

Atelier 3**Comment partager l'asphalte pour maîtriser l'énergie ?**

Geneviève LAFERRERE, CERTU

Le partage de l'espace public et de la voirie

Le seul moyen d'offrir une alternative diversifiée et attrayante aux déplacements automobiles, est de développer ensemble vélo, marche à pied et transports collectifs. Par la réduction des pollutions et du bruit, par le gain d'espace obtenu, on contribuera à améliorer la qualité de vie et la santé publique en ville. Mais les facilités accordées à la voiture sont le fruit d'actions et de politiques à l'œuvre depuis plus d'un demi-siècle. Il est donc difficile de changer de cap d'un seul coup. Cela demande du temps, une meilleure information des élus sur les aspirations de leurs concitoyens et une formation des techniciens plus orientée sur la multimodalité et donc la multifonctionnalité de la voirie.

La loi sur l'air (1996) et plus encore la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (2001) rendent caduque la logique des plans de circulation (fluidité du trafic automobile, séparation des usages) au profit des plans de déplacements urbains (maîtrise et régulation du trafic automobile, développement du transport public et mesures spécifiques en faveur des piétons et des cyclistes) ce qui constitue sur le terrain une véritable révolution des pratiques.

Concernant la prise en compte des modes non motorisés, un certain nombre de principes ou de préconisations méritent d'être rappelés :

- > rendre la ville réellement accessible aux autres modes, c'est libérer les cheminements piétons de leurs obstacles - y compris des voitures - élargir les trottoirs, supprimer les coupures d'itinéraires, réduire les distances et les temps de traversées,
- > pour offrir une alternative crédible à la voiture, il faut favoriser l'intermodalité c'est-à-dire organiser une chaîne de transport continue entre la marche à pied, le vélo et le transport public : réduction des ruptures de charges, création de parcs relais, itinéraires de rabattement bien signalés vers les arrêts de transport public et les gares, stationnement vélo sécurisé aux pôles d'échanges, accès facilités (rampes, escaliers roulants, portillons élargis), offre de services (consignes, gardiennage et location de vélos, billets combinés...),
- > les « zones 30 » sont le lieu d'une cohabitation harmonieuse de tous les usagers ; elles conviennent particulièrement aux quartiers résidentiels et aux zones commerçantes, et à 30 km/heure on consomme moins d'énergie,
- > la prise en compte des personnes à mobilité réduite est devenue une obligation pour les aménageurs de l'espace public : les trottoirs doivent être abaissés aux intersections et comporter une largeur minimale de 1,40 m dégagée de tout mobilier urbain ; autant de mesures qui améliorent le confort de tous,
- > pour des raisons essentiellement de différentiel de vitesse, la cohabitation des cyclistes et des piétons, sans affectation séparée des espaces, est contraire au code de la route : en effet, seuls les cyclistes de moins de huit ans peuvent circuler sur les trottoirs ; cette mesure va dans le bon sens, celui d'une réduction de la place dédiée à la voiture en ville,
- > la cohabitation des cyclistes et des bus dans un même couloir permet d'optimiser l'usage de l'espace public et sécurise les cyclistes : ce partage de l'espace se pratique de plus en plus et avec succès dans de nombreuses villes françaises,
- > de par leur vitesse, les cyclomoteurs présentent un réel danger pour les cyclistes : c'est pourquoi depuis le décret du 14 septembre 1998 qui porte modification du code de la route en faveur des cyclistes, les cyclomoteurs doivent être exclus des aménagements cyclables,
- > les voies à sens unique sont propices aux excès de vitesses : les transformer en rues dont un sens est réservé aux cyclistes assure la continuité et la lisibilité du réseau cyclable, raccourcit les temps de parcours des cyclistes et ne présente pas de danger particulier si elles sont bien signalées (aucun accident recensé),
- > mobilité urbaine... demain : où et comment trouver la place pour des modes de déplacement non polluants comme le roller, la trottinette ou d'autres encore à venir ?

