

Erwan Caimant
Sous la direction de M. Maingault
Mémoire de Master I

ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ EN VILLE

Quelle place pour le vélo dans l'espace
urbain contemporain ?



Université Paris 8 Saint-Denis - Vincennes
Institut d'Études Européennes
Master "Villes et nouveaux espaces européens de gouvernance"
Session de septembre 2007

Erwan Caimant
Sous la direction de M. Maingault
Mémoire de Master I

ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ EN VILLE

Quelle place pour le vélo dans l'espace
urbain contemporain ?

Table des matières

	<i>page</i>
Table des matières	3
Préambule	4
Introduction	5
I. Politiques de déplacements urbains : historique et problématiques contemporaines	9
A. Apparition des transports mécanisés pour tous : le fer et la route	11
B. La réglementation urbaine contemporaine	18
C. Le vélo, objet d'attention croissante de la part des pouvoirs publics	23
II. Ouvrir la ville aux vélos : un enjeu dans la détermination de nos transports futurs	28
A. Des multiples avantages du vélo en milieu urbain	30
B. Initiatives concrètes en matière de promotion du cyclisme urbain, la France avance	35
C. Vélib' : le vélo adoubé par le politique	41
III. Propositions pour une Région cyclable	48
A. Mettre le RER à la portée des Clichois : le vélo comme outil de désenclavement	50
B. « Péricyclette » : réhabiliter la Petite Ceinture en l'ouvrant aux vélos	56
Conclusion	61
Bibliographie	64
Annexes	67

Préambule

Ce mémoire a pour finalité de :

1. Présenter et analyser les politiques publiques de transports françaises depuis la moitié du XX^{ème} siècle. Les transports de masses, puis l'arrivée de la voiture individuelle, et l'adaptation des villes à celle-ci. Mouvement stoppé au début des années 2000, pour cause de réchauffement climatique principalement, et d'encombrement des villes.
2. Expliquer en quoi le vélo, une solution abandonnée depuis les années 1960, revient aujourd'hui sur le devant de la scène, en ce qu'il répond assez efficacement à un certain nombre de problématiques qui ont émergées depuis les années 1990, et dont on n'a réellement pris conscience que très récemment.
3. Rechercher des idées neuves pour inscrire le vélo, d'une part, au cœur des mœurs et le faire accepter comme une solution rationnelle de déplacement, parmi d'autres et selon les circonstances et, d'autre part, en favorisant sa pratique par la création d'itinéraires spécifiques cohérents s'inscrivant dans un plan de circulation, avec pour illustration la création d'un « Péricyclette » sur le site de l'ancienne Petite Ceinture.

Ce mémoire se présente donc comme un préalable qui expose et cerne le champ d'application actuel et à venir de l'usage de la bicyclette, et jette les bases d'une réflexion plus approfondie sur la réalisation effective d'une infrastructure d'envergure comme le « Péricyclette », démarche illustrant la reconnaissance politique du vélo.

INTRODUCTION

Créée en 1817 par le Baron Drais von Sauerbronn, la bicyclette, d'abord nommée Draisienne, fait partie des inventions qui ont, comme avant elle le feu, la roue ou l'imprimerie, inéluctablement bouleversé le quotidien de millions de personnes, permettant de parcourir rapidement et à moindre effort des distances qui seraient pénibles à pieds¹. Basée sur la simple propulsion humaine, la bicyclette est un moyen de locomotion qui autorise des vitesses de déplacement généralement comprises entre 16 et 32 km/h, selon la forme physique du cycliste et le matériel utilisé. À effort égal, le vélo est trois fois plus efficace que la marche, et il donne des résultats exceptionnels en matière de conversion de la nourriture en mouvement : dans ce domaine, il est ainsi plus efficace que n'importe quel organisme biologique². Par ailleurs, en termes d'efficacité énergétique, le vélo a un rendement infiniment plus élevé qu'une automobile : alors que pour un trajet de cinq kilomètres à vélo il faut brûler 100 calories, la même quantité d'énergie ne permet pas de parcourir plus de 85 mètres en voiture³ !

¹ <http://cyberechos.creteil.iufm.fr/cyber1/histoire/velo/Velo.htm>

² <http://fr.wikipedia.org/wiki/Bicyclette>

³ <http://www.exploratorium.edu/cycling/humanpower1.html>

Utilisé en ville comme à la campagne, le vélo est un instrument de mobilité quotidienne, pour les enfants comme pour les personnes âgées, et si son usage a largement décliné dans les pays occidentaux au cours du XX^{ème} siècle, il reste l'un des principaux moyens de locomotion dans les pays en développement : ainsi, la Chine compte en son sein entre 300 et 500 millions de vélos, lesquels, chaque jour, parcourent plus de 10 kilomètres⁴. La bicyclette est en outre universelle, et il n'est de pays qui ne se traverse sans en croiser. Les raisons de ce phénomène sont multiples, et peuvent s'exposer aisément : le vélo est un engin dont l'usage est d'une grande simplicité, son entretien courant ne demande pas de compétence particulière et son coût à l'usage est quasiment nul. De plus, et c'est une notion qui n'est apparue que récemment, il a un impact écologique proche de zéro, ce qui, dans les pays occidentaux, fait aujourd'hui l'objet de toutes les attentions dans le but de désengorger les centre-villes et d'atténuer la pollution atmosphérique, ce qui revient à agir pour le bien-être de la population. Ainsi, après un demi-siècle de déclin pour cause de mises aux normes des villes aux standards imposés par l'automobile, le vélo connaît un début de regain d'intérêt de la part des pays industrialisés qui, asphyxiés par le trafic routier et les pollutions qui l'accompagnent, commencent à mettre en place des politiques destinées à intensifier la pratique du cycle en milieu urbain, que ce soit par des moyens incitatifs ou contraignants. La politique menée par la ville de Paris depuis 2001 en est un exemple éloquent, avec des initiatives concrètes prises en faveur du vélo. Le fameux mot de Georges Pompidou, « il faut adapter la ville à l'automobile » a fait long feu, et l'heure est aujourd'hui au rééquilibrage de l'espace urbain⁵.

Il s'agit en effet pour les pays industrialisés de rationaliser leur consommation d'énergie, sans remettre en cause les modèles de mobilité existants, et le vélo se présente comme une alternative cohérente à la voiture, en étant bien souvent aussi rapide que celle-ci pour les déplacements en ville. Par ailleurs, face à la montée incessante des cours du pétrole, et à une qualité de circulation en baisse constante, il devient de plus en plus intéressant et économe

⁴ MEYER, Éric. *L'Empire en danseuse, l'univers du vélo chinois*. Éd. Le Rocher, juin 2005

⁵ Phrase prononcée par l'ancien Président de la République en 1971.
http://fr.wikipedia.org/wiki/Georges_Pompidou

d'opter pour le vélo pour effectuer de petits trajets urbains. C'est dans cette perspective qu'un mouvement de pression sur les pouvoirs publics s'est organisé, afin de voir se construire des aménagements sécurisés et de qualité, dans l'espoir de créer ainsi un cercle vertueux des déplacements à bicyclette. Présenté comme une solution d'avenir pour lutter contre le réchauffement climatique, le vélo peut aussi être envisagé comme un vecteur d'inclusion sociale, dans la mesure où il servirait de trait d'union entre des territoires enclavés et des zones dynamiques et ouvertes.

Pourtant, en France, et bien que les choses aient nettement changé au cours des cinq dernières années, des évolutions restent à opérer si l'on compare la situation de l'Hexagone à celle de ses voisins européens, qui pour la plupart se sont déjà dotés d'outils performants de promotion de la mobilité à vélo.

Ce mémoire vise donc à rendre compte d'un contexte en pleine mutation, celui du vélo urbain comme un mode de transport à part entière, et veut jeter les bases de projets concrets en faveur de son développement. C'est ainsi qu'une étude de ce qui se fait en France et dans d'autres pays ayant déjà amorcé leur transition vers un meilleur accueil des cyclistes est nécessaire. En tirant les enseignements des expériences étrangères, on pourra plus aisément définir un projet susceptible de rencontrer du succès.

Ainsi, nous étudierons dans un premier temps l'évolution des politiques de déplacements urbains mises en œuvre depuis le début du XX^{ème} siècle, avant de nous attarder sur les textes qui, aujourd'hui, orientent les décisions prises en matière de mobilité, tant au niveau national qu'au niveau local. Le mouvement amorcé en 1982 avec la Loi d'orientation sur les transports intérieurs a mené à la création des Plans de déplacements urbains, lesquels imposent aujourd'hui aux communes de s'équiper en voies cyclables.

Nous aborderons ensuite la question des relations existantes et à créer entre bicyclette et espace urbain. Des conditions de circulation décentes pour les cyclistes sont en effet le préalable indispensable à tout recours massif au vélo comme moyen de transport au quotidien, et nous verrons dans cette partie les efforts concrets en matière de promotion du vélo qui ont été entrepris, et qui

restent à entreprendre. Par ailleurs, nous nous attacherons à démontrer que le vélo peut être dans certaines situations le moyen de transport le plus efficace, tout en présentant d'autres caractéristiques qui peuvent être à même d'encourager les éventuels usagers à franchir le pas. Nous verrons finalement comment le vélo peut être adoubé par les politiques, en décrivant le cas de Vélib', les vélos en libre-service mis à la disposition des citoyens par l'union Mairie de Paris – JCDecaux.

Enfin, les idées de projets qui seront développées à la fin de ce mémoire ont une double vocation, chacune étant rattachée à une problématique concernant son contexte urbain. D'une part, une grande ville encombrée, Paris, cherchant des solutions viables pour redéfinir la place de la voiture, tout en améliorant significativement les solutions alternatives de mobilité (principalement les transports en commun et le vélo). D'autre part, une ville de banlieue, Clichy-sous-Bois, subissant pauvreté et chômage, maux que l'on peut au moins en partie imputer à un enclavement étonnant dans une région développée comme l'Île-de-France, et qu'il est possible d'atténuer en mettant en œuvre des solutions simples de désenclavement.

C'est donc dans la perspective d'une meilleure appréhension de la réalité du vélo urbain, et de son potentiel de développement, que réside l'objectif de ce mémoire : c'est à l'aide des éléments qui y seront développés que nous chercherons à déterminer l'intérêt, la faisabilité et la cohérence des montages de projets qui y seront esquissés. Connaître un contexte et les problématiques qui y sont liées est en effet une étape indispensable pour, ensuite, imaginer et réaliser des solutions qui sauront être en phase avec les besoins et les attentes des usagers.

I. Politiques de déplacements urbains : historique et problématiques contemporaines

La situation que nous allons étudier au cours de ce mémoire résulte d'un état de fait qui nécessite, dans un premier temps, de faire un bref retour sur l'histoire des déplacements mécanisés, apparus en France au début du XX^{ème} siècle. Jusqu'à l'époque que nous vivons, deux périodes principales peuvent être observées sur le plan des déplacements : la première, qui commence vers 1900, est celle du développement des transports collectifs, par le rail et la route. La massification de l'usage de l'automobile, amorcée à partir des années 1950, et qui verra la ville s'y adapter considérablement jusqu'au années 2000, constitue la deuxième période. Cette phase d'expansion de la voiture, si elle n'est pas en reflux, est désormais fortement remise en question, tant par les pouvoirs publics que par les études scientifiques, en raison du rôle prépondérant qu'occupent les déplacements motorisés dans l'émission des gaz à effet de serre. La nécessité, guidée par des impératifs de santé publique, de limiter ces émissions, qui s'élèvent en France à 27% du total⁶, est renforcée par le fait que dans de nombreuses situations, l'alternative à la voiture existe pour les déplacements urbains. Les objectifs du protocole de Kyoto pris en 1997 par la

⁶ DARBERA, R. « Répartition de la production de GES en France entre les différentes sources en 2000 » lors du Séminaire de recherche du programme *Gestion et impacts du changement climatique*. École Nationale des Ponts et Chaussées, 2 mai 2000. Voir annexe 1

France en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) à l'horizon 2012 (revenir aux niveaux de 1990, soit 144 millions de tonnes équivalent carbone⁷) impliquent des efforts, qui passent entre autres par une réduction du trafic routier. Les progrès technologiques réalisés sur les moteurs ayant été annulés par la hausse de la circulation, c'est cette dernière qu'il est aujourd'hui question de maîtriser. Les alternatives existent et la principale tâche qui attend les pouvoirs publics, et leurs partenaires privés, est de rendre viable un réseau fait de « circulations douces », qui sauront permettre aux citoyens de conserver leur mobilité tout en assurant le respect du protocole de Kyoto.

Pour appréhender cette nouvelle donne, nous effectuerons un retour sur les principales « ères » de la mobilité mécanisée, apparue dans les villes au début du XX^{ème} siècle, et qui a mené à la situation actuelle avec l'individualisation des déplacements, initiée dans les années 1950. C'est à partir de cette époque qu'augmenteront considérablement la part des transports dans les émissions de GES ; le souci accordé à la protection de l'environnement ira croissant, et nous verrons alors de quels outils se sont dotés les autres pays européens dans la recherche d'une réduction de la circulation en ville, en particulier le développement des circulations douces, dont le vélo fait partie. Enfin, nous verrons de quelle manière la France a agi pour tenter de contrôler et de limiter la circulation routière, et ce à partir de 1982, avec la Loi d'orientation sur les transports intérieurs, qui introduisit les premières formes de Plans de déplacements urbains.

⁷ <http://www.inra.fr/dpenv/ramosc39.htm>

A. Apparition des transports mécanisés pour tous : le fer et la route

L'apparition, au début du XX^{ème} siècle de moyens de transport mécanisés va ouvrir une nouvelle ère de la mobilité, laquelle est marquée par deux grandes périodes de développement, aux cours desquelles le collectif cèdera le pas à l'individuel, aujourd'hui encore forme dominante de mobilité urbaine. L'apparition du tramway à traction hippomobile, dont la première ligne française fut mise en service en 1837, avait déjà ouvert la voie aux transports urbains collectifs, mais c'est avec l'apparition de l'électricité que ce mode de transport prendra son essor, en région parisienne notamment, avec la création des tramways de Versailles en 1876⁸. Complété dès 1900 par la première ligne du métro parisien, le tramway reste au début du XX^{ème} siècle le mode de surface dominant. Cette situation perdure jusqu'aux années 1920, qui verront alors les pouvoirs publics décider la disparition du tramway, au bénéfice de la route et de l'autobus, mutation qui permettra rapidement l'arrivée massive de l'automobile en ville, alors que les réseaux ferrés en sites dédiés continueront de se développer dans la région.

⁸ http://fr.wikipedia.org/wiki/Tramway_de_Versailles

L'étude *Paris et ses transports, XIX^{ème}-XX^{ème} siècles. Deux siècles de décisions pour la ville et sa région*⁹ distingue deux grandes époques en matière de développement du transport collectif urbain dans la région : les années 1900-1910 puis les années 1960-1970. Les quatre décennies intermédiaires sont caractérisées « *par une absence presque totale de décision stratégique à une exception notable près, la création de la RATP en 1948*¹⁰ », alors que la route gagnait du terrain face au rail et qu'après les grands travaux consacrés au métro au début du siècle, puis la lente agonie du tramway dans les années 1930, l'heure était à la densification du réseau, emblématisée par l'édification du boulevard Périphérique entre 1956 et 1973, année de son ouverture complète¹¹.

Entre 1900 et 1910, la tendance est donc à la densification des réseaux privés, en surface et sous terre : l'essentiel des lignes de métro qui constituent le réseau parisien *intra-muros* furent construites pendant cette décennie, et il faudra attendre la deuxième « ère » d'équipement de la région en moyens de transports mécanisés pour ces lignes soient prolongées en banlieue¹². C'est à l'occasion de l'Exposition Universelle de 1900 que fut inaugurée la ligne 1 du métro parisien, deux ans à peine après le début du chantier, initiant un développement continu du réseau jusqu'à la seconde guerre mondiale. Si, à l'inverse du tramway dont nous allons parler dans un instant, le développement du métro ne fut jamais remis en question, c'est qu'il avait un caractère consensuel qui dépassa les alternances politiques à l'Hôtel de Ville. Dès 1901, le métro est au cœur du plan des déplacements de la municipalité, laquelle charge l'ingénieur Fulgence Bienvenüe de réfléchir à un réseau « *destiné à desservir systématiquement la capitale de manière à ne laisser, en principe, aucun point à plus de 400 mètres d'une ligne de métropolitain ; il doit être possible d'aller d'un point du réseau à un autre, sans devoir effectuer plus de correspondances* »¹³. Le succès de ce nouveau moyen de transport fut immédiat, en raison du gain de temps

⁹ LARROQUE, Dominique *et al.* *Paris et ses transports, XIX^{ème}-XX^{ème} siècles. Deux siècles de décisions pour la ville et sa région*. Paris, Focales Éditions Recherches, 2002, 397p.

¹⁰ SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'ÉTUDES ET DE RÉALISATIONS DE TRANSPORTS URBAINS. *Rapport Laville*, 5 février 1976. Archives du réseau routier, médiathèque de la RATP, 1 R 349

¹¹ http://www.paris.fr/portail/deplacements/Portal.lut?page_id=367

¹² L'annexe 2 présente les plans du métro parisien en 1910 et en 2007, illustrant l'aboutissement du réseau dès cette époque, qui, hors les prolongements en banlieues et la création de la ligne 14 en 1998, n'a que peu évolué depuis.

¹³ Cité dans LARROQUE, Dominique *et al.*, *op. cit.*, p. 90

substantiel et du confort supérieur qu'il offrait par rapport aux réseaux de surface. Il fallut ainsi rapidement allonger les rames, qui passèrent en deux ans de trois à huit voitures, alors que la fréquence était également augmentée¹⁴.

Dés lors, le tramway, qui existait dans la capitale depuis le milieu du XIX^{ème} siècle, connut une fin assez rapide, victime du succès du métro et de l'arrivée des véhicules à moteur à explosion. Face à la pression continue du lobby automobile naissant, les réseaux ferrés de surface seront progressivement bannis de Paris au cours des années 1920-1930 (la décision de supprimer totalement les tramways parisiens fut prise en 1932¹⁵), pour laisser la voie aux autobus et aux voitures, sans que cela ne suscite d'opposition forte. Il arrivait de plus à celui-ci d'être largement décrié, en raison des perturbations qu'il pouvait générer :

Les tramways ! Il paraîtra un jour invraisemblable et fou qu'en 1929, qu'en 1930 on ait encore laissé circuler dans Paris ces machines à boucher les rues, [...] qui représentent au point de vue de la circulation le comble de la bêtise et de l'absurdité. [...] Ces lourdauds qui ne font pas, avec dix tonnes de poids mort, le travail dont s'acquitte à merveille une auto légère. [...] Il suffit que l'un d'eux refuse d'avancer pour que tous ceux qui le suivent soient immobilisés jusqu'à la fin des temps¹⁶.

Les raisons claires de la mise à l'index du tramway pendant ces années restent cependant assez obscures, dans la mesure où plusieurs modes de transport peuvent cohabiter sur la voie publique. Il semble que c'est plutôt selon les convenances personnelles des décisionnaires, parmi lesquels le Préfet de Police en place en 1924, qui considérait le tramway comme « *l'un des deux plus grands fléaux des rues de Paris avec les véhicules à marche lente* »¹⁷, que le réseau ferré de surface fut oublié dans la capitale pour sept décennies. Il faut cependant préciser que face au métro, le tramway de l'époque apparut rapidement obsolète, en raison du fossé technique que le séparait de son nouveau concurrent

¹⁴ http://fr.wikipedia.org/wiki/M%C3%A9tro_de_Paris#Historique

¹⁵ *Paris en images*, « Le tramway », http://www.paris.fr/portail/toutimages/Portal.lut?page_id=7200&document_type_id=5&document_id=28993&portlet_id=16656

¹⁶ *Le Petit Parisien*, 6 décembre 1929. Cité dans LARROQUE Dominique *et al.*, *op. cit.* p. 123.

¹⁷ Déclaration d'Alfred Morain, Préfet de Police de Paris, devant le comité de la circulation réuni sous sa présidence en décembre 1925. Extrait du *Petit Bleu*, 11 décembre 1925.

souterrain : plus lent, plus aléatoire, dépendant jusqu'au milieu des années 1910 de la traction animale, le tramway n'a pas été en mesure de résister, et son éviction de la surface jusqu'à la fin de l'année 2006 a laissé le champ libre à un autre moyen de transport qui s'est rapidement répandu : l'automobile.

Si elle n'occupe pas une place prépondérante dans la littérature relative aux transports urbains, l'automobile a pourtant eu un impact colossal sur ce qui est encore notre environnement, et son expansion, si elle cause aujourd'hui de nombreux problèmes, a été mise en œuvre au plus haut niveau de l'État. À l'heure de son arrivée massive dans les villes, l'image de l'automobile n'était pas celle d'un mode de transport vecteur d'insécurité, de nuisances et source de graves périls écologiques, mais celle d'une liberté nouvelle, permettant de se déplacer rapidement et efficacement, à une « *allure comprise entre 50 et 60 kmh/h* »¹⁸, sans n'être plus dépendant de transports en commun de surface à la qualité aléatoire. Le développement de ce moyen de transport nouvellement accessible aux masses, sera largement guidé par « *l'action organisatrice très volontariste déployée par le District [de la région parisienne, NDLA] créé en 1961*¹⁹ », lequel sera rebaptisé Île-de-France en 1976²⁰. Les réalisations routières datant de cette époque font aujourd'hui encore partie du quotidien des Franciliens, et ce développement intensif de la route, qui ne s'est pas nécessairement fait au détriment des transports collectifs comme nous allons le voir, s'est déroulé dans une atmosphère de consensus.

