

# Cyclamaine



Périodique d'information de l'association Cyclamaine

N° 27

Maison des Associations, 4 rue d'Arcole, Le Mans.

Prix : 1 Euro

Tél : 02.43.81.59.05

Septembre 2004

*infos*

EDITO

## LE SYSTEME VELO

Vous avez été quelques-uns à assister aux conférences « Vélo : le droit de cité » organisées pendant la semaine du développement durable.

Lors de la dernière conférence du vendredi 04 juin. Frédéric Héran, chercheur en économie des transports, spécialisé dans les déplacements urbains et notamment dans les modes alternatifs à l'automobile, a développé le concept du système vélo, c'est à dire tout ce qui participe au développement de la pratique du vélo.

Vous trouverez ci-dessous l'essentiel de son intervention.

Au Mans, aujourd'hui, 3% des déplacements mécanisés se font en vélo. C'est dire que la part du vélo est insignifiante.

Sur la base d'expériences de différentes villes, Frédéric Héran a recherché à montrer dans quel sens Le Mans doit travailler sa politique cyclable

Comme d'autres villes, Le Mans peut augmenter de façon significative la part du vélo. Rien de n'y oppose.

*Thierry KERVESTIN.*

## JOURNEE SANS MA VOITURE 2004

A ce jour, CYCLAMAINE n'a reçu aucune invitation à une réunion de préparation de la journée sans ma voiture.

Cela signifie-t-il que la ville du Mans a décidé d'abandonner cette journée et ces objectifs : éduquer le citoyen, lui apprendre qu'il peut se déplacer avec d'autres moyens que la voiture.

Nous ne pouvons que le regretter.

**Dimanche 5  
septembre 2004**

## Un dimanche à Jaurès

L'association ACIJ a invité CYCLAMAINE à participer à la fête de la rentrée du quartier Jaurès.

Nous vous invitons à venir nous rendre visite.

Un programme musical, des animations diverses vous y attendent.

Le programme musical.

- Groupe de Tambours Tendance
- Ecole de Batterie Hamayon
- Julien As, auteur et interprète
- Les Triportés du Carton
- Groupe Le Poudhou
- Trélivan Animation

Et comme animations.

- Présence de Laurent Brochard pour séance de dédicaces
- La Chenille, une structure gonflable pour enfants
- Les Vélos insolites de Papéa
- Elève de « chien de cirque » sur mono-cycles
- Démonstration de basket du SCM
- Exposition artisanale et exposition sur le thème du vélo dans le hall d'accueil de la MAPAD Jaurès (à partir de 09h00)

La fête commence dès 8h00 pour se terminer à 19h00. Avec des possibilités de pique-niquer de 12h30 à 14h00.

**PENDANT LES TRAVAUX,**

**PRENDS TON VELO**

## LE SYSTEME VELO

Le système vélo est en tout point comparable au système auto :

- Il doit être fiable et confortable
- Il doit comprendre des services, c'est à dire une offre de stationnements à domicile, mais aussi sur le lieu de destination (commerces, services publics, entreprises)
- Il doit proposer des formations au danger du trafic.

Il faut du temps pour construire un tel système.

Un argument est souvent opposé à la volonté de favoriser le développement des déplacements en vélo : « cela ne peut pas marcher, c'est culturel ».

Dans des villes comme Florence, Ferrare en Italie, Seattle aux Etats Unis, Strasbourg en France, Oxford en Grande Bretagne ou de nombreuses villes en Allemagne, aux Pays-bas, le vélo représente une part significative des déplacements.

Cela n'a rien de culturel.

- **Seule la culture vélo des techniciens des villes compte.**

Dans ce système vélo, quatre éléments de base :

- Le vélo,
- Le cycliste,
- Le déplacement,
- Le stationnement.

A quoi la ville du Mans s'intéresse-t-elle ?

- Au déplacement par le développement de pistes ou bandes cyclables.
- Au stationnement sur la voie publique, à certains points de destination.

Et cela s'arrête là. Le Mans, comme d'autres villes, néglige le vélo et le cycliste.

Strasbourg qui a la ville en France qui a le plus développé le système vélo a su ne pas se contenter des seuls aménagements cyclables. Elle a développé tous les éléments du système vélo.

### LE VELO

Cela paraît évident : il faut avoir un vélo équipé et en bon état.

Un vélo de ville équipé avec une sonnette audible par un automobiliste, avec un protège chaîne, avec des accessoires comme des écarteurs de danger ...

En France, nous n'avons aujourd'hui pas ou peu d'offre de vélo de ville.

Pour avoir un vélo en bon état, il faut pouvoir réparer facilement son vélo. Il est aujourd'hui parfois difficile de trouver un vélociste à proximité.