Geneviève LAFERRERE, CERTU
Tel : 04 72 74 58 69
Genevieve.laferrere@equipement.gouv.fr

Atelier 3

Comment partager l'asphalte pour maîtriser l'énergie ?

Bernard RENO, Fédération des Usagers de la Bicyclette

La promotion des déplacements vélos : de la demande des usagers à une politique locale

En préambule je voudrai préciser en quelques chiffres que le vélo n'est pas anecdotique dans une politique d'économie d'énergie.

- > 80% des français vivent en milieu urbain,
- > 50% des trajets font moins de 3 kilomètres,
- > la consommation d'énergie et la pollution sont maximales pendant ces 3 premiers kilomètres,
- > enfin, plus de la moitié de la facture pétrolière de la France concerne les transports.

Le vélo en prenant une part non négligeable des 50% ci-dessus contribuerait donc à réduire cette facture.

Ceci dit, je voudrais remercier les organisateurs de ces assises d'avoir invité la FUBicy. C'est une reconnaissance du travail de notre fédération que nous apprécions. Il faut dire que « partager l'asphalte » est un thème que nous connaissons bien puisqu'il est un préliminaire nécessaire au développement de la pratique du vélo.

Le thème de mon intervention : « promotion des déplacements vélos » semble indiquer que les organisateurs ont perçu l'évolution de la FUBicy d'un rôle purement revendicatif à un rôle aussi promotionnel et je m'en explique :

A la fin des années 70 se créent quelques associations cyclistes outrées du peu de place laissé au vélo sur la voirie. Ces associations se fédèrent dans la FUBicy et demandent des aménagements aux élus, peu encore convaincus, à l'exception de quelques-uns, du bien fondé de ces revendications.

Les années 80 verront s'exacerber cette opposition entre les associations et les élus avant que ces derniers, au début des années 90, et la création du Club des Villes Cyclables en est un signe, commencent à réduire timidement la place de la voiture en ville. Cette évolution est encore très prudente et la place laissée aux cyclistes trop étroite, ce qui laisse les associations cyclistes bien amères et peu convaincues de la réelle détermination des élus.

Il faudra attendre la fin des années 90 pour que la détermination des élus se concrétise quelque peu et pour que les associations se posent la question : « Certes les aménagements ne sont pas homogènes et l'offre vélo incomplète mais comment augmenter la fréquentation des aménagements existants ? ». Les tensions entre collectivités et associations se réduisent donc et même si ces dernières maintiennent une forte pression sur les élus, le dialogue est plus facile et les associations développent leurs actions de promotion auprès du grand public.

Je prendrai pour illustrer mon propos quatre de ces actions, deux à l'initiative locale et deux coordonnées par la FUBicy.

Supplément spécial aux Dernières Nouvelles d'Alsace (DNA)

L'association strasbourgeoise des cyclistes quotidiens, CADR 67, a obtenu de pouvoir faire un supplément spécial de 16 pages inséré dans le quotidien DNA et donc tiré à plus de 180 000 exemplaires en mai 2000. Le CADR 67 avait l'entière responsabilité du contenu. Les habitants du Bas Rhin ont donc pu se voir proposer de faire du vélo tous les jours avec des tas de conseils pour le faire dans de bonnes conditions de sécurité et de confort. En 2001, l'opération a été renouvelée sur la communauté urbaine de Strasbourg et environs, là encore le CADR 67 assumait financièrement la responsabilité de l'opération et l'a réussie en s'assurant le soutien du conseil général, de la communauté urbaine, de la compagnie des transports, de la SNCF et d'un centre commercial.