L'équipement en autoroutes de la Région s'est principalement déroulé entre la fin des années 1950 et le milieu des années 1970 avec la mise en œuvre de vastes chantiers, qui forment depuis leur ouverture un quadrillage radial de la capitale (A1, A3, A4, A6, A13, N13/A14), complété par trois anneaux de contournement (boulevard Périphérique, A86, A104/N104). La construction de ces ouvrages était dictée par la volonté de fluidifier la circulation automobile grâce aux autoroutes, supposées empêcher les embouteillages induits par la

¹⁸ CHENU, Roselyne. *Paul Delouvrier où la passion d'agir*. Paris, Le Seuil, 1994, 415p.

¹⁹ FLONNEAU, Mathieu. *L'action du district de la région parisienne et les « Dix Glorieuses de l'urbanisme automobile », 1963-1973*. In *Vingtième siècle* 2003-3, n°79, pages 93 à 104. CAIRN.

²⁰ Conçu pour coordonner les politiques des différents niveaux de collectivités sans remettre en cause leurs compétences, le District étudie ou subventionne des projets mais n'assume aucune tâche de gestion. LARROQUE, Dominique *et al*, *op. cit.* p 228

forte croissance du parc automobile dans la période de l'après-guerre : « On passe du "tout peut être fait pour l'automobile" au "tout doit être fait pour l'automobile" »²¹.

Cette idée de « voiture reine » imposée partout doit cependant être pondérée car, d'une part, les investissements dans les transports collectifs ne furent pas abandonnés pendant cette période, et d'autre part, il faut noter que de nombreux projets routiers, dont certains particulièrement ambitieux, n'aboutirent jamais. C'est le cas de l'essentiel du « Plan autoroutier pour Paris », élaboré dans les années 1960, qui prévoyait la construction d'autoroutes pénétrant Paris jusqu'à l'hyper-centre, pour constituer un maillage fin et fluide de la capitale. De ce plan, qui impliquait par ailleurs de très nombreuses destructions, il ne reste finalement que le boulevard Périphérique, qui absorbe la moitié du trafic parisien, et les voies express sur berges²². Le premier choc pétrolier de 1973 a eu raison de ces projets titanesques, et le développement du réseau autoroutier public en proche banlieue est resté figé depuis cette époque. Des projets plus tardifs d'autoroutes entièrement souterraines dans Paris (comme le projet « LASER » des années 1980) connaîtront le même sort. Seule la rocade A86, dont le bouclage par un tunnel à l'Ouest de Paris est prévu pour 2010, a poursuivi son extension, et ce dans des conditions différentes, puisque c'est l'entreprise privée Cofiroute qui est maître d'ouvrage et qui en assurera l'exploitation²³.

Cette période de développement intensif des infrastructures routières ne doit cependant pas occulter le fait que les années 1950-1970 furent également le théâtre de la deuxième grande période de développement des transports collectifs en région parisienne : ils ont vu naître des projets d'envergure, rendus possibles par une planification des investissements dans le cadre de la création du District de la région parisienne. Le transport est alors intégré dans les politiques d'aménagement au niveau régional, ce qui mènera à la création du Réseau Express Régional (RER), conçu pour répondre aux problèmes posés par l'étalement urbain et l'allongement des distances. Ce réseau est présenté

²¹ 400 000 véhicules étaient immatriculés dans la capitale en 1938. En 1955, ils étaient 920 000.
BARLES Sabine et André GUILLERME. *Gestion des congestions : seculum miserabilis*. Sans date.
Conservatoire national des arts et métiers. <http://www.cnam.fr/cdht/documents/apc.rtf>

²² Voir l'annexe 3 sur le « Plan autoroutier pour Paris » et le projet « LASER ».

²³ <http://www.a86ouest.com>

comme ce qui reliera les nouveaux pôles d'emploi (La Défense, Orly..) et les villes nouvelles, et bénéficie d'un effort d'investissement sans précédent : les investissements réalisés dans le District entre 1962 et 1968 porteront à 36% la part du RER dans le budget. Sorte de « super-métro » à vocation régionale, le RER est la réponse apportée à l'expansion constante de la Région autour de son centre. Il s'agissait lors de sa conception de répondre à une double problématique : d'une part, relier les gares parisiennes entre elles, et, d'autre part, simplifier les échanges pendulaires Paris-banlieue. Imaginé dès les années 1930, le projet sera véritablement lancé en 1961, et bénéficiera d'investissements spectaculaires, comme par exemple les 2 milliards de francs accordés au projet au seul budget 1973²⁴, le RER a reconnecté Paris à sa banlieue, et constitue une des pièces maîtresses du système de transport régional, comme l'atteste sa fréquentation quotidienne²⁵.

En fin de compte, l'on peut dire de ces vingt années qu'elles ne furent pas celles du « tout-auto », mais celles d'un développement massif des transports régionaux dans leur ensemble :

Pour colossaux qu'ils aient été, ces investissements [routiers, NDLA] n'en amputaient pas pour autant les budgets alloués aux transports en commun, eux-mêmes considérablement accrus puisque, pour le réseau express régional, dont le district fut l'organe d'impulsion et de financement majeur, 795,5 millions de francs courants avaient été débloqués entre 1962 et 1967²⁶, soit un montant plus de deux fois supérieur à celui des voies rapides²⁷.

Si elle fut dans un premier temps profitable à ses bénéficiaires directs, les automobilistes, cette adaptation de la ville aux voitures pose aujourd'hui de nombreux problèmes, et l'engorgement croissant des centres urbains lui a finalement fait perdre ses avantages en matière de temps de parcours et de coût : les « 50 à 60 km/h » de vitesse moyenne escomptés à l'époque ont fait long feu, et la circulation automobile évolue aujourd'hui plutôt à 17 km/h, soit à

²⁴ Soit l'équivalent de 1,35 milliards d'euros en 2005.

http://fr.wikipedia.org/wiki/R%C3%A9seau_express_r%C3%A9gional_d%27%C3%8Ele-de-France#Le_financement

²⁵ 272,8 millions de voyageurs par an pour la ligne A.

http://fr.wikipedia.org/wiki/R%C3%A9seau_express_r%C3%A9gional_d%27%C3%8Ele-de-France

²⁶ DISTRICT DE LA RÉGION PARISIENNE. *Programme quadriennal 1962-1965, transports en commun*. Juin 1963, s.p.

²⁷ FLONNEAU, Mathieu. *op. cit.*

peine 2 km/h de plus qu'un vélo. De plus, et c'est un là un argument universel qui ne relève pas d'un choix de société (individuelle ou collective), la pollution atmosphérique engendrée par le trafic routier, et ses effets graves sur la santé, ont progressivement fait prendre conscience que la voie jusqu'à présent privilégiée n'était pas tenable, et qu'il était nécessaire de reconsidérer les politiques de déplacements. Au niveau urbain, les pouvoirs publics, au moins dans leur discours, mettent l'accent sur les transports collectifs et les circulations douces, alors que des mesures de dégradation de la qualité de la circulation routière, et du plaisir qui pourrait éventuellement lui être associé, sont prises un peu partout²⁸. Au niveau du développement et de la promotion de modes alternatifs, la France faisait d'ailleurs figure de parent pauvre de l'Europe jusqu'au début des années 2000, alors que les impératifs écologiques auxquels sont confrontés les pays industrialisés doivent mener à des transformations profondes, aussi bien chez les individus que pour la collectivité.

²⁸ Voir l'annexe 4 contenant les détails du projet de réaménagement du boulevard de Magenta, refait en 2005 et amputant largement la place de la voiture.

B. L'enjeu écologique : les politiques cyclables en Europe

L'idée selon laquelle les activités humaines peuvent avoir un impact néfaste à long terme sur l'environnement a été formalisée lors de la Conférence des Nations Unies de Stockholm, en 1972, par la *Déclaration sur l'Environnement*, qui s'est vue réaffirmée vingt ans plus tard à Rio. Les 27 principes de la déclaration concluant le sommet brésilien, « œuvrant en vue d'accords internationaux qui respectent les intérêts de tous et protègent l'intégrité du système mondial de l'environnement et du développement »²⁹, font de la protection de la planète un enjeu majeur pour les générations suivantes, et les États sont en conséquence encouragés à initier des politiques responsables de développement qui sauront préserver l'environnement de manière durable.

Partant du constat que les transports sont responsables de 29% des émissions de gaz à effet de serre³⁰, une partie des efforts doivent donc être concentrés sur ce secteur, afin de « prévoir, prévenir ou atténuer les causes de changement climatique et en limiter les effets néfastes »³¹. En France, les

²⁹ « Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement ». Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement, Assemblée Générale. 12 août 1992. Réf : A/CONF.151/26 (Vol. 1). <http://www.un.org/french/events/rio92/aconf15126vol1f.htm>

³⁰ DARBERA, R. *op. cit.*

³¹ Article 3 de la Déclaration de la Conférence de Rio.

transports sont en effet responsables du rejet d'environ 40 millions de tonnes de CO₂ dans l'atmosphère chaque année, et l'objectif de retour, en 2010, aux niveaux de 1990, est aussi bien conditionné par les progrès écologiques réalisés sur les mécaniques³² que sur l'adoption de modes de transport moins polluants. L'introduction par la Commission européenne de mesures destinées à faire baisser, par le biais des législations nationales, les émissions de gaz à effet de serre s'est ainsi faite dans les années 1980. Ces mesures enjoignent chaque État membre de l'Union « d'assurer la surveillance de la qualité de l'air sur son territoire », tout en invitant par ailleurs les agglomérations à « développer des politiques innovantes qui favorisent ce qu'on appelle les transports doux »³³.

Actuellement, en France, deux documents tracent la ligne directrice en ce qui concerne les infrastructures de transport : la Loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) de 1982 et les Plans de Déplacements Urbains, qui sont devenus obligatoires en 1996. Ces textes conditionnent les initiatives à prendre par les collectivités locales dans le cadre de l'aménagement de la voirie, notamment en ce qui concerne les équipements cyclables, et feront l'objet d'une description détaillée dans la partie suivante. Cette nécessité écologique de réduire les émissions de gaz à effet de serre dépend donc pour partie des pratiques de transport, et ce n'est que récemment que le vélo a été sérieusement envisagé par les pouvoirs publics français comme un moyen de faire évoluer celles-ci. À l'inverse, d'autres pays ou agglomérations ont agi depuis longtemps en faveur du cyclisme urbain.

C'est ainsi que sont nés des réseaux de villes comme « Car free cities », « Énergie cités » ou « Cities for cyclists », dont l'objectif est le développement durable des agglomérations et qui toutes, à des degrés divers, font du vélo un moyen d'y parvenir. Certains projets, centrés exclusivement sur le vélo, proposent par exemple la création d'itinéraires européens, comme le réseau « Eurovélo », qui projette l'aménagement de 12 axes continentaux, du Cap Nord

³² À ce titre, un accord volontaire de réduction des émissions du CO₂ des véhicules a été conclu entre l'Union européenne et l'Association des constructeurs automobiles européens (ACEA) qui vise la diminution de 25 % en 2008 du niveau constaté en 1995 (soit 140 g/km contre 186 g/km) et prévoit une étape supplémentaire en 2012 avec - 35% (soit 120 g/km). http://www.ademe.fr/auto-diag/transports/car_lab/carlabelling/accueil.asp

³³ HOUCARD, Béatrice (Fondation Robert Schuman). « Lutte contre la pollution : les politiques cyclables en Europe ». *Questions d'Europe* n°15, 1^{er} octobre 2001.

au détroit de Gibraltar, et de l'Atlantique à la Mer Noire, sur plus de 65 000 kilomètres³⁴ ! Ces projets associatifs naissants ne doivent cependant pas occulter les initiatives prises depuis plusieurs années par certains États, qui ont réellement intégré le vélo à leurs réseaux de transports urbains.

L'exemple de « pays cyclable » le plus emblématique est évidemment celui des Pays-Bas qui, après le déclin (globalisé dans le monde industrialisé) des années 1950, ont redécouvert le vélo dès 1975 et en ont fait un instrument phare de leur politique des transports urbains en 1990 avec le *Bicycle Master Plan*. Ce Plan s'est clairement donné pour objectif de voir les usagers renoncer aux transports motorisés pour les trajets urbains, au bénéfice du vélo, et les moyens employés semblent avoir porté leurs fruits dans la mesure où c'est aux Pays-Bas que le taux de déplacement à vélo est le plus élevé d'Europe³⁵. Combiné à des actions fortement dissuasives contre la voiture (taxes élevées à l'achat, à l'usage et au stationnement) et à une planification urbaine visant à réduire les distances entre lieux de vie et lieux d'activités, l'on peut dire que la politique cyclable néerlandaise est un succès, car elle est intégrée à un dispositif global traitant les problématiques urbaines dans leur ensemble. En outre, les personnes se rendant au travail à vélo peuvent bénéficier d'un dégrèvement fiscal. Ajoutons à cela la géographie des Pays-Bas, particulièrement favorable à la pratique du vélo, et qui n'a pu qu'encourager les pouvoirs publics dans leur démarche. C'est ainsi qu'en milieu urbain, 90% des routes secondaires et 70% des petites routes ont été équipées de pistes cyclables, rendant ainsi presque tous les petits déplacements envisageables à vélo³⁶. Conséquence de près de trente années de politiques encourageant l'usage de la bicyclette : il y'a aujourd'hui aux Pays-Bas 16 millions de vélos pour 16 millions d'habitants³⁷.

Le voisin belge s'est de son côté également engagé dans une politique d'incitation fiscale, avec pour ambition de pousser les travailleurs à abandonner leur véhicule au profit du vélo pour les trajets domicile-travail. Ainsi, les

³⁴ Plan détaillé du projet à l'annexe 5

³⁵ *Les politiques cyclables en Europe, tour d'horizon des politiques nationales*. Collections du CENTRE D'ETUDES SUR LES RESEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES. Mars 2001, p. 22.

³⁶ HOUCHARD, Béatrice. *op. cit.*

³⁷ *Ibid.*

administrations ou entreprises privées ont la possibilité de verser une indemnité de 15 centimes d'euro par kilomètre parcouru pour se rendre au travail. Un trajet de 5 kilomètres, soit environ 20 minutes sur terrain plat, rapporte donc 1,5 euros par jour, soit près de 300 euros annuels, non imposables pour le bénéficiaire. Cette mesure n'ayant cependant aucun caractère obligatoire, les administrations et entreprises belges ne l'ont pas encore toutes adoptée. On peut toutefois penser que sur demande des personnels, rien ne les en empêchera à l'avenir, dans la mesure où ces 15 centimes sont déductibles pour l'employeur³⁸. Rien de tel n'est envisagé en France, mais on pourrait imaginer pareille subvention, sur le modèle de ce qui se fait avec la Carte Orange, payée à parité par l'employeur et le salarié.

L'Allemagne, si elle est également en retard par rapport aux Pays-Bas, est cependant un pays où le vélo bénéficie de facilités de développement : dans les années 1970, les déplacements à vélo représentaient déjà 20 à 30% du total dans des villes comme Münster, Brême ou Fribourg, et dès 1981 fut lancé un programme d'aménagements cyclables, rendant obligatoire la construction de voies pour vélos lors de la création de nouvelles routes (2002 en France), ce qui entraîna l'apparition de 3000 kilomètres de pistes le long des routes fédérales³⁹. Ainsi, les aménagements cyclables qui représentaient 13 000 kilomètres en 1976 dépassent aujourd'hui les 30 000 kilomètres, avec 5000 kilomètres de bandes et 15 000 kilomètres de pistes le long des routes nationales⁴⁰. La publication, en 1995, d'un guide de recommandations pour les aménagements cyclables a renforcé les dispositions favorables aux cyclistes, avec l'apparition en 1997 des contre-sens cyclables (une mesure actuellement en discussion à la Mairie de Paris), de rues réservées aux vélos et l'ouverture des couloirs de bus. En outre, des subventions ont été débloquées pour aider les collectivités territoriales à initier des politiques cyclables. Finalement, la montée en puissance du vélo en Allemagne est illustrée par le nombre de vélos transportés par la Deutsche Bahn (entreprise ferroviaire allemande), qui est passé de 400 000 en 1982 à 1,6 million

³⁸ http://www.economie-positive.be/portail_contenu.php3?id_article=195

³⁹ *Les politiques cyclables en Europe...* op. cit. p. 10

⁴⁰ *Ibid.*

en 1999, démontrant ainsi que des politiques cohérentes et sérieusement appliquées peuvent rencontrer le succès attendu⁴¹.

La lente remontée, en France, de la part du vélo dans les modes de transports utilisés amorcée en 2001⁴², laisse cependant envisager à terme un rapprochement avec les politiques que nous venons d'évoquer, parallèlement à la place toujours allant croissante qui lui est accordée au sein de l'appareil législatif du pays. Les lois relatives aux politiques nationales de transport votées en 1982, 1996 puis 2002 ont mis en place un contexte dans lequel les circulations douces, et donc le vélo, sont de plus en plus perçues comme des solutions adéquates pour résoudre les problèmes de transport urbain, et ses possibles conséquences sur l'environnement à terme.

⁴¹ HOUCHARD, Béatrice. *op. cit.*

⁴²La part du vélo dans les déplacements urbains était de 3,34% en 1976, puis a continuellement baissé pour atteindre 1,25% en 1991, avant de remonter lentement et représenter 1,31% des déplacements, hors marche, en 2001. INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE. « Quel avenir pour le vélo en Île-de-France ? » *Note rapide sur les transports* n°397, octobre 2005. Par ailleurs, la ville de Strasbourg qui a initié depuis longtemps une politique favorable au vélo estime à 10% la part du cycle dans les déplacements.

C. Le vélo, objet d'attention croissante de la part des pouvoirs publics

Le constat progressif qui a mené les pouvoirs publics à reconsidérer la place de la voiture dans l'espace urbain s'est fait sur une longue période, et plus de vingt ans se sont écoulés depuis la première loi évoquant l'objectif d'une diminution de la circulation automobile, et la mise en application de mesures concrètes destinées à véritablement faire reculer le trafic. C'est en 1982 que sont pour la première fois introduits les Plans de déplacements urbains (PDU), grâce à la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), votée le 30 décembre de cette année. Ce texte instaure un droit au transport, prévoyant des déplacements se déroulant « *dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coûts pour la collectivité* »⁴³. De plus, « *afin d'intégrer la nécessité de réduire les consommations d'hydrocarbures dans le domaine du transport des voyageurs et lutter contre l'émission de gaz à effet de serre* »⁴⁴, la priorité en matière de construction d'infrastructures est donnée au rail, au détriment de la route. Il en va de même pour le fret. En introduisant les PDU, cette loi a sanctuarisé les pouvoirs des collectivités locales en matière d'organisation du transport des personnes et des marchandises, de circulation et

⁴³ <http://www.legifrance.gouv.fr/texteconsolide/UTEAC.htm>

⁴⁴ *Ibid.*

de stationnement. À partir de cette date, l'urbanisation n'est donc plus déconnectée de la réalité des transports, et le développement des villes doit se faire selon un plan cohérent de transports, impliquant une réflexion quant aux trajets potentiels entre lieu d'habitation et lieu de travail. Cela s'est fait dans le but avoué de préserver la qualité de vie des habitants, par une certaine maîtrise des émissions des gaz polluants, et de sécuriser leurs déplacements. En fin de compte, il s'agit d'introduire un équilibre entre cadre de vie et besoins de mobilité. Bien que cette loi, dans sa première mouture, fût dépourvue de référence au vélo, elle posait les premiers jalons d'une remise en question du tout-voiture, au profit des autres modes de déplacement, marche et transports en commun en tête, comme en atteste l'article 28-1 : « *Les plans de déplacements urbains portent sur (...) la diminution du trafic automobile* ». Le même article précise que les principes d'organisation des transports, de la circulation et du stationnement doivent permettre d'assurer une bonne insertion des piétons, des véhicules à deux roues et des transports en commun.

Cette première initiative en faveur du développement de transports moins consommateurs d'énergies fossiles s'est vue compléter le 30 décembre 1996, avec la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE), qui renforce le rôle des associations agréées de la surveillance de la qualité de l'air, impose à l'État une meilleure information du public et, surtout, rend les PDU obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Le droit reconnu à chacun de respirer un air qui ne nuise pas à la santé est ainsi mentionné dès l'article 1^{er} de la loi :

Art. 1er. - L'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans le domaine de sa compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé.

Cette action d'intérêt général consiste à prévenir, à surveiller, à réduire ou à supprimer les pollutions atmosphériques, à préserver la qualité de l'air et, à ces fins, à économiser et à utiliser rationnellement l'énergie.⁴⁵

⁴⁵ Article premier de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, parue au Journal Officiel n°1 du 1er janvier 1997, page 11.

