme modique. « Il y a cinq ans, les vélos représentaient 35 % des déplacements. Aujourd'hui, ils en sont à environ 22 %. À chaque autoroute supplémentaire, la proportion diminue », explique l'urbaniste Philippe Jonathan. Et, mauvais signe pour l'avenir, la « Commission de transport urbain », créée par la ville en 2003, a oublié d'inclure le vélo ►►

dans le champ de ses réflexions. « *Le vélo gêne dans les grandes villes comme Pékin ou Shanghai, explique Jian Zhuo, urbaniste. Les cyclistes sont trop nombreux et accusés de gêner la circulation. Or, l'État veut pousser au développement de l'industrie automobile. On accuse le comportement des cyclistes, qui ne respectent pas le code de la route. La voiture semble plus facile à gérer.* » Pourtant, l'automobiliste pékinois ne semble pas embarrassé par un respect excessif du code et de la priorité qu'il n'accorde qu'avec parcimonie aux piétons et aux cyclistes. Traverser une avenue ou un carrefour, pour ces deux catégories d'usagers, demande un sang-froid relevant d'une bonne maîtrise des arts martiaux asiatiques.

Il serait pourtant injuste d'accuser la ville de Pékin de vouloir tout bonnement éliminer la petite reine de ses rues. Les autorités savent qu'il leur faudra limiter la place de la voiture. Certes, certaines voies cyclables sont réduites. Mais elles sont toujours prévues en bordure des nouvelles



Avec 1 % des ménages propriétaires d'une voiture, Pékin est la ville la plus motorisée de Chine

infrastructures. Les parkings sont nombreux, systématiques aux abords des stations de métro et des gares, obligatoires dans les bâtiments de bureaux et les administrations. Au hasard des balades, il arrive également d'en découvrir dans une dent creuse, sur deux niveaux. Et les cyclistes ne doivent rien craindre des deux roues motorisées : les motos sont pratiquement interdites à l'intérieur du troisième périphérique, soit pratiquement dans tout le centre dense de la ville.

Si la pratique du vélo diminue, cette situation n'est pas seulement due à une politique qui lui serait hostile. Elle correspond à une modification profonde de la structure urbaine de Pékin ainsi qu'à une transformation de la société. Dans la ville maoïste, la population travaillait, habitait, se soignait, allait à l'école sur le même site. Les fameuses bicyclettes noires, réservées à l'élite maoïste, sont une marque de distinction sociale. Dans les années 80, l'accès au vélo se démocratise en même temps que la société commence à s'ouvrir. Plusieurs modèles sont mis sur le marché, ce qui en favorise la diffusion. Son usage explose réellement au début des années 90. Pékin est alors vraiment la ville du vélo et chaque foyer en possède en moyenne deux. Ce qui est considérable dans un pays qui pratique la politique de l'enfant unique. Le réseau de piste cyclable se développe tout le long des années 80 et des règles implicites d'usage entrent en vigueur, telle que ne pédaler qu'à une vitesse modérée. « *Le*

La capitale des triporteurs

Le gigantesque centre de Pékin, situé à l'intérieur du 3^e périphérique, a une particularité curieuse : tout comme les motos, les poids lourds y sont interdits. Il s'agit d'améliorer la qualité de l'air en prévision des Jeux olympiques de 2008. Seuls de petits camions, non polluants, sont admis à partir de huit heures du soir. Résultats, une bonne partie des livraisons se réalisent à l'aide de triporteurs. Il est courant de voir, au milieu d'une circulation chaotique, un convoi de triporteurs chargés d'un empilement de briques, qui



ne semblent tenir que par miracle, pour l'approvisionnement des innombrables chantiers de construction. Il est également fréquent de voir tout un embouteillage se former à un carrefour, à cause d'un vieux cycliste qui tente de redresser le matelas et le lit transportés sur sa plate-forme. Dans les étroites ruelles des quartiers anciens, où les camions ne peuvent de toute façon pas pénétrer, ce sont encore des triporteurs qui approvisionnent les commerces, avec des empilements d'œufs, de bouteilles, de charbon... qui ne font l'admiration que des touristes. Certains petits commerces utilisent le vélo comme stand, tels les marchands de journaux. La propreté de la ville ne saurait non plus se concevoir sans les trois roues. Les rues sont partout sillonnées par des silhouettes oranges, visage masqué de blanc, armées de balais et pédalant vigoureusement sur un engin équipé d'un conteneur destiné à englober les saletés de la voirie. Quant au ramassage des ordures de cette ville de plus de 14 millions d'habitants, il repose également sur une flotte considérable de triporteurs dont le propriétaire collecte les déchets selon leur nature pour les revendre à des récupérateurs où pour les transporter hors de la ville. Lorsque Pékin sera entrée de plain-pied dans la société de consommation, les triporteurs suffiront-ils pour livrer les commerces et transporter les déchets ? On peut en douter.