- **Il est donc important de travailler auprès des vélocistes du Mans pour qu'ils améliorent l'offre.**

### LE CYCLISTE

Le cycliste doit se sentir conforter dans sa pratique du vélo. Un progrès a été fait en ce sens : on ne rit plus au nez du cycliste. Le vélo est maintenant pris au sérieux, à défaut d'être reconnu.

Nous sommes encore loin du compte.

Au Mans, deux dossiers CUM sur ces trois dernières années. C'est bien, mais il faudrait être plus attractif, plus diversifié. Il y a bien plus de choses à dire que ce qui a été présenté. Le Mans a donc du travail sur ce point.

- **Il faut communiquer partout et en particulier sur les lieux de travail. Il faut redorer l'image de l'usage au quotidien du vélo.**

Par exemple à partir des PDE (Plan de Déplacement Entreprise) ou des PDS (Plan de Déplacement Scolaire).

### LE DEPLACEMENT

C'est le plus souvent sur ce point que se concentrent les efforts. La plupart des villes cherchent d'abord à développer des aménagements cyclables.

C'est une bonne chose. Mais les aménagements cyclables sont-ils indispensables ? Non.

Ferrare, une ville comparable au Mans, a 30 % des déplacements mécanisés qui se font à vélo, sans aménagements cyclables.

Canberra, en Australie, 350 000 habitants, a développé de nombreux kilomètres de pistes cyclables et de trottoirs partagés. Cela a représenté un investissement considérable et pourtant la pratique stagne à 6 ou 7 %.

Les aménagements cyclables tels qu'ils sont le plus souvent perçus aujourd'hui, c'est à dire des pistes ou des bandes, ne sont pas essentiels.

- **Il faut un véritable réseau, c'est à dire des rues en continu, pas forcément aménagées, où l'on peut rouler à vélo.**

Si cela est fait, les vélos sortent des caves, des greniers ou des balcons.

**Un réseau doit partir des périphéries vers le centre, en traitant les coupures et les points noirs.**

Il doit être associé aux réseaux de transports collectifs car le vélo ne peut pas permettre de faire tous les déplacements.

Hors conférence, deux exemples de complémentarité avec les transports collectifs. Washington a sur les bus de ville des systèmes à l'avant pour accrocher des vélos. En France, il est possible de prendre son vélo sur les réseaux de TER.

- **Des outils perçus comme annexes aux aménagements cyclables doivent être vus comme essentiels :**

- Les zones 30,
- Les contresens cyclables,
- ...

- **La condition fondamentale est : réduire la vitesse et le volume du trafic.**

Plusieurs aménagements sont à disposition. Des aménagements qui ne demandent pas nécessairement un budget important.

**La zone 30.**

C'est à dire, des rues de quartier au trafic calmé où les automobilistes roulent lentement.

Dans les années 80, quelques villes d'Italie du Nord pour protéger leur patrimoine historique de la pollution ont du limiter l'usage de l'automobile dans leur centre. Elles ont inventé les ZTL ou Zone à Trafic Limité.

La surprise est que ces ZTL ont développé considérablement l'usage du vélo.

Alors que dans ces villes il n'y a le plus souvent pas la trace d'un aménagement cyclable au sens où nous l'entendons habituellement.

Dans ces ZTL ou zones 30, il n'est en effet pas nécessaire de marquer au sol des passages piétons ou des aménagements cyclables.

C'est un concept qui progresse en Europe. Zurich et Berlin ont 80 % de leurs rues en zone 30. A Zurich, la municipalité est arrivée à ce résultat en quelques années.

Sans que cela représente un budget important. En France, nous avons l'habitude dans nos aménagements urbains, de toujours y mettre beaucoup de moyens. Au lieu de refaire la chaussée, Zurich a su, dans un premier temps, y mettre des moyens limités : plots ou encore bacs à fleurs. Ce sont des aménagements provisoires, mais rapides et peu coûteux. Puis ils prennent le temps d'aménager.

Différents aménagements sont possibles pour contraindre à limiter la vitesse dans les zones 30 : chicanes, ralentisseurs, écluses qui ne permettent qu'à une seule voiture à la fois de passer, dos d'âne, priorités à droite, mini-giratoires ...

Il y faut aussi s'efforcer de mettre toutes les rues à double sens. Mais, si des sens uniques sont maintenus, il faut y autoriser les contresens.

A long terme, l'objectif est d'arriver à des centres villes 30, à des villes 30.

**Les contresens cyclables.**

C'est à dire, la possibilité de remonter une rue à sens unique à contresens.

Les sens uniques sont des aménagements dont le seul objectif est de faciliter la circulation et le stationnement de la voiture.