En matière de déplacements urbains, la LAURE se veut dans la continuité de la LOTI, et accorde aux PDU une place prépondérante, lesquels peuvent également s'appliquer à des territoires non soumis à l'obligation. Les collectivités locales sont ainsi chargées de la « *diminution du trafic automobile* », du « *développement des transports collectifs, et des modes les moins polluants, notamment le vélo et la marche* », de « *l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie qui doit être rendu plus efficace, notamment en l'affectant aux différents modes de transport* », de « *l'organisation du stationnement sur le Domaine Public* », de la « *réduction des impacts sur la circulation et l'environnement du transport et de la livraison des marchandises* » et de « *l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel notamment par l'utilisation des transports collectifs et le co-voiturage* »⁴⁶. Par ailleurs, cette loi, désormais intégrée au Code de l'Environnement, dresse un cadre plus contraignant qui vise à donner au vélo les moyens de devenir un mode de transport au quotidien « classique ». C'est l'article L. 228-2 du Code de l'Environnement qui ouvre la voie à la constitution progressive d'un réseau dense et cohérent :

*À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe.*⁴⁷

C'est donc principalement grâce à ses vertus écologiques que le vélo est désormais un instrument à part entière des politiques de transport, ce qui se traduit dans les dispositifs régionaux de planification des transports, comme le Schéma Directeur de la Région Île-de-France. Ce document de 174 pages qui vise à contrôler la croissance urbaine et démographique ainsi que l'utilisation de l'espace préconise, dans la partie relative aux améliorations à apporter aux conditions d'utilisation des modes doux, « *d'aménager un réseau maillé*

⁴⁶ Source : http://www.finistere.equipement.gouv.fr/article.php3?id_article=400

⁴⁷ Code de l'Environnement, Section 2 : Itinéraires cyclables. Article L228-2.
http://www.lexinter.net/Environnement/itineraires_cyclables.htm

d'*itinéraires cyclables* » assurant la continuité avec les régions voisines, en installant éventuellement des « véloroutes » sur des itinéraires bien ciblés⁴⁸. À cet effet, il dresse une série de recommandations relatives aux aménagements cyclables (zones 30, contre sens cyclable, couloirs bus + vélo), mais se contente en définitive de tracer une ligne directrice que les pouvoirs locaux seront chargés d'interpréter. Comme nous le verrons par la suite, le SDRIF n'impose rien dans ce domaine, mais donne surtout une image de l'objectif à atteindre.

À l'inverse, les PDU sont des outils d'action concrets, qui, s'ils sont correctement mis en œuvre, permettront à terme d'envisager des déplacements multiples sur un réseau décent. L'évaluation de ceux-ci, au bout de cinq ans, permet de prendre la mesure de l'évolution de la mobilité, et il ressort essentiellement que les PDU, s'ils ont pour but de faire baisser la circulation automobile, ne doivent cependant pas ignorer le développement de solutions alternatives, à l'émergence desquelles la population se montre plutôt favorable, à condition « *qu'elles ne posent pas plus de problèmes qu'elles n'en résolvent.*⁴⁹ » La concrétisation de cette ambition a néanmoins suscité des réserves, et six ans après qu'ils furent rendus obligatoires, ils étaient l'objet de vives critiques :

La procédure des plans de déplacements urbains n'a atteint que partiellement ses objectifs. Les problématiques peinent à intégrer les spécificités des situations locales, les mesures conçues pour réduire la place de l'automobile en ville manquent de pertinence, le caractère transversal de l'action publique n'est pas garanti. Les défaillances de l'expertise expliquent en partie ce bilan critique⁵⁰.

Sans volonté politique réelle, ces PDU ne pourront guère se montrer efficaces, cependant, le renforcement de leur importance dans la loi dite de « Solidarité et de Renouvellement Urbain » (SRU) de 2002 est une occasion de

⁴⁸ Schéma Directeur de la Région Île-de-France, p. 107

⁴⁹ SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS POUR LE RHONE ET L'AGGLOMERATION LYONNAISE. *Évaluation du PDU 1997 de la région lyonnaise, 5 ans après*, 2002. p.15.
http://ns22121.ovh.net/~sytral/fileadmin/template/images/user_upload/pdf/publication/institution/PDU/Doc_PDU/evaluation_pdu_97.pdf

⁵⁰ OFFNER, Jean-Marc, Directeur du Laboratoire Techniques Territoires et Sociétés (LATTS), professeur à l'École Nationale des Ponts et Chaussées, « Plans de déplacements urbains, un bilan controversé ». *Revue Pouvoirs locaux* n°53, juin 2002, pp. 47-49
http://latts.cnrs.fr/site/count_and_redirect.php?path=tele/rep1/%20PDU.doc&idfichier=54&type=D

répondre aux critiques, qui les jugent « *difficilement qualifiables de positifs* ⁵¹ », dans la mesure où c'est un pouvoir politique électoralement frileux qui est chargé de leur mise en œuvre. Toutefois, la mise en conformité des Plans existants avec la nouvelle législation devrait permettre aux PDU, « *en théorie (...), d'être plus prescriptifs et de mieux s'articuler avec les documents d'urbanisme* ⁵² ». C'est là tout le propos de cette loi SRU, qui dans son volet consacré aux déplacements énonce clairement les liens entre Plan Local d'Urbanisme et PDU :

Le caractère contraignant du PDU est grandement accentué par la loi. En effet, les décisions des communes en matière de police de stationnement et de gestion du domaine public routier doivent être rendues compatibles avec le PDU ⁵³.

Ce renforcement est d'ailleurs illustré par le fait que désormais « *les PDU portent sur* » et qu'il n'est plus question d'orientations ⁵⁴. Ces nouvelles dispositions ayant été prises en 2002, les évaluations relatives à aux PDU renforcés ne sont pas encore disponibles, et un véritable bilan ne pourra être opéré qu'après 2007.

La redéfinition du poids de chaque mode de transport au sein de l'espace favorise donc un développement progressif et, à terme, d'envergure régionale d'un réseau cyclable valorisé au sein des politiques de mobilité. À l'heure actuelle, beaucoup de chemin reste à parcourir pour y parvenir, et atteindre des résultats comparables à ceux de nos voisins européens serait déjà un progrès pour les tenants du cyclisme urbain. Aussi, la détermination des politiques des déplacements à venir passe-t-elle, au-delà des textes, par une inclusion effective du vélo dans les réseaux de transport.

⁵¹ *Ibid.*

⁵² *Ibid.*

⁵³ Loi de « Solidarité et Renouvellement Urbain » du 13 décembre 2000. *Volet déplacements*, p. 2
http://www.aurg.org/sru/sru_deplacement.pdf

⁵⁴ *Ibid.*

II. Ouvrir la ville au vélo : un enjeu dans la détermination des transports futurs

La situation environnementale et les forces politiques en présence plaident donc pour une profonde évolution de la mobilité. L'enjeu est en effet d'adapter la mobilité, en la désindividualisant, tout en maintenant une efficacité finale comparable. Au niveau national, l'extension du réseau de Train à Grande Vitesse (Paris-Marseille en trois heures depuis 2001, Paris-Strasbourg en 2 heures depuis 2007) redonne au rail des arguments forts face à l'automobile. En plus de prix plus attractifs, le gain de temps est conséquent, et les émissions de gaz polluants quasi nulles⁵⁵. Cet argument, illustration du souci nouveau qu'est la protection de l'environnement, motive de la même façon la promotion, au niveau politique, du vélo en ville, alors que les coûts d'usage et les temps de parcours intéressants ne font pas l'objet d'une propagande intense. La bicyclette est aujourd'hui au cœur des projets de déplacements urbains, au même titre que le TGV l'est pour les déplacements nationaux. Dans les deux cas, ce sont les vertus écologiques des moyens de transports dont il est question, combinées à d'autres avantages propres, qui servent de base à la

⁵⁵ Pour un trajet Paris-Marseille, aller simple, à deux adultes, on compte :
-En voiture : 135 euros, 7h44 et 157 kg de CO₂, selon l'indice fourni par l'ADEME
-En train : entre 90 et 154 euros selon l'horaire, 3h10 et 10 kg de CO₂, selon le même indice
Source : EcoCompareur du site www.voyages-sncf.com

communication. Pourtant, l'objet de notre étude n'est pas qu'écologique : un certain nombre d'arguments très « pragmatiques » peuvent aussi décider les personnes à opter, ne serait-ce que de manière occasionnelle, pour le vélo. On pense alors aux effets sur la santé que peut avoir une pratique, même modérée, de la petite reine. Quoi qu'il en soit, les pouvoirs publics ont également un grand rôle à jouer dans le développement du vélo : outre les incitations diverses poussant à la pratique du vélo, il est nécessaire, pour que cette pratique se trouve pérennisée, d'offrir aux usagers des itinéraires cohérents et sécurisés. Ce n'est que dans des conditions de confort et de sécurité jugées dignes par les usagers que le vélo urbain saura durablement séduire. Nous verrons donc ce qui a été entrepris dans cette optique, en France comme dans d'autres pays européens. C'est également à cette occasion que nous nous pencherons sur le cas de Vélib', ces vélos en libre-service gracieusement mis à la disposition de la Mairie de Paris par le publicitaire JCDecaux. Cette initiative fait naître un concept nouveau que l'on pourrait qualifier de « moyen de transport collectif-individuel », en ce que le partage des vélos est au cœur du dispositif, et son succès immédiat peut laisser envisager une hausse des déplacements à vélo « personnel ».

A. Des multiples avantages du vélo en milieu urbain

Aux enjeux nouveaux qui caractérisent la ville contemporaine et que nous venons d'évoquer, le vélo apporte une série de réponses auxquelles il convient de donner toute leur importance. Pourtant, les qualités du vélo ne se limitent pas au transport de personnes : la pratique de celui-ci est en effet bénéfique à la personne même qui se déplace. Nous pouvons ainsi considérer les effets bénéfiques d'une éventuelle démocratisation de la bicyclette sous deux angles : d'une part, les qualités intrinsèques de la chose pour effectuer des déplacements urbains, et d'autre part, les « bienfaits collatéraux » occasionnés par cette pratique. Le tableau n'est cependant pas idyllique et il est évident que le vélo, seul, ne saurait répondre à toutes les problématiques de transport actuelles et à venir. C'est ce que nous avons vu quand nous avons parlé de l'automobile : cette dernière, au-delà de ses qualités incontestables sur le papier, est-elle tout simplement raisonnable vu la réalité de la situation ? Compte tenu des distances le plus souvent faibles qui caractérisent nos déplacements urbains, la voiture n'apparaît-elle pas comme quelque peu irrationnelle ? Les coûts colossaux qu'induisent le moindre déplacement motorisé (achat et amortissement, carburant, usure, stationnement pour l'utilisateur, risque potentiel et dégradation de l'environnement pour la collectivité) ne sont-ils pas

démésurés si l'on considère qu'en milieu urbain, un vélo est aussi, sinon plus, efficace qu'une voiture, pour moins de 300 euros ? Nous allons ici tenter d'exposer les raisons pour lesquels, en ville, le vélo est une façon particulièrement pragmatique de se déplacer.

Les services techniques de la Mairie de Paris ont réalisé en 2007 une étude comparative des temps de déplacement selon les modes employés⁵⁶. Dans un contexte où une grande partie des déplacements sont de nature utilitaire, les résultats de l'enquête montrent que dans une ville comme Paris, se déplacer à vélo ne signifie pas se déplacer lentement. En effet, avec une voirie saturée, la vitesse moyenne des déplacements en véhicule personnel dans Paris se situe entre 9,6 km/h aux heures de pointe, et 11 km/h aux heures creuses⁵⁷. En supposant qu'ils respectent le Code la Route, ce qui n'est pas évident, les cyclistes évoluent quant à eux à 14,5 km/h de moyenne aux heures de pointe, et à 16 km/h quand la circulation est fluide. Du côté du métro, les performances sont à peu près équivalentes à celles du vélo, avec une vitesse moyenne d'environ 15 km/h, et ses usagers ne sont que rarement soumis aux perturbations qui peuvent affecter le réseau de surface (intempéries, manifestations, accidents...). L'étude conclue ainsi sur une plus grande rapidité quasi systématique du métro, au détriment de la voiture, toujours la plus lente :

En semaine, le mode voiture particulière est toujours le plus lent, le vélo et le métro étant les modes les plus rapides⁵⁸.

Ces chiffres sont d'autant plus intéressants pour les banlieues, où les transports collectifs sont moins développés : là où, à Paris, le vélo peut être considéré comme une alternative sympathique aux transports en commun, en banlieue, il est apte à devenir un moyen de transport supplémentaire autonome et utile. Bien que la circulation automobile soit plus fluide que dans la capitale, la proche banlieue reste peu adaptée aux voitures, et les choses ne vont pas en

⁵⁶ Voir annexe 6, *Étude comparative des temps de déplacement selon les modes. Synthèse*. Étude réalisée par la section Territoires de l'Agence de la Mobilité, dépendant de la Direction de la Voirie et de l'Équipement. Mairie de Paris, 2007.

<http://www.paris.fr/portail/viewmultimediacdocument?multimediacdocument-id=26397>

⁵⁷ À l'exception notable du dimanche matin, où les déplacements en voiture atteignent une moyenne de 15 km/h, faisant de ce moyen le plus rapide si l'on excepte le taxi. *Ibid.*

⁵⁸ *Ibid.*

s'améliorant : les associations militant contre la voiture ont en effet trouvé en les maires des oreilles attentives, et les rénovations effectuées dans les villes, que ce soit d'ailleurs dans les centres ou les quartiers résidentiels, se distinguent souvent par la volonté affichée de restreindre la place accordée à la voiture. Cela se traduit par une diminution de l'espace dédié aux voies de circulation et au stationnement, en contrepartie de quoi les piétons voient les trottoirs s'élargir, et les cyclistes des pistes se créer. Les principales revendications de ces associations concernent la mise en place d'un espace routier discipliné, sécurisé et impropre à toute velléité de conduite sportive. Zones 30 et « coussins berlinois » sont des solutions fréquemment évoquées, au motif qu'en diminuant le différentiel de vitesse entre les différentes catégories d'usagers de la rue, on réduit d'autant les risques d'accident, tout en diminuant significativement leur gravité en cas choc :

Lors d'une collision avec une voiture roulant à 50 km/h, un piéton n'a que 20% de chance de survie, à une vitesse de 30km/h cette chance de survie est égale à 90%. L'impact lors d'une collision à 50 km/h est égal à une chute libre de 10 m ou de 3 étages. A 30km/h, l'impact correspond à une chute de 3,5m ou « seulement » 1 étage. D'où un développement de ces zones dans les endroits à forte circulation piétonne.⁵⁹

Les recommandations introduites dans le Code de la Route en 1990 et ayant pour objet de favoriser la vie locale (commerce, habitat, détente, communication) ont été suivies d'effet, avec la création de plus de 2000 zones 30 entre 1990 et 2000⁶⁰. La généralisation de celles-ci dans des centres urbains vivants pourrait donc avoir pour effet de donner confiance aux cyclistes potentiels, faisant ainsi d'un trajet à vélo un déplacement anodin qui ne serait plus alors perçu comme dangereux. De la qualité de ces aménagements peut dépendre un recours fréquent au vélo comme moyen de transport urbain, ce qui n'est pas une utopie dans la mesure où un trajet effectué en ville sur deux est réalisé sur une distance inférieure à trois kilomètres⁶¹. Il est cependant évident que la réalité est plus nuancée, si l'on considère que pour une part de ces courts trajets, le recours à la

⁵⁹ http://fr.wikipedia.org/wiki/Zone_30

⁶⁰ « Les zones 30 en France. Bilan des pratiques en 2000 », Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, 2004.
http://velobuc.free.fr/download/CERTUBilan_zones30.pdf

⁶¹ <http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=96&m=3&catid=12576#tit8>

voiture reste indispensable : transport d'objets encombrants et livraisons ne peuvent raisonnablement se faire qu'à l'aide d'un véhicule motorisé. Il en va de même pour les personnes âgées et les handicapés : 8% de la population n'est ainsi pas apte à faire du vélo⁶². Mais dans le cas de personnes valides et n'ayant pas d'objet volumineux à transporter, ces « sauts de puces » urbains pourraient avantageusement être envisagés à vélo. Selon les conditions de circulation, les temps de parcours en voiture sont très variables, et il faut de plus considérer le temps passé à chercher un stationnement, qui peut considérablement allonger le temps réel passé dans le véhicule. Ainsi, avec un trafic fluide et un stationnement facile, il faut sept minutes pour parcourir trois kilomètres en voiture. En vélo, il en faut douze, si l'on considère que le cycliste roule à 15 km/h, vitesse moyenne constatée des cycles en milieu urbain, et le stationnement n'est qu'exceptionnellement contraignant. Dans ces circonstances, l'avantage va donc à la voiture, si l'on fait abstraction des coûts d'usage (usure et carburant), largement supérieurs à ceux d'un vélo : en moyenne, une voiture coûte 3700 euros par an à son propriétaire, alors qu'un vélo neuf de milieu de gamme coûte 220 euros⁶³. De plus, les conditions de route en voiture ne sont pas toujours optimales, au contraire du vélo qui ne subit que peu les aléas de la circulation, et en cas de bouchons associés à une offre de stationnement rare, les mêmes trois kilomètres se parcourent alors en 27 minutes, ce qui entraîne par ailleurs une surconsommation de carburant⁶⁴. Dans ces situations, fréquentes aux heures de pointe, se déplacer à vélo est un choix pragmatique, qui ne se contente pas seulement de faire de gagner du temps et de réaliser des économies, mais permet en outre d'entretenir la condition physique.

L'environnement mécanisé (automobiles, ascenseurs, escalators...) qui entoure aujourd'hui les sociétés industrialisées est peu propice à l'effort physique. Cela a pour conséquence sur les populations des problèmes de surpoids et d'insuffisances cardio-vasculaires qu'une activité physique quotidienne, même modérée, pourrait largement contenir. Ainsi, si les

⁶² *La Lettre de l'Éco-consommation* n°37, mai-juin 2003. <http://www.ecoconso.be/article29.html>

⁶³ *Chiffres clés concernant les déplacements urbains*, synthèse de l'ADEME
<http://www2.ademe.fr/servlet/getBin?name=3AA85B023A61D4CA03623685105A56A81171548862583.pdf>

⁶⁴ Étude du Groupement des autorités responsables de transport, reprise par l'ADEME dans *Chiffres clés concernant les déplacements urbains*. Détails à l'annexe 7

recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé, qui préconise 30 minutes d'activité physique par jour, étaient suivies d'effet, on pourrait réduire de 50% les risques de développer du diabète, de contracter des cardiopathies coronariennes ou encore l'épidémie de surpoids qui touche les pays occidentaux :

Une redéfinition de nos politiques des transports en milieu urbain pourrait avoir des résultats spectaculaires pour la santé en Europe. Paradoxalement, la mobilité en voiture dans les villes accroît la sédentarité du mode de vie. Une activité physique accrue, notamment la marche et la bicyclette, réduira le nombre de décès et d'incapacités par maladies chroniques et améliorera la qualité de vie. Les possibilités d'améliorer la santé et le bien-être des Européens par un accroissement de l'activité physique sont énormes⁶⁵.

Des trajets urbains de moins de trois kilomètres effectués à vélo présentent donc non seulement l'avantage d'être souvent plus rapides et moins coûteux qu'en voiture, mais ils sont de plus l'occasion pour qui les effectue de faire sa part quotidienne d'activité physique minimale recommandée.

Pourtant, une telle révolution dans la sélection des modes de transport selon leur efficacité ne saurait se faire sans une intervention sérieuse des pouvoirs publics, seuls à même de définir des politiques cohérentes de déplacements. Ainsi, les documents que nous avons abordés précédemment (LOTI, PDU, SDRIF...) ont une finalité pratique qui se concrétise par l'arrivée dans les villes d'un nouveau style de voiries, lesquelles sont désormais conçues dans le souci de répondre aux attentes des usagers des circulations douces, au détriment de la voiture personnelle.

⁶⁵ Organisation Mondiale de la Santé, *communiqué OMS/57*, 31 juillet 1998
<http://www.who.int/inf-pr-1998/fr/cp98-57.html>

B. Initiatives concrètes en matière de promotion du cyclisme urbain : la France avance

Le développement d'une véritable promotion de la pratique du vélo pour les déplacements urbains s'appuie, comme nous venons de le voir, sur les qualités exclusives à ce moyen de transport. Mais les aspects économique, écologique et sanitaire ne sauraient à eux seuls convaincre les usagers potentiels à opter pour le vélo au quotidien. Pour entraîner un nombre significatif de personnes à utiliser ce mode de transport plutôt qu'un autre, il est nécessaire d'assurer une continuité dans le réseau cyclable, de manière que la perspective d'un déplacement à vélo ne soit pas synonyme de danger et d'inconfort, mais paraisse complètement anodine et ne nécessite pas de préparatifs particuliers, comme c'est le cas pour un déplacement en voiture. Dans le cadre des textes qui régissent l'aménagement urbain, et qui laissent sa place au vélo sans pour autant en faire le mode dominant, ce qui serait d'ailleurs absurde pour de longs déplacements de liaison, il est à ce jour nécessaire d'envisager la mise en place d'un tissu urbain intercommunal de voies cyclables qui permette d'effectuer de véritables parcours, et qui, le cas échéant, pallie les carences des transports collectifs franciliens.