problème est que le vélo a atteint son apogée au moment même où les transformations de la ville et de la société tendent inéluctablement à réduire sa place, explique Jean-François Doulet, enseignant à l'Institut d'études politiques. Pendant une période charnière, durant laquelle la ville n'était pas encore trop étendue, le vélo s'est imposé de manière massive. »

Comme la nature, la ville a horreur du trop plein. Et trop de vélos en ville posent autant de problèmes que trop de voitures. Au milieu des années 90, le problème n'est pas la coexistence vélos/voitures particulières, elles sont trop rares, mais vélos/bus ! « À cette époque, les vélos permettaient un porte à porte réel. Ce qui signifiait qu'ils se garaient absolument partout, de façon totalement anarchique et ralentissaient la vitesse commerciale des bus, » se souvient Jean-François Doulet. Aujourd'hui, le stationnement anarchique a disparu. Les vélos sont sagement alignés côtes à côtes et composent parfois, comme sur le site de l'université, un impressionnant tapis de machines pratiquement uniformes.

Vélo volé contre vélo volé

Le vol, malgré le nombre de parcs gardés, est toujours un problème massif, quelque soit le nombre d'antivolos posés par le propriétaire prudent. Pourtant, chaque bécane est obligatoirement pourvue d'une plaque d'immatriculation jaune, pour un coût de 2 yuans (0,20 euro), confisquée en cas d'infraction. « Mon magnifique vélo noir a été volé au bout d'une semaine, raconte Fabien Amathieu, expatrié en Chine. Pour les Chinois, c'était mon admission dans leur société ! Je suis allé à la police qui récupère des milliers de vélos volés. Pour éviter de les stocker ou de les détruire, la police les distribue une fois par mois à ceux qui peuvent prouver, à l'aide du carnet rouge remis avec l'immatriculation, qu'ils possédaient un vélo. En tant qu'étranger, j'en ai obtenu un immédiatement, sans avoir à attendre un mois ! »

Avec l'ouverture économique et la privatisation des entreprises, les salariés habitent de plus en plus loin de leur lieu de travail, parfois à plus de 20 kilomètres, tant la ville s'est étendue. Impossible de parcourir de telles distances à vélo. L'enrichissement pousse également à acquérir une voiture personnelle. Avec un pour cent des ménages propriétaires d'une voiture, Pékin est la ville la plus motorisée de Chine. À celles-ci s'ajoutent, bien plus nombreuses, les voitures des entreprises et des administrations. De plus, dans certaines couches

de la société, l'image du vélo tend à se dégrader. Dans ces conditions, le vélo semble voué à reculer, inexorablement. « Il ne disparaîtra cependant pas, pense, confiant, Jean-François Doulet. Il est pris en compte dans les aménagements, avec des pistes ou au moins, des bandes cyclables, des feux pour les vélos, les obligations de prévoir leur stationnement. De plus, son élimination serait antidémocratique au moment où apparaît une amorce de société civile. »

Charlotte Hirschfeld



**Quelque soit votre équipe...
...obtenez toujours la même performance...**

SWIZZBEE 50C-PM

moteur : Heinzmann
 batterie : NiCd SANYO 7Ah
 Lithium LG 18Ah
 28Ah en préparation
 vitesse : 27 dérailleur
 autonomie : jusqu'à 50km
 poids : 25 kg



SWIZZBEE 50C-PM



SACHS Alu-Touring

moteur : moyeu SANYO
 batterie : NiMH SANYO 15Ah
 NiCd SANYO 7Ah
 vitesse : 7 dans le moyeu
 autonomie : jusqu'à 80km
 poids : 20 kg

vélos électriques

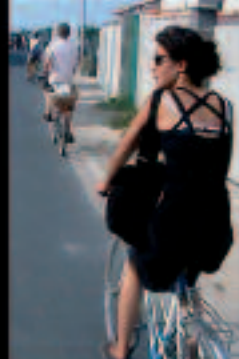
à constructeurs européens
47 modèles différents

Parce que chaque application nécessite le véhicule approprié.

Si vous souhaitez savoir pourquoi nous sommes les seuls à pouvoir représenter les constructeurs européens : appelez nous !

EV ShowRoom

3, Rue de Viel Revendu
69005 LYON - FRANCE
tél : 06-75-33-07-44
www.evshowroom.com
mail : info@evshowroom.fr



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^e

CONGRÈS
DU CLUB
DES VILLES
CYCLABLES

27
28
29
octobre
2004

le vélo pour relier villes & territoires

www.villes-cyclables.org



CONCEPTION & RÉALISATION : STUDIO DESAILLY/EDÉRY • PARIS