La Loire à vélo

Tous les ans, depuis sa naissance, l'association Place au Vélo de Nantes organisait une manifestation à l'occasion de la Fête du Vélo le premier week-end de juin. Les premières années, la manifestation était revendicative et attirait entre 100 et 200 cyclistes. Depuis 97, l'association a proposé au district de s'y

associer, ce qu'il fit avec d'assez gros moyens financiers mais une lourdeur administrative pour le moins pesante. Et la fête ne gagna que quelques centaines de participants pour atteindre les mille en 2000.

En 2001, Place au Vélo décide de prendre l'organisation en main, grâce à l'arrivée d'un emploi - jeune, sollicite financièrement les collectivités et décide de frapper un grand coup en proposant au public le libre accès aux bords de Loire sur près de 30 kilomètres sans voitures. Le succès fut immédiat avec plus de 10 000 participants.

« Cyclistes, Brillez ! »

Ce fut une campagne nationale organisée par la FUBicy, en octobre dernier, lors de la semaine de la Sécurité Routière. L'objectif premier était de sensibiliser les cyclistes à la qualité de l'éclairage au moment où le jour raccourci et où les intempéries augmentent. L'objectif second était de diminuer le sentiment d'insécurité que procure le vélo chez certains. Enfin nous n'étions pas mécontents de prendre à rebrousse-poil les automobilistes plus enclin à voir la paille, l'absence d'éclairage, dans l'œil du cycliste que la poutre, de l'insécurité qu'il crée, dans le sien.

Cette semaine fut un succès, plus d'une trentaine d'associations de la FUBicy y ont participé en organisant des manifestations de sensibilisation à l'éclairage voire carrément des ateliers de vérification de l'éclairage allant jusqu'à effectuer les petites réparations.

« Envie d'école à vélo »

Autre initiative de la FUBicy pour promouvoir le vélo, lancée le 22 septembre dernier, remettre les enfants au vélo. Déjà quelques associations à Lille, Grenoble, Strasbourg, Nantes avaient lancé des actions vers le milieu scolaire, mais la FUBicy a décidé de changer de braquet et d'en faire une campagne nationale pour tenter d'enrayer le phénomène croissant des « parents-taxi ».

Il s'agit que dans chaque école, voir pour chaque enfant, il soit réalisé les aménagements et l'encadrement nécessaire pour permettre aux enfants de venir à vélo à l'école. Pour cela la FUBicy propose un livret en direction des adultes, une affiche grand public et un dépliant pour les enfants. A l'heure où j'écris ces lignes je ne peux vous en donner le résultat mais je le ferai lors de mon intervention.

De la demande des usagers à une politique cyclable, quelles responsabilités pour les collectivités locales ?

Je ne reviendrai pas sur le triste bilan du palmarès des villes cyclables que nous avons fait à la rentrée 2000, mais une seule ville en France pouvait se targuer d'avoir une politique cyclable : Strasbourg. Les autres villes avaient fait des efforts plus ou moins importants mais sans que cela puisse s'appeler « politique cyclable », sans que ces efforts puissent prétendre à une cohérence globale. La promotion des déplacements cyclables en est un nouvel exemple, ce sont plutôt les associations qui en sont moteur et peu de villes ont développé un budget pour cela.

Mais terminons sur une note optimiste, la récente création du Comité de Promotion du Vélo par conjointement les professionnels du cycle, le club des villes cyclables et la FUBicy laisse espérer des actions de promotion beaucoup plus musclées, entre autre la prochaine fête du vélo où se joindront à ces organismes la FFC, fédération française de cyclisme, et la FFCT, fédération française de cyclotourisme.

En promouvant le vélo, nous améliorons la mobilité urbaine tout en réduisant considérablement la consommation d'énergie en particulier celles des courtes distances c'est-à-dire la plus polluante.

Bernard RENO, Fédération des Usagers de la Bicyclette

Tel : 01 43 45 51 28

Bernard.renou@fubicy.org

Atelier 3

Comment partager l'asphalte pour maîtriser l'énergie ?