À l'heure actuelle, les infrastructures existantes répondant aux critères d'un réseau cyclable cohérent et sécurisé sont réparties de façon sporadique, limitant ainsi les possibilités de longs trajets, et les créations de nouveaux équipements sont le plus souvent décidées à l'échelon local, sans concertation avec les communes voisines, ce qui ne plaide pas franchement pour l'élaboration d'un réseau cohérent à l'échelle de l'agglomération. Par exemple, les travaux de réhabilitation de la Porte de Vincennes, dans le XII^{ème} arrondissement de Paris, ont ainsi donné naissance à une vraie voirie cyclable, mais celle-ci se limite à un périmètre restreint⁶⁶ : ne s'étendant que sur trois rues et avenues sur trois, elle s'interrompt brutalement quand vient le moment d'entrer dans Saint-Mandé, commune limitrophe⁶⁷. Il n'y a plus alors pour les cyclistes qu'une possibilité : continuer leur trajet sur la chaussée, dans un environnement routier beaucoup plus classique, où confort et sécurité sont absents. De telles discontinuités dans les aménagements n'engagent pas les éventuels cyclistes encore hésitants à se lancer, dans la mesure où les trajets imposent encore largement la cohabitation avec les voitures. Cet exemple peut s'appliquer à tout projet municipal de rénovation urbaine : sans concertation avec les communes limitrophes, on ne peut envisager que très hypothétiquement la construction d'un réseau d'envergure régionale. De la même façon, l'absence de plan régional ou départemental d'équipements cyclables laisse dubitatif quant aux moyens engagés pour la concrétisation des promesses politiques : chaque municipalité gère comme elle l'entend ses infrastructures de ce type, et les décalages peuvent être choquants entre les communes ayant opté pour une politique pro-bicyclette et les autres.

Si les autorités sont authentiquement décidées à favoriser la pratique du vélo comme moyen de transport utile au quotidien, il apparaît vraiment nécessaire d'engager des initiatives de dimension régionale, ou au moins départementale. Les aides allouées par la Région Île-de-France (2,4 millions d'euros) à dix communes qui aménagent les espaces publics de façon à permettre les déplacements non motorisés sont un signe positif envoyé aux villes

⁶⁶ « Grand Projet de Renouvellement Urbain de la Porte de Vincennes », document *Info Capitale*, mars 2005, Mairie de Paris

<http://www.mairie12.paris.fr/index.php/mairie12/documents.php?id=2765>

⁶⁷ L'annexe 8 illustre cette situation de rupture avec des photos des lieux.

pour leur développement et leur rénovation⁶⁸, mais elles ne favorisent en rien l'apparition d'axes régionaux intéressants. La fragmentation des décisions en la matière n'est pas de nature à encourager les changements de mentalité, sauf en cas de déplacements exclusivement effectués au sein d'une même commune ou agglomération urbaine. Cette absence de continuité est cependant appréhendée dans le Schéma Directeur de Région Île-de-France (SDRIF), qui conseille un recours fréquent aux Schémas Départementaux des Infrastructures Cyclables (SDIC) afin de développer des itinéraires interrégionaux. Il est d'ailleurs à noter que la dimension « loisirs » est plus mise en avant que l'aspect utilitaire du vélo, ce qui ne suggère pas vraiment un abandon de la voiture au profit des circulations douces :

Un réseau de circulations douces (vélo, marche...) de loisirs et de vie quotidienne d'intérêt régional voire interrégional doit être développé. Il est également à mailler avec les grandes liaisons bleues à concrétiser dans les vallées. (...) Il favorisera la découverte du paysage régional, en valorisant par exemple les chemins de crêtes reliant des belvédères, les tracés historiques ou encore des fronts urbains ou villageois⁶⁹.

Le SDRIF propose aussi la création –emblématique- de « véloroutes », comme par exemple un axe Londres-Paris, mais il se contente surtout d'énoncer des principes et des suggestions qu'il conviendrait de suivre, mais en renvoyant la responsabilité de la conception et de la construction des itinéraires aux départements. Aucune contrainte n'est formulée pour les collectivités locales, et le suivi de ces orientations dépend donc essentiellement du bon vouloir des maires. Le volet urbain de déploiement d'un réseau cyclable ne jouit donc pas d'une réelle coordination au niveau régional, ce qui entraîne des situations comme celle de la Porte de Vincennes.

Dans le cadre d'un usage purement urbain, les usagers de la petite reine ne rencontrent pas les mêmes contraintes de stationnement que les automobilistes : les politiques de restriction du stationnement –bien souvent menées dans l'intérêt des cyclistes, avec par exemple l'installation de stations

⁶⁸ <http://www.iledefrance.fr/lactualite/transports/pistes-cyclables/#contenu>

⁶⁹ Document de travail Région-IAURIF, Schéma Directeur de la Région Île-de-France, Projet version 1, 15 novembre 2006, p.72

Vélib'- n'ont de cesse de diminuer l'attractivité de ce moyen de transport en ville, alors que la place concédée au stationnement des vélos est en constante progression depuis les années 1990. Néanmoins, des efforts restent encore à fournir sur ce point : comparée à ses voisins européens, la France n'offre que des possibilités limitées pour stationner licitement les vélos : en 2003, on comptait environ 6000 places de stationnement vélo aux abords des gares et station et de métro et tramway en Ile-de-France, alors que le Land de Berlin, pourtant trois fois moins peuplé, en accueillait plus de 18000⁷⁰.

Les progrès français en terme de stationnement des vélos, dans un schéma multimodal des déplacements, naît donc autant de la volonté politique nationale de favoriser l'usage du vélo que des pressions et actions menées par les associations : jugeant le parking à vélos de la gare RER de Fontenay-sous-Bois trop étroit (à peine une vingtaine de places), l'association Fontenay Vélo a milité pour l'installation d'arceaux de stationnement en lieu et place d'espaces que s'étaient « indûment appropriés » les voitures⁷¹. 68 nouvelles places pour vélo ont donc été installées, et bien que le résultat présente moins de cachet que les équipements installés par la RATP, réalisés dans un acier de belle facture, et protégés de la pluie, l'essentiel des revendications a été satisfait : les cyclistes fontenaysiens disposent désormais de places suffisamment nombreuses pour pouvoir stationner leur vélo sans devoir systématiquement envisager de l'attacher à des pièces de mobilier urbain dédiées à d'autres fins (barrières, poteaux, voire bancs publics). L'association met d'ailleurs l'accent sur un taux de remplissage élevé de ce parking élargi (environ 70 vélos stationnés par jour), démontrant par là que ce genre d'installations répond à une demande réelle de la part des usagers, et qu'il ne s'agit pas d'un investissement perdu.

Cependant, une politique de stationnement des cycles en phase avec la demande ne saurait faire oublier les besoins en terme de multi-modalité des transports, dans la mesure où certaines personnes désirent se déplacer avec leur vélo : le PDUIF préconise donc la création d'itinéraires de rabattement (c'est-

⁷⁰ SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE. « La place de la marche et du vélo dans les déplacements des Franciliens », dans *Mobilité et transport en Ile-de-France, État des lieux*, novembre 2005.

⁷¹ <http://fontenayvelo.fubicy.org/articles.php?lng=fr&pg=124>

à-dire convergeant vers les gares) sur un rayon de trois kilomètres autour des accès aux transports aux communs, lesquels devront être aménagés pour orienter les cyclistes vers les espaces accueillant les vélos dans les trains⁷². L'installation, dans le RER, de portiques facilitant le passage d'objets encombrants (valises, poussettes, vélos...) est un bon exemple du type d'actions aptes à encourager la pratique du vélo⁷³. Reste cependant à élargir les plages horaires durant lesquelles les vélos sont acceptés dans les trains, qui restent inaccessibles aux heures de pointe et sur l'intégralité du métro (à l'exception de la ligne 1, laquelle expérimente une ouverture partielle aux vélos, le dimanche avant 16h30). Avant d'envisager l'ouverture du métro parisien au vélo, il faut cependant rester réaliste, et tenir compte de l'affluence, qui autorise difficilement l'aménagement d'espaces en permanence réservés aux cycles, comme c'est le cas à Bruxelles.

En définitive, la part principale de la mise en œuvre d'une voirie cyclable continue sur l'ensemble de l'agglomération parisienne repose sur les épaules des maires. En petite couronne, nombreux sont ceux qui ont manifesté leur intérêt pour Vélib', et qui souhaiteraient voir leur commune intégrée au dispositif. Un tel élargissement du système irait ainsi dans le sens d'un véritable projet d'agglomération, ne se limitant pas à une initiative exclusivement parisienne de laquelle seraient privés les usagers en puissance que sont les habitants des communes limitrophes. C'est dans cette perspective que les maires de 21 communes de Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne et les Conseils Généraux de ces deux départements se sont réunis en 2000 au sein de l'Association des collectivités territoriales de l'Est parisien (ACTEP)⁷⁴. Ce groupement de communes a été créé avec un objectif simple : obtenir un « *rééquilibrage Est-*

⁷² INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE. « Quel avenir pour le vélo en Île-de-France ? » *Note rapide sur les transports* n°397, octobre 2005.

⁷³ Voir l'illustration à l'annexe 8

⁷⁴ <http://www.actep.fr/spip.pp>. L'association regroupe, outre les Conseils Généraux du 93 et du 94, les communes de : Charenton-le-Pont, Saint-Maurice, Joinville-le-Pont, Nogent-sur-Marne, Fontenay-sous-Bois, Vincennes, Saint-Mandé, Le Perreux-sur-Marne, Bry-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Montreuil, Bagnolet, Romainville, Noisy-le-Sec, Bondy, Rosny-sous-Bois, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, Noisy-le-Grand et Gournay-sur-Marne.

Ouest de la politique d'aménagement francilienne pour renforcer l'attractivité de l'Est parisien et développer économiquement ce territoire »⁷⁵.

Au niveau de la politique cyclable de l'ACTEP, il faut retenir que celle-ci a adopté en 2002 un schéma intercommunal des circulations douces de 200 kilomètres, et il est aujourd'hui question de se mobiliser pour étendre le réseau Vélib' à l'Est de Paris. Dans cette optique, le maire de Saint-Mandé, Patrick Beaudoin, déclare :

Cette initiative s'inscrirait dans la logique des engagements que nous avons pris en 2001 entre maires de l'Actep pour développer un réseau cohérent de 200 km de circulations douces intercommunales. (...) Sur notre territoire, fortement carencé en transports en commun interbanlieues, la mise en place d'un tel réseau constituerait un mode de transport alternatif à la voiture pour les trajets entre villes riveraines en alliant respect de l'environnement et facilité d'utilisation. Il est indispensable que nous ayons sur cette question une concertation avec l'ensemble des maires intéressés⁷⁶.

La mobilisation des maires en faveur d'un développement cohérent de solutions cyclables laisse envisager une croissance significative de la part de l'espace urbain dédié au vélo, et, s'il reste encore du chemin à parcourir pour offrir au cycliste français ce dont bénéficie son homologue néerlandais, l'apparition en juillet 2007 des Vélib' à Paris est une des plus spectaculaires illustrations de la « vélorution ».

⁷⁵ <http://www.actep.fr/La-demarche.html>

⁷⁶ « Vélo : la banlieue veut les Vélib' » dans *Le Parisien*, édition Paris – Île-de-France, 31 juillet 2007.

C. Vélib' : le vélo adoubé par le politique

La reconnaissance légale d'un droit au choix du mode de transport et les dispositions prises pour faire du vélo une façon comme les autres de se déplacer en ville a été récemment cristallisée à Paris par l'apparition d'un système novateur de prêt-location de vélo en libre-service : Vélib'. Installé en un temps record, le dispositif Vélib' est le succès médiatique de l'été 2007, et il s'inscrit dans la logique de la politique de la voirie menée par la municipalité depuis l'élection du socialiste Bertrand Delanoë en 2001. Les efforts entrepris sur l'amélioration des transports en commun ayant été doublés d'une volonté de faire du vélo une vraie façon de se déplacer à Paris, la Mairie a opté pour l'installation à grande échelle d'un système ayant déjà fait ses preuves ailleurs : Cyclocity, de JCDecaux. En effet, Vélib' n'est pas une expérience nouvelle, et c'est d'abord à Vienne, puis en Espagne (à Gijón et Córdoba), que le dispositif conçu et développé par le fabricant de mobilier urbain français s'est rodé. D'abord d'envergure restreinte, le système Cyclocity s'est fait connaître en France quand la communauté urbaine de Lyon-Villeurbanne décida de l'adopter, en 2005, sous l'appellation Vélov'. Le système lyonnais compte aujourd'hui 60 000 abonnés⁷⁷, et le service est utilisé 30 000 fois par jour, pour un total de 60 000 kilomètres

⁷⁷ Dossier spécial de *l'Express*, n°2921, semaine du 28 juin au 4 juillet 2007.

parcourus. Principalement utilisé pour les trajets domicile-travail, par une population plutôt jeune et masculine, les Vélov' lyonnais avaient, en avril 2007, parcouru 18 millions de kilomètres, soit 9 millions de trajets qui, s'ils avaient été effectués en voiture, auraient été à l'origine du rejet de 3600 tonnes de CO₂ dans l'atmosphère⁷⁸. Forte de la réussite du dispositif, auquel les Lyonnais ont principalement recours pour son « aspect pratique »⁷⁹, la Mairie de Paris s'est associée à son fournisseur en mobilier urbain pour mettre en place le même système de prêt-location en libre-service, mais à plus grande échelle. Le principe est simple : les vélos sont garés dans des stations distantes (à terme) de moins de 300 mètres les unes des autres, et pour se servir, il suffit à l'abonné de présenter son passe personnel devant un lecteur numérique. Il peut alors prendre le vélo de son choix, et en dispose gratuitement pendant une demi-heure. Pour rendre le vélo, l'utilisateur se rend dans la station Vélib' la plus proche de sa destination, et, après avoir à nouveau validé son passe, enclenche le vélo dans une bornette de stationnement vacante. Bien que la première demi-heure d'utilisation d'un vélo soit gratuite pour tous les usagers, l'accès au système reste néanmoins payant, et il y'a plusieurs moyens de s'inscrire : à l'année (29 euros), à la semaine (5 euros) ou à la journée (1 euro), afin de répondre à des besoins de mobilité individualisés. Ces trois formules permettent d'envisager trois types d'utilisation : l'abonnement à l'année répond ainsi aux besoins de ceux qui travaillent non loin de leur domicile, ou qui utilisent un vélo pour rejoindre un pôle de transports collectifs, dans le cadre d'une utilisation régulière. L'abonnement à la semaine est, lui, adapté aux personnes de passage quelques jours, comme par exemple des touristes. Quant à l'abonnement à la journée, il permet à des personnes n'étant habituellement pas intéressées, ou concernées, par le système d'emprunter un vélo de manière ponctuelle. À l'usage, les coûts sont identiques pour tous : 30 minutes gratuites, pour 1 euro la première demi-heure de dépassement, puis 2, puis 4. Cela ne veut pour autant pas dire que l'utilisation est limitée à 30 minutes par jour : c'est le temps d'occupation consécutif qui est susceptible d'être facturé. Ainsi, après avoir rendu un Vélib' au bout de 20 minutes, il est possible de bénéficier à nouveau

⁷⁸ *La newsletter Vélov'*. Édition d'avril 2007, n°17.

<http://velov.grandlyon.com/Newsletter-Velo-v-numero-17.81.0.html>

⁷⁹ *Ibid.*

d'une demi-heure gratuite, à condition d'attendre cinq minutes entre la restitution et le nouvel emprunt. Ces dispositions, prises pour éviter de pratiquer une concurrence déloyale à l'encontre des loueurs de vélos à vocation touristique, attestent bien du caractère utilitaire de Vélib' : se déplacer avec Vélib' n'est pas un loisir, mais l'utilisation d'un mode de transport rationnel complétant l'offre préexistante, et la rotation des utilisateurs au cours d'une journée doit être maximale afin de satisfaire le plus d'utilisateurs. Soucieuse de proposer un vélo accessible au plus large public (les enfants de moins de 14 ans étant exclus d'office), les concepteurs ont opté pour un modèle d'apparence féminine, pour qu'il soit enfourchable par tous, doté de trois vitesses, d'un petit porte-bagages avant et de lampes allumées en permanence. Freinage et vitesses sont protégés par un carter, pour éviter le vandalisme.

Au niveau du financement, il est à noter que, si JCDecaux supporte tous les investissements ainsi que la maintenance intégrale du système, c'est la Mairie qui encaisse les bénéfices, en plus de s'afficher sur les vélos. Contrairement à Lyon, où les recettes générées par Vélov' vont à JCDecaux, les bénéfices engendrés par Vélib' iront dans les caisses de la Mairie de Paris. La municipalité espère ainsi dégager 20 millions d'euros grâce aux abonnements et aux dépassements du temps imparti, alors que la redevance payée par JCDecaux pour l'exploitation de ses 1600 panneaux publicitaires a été augmentée, passant de 2 millions à 3,5 millions d'euros⁸⁰. L'investissement est donc minime pour la municipalité, qui se charge donc essentiellement de libérer la place nécessaire à l'installation du dispositif, principalement en supprimant du stationnement. Ces largesses faites par le fabricant de mobilier urbain s'expliquent principalement par l'importance de l'enjeu que représente son installation à Paris : selon Albert Asséraf, directeur de la stratégie de JCDecaux, « *c'est un programme qui sera très observé par toutes les capitales mondiales* »⁸¹, Vélib' est principalement une vitrine mondiale pour l'entreprise, et

⁸⁰ STIEL, Nicolas. « Le jackpot de la Mairie de Paris » dans *Challenges*. 13 juin 2007. Ajoutons cependant que JCDecaux n'est pas lésé dans l'affaire, dans la mesure les 20 millions attendus par la Mairie tiennent compte du pourcentage (12% du total) que touchera son partenaire s'il respecte les critères de propreté et d'efficacité du cahier des charges.

⁸¹ « Une vitrine pour JCDecaux » dans *l'Humanité*. 16 juillet 2007.

son installation à Paris est susceptible de faire rejaillir le prestige de la capitale française sur le fabricant de mobilier urbain.

Reprenant donc habilement à son compte une initiative à la base privée, la Mairie est à l'origine du déferlement de 10648 vélos sur la ville (20600 annoncés à la fin 2007), lesquels ont été empruntés deux millions de fois en à peine 39 jours, pour parcourir plus de 100 000 kilomètres⁸². De ce succès découle la preuve qu'une demande réelle en matière de déplacements alternatifs existe, et l'intérêt manifesté par les premiers utilisateurs parisiens témoigne en particulier du manque de moyens qui prévalait jusqu'alors en matière d'équipements cyclistes urbains. Vélib' est en effet une solution hybride qui n'impose pas à ses utilisateurs le vélo comme mode unique de transport. Être propriétaire de son cycle impose en effet à l'utilisateur de planifier ses déplacements en fonction de ce qu'il pourra faire de son vélo, ce qui demande de faire des trajets de distance raisonnable, et de disposer d'un stationnement sûr à l'arrivée. L'option Vélib', de son côté, offre une liberté d'esprit à l'utilisateur, qui peut se servir d'un vélo aussi bien pour des trajets complets que comme solution d'appoint pour faire le lien entre domicile et transports en commun, et éventuellement reprendre un vélo pour finir le trajet. Un vélo personnel ne présente pas de telles facilités d'utilisation, et l'on peut dire de Vélib' qu'il tient un rôle de mode individuel-collectif, car il renforce les transports collectifs lourds là où ils ne peuvent aller, tout en assurant une individualité des trajets, lesquels sont décidés par l'utilisateur. La mutualisation de l'outil de transport induite par le libre-service en fait un mode collectif, qui reste cependant individuel, chacun allant où il veut et à son rythme. Le vélo purement individuel, s'il est proche de Vélib' en terme d'efficacité du transport, ne propose pas cette dimension collective, et son propriétaire en est dépendant en toute circonstance. Le fait qu'il soit par ailleurs exposé aux éventuelles intempéries sans possibilité de repli sur d'autres solutions de transport ne plaiderait pas vraiment pour une massification de l'usage du vélo. Vélib', qui ne s'impose pas au cycliste pour l'intégralité de ses déplacements mais comme une possibilité supplémentaire choisie, fait donc le

⁸² « Vélib', plus de deux millions de locations ».

http://www.paris.fr/portail/deplacements/Portal.lut?page_id=2&document_type_id=2&document_id=31256&portlet_id=826

trait d'union entre cyclisme individuel et transports collectifs. Par ailleurs, la disponibilité permanente du service rend possible les déplacements aux heures de fermeture des transports collectifs. C'est ainsi que, selon Denis Baupin, adjoint Vert au maire chargé des transports, « *quand l'ensemble des stations seront déployées, Vélib' transportera chaque jour autant de monde que le tram*⁸³ », soit plus de 80 000 personnes⁸⁴.