C'est un aménagement exclusivement pour la voiture, mais qui représente une gêne pour les autres modes et en particulier les vélos. Ils obligent les cyclistes à faire des détours et représentent un danger (un tourne à gauche représente toujours un danger pour un cycliste).

Avec ces contresens, il s'agit de réduire les distances, de donner une meilleure lisibilité du réseau et enfin d'accroître la sécurité.

C'est un avantage pour les cyclistes, mais aussi pour les autres usagers car le trafic est ralenti.

Strasbourg a 40 % de ses sens uniques avec contresens cyclables. Son objectif est d'atteindre 80 %. Bordeaux en 2003 a créé 30 contresens. A Lille, le sujet est en débat. Il commence au Mans.

**D'autres exemples d'aménagements pour limiter vitesse et trafic :**

- Les boucles de desserte (le plan de circulation conduit les automobiles à rentrer et à sortir par le même endroit. Les automobiles ne sont pas interdites. Elles ne peuvent plus traverser le quartier),
- Les artères du centre à double sens,
- Les couloirs bus.

**PENDANT LES TRAVAUX,  
PRENDS TON VELO**

## LE STATIONNEMENT.

### Les places de stationnement.

L'offre de stationnement vélo est assez souvent développée. Au Mans, cela représente près de 2000 places.

- **C'est un point important. Le vol est souvent cité comme le deuxième frein (après la sécurité) à la pratique du vélo. Or le vol se passe sur le lieu de stationnement.**

### Les anti-vols.

Selon les études réalisées, ce n'est pas du vol organisé. C'est du vol d'occasion, y compris dans des lieux privés le plus souvent fermés.

Les cyclistes sont négligeants, surtout les novices. L'information auprès du public est donc importante afin de le sensibiliser à ce risque et afin de l'inciter à choisir des solutions anti-vol adaptées.

Il faut sensibiliser les vélocistes pour qu'ils informent leurs clients de ce risque, pour qu'ils offrent des anti-vols corrects.

### La location.

Les villes doivent mettre en place ou aident à la mise en place de service de location et de gardiennage de vélo, notamment près des gares et en centre ville.

- **La location et la garde de vélo sont des services utiles pour le développement du vélo.**

Ces services peuvent être des locations de courte durée pour le tourisme, pour les loisirs ou encore pour du dépannage. Des locations de longue durée (comme pour les voitures) à destination des particuliers comme les étudiants, mais aussi des entreprises. La garde des vélos la nuit et les week-end en gare pour aider à la complémentarité avec les trains ou les bus. Des services de petites réparations, de vélo clé en main (c'est à dire toujours en état) peuvent compléter l'offre.

Quelques villes en France ont déjà développé ce type de service, souvent avec beaucoup de succès : Strasbourg, Grenoble, Chambéry, Rennes, Paris avec la RATP qui crée une filiale spécialisée ...

## POUR CONCLURE.

Le Mans est loin d'avoir développé tous les éléments du système vélo. Sur bien des points, des actions ont cependant déjà été entreprises.

Ainsi, Le Mans n'est pas forcément très loin de réunir la plupart des conditions pour que le vélo s'y développe « naturellement ».

Vous voulez aller plus loin, connaître les expériences d'autres villes.

### **Vélocité, la revue du cycliste urbain.**

Editée par la FUBicy, la fédération française des usagers de la bicyclette, qui regroupe la plupart des associations de promotion de l'usage du vélo comme moyen de déplacement.

Pour vous abonner (12.5 euros / 5 numéros).

Nom ..... Prénom.....

Adresse .....

.....

.....

Ci-joint un chèque de 12.5 euros à l'ordre de la FUBicy  
FUBicy, 7 rue Sédillot, 67000Strasbourg, CCP46927T

## **Avez-vous (ré)adhéré à Cyclamaine?**

Nom .....Prénom .....

Profession ..... Né le .....

Adresse .....

.....

.....

Adresse mél .....

- Adhésion à Cyclamaine pour 2004 --- 6 euros*

### Cyclamaine Infos :

Maison des Associations

4 rue d'Arcole, 72000 LE MANS.

Tél : 02.43.72.30.27

Directeur de publication : Philippe Teutsch

Imprimer par nos soins

Pour nous contacter, vos pouvez utiliser le courrier électronique : [cyclamaine@aol.com](mailto:cyclamaine@aol.com)

Nous avons aussi un site web :

<http://lemans.fubicy.org>

Notre association adhère à La FUBicy,  
7 rue Sédillot, 67000 Strasbourg - Tél : 03 88 75 71 90

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

**PENDANT LES TRAVAUX,  
PRENDS TON VELO**