Michele FERRARI, Ville de Ferrara (IT)

Le partage de la voirie entre les différents modes de transport : l'expérience de Ferrara

En Italie, Ferrara est connue comme la ville du vélo et ses citoyens utilisent ce moyen de transport à des niveaux les plus élevés d'Europe. En 1991, l'usage atteignait 30.7% des déplacements totaux au même temps qu'à Copenhague on marquait 30% et les Pays-Bas affichaient 27.8%. En l'an 2000, une enquête sur échantillon sélectionné menée par DataBank confirmait un usage du vélo chez le « ferraresi » sur les mêmes niveaux : 30.9%.

Savoir être la ville italienne avec le plus de cyclistes mais aussi atteindre les niveaux européens les plus élevés a encouragé l'administration locale à se confronter et échanger des informations avec d'autres réalités d'excellence afin d'améliorer les conditions de sa mobilité cyclable. Très important dans ce sens a été l'adhésion au réseau des Villes pour Cyclistes européennes : « Cities for Cyclists », qui compte actuellement 31 villes dans 14 pays.

Ainsi, déjà en 1999, la Direction Générale Environnement de la Commission européenne a publié le document « Ville pour le vélo, ville pour l'avenir », dans lequel Ferrara est présentée comme modèle à suivre. Actuellement, Ferrara prend partie au Programme SAVE II – Cycling Proposal, géré par l'OMS (WHO – Centre for Urban Health) pour la promotion d'un usage optimisé de l'énergie dans le transport individuel. Elle est aussi acteur dans le projet BYPAD, coordonné par ECF (Fédération des Villes Cyclables), qui a pour but d'évaluer des politiques pour l'usage urbain du vélo adoptées dans plusieurs villes européennes.

En l'an 2000, le Ministère Italien de l'Environnement, a donné à la ville de Ferrara la première édition du prix « Ville Durable » pour la création du « Bureau Vélo et Mobilité Durable », lieu d'application de sa politique de promotion de l'usage du vélo en ville. Pour cela, le même Ministère a demandé à UNECE (section ONU pour l'environnement) de citer la ville de Ferrara parmi les expériences concrètes de mobilité durable à inclure dans ses « Lignes guides », qui seront présentées pendant la 5^{ème} Conférence Ministérielle de Kiev prévue en 2003.

Plus récemment, dans le Plan du Trafic Urbain (PUT de Ferrara), le « Bici Plan » a été introduit : instrument opérationnel et de planification utile à l'amélioration des conditions de mobilité cyclable. Pour le Bici Plan, la ville historique est considérée comme une seule unité urbanistique homogène où la priorité est donnée à l'intégration forte de la composante cyclable dans la circulation. Vers les quartiers périphériques, le Plan prévoit la réalisation de 7 pistes cyclables (dont deux déjà en service) qui rayonnent du centre historique.

La rédaction du PUT a surtout essayé de faire face au problème très important des accidents routiers. L'objectif primaire de la réduction des risques d'accident dans les points de conflit – cernés par le PUT même – s'est traduit par des critères et des équipements de modération vitesse et de séparation de la circulation. De plus, un boulevard périphérique cyclable autour de l'enceinte qui entoure la ville historique a été réalisé, et les points de jonction avec le réseau interne sont en phase d'élévation par rapport au niveau de la route : continuité pour le parcours cyclable et modérateur de vitesse pour la circulation.

Initiatives principales réalisées pour la mobilité durable :

- > 18 février 1995 - Le Rapport « il Sole 24 ore », sur la base des données du recensement 1991, classe Ferrara - avec 30.7% sur le total des déplacements - la ville italienne avec l'usage majeur du vélo pour les déplacements en ville. Si on ajoute 14.5% d'usage de transports publics et 20.1% de mobilité piétonne, cela porte la mobilité durable à dépasser 65% sur le total des déplacements,
- > 1995 – Avec BICICARD démarre la stratégie qui voit la transformation en cyclistes des visiteurs et des touristes. Par l'achat de cette carte, on peut se garer en dehors du centre historique dans des espaces stationnement réservés, emprunter un vélo, accéder gratuitement dans les musées de la ville et avoir des réductions pour les événements dans les hôtels, restaurants et