Proposer à une population nombreuse un nouveau moyen de transport nouveau et écologique à l'échelle de l'agglomération (bien que la banlieue devrait également être considérée) va d'ailleurs dans le sens de la LOTI dont nous avons déjà parlé, qui instaurait dans la législation le droit au choix du mode de transport employé. De plus, en fonction de l'efficacité avérée du système, qui reste à évaluer, les objectifs de réduction du trafic automobile inscrits aux PDU pourront être approchés d'une manière pacifique, dans la mesure où une alternative crédible et éventuellement plaisante aura été prévue. Parmi les premières critiques émises par les utilisateurs réguliers, on peut relever de surprenants problèmes de stationnement dans certains quartiers résidentiels dans lesquels les rotations sont faibles. En effet, les habitants de ces quartiers partant le plus tôt le matin empruntent les vélos disponibles, laissant aux personnes partant plus tard des stations vides. La même situation se reproduit le soir, mais dans le sens inverse, quand les stations sont pleines et que les personnes rentrant plus tard sont alors contraintes de rejoindre une autre station disposant de places vacantes. Gageons que ces problèmes seront résorbés quand les régulations effectuées par les navettes seront rodées⁸⁵.

Les premiers chiffres encourageants d'utilisation de Vélib', s'ils se confirment, sauront donner une légitimité à l'aménagement de nouveaux espaces cyclables. La ville, qui compte déjà 371 kilomètres de pistes et bandes, et qui poursuit ses aménagements à l'occasion des réfections de la voirie (comme par exemple sur les boulevards des Maréchaux, intégralement équipés à l'occasion de l'arrivée du tramway T3), va pouvoir intensifier sa conversion aux

⁸³ « Après Lyon et Paris, Marseille va bientôt pédaler ». Dépêche REUTERS du 15 août 2007.

⁸⁴ http://www.conseildeparis.lesverts.fr/article.php?id_article=961

⁸⁵ Pour libérer des places là où c'est nécessaire et remplir en vélos les stations vides, JCDecaux dispose d'une flotte d'une vingtaine de camionnettes, ainsi que d'une péniche-atelier pour la maintenance.

circulations douces, arguant du fait que le vélo, longtemps considéré comme un loisir, a désormais toute sa place dans les transports urbains quotidiens. L'apposition progressive d'une signalétique complète instituant des « grands axes » confortables et sûrs va dans ce sens, ce qui est confirmé par l'apparence dédiée de ces panneaux (écritures vertes sur fond blanc surmontées d'un numéro de voie blanc sur fond rouge), donnant au vélo son propre réseau urbain. Cette évolution attendue de la place du vélo par les élus en place est par ailleurs une brèche dans laquelle peuvent s'engouffrer les cyclistes « conventionnels » qui, grâce à l'arrivée massive de nouveaux cyclistes occasionnels, se retrouvent au premier rang des bénéficiaires de l'apparition de nouveaux équipements.

Parallèlement à ces facilités nouvelles faites aux usagers des circulations douces, il semblerait également que ce genre d'initiative n'est pas tant vouée à encourager l'usage du vélo qu'à nuire en priorité aux automobilistes. C'est du moins ce que peuvent laisser supposer les déclarations de M. Baupin, qui semble considérer l'utilité de Vélib' à l'aune de son impact sur la circulation :

"Ce qu'on va constater dans l'avenir, c'est que ça va un peu réduire la circulation automobile et surtout la pacifier, l'apaiser. Ce qu'on voit dans les villes où il y a beaucoup de vélos, (c'est que) les automobilistes adaptent leurs comportements, roulent moins vite, font plus attention aux gens les plus fragiles et donc tout le monde est gagnant"⁸⁶

Quelles que soient les intentions de M. Baupin en matière de circulation, force est cependant de constater que l'arrivée de Vélib' va permettre (mais sera-ce de manière significative ?) de donner au vélo un nouveau poids dans les planifications de circulation urbaine, en lui donnant une légitimité nouvelle, tout en développant grâce à l'étendue de l'offre de nouvelles possibilités en matière de multi-modalité.

Finalement, et bien que Paris ne soit pas la première ville à mettre à la disposition du public un tel dispositif, le fort retentissement médiatique de l'arrivée de Vélib' dans la capitale a suscité l'intérêt de nombreuses autres villes⁸⁷. Les communes limitrophes, ce dont nous avons déjà parlé, sont très

⁸⁶ Déclaration de l'élu Vert sur RTL le 6 août 2007, après que le cap du 1,2 million de trajets à Vélib' a été franchi.

⁸⁷ Voir l'article du journal *Le Monde* à l'annexe 9

intéressées, mais aussi Marseille, Mulhouse, Besançon, Dijon et Aix-en-Provence. Toutes ces communes sont sur le point d'adopter le système Cyclocity de JCDecaux⁸⁸. À l'étranger, le maire de Londres, Ken Livingston, fervent partisan des modes de déplacement alternatifs à la voiture est également enthousiaste :

J'ai vu le système Vélib' à Paris et discuté avec le maire de Paris. Il est clair que ça marche et que c'est extrêmement populaire. (...) J'ai demandé aux responsables des transports à Londres d'étudier le projet parisien et des projets similaires pour faire des propositions en vue d'un système qui conviendrait à Londres.⁸⁹

Mais une véritable politique des déplacements, envisageant à long terme le développement d'alternatives à une voiture qui finira par manquer d'essence ne doit pas se limiter à laisser les communes agir comme bon leur semble, indépendamment de toute planification régionale. Un plan de cohésion à cette échelle peut donc être établi, envisageant la mobilité à vélo sous des jours nouveaux. Ainsi, après Vélib' et l'aménagement progressif de voies cyclables dans la région, d'autres idées peuvent être avancées pour compléter un réseau en lui offrant, d'une part, une vocation sociale et, d'autre part, celle de véritable route utile à la collectivité.

⁸⁸ www.dataevent.com/actualite/resultat.php?id_actualite=153

⁸⁹ « Londres réfléchit à un projet de Vélib' », Dépêche AFP du jeudi 9 août 2007.

III. Propositions pour une Région cyclable

Nous avons abordé aux cours des deux premières parties des faits avérés concernant les changements nécessaires de modes de transport induits par la congestion des villes et le réchauffement climatique, avant d'émettre des idées de nature à renforcer l'intégration du vélo dans une stratégie de mobilité privilégiant les solutions les plus adaptées selon le contexte d'usage. Nous avons ainsi pu dire du vélo qu'il était une solution particulièrement adaptée aux petits trajets urbains, à partir du moment où son utilisation était perçue comme sans danger, et socialement mieux acceptée.

Ces constats ont cependant laissé dans l'ombre des idées qui pourraient donner au vélo une dimension sociale, s'il venait à être utilisé en tant que prolongement des transports en commun dans les endroits où ceux-ci sont défectueux. Dans un premier temps, c'est sous cet angle que sera proposée la création d'un itinéraire cyclable sécurisé reliant la commune de Clichy-sous-Bois, fortement défavorisée en matière de transports collectifs et individuels, aux gares RER des communes voisines, en Seine-Saint-Denis. Un tel projet, s'il n'est pas la panacée, constituerait cependant une première initiative pour tenter de désenclaver la commune, laquelle ne bénéficie d'aucune infrastructure ferrée, en

permettant aux personnes y vivant d'avoir un accès aux trains autrement qu'en prenant des bus rares et peu fiables.

Puis, dans une seconde partie, nous développerons une idée apparaissant de prime abord comme plutôt extravagante, mais qui néanmoins pourrait s'avérer très utile et pratique sur le plan des déplacements quotidiens et de plaisance : la création, sur le tracé de l'ancienne voie ferrée de la Petite Ceinture, d'une rocade cyclable faisant le tour de Paris, sur le modèle du boulevard Périphérique : le « Péricyclette », qui serait de plus une vitrine la politique des déplacements de la Région, agissant de manière spectaculaire pour encourager le recours aux circulations douces dans sa lutte contre la pollution atmosphérique. L'encombrement quotidien du Périphérique et le succès du tramway T3 prouvent qu'un tel axe a un intérêt vital pour l'agglomération, et le décliner dans un modèle dédié au vélo s'inscrirait dans la logique d'aménagement de la voirie retenue jusqu'à présent.

A. Mettre le RER à la portée des Clichois : le vélo comme outil de désenclavement

L'arrivée de Vélib' à Paris, outre ses vertus intrinsèques déjà évoquées, appelle une réflexion : ne s'agit-il pas là d'une facilité supplémentaire offerte à une population déjà riche de nombreux moyens de transports collectifs, efficaces et fréquents ? En effet, Vélib' vient s'ajouter à 14 lignes de métro, 5 lignes de RER, un tramway et une soixantaine de bus, sans compter les nombreux taxis pour les plus aisés. L'on peut se demander s'il ne s'agit pas là d'une surabondance dans l'offre si on la rapporte à ce qui est proposé aux habitants de la petite ville de Clichy-sous-Bois, en Seine-Saint-Denis. Bien que distante d'à peine 12 kilomètres de la capitale, cette commune ne dispose d'aucune de ces solutions collectives de transport, mises à part sept lignes de bus, dont d'ailleurs aucune ne va jusqu'à Paris. De plus, la ville est enclavée au niveau routier, et la lenteur des pouvoirs publics pour la mise en œuvre de solutions de désenclavement ne plaide pas en faveur d'un changement à court terme.

Une ouverture de la ville sur l'extérieur constituerait pourtant un début de remède aux difficultés chroniques qu'elle rencontre, chômage et violence urbaine en tête. Ainsi, sans demander d'effort financier particulièrement lourd, comme

peut l'être la construction de voies ferrées, la mise en place d'un système comparable à Vélib' et adapté à la banlieue ne faisant pas partie du premier cercle permettrait aux villes les plus enclavées d'Île-de-France de se rapprocher des bassins d'emploi et de loisir. La ville de Clichy-sous-Bois, en Seine-Saint-Denis, pourrait en devenir un exemple emblématique, et le vélo pourrait alors être le moyen d'un début de désenclavement et de prise en considération des besoins de mobilité de ses habitants.

La situation de Clichy-sous-Bois en matière de transports urbains représente donc parfaitement ce qu'est l'enclavement d'une population dans une société de la communication et de l'hyper-mobilité : pas de RER, pas de métro, pas de tramway, et, au niveau des particuliers, un des plus faibles taux de motorisation de la Région, qui s'ajoute à l'absence d'axe majeur de circulation routière et autoroutière (le projet d'autoroute de desserte A87 initialement prévu fut rapidement abandonné au profit de l'A104⁹⁰). Les habitants de Clichy sont en quelque sorte « enfermés » dans un territoire et n'ont, pour en sortir, que leur voiture, avec tous les coûts que cela implique dans une des villes les plus pauvres de la Région⁹¹, et le bus. Compte tenu des temps de parcours longs, et des fréquences rares, impliquées par les déplacements en autobus, le vélo peut se présenter, pour ceux qui n'ont pas de voiture, comme une solution alternative de mobilité, relativement rapide et peu onéreuse, dans le cadre d'un « plan de rapprochement » des Clichois vers Paris et les bassins d'emploi régionaux. En reprenant la philosophie qui anime le projet Vélib', on peut imaginer la mise en place d'un système de prêt à destination des Clichois qui leur permettrait, en prenant comme point départ la mairie, de rejoindre la gare RER E du Raincy-Villemomble en 17 minutes⁹², au lieu de 24 en prenant un bus qui, en journée, ne passe que tous les quarts d'heure, voire 30 minutes en soirée⁹³. Plus intéressante encore serait l'idée d'un service identique à destination de la gare

⁹⁰ http://www.urban-france.org/2005.2/site/public/v_fr/statique/presentation/urban2/clichy/index.php

⁹¹ Le potentiel fiscal des Clichois n'est que de 320 euros par habitant, soit 40% du potentiel des communes de même représentation démographique. Source : http://www.clichy-sous-bois.fr/jsp/site/Portal.jsp?page_id=21

⁹² www.viamichelin.fr/viamichelin/fra/dyn/controller/!tiWGPerformPage?reinit=1&strStartCityCountry=1424&strStartAddress=place+du+11+novembre+1918&strStartMerged=clichy+sous+bois&strDestCityCountry=1424&strDestAddress=allee+des+quatre+freres&strDestMerged=le+raincy&image2.x=0&image2.y=0

⁹³ Voir les horaires des lignes 247, 347, 601ab, 602, 605, 613, 623 sur ratp.fr

du RER B d'Aulnay-sous-Bois, directe vers l'aéroport de Roissy en 23 minutes. Une idée ambitieuse et novatrice pourrait ainsi être la création d'une véritable piste, en site propre et sécurisée. Calquée sur le modèle du Tram-Train T4 de la SNCF, qui relie Aulnay et Bondy, cette solution présenterait en outre l'avantage d'être rapide à mettre en œuvre, avec des coûts de réalisation bien inférieurs à ceux d'une ligne ferrée. Reliant Noisy-le-Grand et Aulnay-sous-Bois en traversant Clichy, une telle « route cyclable » serait une première piste pour le désenclavement de la ville, au moins pour ce qui est de l'accès à l'emploi. La même idée peut aussi s'appliquer à une jonction cyclable Clichy – gare RER du Raincy : appartenant à la ligne E, celle-ci est distante d'à peine trois kilomètres de la mairie de Clichy : 36 minutes à pieds, à peine 12 à vélo.

En effet, avec une facture totale de 311 millions d'euros pour un tracé de 7,9 kilomètres, le T3 de Paris affiche un coût à la construction d'un kilomètre de tramway s'élevant à 39,4 millions d'euros⁹⁴, alors que la même distance de piste cyclable en site protégé coûte 320 000 euros en moyenne (80 000 euros pour une simple bande)⁹⁵. De plus, les coûts d'exploitation et d'entretien sont incomparables, dans la mesure où aucune énergie n'est consommée dans le cas d'un aménagement cyclable. Un tel équipement, quasiment aussi rapide qu'un tramway (15 km/h de moyenne pour un cycliste contre 20 pour le tramway) a, enfin, l'avantage de présenter des coûts annexes quasiment nuls : pas de conducteur, pas de contrôleur et une maintenance bien plus légère.

Concrètement, il faudrait construire neuf kilomètres de pistes pour relier Clichy au RER A de Noisy-le-Grand, et sept kilomètres pour rallier Aulnay-sous-Bois, soit des coûts respectifs de l'ordre de 2,88 millions et 2,24 millions d'euros. Investir les sommes nécessaires, 5 millions d'euros, pour 16 kilomètres de pistes sécurisées ne constituerait donc en aucun cas un investissement lourd, au regard de ce qui se fait ailleurs. De plus, la RATP pourrait participer au financement, pour l'achat du matériel roulant, au même titre que pour ses bus et ses rames de métro et tramway. Il en va de même pour les financements européens, comme le Pic URBAN II, dont bénéficie la Communauté

⁹⁴ http://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_3_du_tramway_parisien#Le_financement

⁹⁵ www.pld-valdebièvre.fr/filemanager/download/2097

d'Agglomération Clichy-Montfermeil, et qui a pour objet de « *créer les conditions d'un développement urbain durable grâce à la mise en place de projets innovants en faveur d'une régénération économique et sociale des quartiers en crise* »⁹⁶. La mise en œuvre d'un tel projet suppose donc un investissement initial qui n'est pas négligeable mais dérisoire par la suite, et un modèle reste à trouver quant aux modalités d'emprunt de vélos. Plusieurs solutions sont ainsi envisageables pour les personnes utilisant régulièrement le service sans pour autant posséder de vélo : le prêt-location avec abonnement à l'année, à l'instar de ce qui se fait à Paris ou un système de subordination du prêt du vélo à l'utilisation ultérieure des transports ferrés, dans l'une des deux gares desservies par l'axe.

Pour ce qui est de la première hypothèse, il conviendrait simplement, pour la rendre viable et économique, de modifier le temps maximal d'utilisation du vélo, qui est d'une demi-heure pour le Vélib' parisien. Sachant qu'il faut pédaler 26 minutes pour se rendre de Clichy à Aulnay, et 39 minutes pour aller à la gare de Noisy-le-Grand Mont d'Est, une telle limitation, avec facturation des dépassements pourrait au final se révéler assez onéreuse, atténuant d'autant l'aspect social d'un tel projet. Limiter l'usage du vélo à une heure et demie permettrait aux Clichois de rejoindre les RER à leur rythme et à moindre coût, tout en évitant les abus⁹⁷. La deuxième solution, de son côté, proposerait un titre de transport combinant la location (ou le prêt) du vélo pour rejoindre une des deux gares et finir le trajet en RER. Se présentant sous la forme d'un ticket « vélo + RER » ou inclus dans un abonnement spécial, il permettrait de réduire les coûts d'usage des transports collectifs. En effet, un Clichois sans abonnement aux transports en commun qui se rend aujourd'hui au RER du Raincy (qui ne mène qu'à des bassins emploi dans Paris intra-muros⁹⁸) doit s'acquitter de 4€20 (1€50 pour le bus et 2€70 pour le RER), soit 8€40 pour un aller-retour. Une somme élevée qui pourrait être légèrement réduite dans

⁹⁶ Créer les conditions d'un développement urbain durable grâce à la mise en place de projets innovants en faveur d'une régénération économique et sociale des quartiers en crise

⁹⁷ Les temps de parcours indiqués ont été établis par le site www.viamichelin.fr, et n'incluent pas d'éventuels arrêts. De plus, il semblerait injuste de facturer tout dépassement raisonnable, sachant qu'il est difficile de réaliser des temps inférieurs à ceux fournis par le site, mais qu'il est très facile de les dépasser, surtout après une journée de travail.

⁹⁸ Rappelons par ailleurs que la ville de Clichy-sous-Bois est essentiellement peuplée de personnes peu qualifiées, alors que, dans Paris, les emplois requièrent le plus souvent une qualification professionnelle poussée.

l'hypothèse d'un ticket « vélo + RER », susceptible par ailleurs d'offrir un meilleur accès aux bassins d'emploi de la Région. En supposant un abonnement annuel au service vélo, de l'ordre de 30€ comme c'est le cas à Paris, associé à une gratuité des trajets Clichy-RER A et B, on aboutirait à 7€90 comme prix de revient pour chaque aller-retour vers Paris, avec l'économie du temps d'attente du bus. Par ailleurs, pour les personnes quotidiennement concernées, le prêt du vélo pourrait être directement inclus dans un abonnement de type Carte Orange. On se contenterait alors de considérer le vélo comme un substitut à l'autobus, ce qui justifierait que l'on ne paie pas à chaque utilisation, mais que l'on se contente de facturer selon le nombre de zones traversées. Dans cette seconde hypothèse, il faudrait alors que la RATP considère le prêt et l'entretien de vélos comme faisant partie intégrante de ses missions de transport public. Un itinéraire balisé indiquant clairement la vocation de cette piste, relier Clichy aux transports régionaux rapides, offrirait l'avantage de dire clairement aux habitants de la ville qu'ils sont désormais considérés comme de vrais franciliens, vivant dans une Région de l'échange et de l'emploi. Sans être une solution irréprochable aux problèmes de mobilité que rencontrent les habitants de Clichy-sous-Bois, un tel système leur permettrait, dans un premier temps, de gagner en autonomie vis-à-vis d'un système de transports en commun peu attractif. La dimension sociale d'une telle initiative est large, dans la mesure où, avec un taux de chômage de 21%, il est urgent de connecter la ville à d'importants pôles d'emploi.

De toute évidence, une telle solution ne serait qu'un palliatif en attendant une solution plus ambitieuse, qui pourrait par exemple prendre la forme d'un tramway reliant les gares de Noisy-le-Grand, sur le RER A, et d'Aulnay-sous-Bois, sur le RER B et qui, en traversant la ville, permettrait à ses habitants de disposer d'un accès commode à des trajets directs vers les pôles d'emploi que constituent Marne-la-Vallée et l'aéroport de Roissy. Quoi qu'il en soit, la mise en place d'un hypothétique « Vélib' clicheois » à vocation principalement utilitariste devra, comme c'est le cas à Paris, être accompagné au niveau des infrastructures par la création d'itinéraires sécurisés en direction des deux gares dont nous venons de parler. Ce dispositif, loin de répondre en totalité aux problèmes de la commune, serait cependant un moyen peu onéreux, compte

Évolution de la mobilité en ville :
Quelle place pour le vélo dans l'espace urbain contemporain ?

tenu des ressources dont dispose la population, de rendre celle-ci indépendante de transports en commun à la qualité aléatoire.

B. « Péricyclette » : Réhabiliter la Petite Ceinture en l'ouvrant aux vélos

Comme nous l'avons dit tout au long de ce mémoire, la pratique urbaine du vélo ne prendra son réel envol que lorsque les infrastructures permettront des déplacements rapides et sécurisés. A l'image de ce qui se fit en faveur de l'automobile à partir des années 1950, avec la mise en place d'un réseau dense et cohérent favorisant des déplacements efficaces, on peut imaginer pour le vélo la réalisation de véritables axes de liaison, créés en fonction des besoins de mobilité de la population. Ainsi, la Ville de Paris a-t-elle entrepris la réalisation d'un réseau cyclable sérieux : les projets de redistribution de l'espace entrepris depuis 2001 (« quartiers verts », « espaces civilisés », suppression des axes rouges, création d'une ligne de tramway) ont le plus souvent été l'occasion d'offrir aux cyclistes des aménagements dédiés et sécurisés, comme c'est par exemple le cas sur les boulevards des Maréchaux, où la réfection totale de la voirie pour installer le tramway T3 a été l'occasion d'installer de vraies pistes cyclables continues sur les trottoirs. Des aménagements ont également été réalisés sur des axes importants (dont les anciens « axes rouges », récemment déclassés), comme le Boulevard Morland désormais doté d'une piste protégée à double sens, ou encore le Bois de Vincennes, ou les voies rapides Quai de Bercy, par lesquelles les cyclistes

peuvent longer la Seine en toute sécurité⁹⁹. Ces divers équipements sécurisés, de nature à encourager la pratique du vélo, démontrent la volonté d'offrir à ce mode les moyens nécessaires à un déploiement cohérent.

Cependant, afin de sanctuariser ce changement visible de la circulation à Paris, il est possible d'aller plus loin et d'imaginer un projet intégralement consacré à la circulation à vélo, qui offrirait aux cyclistes un espace dédié conçu pour leur assurer des conditions optimales de déplacement, sur le modèle du périphérique qui fut édifié pour les voitures au siècle dernier. Par ailleurs, l'indéniable volonté de la Mairie de donner une portée « sensationnelle » à ses agissements plaide pour la recherche de solutions radicales et marquantes sur le plan de l'imaginaire des usagers¹⁰⁰. Après le tramway des Maréchaux et les vélos en libre-service Vélib', l'équipe dirigeante actuelle, si elle est reconduite en 2008, va certainement plancher sur de nouveaux projets visibles de redéfinition de la mobilité, et c'est dans cette perspective que nous proposons la création d'un itinéraire cyclable ambitieux sur les vestiges de l'ancienne ligne de chemin de fer de la Petite Ceinture, désaffectée depuis 1934. Nous allons ici tenter de présenter le contexte, l'intérêt et la possibilité de construire une telle rocade qui permettrait aux cyclistes de faire le tour de Paris sans être confrontés à la circulation automobile.

Mise en service entre 1852 et 1869, la Petite Ceinture, longue de 32 kilomètres, a été initialement conçue dans le but de relier entre elles les lignes radiales partant des gares parisiennes, afin d'éviter les ruptures de charges et permettre les échanges de fret. Parallèle aux boulevards des Maréchaux, la ligne est construite sur des viaducs, dans des tranchées et emprunte de nombreux tunnels. Sa fréquentation¹⁰¹ déclinera rapidement avec l'arrivée du métro et, l'exploitant de la ligne, en proie à des difficultés et ne parvenant à céder la ligne, obtiendra l'autorisation de la fermer aux voyageurs en avril 1934 ; un service d'autobus a pris le relais en juillet de la même année.

⁹⁹ L'annexe 10 constitue une série d'images présentant les différents types d'équipements cyclables que l'on peut trouver à Paris et en petite couronne.

¹⁰⁰ La municipalité aime à médiatiser ses idées, comme on a pu le voir avec l'extraordinaire battage entourant l'arrivée du système Vélib', qui, s'il est inédit par son ampleur, n'en reste pas moins l'adaptation d'un concept déjà éprouvé.

¹⁰¹ 39 millions de voyageurs en 1900, année record.

http://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_de_Petite_Ceinture#Histoire

Aujourd'hui, la ligne existe encore dans son tracé original, bien que partiellement défermée à l'Ouest, et n'est l'objet d'aucun suivi ni entretien de la part de son propriétaire, Réseaux Ferrés de France (RFF), qui n'a par ailleurs aucun projet de réhabilitation¹⁰². À l'époque où le T3 n'était encore qu'une idée, il avait été envisagé d'utiliser ce tracé, mais la volonté de la municipalité de donner une visibilité maximale au projet a reporté sur les boulevards des Maréchaux cette renaissance du tramway dans Paris¹⁰³. Un accord de reconversion en promenade piétonne, sur le modèle de la Coulée verte, a également été signé au printemps 2006 entre RFF et la Mairie de Paris, mais aucune information récente n'est venue confirmer la mise en œuvre du projet, qui peut donc évoluer dans d'autres directions. Partant du discours très favorable aux circulations douces tenu par la Mairie de Paris, la transformation de ce tracé désaffecté en voie cyclable serait un signal fort fait aux usagers potentiels. Vue la largeur de la voie, on peut par ailleurs imaginer l'installation en parallèle de voies piétonnes de plaisance, associées à des espaces verts. Imaginer cette réhabilitation sous l'angle des seuls loisirs n'est cependant pas viable, étant donné le nombre conséquent de tunnels qui jalonnent le parcours, peu propices à la promenade. Cette idée peut cependant être retenue pour les espaces à ciel ouvert, avec par exemple la création de petits parcs.

L'idée de réhabiliter la Petite Ceinture en voie cyclable part donc de l'idée que, succès de Vélib' aidant, les déplacements à vélo sont vraisemblablement amenés à se développer dans la ville, et ce pour des motifs souvent purement utilitaristes. La possibilité, sur une voie dédiée et sans obstacle comme la Petite Ceinture, d'envisager des trajets à vitesse soutenue renforce le caractère efficace des déplacements à vélo. L'intérêt d'une telle réalisation, pas forcément évident de prime abord, peut être cependant étayé par une conjugaison des succès de Vélib' et du tramway T3. La fréquentation conséquente de ce dernier

¹⁰² Le tracé actuel, long de 23 kilomètres, part donc de la Porte de Clichy, au Nord, pour rejoindre le boulevard Victor, au Sud, en passant par l'Est.

¹⁰³ Dans son rapport final préalable à la construction du T3, le STIF indique que construire le T3 sur le tracé de la Petite Ceinture aurait été moins onéreux que sur les boulevards des Maréchaux (1770 contre 2103 millions de francs), et cela sans affecter la circulation automobile et le stationnement. À l'inverse, la solution retenue impliquait un bouleversement de la voirie, forcément au détriment de la voiture, ce qui correspond aux ambitions de redéfinition de la mobilité de la municipalité actuelle. Source : STIF. *Création d'une ligne de tramway en rocade Sud de Paris. Rapport final*. Direction des Investissements. Note DR 1235c. Octobre 1998 – février 2000.

démontre qu'il existe une forte demande pour les trajets en rocade, comme l'attestent les 100 000 voyageurs quotidiens (contre 50 000 à l'époque du bus PC1, alors saturé¹⁰⁴), sans parler des bouchons quotidiens du boulevard Périphérique, parallèle au tracé du T3. L'utilité des trajets en rocade n'est donc plus à démontrer, et, de plus, le public visé par cette infrastructure n'est de plus en plus restreint, car outre les aspects pratiques que peut revêtir une telle « véloroute », on peut également envisager une fréquentation de loisirs significative, complétant les initiatives récentes de fermeture, le dimanche, des voies express pour y accueillir piétons, rollers et vélos. Cette reconquête de la voirie par les circulations douces est ainsi formulée dans le Plan de déplacements pour Paris :

Encouragée par le succès remporté par ces opérations, la Ville s'est donnée pour objectif de reconquérir progressivement la voie Georges Pompidou. Des aménagements paysagers de qualité permettront non seulement d'y assurer une continuité piétonne et cyclable mais aussi d'y accueillir des activités de loisirs et de détente à caractère sportif et culturel¹⁰⁵.

Mêlant déplacements « utiles » et de loisirs, la piste cyclable de la Petite Ceinture, que l'on pourrait nommer « Péricyclette », contraction de *périphérique* et de *bicyclette*, serait un moyen supplémentaire de confirmer les engagements pris en matière de circulations douces dans la capitale, et un éventuel effet domino sur la Région n'est pas à exclure, dans la mesure où les maires des communes limitrophes réclament déjà le Vélib. De plus, les temps de parcours en tramway et à vélo sont comparables, le premier ayant une vitesse commerciale moyenne de 18 km/h, contre 15 km/h pour un utilisateur « standard » du second. Enfin, la dégradation constante de la qualité de la circulation, qui a déjà entraîné un report de certains automobilistes sur les transports collectifs, pourra générer une nouvelle catégorie d'usagers. Dans le cadre d'infrastructures cohérentes, et au-delà de l'image parfois régressive du vélo, il peut-être parfaitement rationnel d'opter pour ce mode de transport,

¹⁰⁴ http://tempsreel.nouvelobs.com/actualites/societe/20061216.OBS3179/le_tramway_t3_en_chiffres.html

¹⁰⁵ MAIRIE DE PARIS. *Projet de plan de déplacements de Paris*. Conseil de Paris des 12 et 13 février 2007. Délibération DVD 2007-007. P.120.
<http://www.paris.fr/portail/viewmultimediacdocument?multimediacdocument-id=26418>

intrinsèquement moins coûteux, et porteur d'autres avantages, moins évidents, mais qu'on ne peut ignorer sur le long terme.

Si l'idée de convertir la ligne de la Petite Ceinture en piste cyclable peut dans un premier temps sembler utopique, l'idée n'est néanmoins pas dépourvue d'arguments : le succès du lancement du système Vélib', qui n'a pas bénéficié de conditions météo très favorables¹⁰⁶, montre qu'il existe une demande latente pour ce type de déplacements. Le fait que les usagers ne possèdent pas leur propre vélo (problème de stationnement dans les immeubles et risque de vol étant de sérieux freins à l'investissement) ne signifie pas qu'ils sont réfractaires à ce mode de transport, et la mise à disposition d'une sorte de « service public des transports à vélo » conjuguée à des infrastructures adaptées à toutes les catégories d'utilisateurs est de nature à encourager le recours à ce mode de transport propre. L'espace nécessaire à la réalisation d'un tel projet est immédiatement disponible, et c'est principalement la volonté politique de voir se développer les circulations douces qui pourra faire de cette idée un pas décisif dans la reconnaissance de la légitimité du vélo, comme mode de transport efficace et économique, au sein de l'espace urbain.

¹⁰⁶ Bien que l'été 2007 fût « le plus pourri en France depuis 30 ans », le système Vélib' a été plébiscité dès son lancement, avec pas moins de 2 millions d'emprunts en 39 jours.
http://www.planete-mag.fr/ete-2007-le-plus-pourri-en-France-depuis-30-ans_a206.html et
« Vélib', plus de deux millions de locations ».
http://www.paris.fr/portail/deplacements/Portal.lut?page_id=2&document_type_id=2&document_id=31256&portlet_id=826

CONCLUSION

Les thèmes que nous avons abordé au cours de ce mémoire ne sauraient à eux seuls refléter la complexité de la problématique des transports urbains à l'aune de l'épuisement des ressources pétrolières. Partant néanmoins de ce constat, associé à l'impératif écologique, nous avons tenté de décrypter les raisons qui ont mené à cette situation, et constaté que le modèle de transport basé sur l'individualité conçu au XX^{ème} siècle était sur le déclin. Les causes multiples de la marginalisation de l'automobile (pollution, bruit, accaparement de l'espace...) font désormais l'objet de politiques ayant tendance à constamment réduire sa place au cœur des villes, et cela au profit des autres types de circulations. Les différentes catégories d'utilisateurs de la voirie se sont vues redistribuer l'espace, et, outre l'espace gagné par les piétons et les transports collectifs par l'élargissement des trottoirs et la création de voies dédiées, un nouvel espace réservé à une certaine catégorie d'utilisateurs est en train de se développer sérieusement. Il s'agit évidemment de la piste cyclable, qui symbolise la reconnaissance du vélo comme mode de transport à part entière par les décideurs publics.

S'affranchissant du cliché le cantonnant au seul loisir, le vélo est peu à peu mis sur le devant de la scène comme un mode alternatif de transport efficace et économique. Les qualités intrinsèques du vélo comme moyen de transport urbain, longtemps ignorées, sont aujourd'hui l'objet d'études visant à expliquer que, contrairement aux apparences, on se déplace à une vitesse correcte en vélo, tout en pratiquant une activité physique jugée indispensable par l'OMS. Sans parler évidemment de panacée, il s'agit pourtant de réponses cohérentes à deux grands enjeux de notre temps : le réchauffement climatique et les nécessaires économies d'énergie, et la hausse continue des problèmes liés à un manque d'activité physique, comme par exemple l'obésité.

Pour une somme modique, il est désormais possible de vérifier tout cela par soi-même, en empruntant un Vélib' à Paris ou un Vélov' à Lyon, et le succès rencontré par ces opérations, qui en appellent d'autres, prouve que concevoir le vélo comme un moyen de déplacement urbain autonome n'est pas une lubie, mais répond bel et bien à une attente, qui certes n'était pas clairement revendiquée. Peut-être dans ce cas l'initiative politique a-t-elle révélé une demande dormante ? Quoi qu'il en soit, et en dépit de la volonté politique affichée, les conditions de circulation à vélo ne sont pas encore optimales, et des infrastructures conçues à grande échelle dans la perspective d'engager une vraie stratégie de mobilité à vélo manquent encore. L'obligation légale d'aménager des équipements cyclables sur les nouvelles routes et la collaboration de certains maires pour créer un réseau cohérent va cependant dans le sens d'un développement, à terme, de vraies « véloroutes », aussi bien utiles que plaisantes. De plus, la conception nouvelle du vélo comme un mode de transport individuel pensé dans une perspective collective invente de nouvelles offres de mobilité, complémentaires de réseaux de transports publics très chargés. Il est en outre possible, si la volonté suit l'idée, d'utiliser ces solutions neuves comme outils de désenclavement de certaines zones isolées, sans pour autant réaliser de lourds investissements, lesquels sont souvent très longs à décider.

Pour accélérer le développement souhaité par les pouvoirs publics de l'usage de la petite reine, de grands projets visibles, à même de sanctuariser la place du vélo dans un espace urbain en mutation, pourront en outre créer un

effet d'appel qui, aujourd'hui, fait encore défaut. Le morcellement des centres de décision, cantonnés aux municipalités et autres intercommunalités, ne plaide à l'heure actuelle pas vraiment pour un déploiement régional concerté. La place, au moins médiatique, faite à la protection de l'environnement, a récemment amené à planifier un évènement qui pourrait être le déclencheur de ce type d'initiative, si l'on considère que l'adoption de comportements écologiques, et donc la redéfinition au moins partielle des habitudes de transport, est au cœur des priorités nationales. Il s'agit du « Grenelle de l'environnement » d'octobre 2007, qui se propose de « *refonder la politique de l'écologie en France et d'inventer collectivement les conditions d'une nouvelle croissance compatible avec les limites d'un monde fini.* »¹⁰⁷

¹⁰⁷ Conseil des ministres du 9 juillet 2007. L'organisation du « Grenelle de l'environnement ». http://www.premier-ministre.gouv.fr/acteurs/gouvernement/conseils_ministres_35/conseil_ministres_9_juillet_843/organisation_grenelle_environnement_56810.html

Bibliographie

Livres, études et documents publics

- BARLES Sabine et André GUILLERME. *Gestion des congestions : seculum miserabilis*. Sans date. Conservatoire national des arts et métiers.
- CHENU, Roselyne. *Paul Delouvrier où la passion d'agir*. Paris, Le Seuil, 1994, 415p.
- Code de l'Environnement, Section 2 : Itinéraires cyclables. Article L228-2.
- *Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement*. Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement, Assemblée Générale. 12 août 1992. Réf : A/CONF.151/26 (Vol. 1).
- DARBERA, R. « Répartition de la production de GES en France entre les différentes sources en 2000 » lors du Séminaire de recherche du programme *Gestion et impacts du changement climatique*. École Nationale des Ponts et Chaussées, 2 mai 2000.
- DISTRICT DE LA RÉGION PARISIENNE. *Programme quadriennal 1962-1965, transports en commun*. Juin 1963, s.p
- Document de travail Région-IAURIF, Schéma Directeur de la Région Île-de-France, Projet version 1, 15 novembre 2006.
- *Étude comparative des temps de déplacement selon les modes. Synthèse*. Étude réalisée par la section Territoires de l'Agence de la Mobilité, dépendant de la Direction de la Voirie et de l'Équipement. Mairie de Paris, 2007.
- FLONNEAU, Mathieu. *L'action du district de la région parisienne et les « Dix Glorieuses de l'urbanisme automobile », 1963-1973*. In *Vingtième siècle* 2003-3, n°79, pages 93 à 104. CAIRN.
- *Grand Projet de Renouvellement Urbain de la Porte de Vincennes*, document *Info Capitale*, mars 2005, Mairie de Paris
- HOUCHARD, Béatrice (Fondation Robert Schuman). « Lutte contre la pollution : les politiques cyclables en Europe ». *Questions d'Europe* n°15, 1^{er} octobre 2001.
- INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE. « Quel avenir pour le vélo en Île-de-France ? » *Note rapide sur les transports* n°397, octobre 2005.
- LARROQUE, Dominique et al. *Paris et ses transports, XIXème-XXème siècles. Deux siècles de décisions pour la ville et sa région*. Paris, Focales Éditions Recherches, 2002, 397p.
- *Les politiques cyclables en Europe, tour d'horizon des politiques nationales*. Collections du CENTRE D'ETUDES SUR LES RESEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES. Mars 2001, p. 22.
- « Les zones 30 en France. Bilan des pratiques en 2000 », Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, 2004.
- « L'organisation du Grenelle de l'environnement ». Conseil des ministres du 9 juillet 2007.
- Loi de « Solidarité et Renouvellement Urbain » du 13 décembre 2000. *Volet déplacements*.
- Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, parue au Journal Officiel n°1 du 1er janvier 1997.
- MAIRIE DE PARIS. *Projet de plan de déplacements de Paris*. Conseil de Paris des 12 et 13 février 2007. Délibération DVD 2007-007.

Évolution de la mobilité en ville :
Quelle place pour le vélo dans l'espace urbain contemporain ?

- MEYER, Éric. *L'Empire en danseuse, l'univers du vélo chinois*. Éd. Le Rocher, juin 2005.
- OFFNER, Jean-Marc, Directeur du Laboratoire Techniques Territoires et Sociétés (LATTS), professeur à l'École Nationale des Ponts et Chaussées, « Plans de déplacements urbains, un bilan controversé ». Revue *Pouvoirs locaux* n°53, juin 2002.
- ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ, *communiqué OMS/57*, 31 juillet 1998.
- SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'ÉTUDES ET DE RÉALISATIONS DE TRANSPORTS URBAINS. *Rapport Laville*, 5 février 1976. Archives du réseau routier, médiathèque de la RATP, 1 R 349.
- STIF. *Création d'une ligne de tramway en rocade Sud de Paris. Rapport final*. Direction des Investissements. Note DR 1235c. Octobre 1998 – février 2000.
- SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ÎLE-DE-FRANCE. « La place de la marche et du vélo dans les déplacements des Franciliens », dans *Mobilité et transport en Ile-de-France, État des lieux*, novembre 2005.
- SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS POUR LE RHONE ET L'AGGLOMERATION LYONNAISE. *Évaluation du PDU 1997 de la région lyonnaise, 5 ans après*, 2002.

Articles de presse et dépêches

- « Après Lyon et Paris, Marseille va bientôt pédaler ». Dépêche Reuters du 15 août 2007.
- Dossier spécial de *l'Express*, n°2921, semaine du 28 juin au 4 juillet 2007.
- *La Lettre de l'Éco-consommation* n°37, mai-juin 2003.
- *La newsletter Vélov'*, édition d'avril 2007, n°17.
- « Le jackpot de la Mairie de Paris » dans *Challenges*, par Nicolas Stiel, *édition du* 13 juin 2007.
- *Le Petit Bleu*, édition du 11 décembre 1925.
- *Le Petit Parisien*, édition du 6 décembre 1929.
- « Le tramway T3 en chiffres » dans le *Nouvel Observateur*, édition du 16 décembre 2006.
- « Londres réfléchit à un projet de Vélib' ». Dépêche AFP du jeudi 9 août 2007.
- « Une vitrine pour JCDecaux » dans *l'Humanité*, édition du 16 juillet 2007.
- « Vélo : la banlieue veut les Vélib' » dans *Le Parisien*, édition Paris – Île-de-France, 31 juillet 2007.

Sites internet

- <http://cyberechos.creteil.iufm.fr/cyber1/histoire/velo/Velo.htm>
- <http://fr.wikipedia.org/wiki/Bicyclette>
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Georges_Pompidou
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_3_du_tramway_parisien
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_de_Petite_Ceinture
- http://fr.wikipedia.org/wiki/M%C3%A9tro_de_Paris#Historique
- http://fr.wikipedia.org/wiki/R%C3%A9seau_express_r%C3%A9gional_d%27%C3%80Ile-de-France
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Tramway_de_Versailles
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Zone_30
- <http://www.a86ouest.com>
- http://www.ademe.fr/auto-diag/transports/car_lab/carlabelling/accueil.asp
- <http://www.actep.fr/spip.pp>

Évolution de la mobilité en ville :
Quelle place pour le vélo dans l'espace urbain contemporain ?