- magasins adhérents à la convention BICICARD. Cette convention, encore en vigueur aujourd'hui, est régulièrement mis à jour,
- > 1995 – Avec l'adhésion au réseau de villes européennes CITIES for CYCLISTS, Ferrara propose d'organiser l'édition 1997 de VÉLO-CITY,
 - > 1996 – An de naissance de l'UFFICIO BICICLETTA – BIKE OFFICE, soit le Bureau Vélo, où un rôle professionnel est spécifiquement donné par la Mairie pour coordonner la réalisation du Projet de promotion de l'usage du vélo en ville,
 - > 1996 – La CONFERENCE du réseau CITIES FOR CYCLISTS, se tient à Ferrara. Pour la première fois en Italie, les expériences de mobilité cyclable des villes italiennes se comparent avec celles des villes modèles européennes,
 - > 1997 – La réunion pour l'action du PRIX EUROPEEN DE DESIGN VÉLO, souhaité par SHIMANO et primant le meilleur prototype de vélo pour la ville, est organisée à Ferrara,
 - > 1997 – La CHARTE DU VÉLO est publiquement signée par le Maire de Ferrara. Il engage l'administration de la ville à favoriser l'usage du vélo et à éliminer tout obstacle à son développement. Cette Charte, rédigée par la Fédération Européenne des Cyclistes (ECF), comptait déjà des milliers de signataires européens : Maires et Ministres, personnalités de la politique de la culture et de l'industrie,
 - > 1997 – Le premier BICITURISMO, salon du tourisme lié au vélo, où les exposants présentent idées et moyens.,
 - > 1995-2000 – Dans les conférences annuelles de VÉLO-CITY, la Ville de Ferrara participe avec des présentations et des interventions sur la mobilité cyclable,
 - > 1998 – Le nouveau Plan du Trafic Urbain (PUT) est approuvé par l'administration de la Ville, comprenant le BICIPLAN. Ce plan innovant ne se limite pas à la définition du réseau cyclable, mais il donne des règles de base, inconnues des modèles de viabilité classiques, pour planifier les interventions urbanistiques en faveur de la mobilité cyclable. Par exemple, les usagers du vélo ont la priorité d'accès aux parcs publics, aux espaces verts et aux écoles,
 - > 1998 – La CHARTE de la QUALITE de la VIE et les DROITS des PIETONS et des CYCLISTES, réalisée par la coopération entre la Fédération Italienne des Amis du Vélo (FIAB) et les Syndicats des Retraités, est envoyée à toutes les familles résidentes à Ferrara,
 - > 1998 – Des symboliques VÉLO BLUE sont données au Maire et ses adjoints pour réduire leur usage des voitures (blues) et pour donner un message/exemple aux citoyens,
 - > 1999 – Au pied de l'enceinte de la ville, le BOULEVARD PERIPHERIQUE CYCLABLE est réalisé tout le long de ses 9.5km monumentales. Deux des sept pistes cyclables rayonnant du centre ville, prévues dans le BICIPLAN, sont aussi réalisées. Une d'entre elles, en traversant le grand parc urbain, se connecte sur la rive du fleuve PÔ, avec les 148km de pistes cyclables qui suivent le cours du PÔ et qui font partie du réseau européen EUROVÉLO,
 - > 1997-2001 – PROMOTION DE L'USAGE DU VÉLO : nombreuses initiatives et actions de sensibilisation mises en place : réalisation d'une signalisation latérale pour vélo ; une campagne d'information sur la répartition et les services offerts des nouveaux parkings vélo ; le lancement des services Bicitaxi et Bici Bus ; l'offre de vélo pour les clients d'hôtels incluse dans le prix de la chambre et, enfin, les vélos de service pour les employés de l'administration,
 - > 1999 – Des panneaux routiers avec l'indication de « FERRARA CITTA' DELLE BICICLETTA » sont placés sur toutes les principales routes d'accès à la ville. Une sous-indication rappelle l'adhésion au réseau de villes « Cities for Cyclists »,
 - > 1999-2001 – Dès 1999, Ferrara participe à l'initiative européenne « IN CITTÀ SENZA LA MIA AUTO – EN VILLE SANS MA VOITURE » et aux « DOMENICHE ECOLOGICHE – DIMANCHES ECOLOGIQUES » initiées par le Ministre Italien de l'Environnement. L'administration communale organise aussi d'autres « Dimanches sans voiture » en dehors de l'initiative ministérielle. La série de journées a très bien marché grâce à la forte coopération des citoyens et des acteurs économiques. Presque tout le centre historique a été fermé au trafic, zone riche en pôles d'attraction et résidentielle pour un tiers de la population de la ville,
 - > 2000 – Le 1^{er} PRIX VILLE DURABLE est donné par le Ministre Italien de l'Environnement à la Ville de Ferrara pour la création du Bureau vélo pour une mobilité durable,
 - > 2000-2001 – Pour la SECURITÉ EN VÉLO Ferrara démarre son cycle d'interventions pour la modération de la circulation afin de garantir plus de sécurité à ses cyclistes. Les travaux pour deux nouvelles pistes cyclables vers les quartiers périphériques commencent et l'offre de vélo à louer est augmentée,
 - > 2001 - L'OPERATION « VOLEUR DE VÉLOS », en collaboration avec la police municipale, débute avec l'intention de limiter les vols de vélos via leur identification/marquage et la suppression de vélo-piège dans la ville. L'opération fait l'objet d'une campagne d'information,
 - > 2001 – Edition de la CARTE CYCLABLE de FERRARA, carte de la ville riche en informations à l'usage des cyclistes, touristes et résidents. Elle reporte la trame routière de la ville et indique le réseau cyclable, mais aussi des renseignements sur la conduite à tenir et sur les panneaux