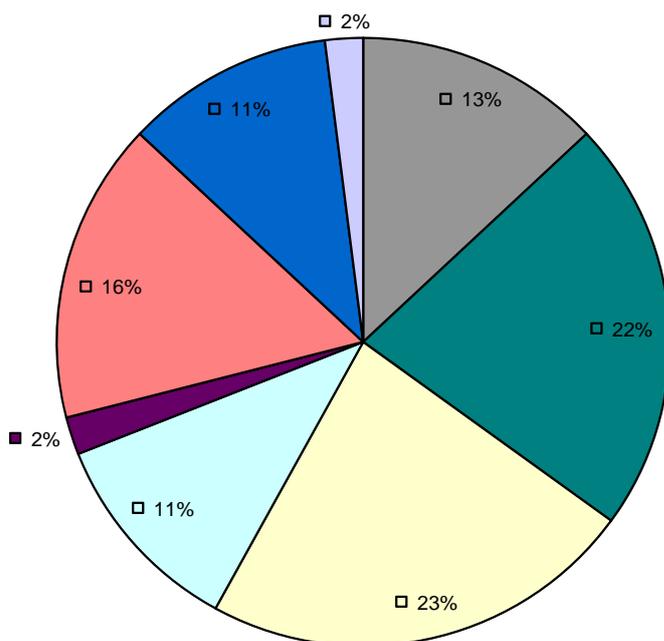
- http://www.conseildeparis.lesverts.fr/article.php3?id_article=961
- http://www.economie-positive.be/portail_contenu.php3?id_article=195
- <http://www.exploratorium.edu/cycling/humanpower1.html>
- http://www.finistere.equipement.gouv.fr/article.php3?id_article=400
- <http://www.iledefrance.fr/lactualite/transports/pistes-cyclables/#contenu>
- <http://www.inra.fr/dpenv/ramosc39.htm>
- <http://www.legifrance.gouv.fr/texteconsolide/UTEAC.htm>
- http://www.paris.fr/portail/deplacements/Portal.lut?page_id=2&document_type_id=2&document_id=31256&portlet_id=826
- http://www.paris.fr/portail/deplacements/Portal.lut?page_id=367
- http://www.paris.fr/portail/toutimages/Portal.lut?page_id=7200&document_type_id=5&document_id=28993&portlet_id=16656
- www.pld-valdebievre.fr/filemanager/download/2097
- http://www.planete-mag.fr/ete-2007-le-plus-pourri-en-France-depuis-30-ans_a206.html
- <http://www.voyages-sncf.com>
- <http://www2.ademe.fr/servlet/getBin?name=3AA85B023A61D4CA03623685105A56A81171548862583.pdf>
- <http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=96&m=3&catid=12576#tit8>

Annexes

	<i>page</i>
1. Répartition de la production de GES en France selon les sources en 2000.	I
2. Évolution du métro parisien entre 1910 et 2007.	II
3. « Plan autoroutier pour Paris » et projet « LASER ».	III
4. Projet de réfection du boulevard de Magenta, Paris X ^{ème} .	V
5. Projet « Eurovélo » de 12 véloroutes pour l'Europe.	VI
6. Étude comparative des temps de déplacement selon les modes.	VIII
7. Temps de parcours selon les modes pour un trajet de trois kilomètres.	XII
8. Illustration des ruptures de pistes intercommunales, Saint-Mandé – Paris.	XIII
9. « Vélib', vedette médiatique de l'été ». <i>Le Monde</i> , 2 septembre 2007.	XV
10. Équipements cyclables à Paris.	XVII

Évolution de la mobilité en ville :
Quelle place pour le vélo dans l'espace urbain contemporain ?

Annexe 1 – Répartition de la production de gaz à effet de serre en France selon les sources, 2000.



■ Transformation d'énergie, 13%	■ Industrie manufacturière, 22%	■ Résidentiel et tertiaire, 23%
■ Agriculture et sylviculture, 11%	■ Autres, 2%	■ Voitures, 16%
■ Autres - route, 11%	■ Autres, transport, 2%	

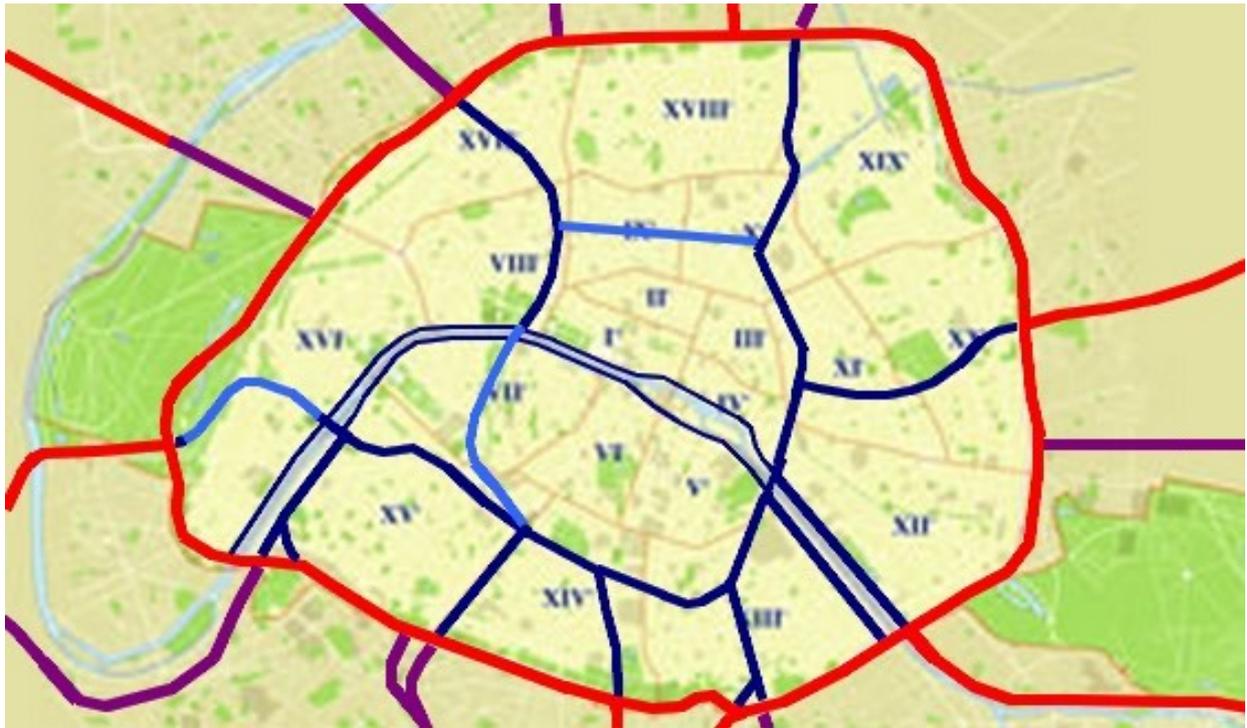
Darbéra, R. École Nationale des Ponts et Chaussées, 2 mai 2000. Séminaire de recherche du programme Gestion et impacts du changement climatique.

http://www.fontaine38.fr/dossiers/agenda21/page_transport.htm

Évolution de la mobilité en ville :
Quelle place pour le vélo dans l'espace urbain contemporain ?

Annexe 3 – « Plan autoroutier pour Paris » et projet « LASER »

Projet de « Plan autoroutier pour Paris », années 1960



Rouge : Autoroutes et voies express existantes

Violet : Autoroutes prévues à l'époque hors de Paris

Bleu foncé : Autoroutes prévues à l'époque dans Paris, en surface

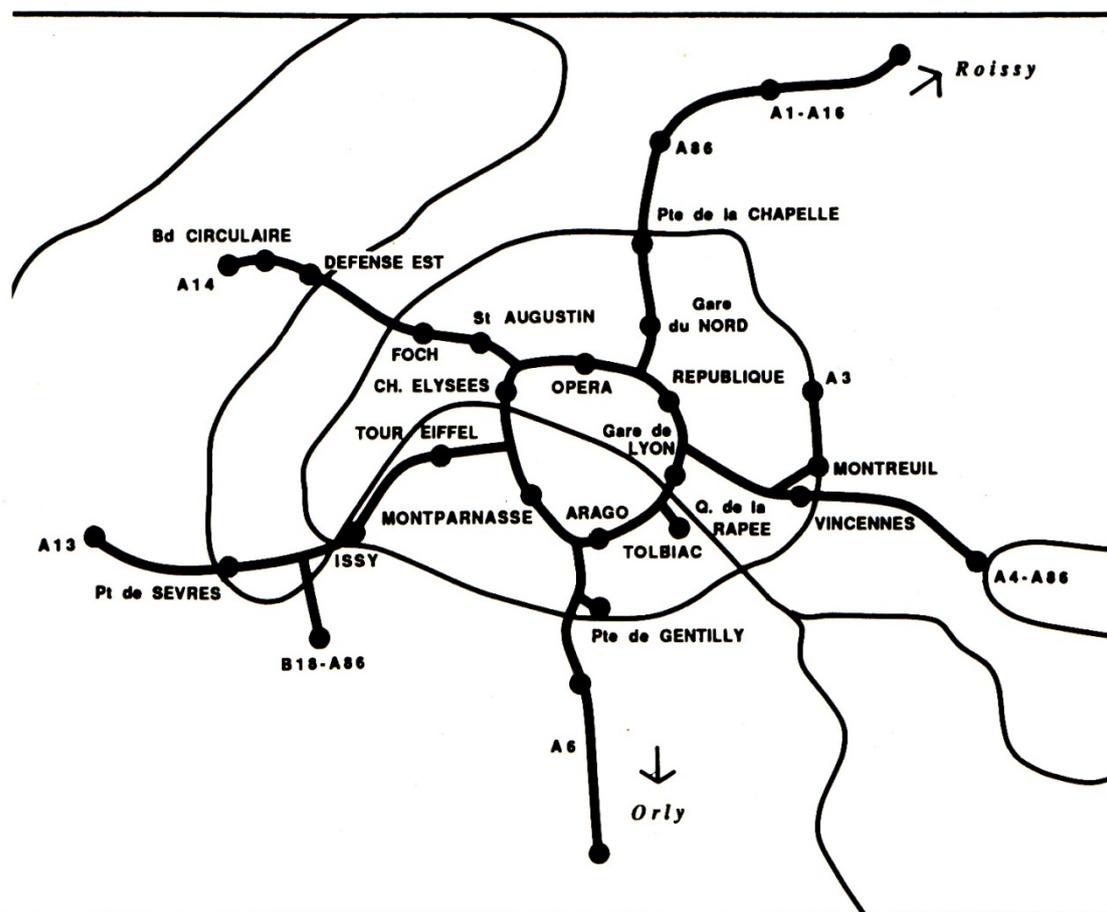
Bleu clair : Autoroutes prévues à l'époque dans Paris, en sous-sol

Les traits fins correspondent à des axes unidirectionnels.

Source : http://fr.wikipedia.org/wiki/Plan_autoroutier_pour_Paris

Évolution de la mobilité en ville :
Quelle place pour le vélo dans l'espace urbain contemporain ?

Projet « LASER » d'autoroutes souterraines, années 1980.



Le réseau LASER (liaison automobile souterraine régionale) présenté par les Grands Travaux de Marseille proposait la construction d'une autoroute souterraine à grande profondeur (30 à 50 mètres), en couronne centrale avec des axes radiaux reliés au réseau autoroutier régional de surface. Financé par des fonds privés et assortis d'un péage pour les usagers, comme ce sera le cas pour le tunnel de l'A86, ce projet n'a cependant pas abouti en raison du flux de véhicules qu'il aurait entraîné (entre 500 et 2000 par heure), incompatible avec la voirie parisienne.

Source :

MERLIN, Pierre. *Géographie, économie et planification des transports*, Paris, PUF, avril 1991, p.435.

Évolution de la mobilité en ville :
Quelle place pour le vélo dans l'espace urbain contemporain ?

Annexe 4 – Projet d'aménagement du boulevard de Magenta, fortement axé sur la réduction du trafic automobile. Mairie du X^{ème} arrondissement de Paris, 2001.

Avant



Après



Évolution de la mobilité en ville :
Quelle place pour le vélo dans l'espace urbain contemporain ?

Annexe 5 – Le projet Eurovélo : « 12 véloroutes internationales pour changer la face de l'Europe »



Document propriété de la European Cyclists' Federation, 2005.

Source : http://www.ecf.com/83_1

Détail des itinéraires du projet Eurovélo

Véloroutes allant du Nord au Sud

EV 1 - *EuroVeloroute de la côte Atlantique* : Cap Nord - Sagrès 8 186 km

EV 3 - *Le chemin de Compostelle* : Trondheim - Saint-Jacques-de-Compostelle 5 122 km

EV 5 - *Via Romea Francigena* : (pèlerinage sur la via francigena) Rome - Londres 3 900 km

EV 7 - *EuroVeloroute du Centre-Europe* : Cap Nord - Malte 6 000 km

EV 9 - *De la mer Baltique à la mer Adriatique* : Gdańsk - Pula 1 930 km

EV 11 - *EuroVeloroute de l'Europe de l'Est* : Cap Nord - Athènes 5 964 km

Véloroutes allant d'Ouest en Est

EV 2 - *EuroVeloroute des capitales* : Galway - Moscou 5 500 km

EV 4 - *De la Manche à la mer Noire* Roscoff - Odessa 4 000 km

EV 6 - *De l'océan Atlantique à la mer Noire* (itinéraire de fleuves) : Nantes - Constanta 3 653 km - Eurovelo6.org (La Loire à vélo).

EV 8 - *EuroVéloroute Méditerranée* : Tarifa - Athènes 5 388 km

Circuits

EV 10 - *Circuit de la mer Baltique* (circuit Hansa) : 7 930 km

EV 12 - *Circuit de la mer du Nord* : 5 932 km

Réseau total : 63 505 km

Annexe 6 - Étude comparative des temps de déplacement selon les modes. Section Territoires de l'Agence de la Mobilité. Direction de la Voirie et de l'Équipement. Mairie de Paris, 2007



ETUDE COMPARATIVE DES TEMPS DE DEPLACEMENTS SELON LES MODES

SYNTHESE

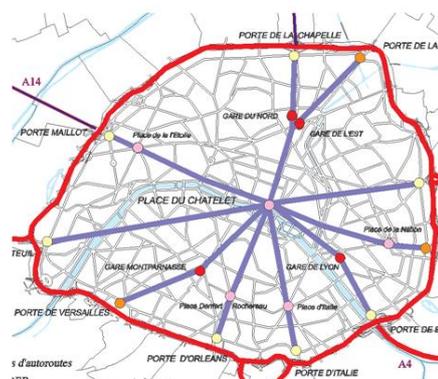
OBJET ET DEROULEMENT DE L'ÉTUDE

La promotion de l'utilisation des transports en commun et autres modes de circulation douce passe par une bonne connaissance des temps passés en utilisant les différents modes de déplacements.

Afin de disposer d'éléments comparables, il a été décidé de mener des études parallèles visant à mesurer les temps de parcours sur un même itinéraire selon ces différents modes (à pied, en métro, en voiture particulière, mais aussi en vélo, bus et taxi). Les mesures ont été effectuées à différentes tranches horaires en semaine (heure de pointe du matin, heure creuse, heure de pointe du soir) et le week-end (heure de pointe du soir

le samedi, réseau à vide le dimanche matin), et menées sur dix parcours allant d'un point central (place du Châtelet) aux principales portes de Paris (aller/retour).

L'analyse comparative permet de faire ressortir selon le moment de la journée et de la semaine, et pour chaque itinéraire, le mode de déplacement le plus performant. Concernant les deux-roues motorisés, une étude ADEME, copilotée par les associations, compare les conditions de circulation (pollution, temps de parcours ...) entre les VP et les 2RM sur le trajet Montlhéry- Musée d'Orsay (résultats début 2007)



RESULTATS PAR MODE : vitesses obtenues

MARCHE

- ◆ Pour les déplacements domicile-travail (*trajet connu*), le piéton marche à une vitesse moyenne de 5 km/h.
- ◆ Le quantum journalier de marche peut être estimé à une vingtaine de minutes, matin et soir.
- ◆ Les temps de parcours des piétons sont assez constants. A titre d'exemples, en une vingtaine de minutes, les lieux

suivants sont atteints à partir de :

- Châtelet Les Halles : abords de la place de la Bastille, du jardin du Luxembourg, de l'Opéra Garnier ;
- Gare St Lazare : abords de la Butte Montmartre, du musée d'Orsay ;
- Gare de Lyon : place de la Nation, porte de Bercy.

VELO

- ◆ En respectant les règles du Code de la Route, la vitesse du cycliste varie entre 13,25 km/h (heure de pointe du samedi) et 16 km/h (réseau à vide le dimanche matin) et est de l'ordre de

14,4-14,7 km/h aux heures de pointe.

- ◆ Les temps de parcours des cyclistes sont relativement constants quelles que soient les conditions de circulation.

METRO

- ◆ Les vitesses moyennes sont comprises entre 13,3 et 14,9 km/h, les temps de trajets variant peu selon le jour et l'horaire.

- ◆ Les usagers du métro bénéficient d'un site propre non soumis aux aléas (intempéries, manifestations...).

BUS

- ◆ Les déplacements en bus sont souvent très avantageux à certaines heures, voire sur certains trajets notamment avec le Mobilien.
- ◆ Des vitesses moyennes ne peuvent pas être établies sur des parcours longs comme du centre de Paris aux Portes (d'une distance moyenne de 5,6 km) compte tenu de facteurs multiples (arrêts, correspondances, régularité aléatoire).

- ◆ En 2006, de nombreux travaux affectant le bon fonctionnement de différentes lignes, les données relatives aux bus n'ont pas été prises en compte dans l'analyse comparative des temps de déplacements selon les modes. Un complément d'analyse devra être mené à l'issue de la période des grands travaux sur voirie.

TAXI

- ◆ En semaine, la vitesse moyenne des taxis varie entre 13,4 km/h aux heures de pointe et 15 km/h en heure creuse (*la vitesse obtenue tient compte du temps d'attente du taxi*).
- ◆ Ce mode, sur le réseau de surface, est très pénalisé à l'heure

de pointe du samedi en fin d'après-midi avec une vitesse moyenne de l'ordre de 11,4 km/h, alors que sur le réseau à vide, tôt le dimanche matin, la vitesse moyenne est doublée, de l'ordre de 21,6 km/h.

VEHICULE PARTICULIER

- ◆ En semaine, la vitesse moyenne des VP varie entre 9,6 km/h à l'heure de pointe du soir, et 11 km/h en heure creuse et à l'heure de pointe du matin (*la vitesse obtenue tient compte du temps de stationnement au parc le plus proche ou de temps de sortie du parc*).

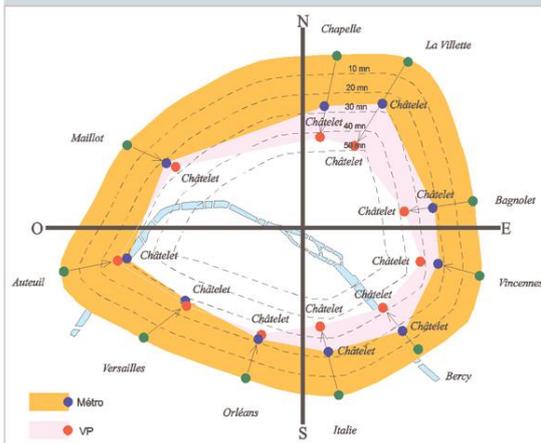
- ◆ Ce mode, sur le réseau de surface, est très pénalisé à l'heure de pointe du samedi en fin d'après-midi avec une vitesse moyenne de l'ordre de 8,3 km/h, alors que sur le réseau à vide, tôt le dimanche matin, la vitesse moyenne est de environ 15,2 km/h.

Évolution de la mobilité en ville : Quelle place pour le vélo dans l'espace urbain contemporain ?

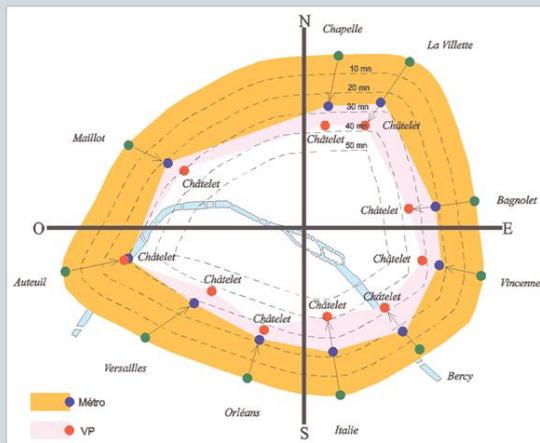


Ces graphiques représentent sur un fond de plan de Paris schématique, les vitesses de déplacement en VP et en métro, pour quatre tranches horaires et permettent de comparer les vitesses entre un mode de déplacement individuel et un mode de transport en commun.

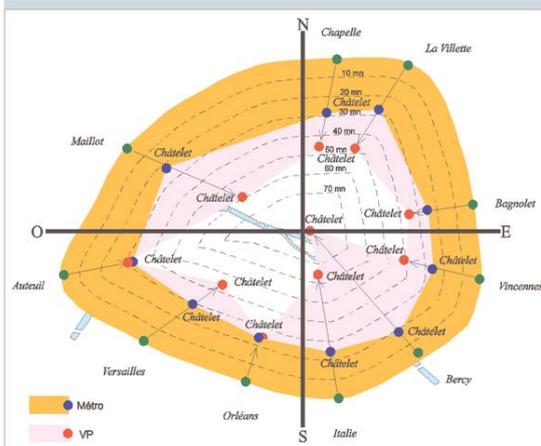
Heure Creuse



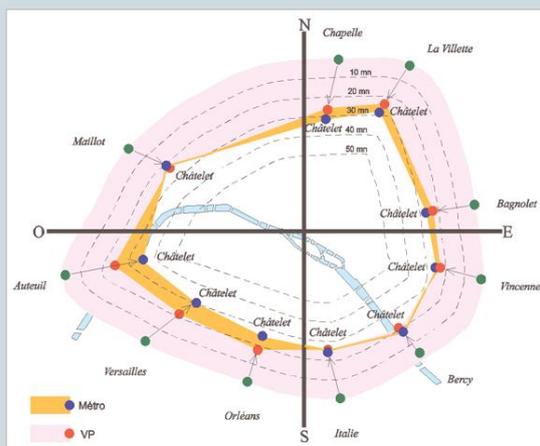
Heure de Pointe du Soir



Heure de Pointe du Samedi soir

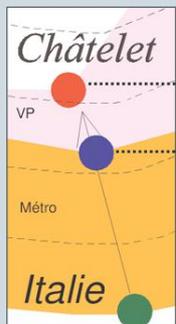


Réseau à Vide - dimanche matin



Pour toutes les tranches horaires, sauf dans le cas particulier du dimanche matin, les usagers du métro se déplacent plus vite que ceux utilisant la VP, sauf en venant de la porte d'Auteuil. Le métro est particulièrement performant en venant du sud-est.

Le dimanche matin, les vitesses des modes VP et métro sont pratiquement équivalentes, sauf en venant des portes d'Auteuil, de Versailles et d'Orléans où le mode VP est plus performant.



Exemple :

De la porte d'Italie vers Châtelet
à l'heure de pointe du matin :
Durée de déplacement Métro : 22 mn
Durée de déplacement VP : 32 mn

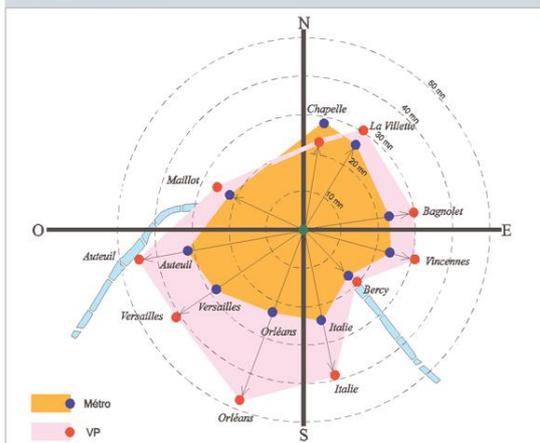
Évolution de la mobilité en ville : Quelle place pour le vélo dans l'espace urbain contemporain ?



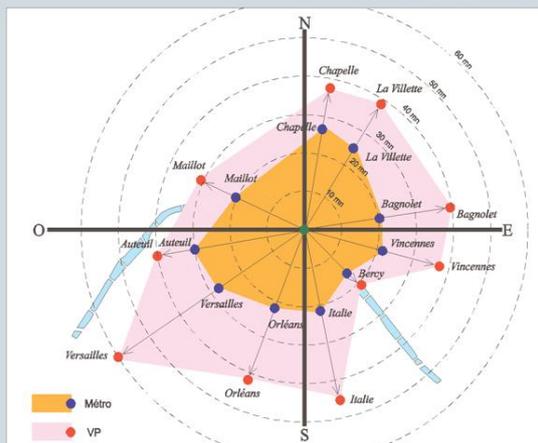
TEMPS DE PARCOURS DU METRO ET DES VP DANS LE SENS SORTANT

Ces graphiques représentent sur un fond de plan de Paris schématique, les vitesses de déplacement en VP et en métro, pour quatre tranches horaires et permettent de comparer les vitesses entre un mode de déplacement individuel et un mode de transport en commun.

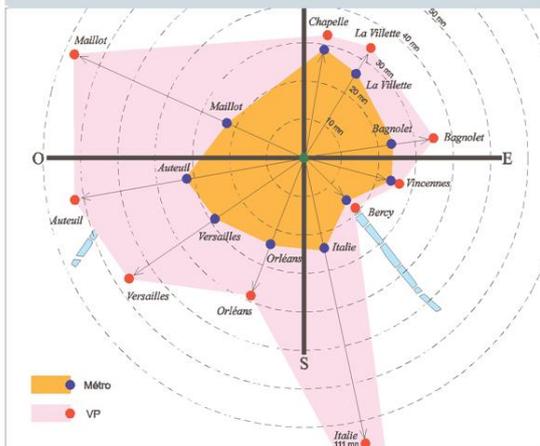
Heure Creuse



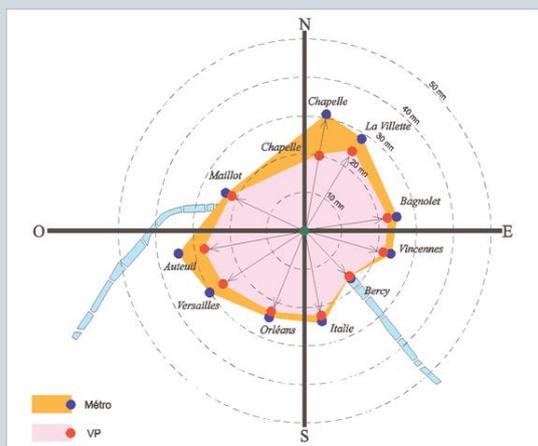
Heure de Pointe du Soir



Heure de Pointe du Samedi soir



Réseau à Vide - dimanche matin

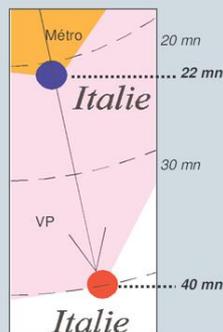


Pour toutes les tranches horaires, sauf dans le cas particulier du dimanche matin, les usagers du métro se déplacent plus vite que ceux utilisant la VP.

Le dimanche matin, le mode VP est plus rapide que le métro sauf en direction du sud-est (Pte de Bercy).

En semaine, le métro est particulièrement performant en direction du sud (Ptes de Versailles, Orléans et Italie).

En fin d'après-midi le samedi, le métro est le plus souvent très performant, sauf en direction de l'est.



Exemple :

De Châtelet vers la Porte d'Italie à l'heure de pointe du matin :
Durée du déplacement Métro : 22 mn
Durée du déplacement VP : 40 mn

Évolution de la mobilité en ville :
Quelle place pour le vélo dans l'espace urbain contemporain ?

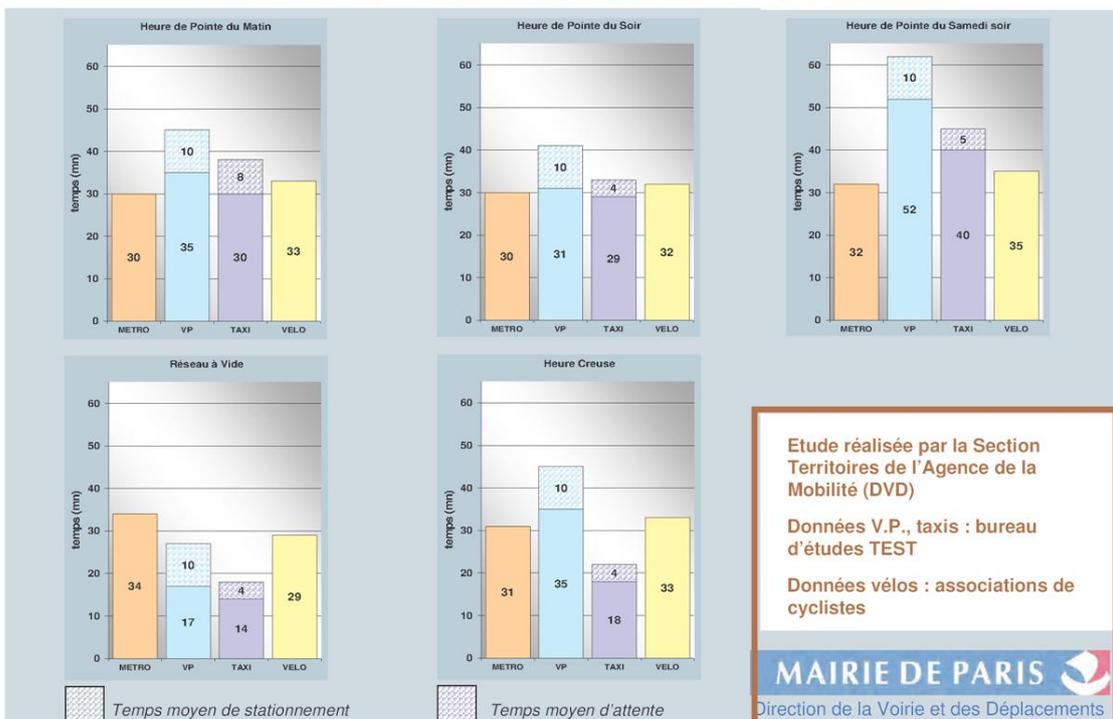


PERFORMANCE DES MODES

	Depuis Châtelet		Vers Châtelet	
	Le + rapide	Le + lent	Le + rapide	Le + lent
HPM semaine	METRO / VELO	VP	METRO / VELO	VP
HPS semaine	METRO / VELO	VP	METRO	VP
HPM samedi	METRO	VP	METRO / VELO	VP
RV dimanche matin	TAXI	METRO	TAXI	METRO
HC semaine	TAXI / VELO	VP	VELO / METRO	VP

En semaine le mode VP est toujours le plus lent, le vélo et le métro étant les modes les plus rapides

EXEMPLE : ITINERAIRE CHATELET → PTE D'AUTEUIL



Annexe 7 - Temps de parcours selon les modes pour un trajet de trois kilomètres.

Étude du Groupement des autorités responsables de transport, reprise par l'ADEME dans « Chiffres clés concernant les déplacements urbains ».

	vitesse	Temps pour parcourir 3 Km porte à porte
A pied - indépendamment des conditions de trafic	5 Km/h	36 minutes
En vélo - indépendamment des conditions de trafic	15 Km/h	12 minutes
En voiture - trafic fluide et stationnement disponible	30 Km/h	6 + 1 pour stationner = 7 minutes
En voiture - bouchons et stationnement rare	15 Km/h	12+15 = 27 minutes
En transport en commun trafic fluide	25 Km/h	7 minutes
En transport en commun bouchon	10 Km/h	18 minutes

Source :

<http://www2.ademe.fr/servlet/getBin?name=3AA85B023A61D4CA03623685105A56A81171548862583.pdf>

Évolution de la mobilité en ville :
Quelle place pour le vélo dans l'espace urbain contemporain ?

Annexe 8 – Illustration du manque de concertation entre communes pour la création d'un réseau cyclable régional : la « frontière » entre Paris et Saint-Mandé (94) au niveau de la Porte de Vincennes.



Commençant avenue de la Porte de Vincennes, la piste est aux nouveaux « standards » : site dédié isolé de la circulation, voie de couleur différenciée et trottoir large.



Évolution de la mobilité en ville :
Quelle place pour le vélo dans l'espace urbain contemporain ?



La piste se poursuit sur ce modèle quelques dizaines de mètres, mais à la « frontière » avec le Val-de-Marne, elle s'arrête sèchement, pour laisser le cycliste rejoindre la RN34.



Annexe 9 – « Vélib', vedette médiatique de l'été ».
Article du journal *Le Monde*, édition du 2 septembre 2007

Jeudi 30 août, un communiqué à l'en-tête de Vélib'et de la Mairie de Paris est diffusé dans les rédactions. Il annonce le lancement d'un test de diffusion d'un guide de quartier sur téléphone portable depuis les stations Vélib'.

Ce communiqué n'est qu'un exemple d'une longue série qui a abreuvé les journalistes ces dernières semaines. Depuis le lancement du service, le 15 juillet, la Mairie de Paris et son prestataire, la société JCDecaux, ont tenu la presse régulièrement informée du succès du service de vélos en libre-service parisien. Premiers bilans trois jours après l'ouverture, cap des deux millions de locations franchi, invitation à rencontrer l'équipe du maire de Londres, Ken Livingstone, venu étudier le système Vélib'... les sollicitations ne manquent pas.

Et les retombées médiatiques suivent. *Libération* n'a pas hésité à faire sa "une", mercredi 29 août, avec un dessin représentant le maire de Paris partant à l'assaut de la tour Eiffel en vélo, sous le titre "Delanoë dopé au Vélib'". Le 14 août, le *Figaro* titrait également en "une" "Les Parisiens séduits par la révolution du vélo", et évoquait "*le pari politique gagné de Bertrand Delanoë*". Dossiers dans les magazines, sujets télé ou radio, les Français peuvent difficilement ignorer que les Parisiens se sont à leur tour mis au vélo.

" *Il y a eu une surmédiatisation de Vélib'. C'est un sujet dont il est facile de parler et qui renvoie une image positive, celle d'une cité idéale dotée de moyens de circulation propre*", analyse Judith Perker, de l'agence de communication Bonnie and Clyde, qui vient d'ouvrir un blog de "vélibataires", autrement dit de célibataires à Vélib'. "*Nous avons eu de la chance. L'actualité n'a pas été chargée cet été et l'espace consacré à Vélib'dans les médias a été d'autant plus important*", se félicite-t-on à la Mairie de Paris.

La date du lancement, fixée au 15 juillet, n'avait d'ailleurs pas été choisie au hasard. Elle permettait durant cette période estivale de roder le système, de prendre le temps d'en expliquer les rouages et de bénéficier d'une fenêtre de communication large en cas de succès. Celui-ci a été indéniable. Fin août, le nombre de locations dépasse les 2,6 millions et plus de 64 000 parisiens ont déboursé 29 euros pour s'abonner à l'année à Vélib'.

Cette montée en puissance très rapide doit beaucoup au travail de communication mené en amont. Un plan d'action élaboré en un laps de temps relativement court. Fin janvier, la Mairie de Paris choisit d'attribuer le contrat de vélos en libre-service et de mobilier urbain à JCDecaux. Soit près d'un an après le lancement de l'appel d'offres et une lutte sans merci entre JCDecaux et son concurrent américain Clear Channel. Le temps presse, car la Mairie de Paris souhaite maintenir la date d'inauguration mi-juillet.

Le nom Vélib'a déjà été déposé par la Mairie et les équipes municipales et celles de JCDecaux se mettent très vite au travail. Le plan de communication est élaboré en commun, sans prestataire extérieur. Ce sont les propres bureaux des arts graphiques de JCDecaux qui réalisent affiches et prospectus.

La communication se joue crescendo. Il faut susciter l'envie de découvrir le vélo. Les journalistes sont soumis au teasing de la communication et font vivre le feuilleton Vélib'.

Mi-mars, le nom et le logo sont dévoilés en présence de M. Delanoë. Mais il faudra attendre fin avril pour que le vélo et sa couleur soient montrés à la Foire de Paris. Nouveau temps mi-juin, avec le lancement de la campagne d'abonnement. Le maire de Paris se prête à une séance photo sur un des premiers vélos accroché à une station près de l'Hôtel de Ville. A cette occasion, Denis Baupin, élu Verts et adjoint au maire chargé des transports, arrivé plus tôt, répondra le premier aux questions des journalistes.

Enfin, le 15 juillet, le maire de Paris et Jean-Claude Decaux inaugurent le service. Symboliquement, le maire appuie à 13 heures sur un bouton censé ouvrir le service. En fait, JCDecaux a commencé dès le matin à activer les bornes. Pas question de risquer la panne totale au moment crucial, même si cette éventualité a été envisagée dans le plan de communication. Car tous les scénarios de crise ont été passés en revue, en particulier le bug général et l'accident mortel.

Finalement, la Mairie n'a pas eu à activer sa communication de crise. Les premiers adeptes de Vélib'ont été confrontés aux multiples bugs et aux difficultés de régulation des vélos entre les stations, mais l'engouement n'en a pas pâti. Le phénomène Vélib'a envahi les blogs qui recensent critiques, éloges ou états d'âme, mais aussi vidéos de "freeriders" (usagers "sauvages").

La Mairie se félicite d'avoir réussi "*une communication de marque*". Un temps conseiller en communication, M. Delanoë doit aussi apprécier l'exercice, mais ce sont les fruits politiques qu'il espère bien récolter.

Laurence Girard

Évolution de la mobilité en ville :
Quelle place pour le vélo dans l'espace urbain contemporain ?

Annexe 10 – Photographies présentant différents équipements cyclables à Paris en 2007.



Bande cyclable sur trottoir le long du tramway T3
Boulevard Jourdan, Paris



Contre-sens cyclable en « site protégé »
Rue de la Tombe-Issoire, Paris

Évolution de la mobilité en ville :
Quelle place pour le vélo dans l'espace urbain contemporain ?



Couloir de bus en « site propre » ouvert aux vélos
Boulevard Saint-Jacques, Paris



Zone de transition entre couloir de bus ouvert aux cycles et piste dédiée
Boulevard Saint-Jacques – Boulevard Auguste-Blanqui, Paris

Évolution de la mobilité en ville :
Quelle place pour le vélo dans l'espace urbain contemporain ?

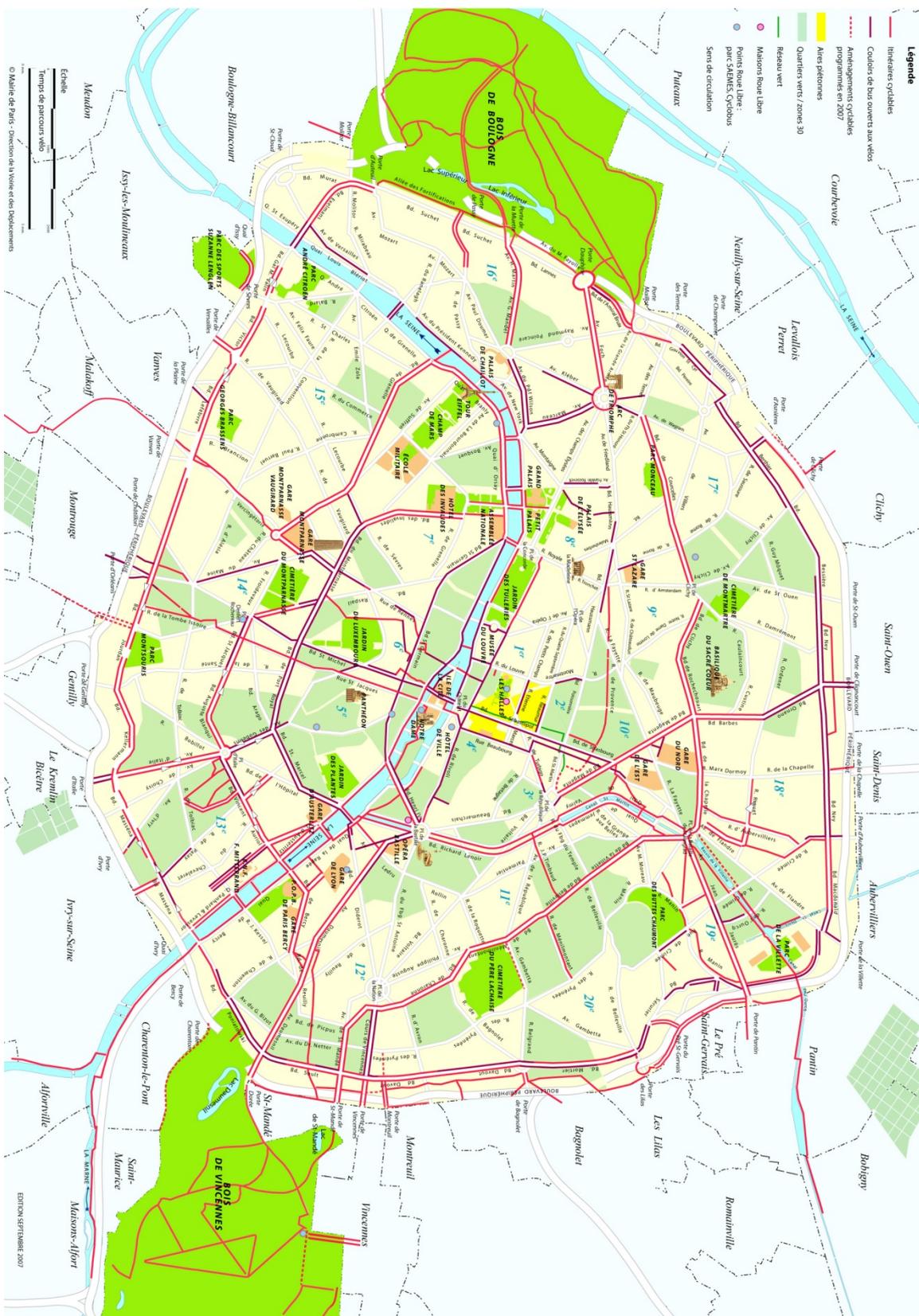


Piste cyclable dédiée, située sous la ligne 6 du métro
Pont de Bercy, Paris



Piste protégée longeant l'intégralité de la voie rapide
Quai puis Porte de Bercy, Paris

Évolution de la mobilité en ville : Quelle place pour le vélo dans l'espace urbain contemporain ?



Carte des itinéraires cyclables dans Paris, 371 kilomètres.
Plan mis à jour le 1^{er} septembre 2007.