- pour cyclistes et, enfin, tous les adresses concernant : ateliers de dépannage, parkings vélo, points de vente et de location de vélos ainsi que les points publics de gonflage,
- > 2001 – Pour la deuxième fois Ferrara organise la conférence annuelle du réseau "Cities for Cyclists",
 - > 2001 – Le PRIX « RESPIRONS LA VILLE », organisé par le magasin « Quattroruote » - point de repère absolu pour les passionnés de voitures – en collaboration avec le WWF et ASSTRA (Association Nationale des Sociétés de Transport Public) est donné à Ferrara pour la meilleure politique de promotion de l'usage du vélo,
 - > 2001 (initiative en projet) – Un nouveau système de vélos publics appelé « BIKE-BUS-KEY » est à l'étude. Il essayera de combiner le transport public avec 198 vélos à disposition, dans cinq stations. Ce système est destiné aux usagers des bus extra-urbains. Avec une clé spéciale, il sera possible, aux voyageurs enregistrés, d'emprunter gratuitement le vélo public pour les déplacements en ville et de le rendre avant de repartir pour leur retour.

Sites internet avec renseignements sur Ferrara Città delle Biciclette :

http://www.espressonline.kataweb.it/ESW_articolo/0,2393,18820,00.html

<http://www.cittasostenibili.org/progetto.cfm?idProgetto=4>

<http://www.bypad.org>

<http://www.who.dk/healthy-cities/transpor.htm>

<http://www.unece.org/env/europe/utlu.htm> User Name: LyonsW Password: LyonsW1

http://www.europa.eu.int/comm/environment/cycling/cycling_it.pdf pp.28-29

Michele FERRARI, Ville de Ferrara

Tel :+39 053 267 588

Agenda21@comune.fe.it