A vélo !

Le vélo en ville, n'est-ce pas une utopie ?

Pas du tout ! Compte tenu des nuisances provoquées par la voiture, il nous faut trouver des solutions pour diminuer la pollution atmosphérique et l'engorgement des villes tout en conservant une bonne mobilité. Le vélo est une solution alternative à la voiture qui vient compléter les transports en commun et la marche à pied.
Pour des déplacements quotidiens de 500 m à 2 km, le vélo est le mieux adapté des différents moyens de transport. Pourtant, 50 % des trajets effectués en voiture se font encore sur moins de 3 km, 22 % sur moins d'un kilomètre, et même 12 % sur moins de 500 m ! Or, ce sont justement les deux premiers kilomètres sont les plus polluants.

Le moyen de transport le mieux adapté aux déplacements courts.

Un climat pluvieux et venteux comme celui de la Normandie ne décourage-t-il pas la pratique du vélo ?

En France, la distance moyenne parcourue à vélo par habitant est de 87 km alors qu'elle est de 1 019 km au Pays-Bas, 958 au Danemark ou 327 en Belgique. Pourtant ces pays ne sont pas réputés avoir un climat particulièrement souriant ! En revanche, le relief joue un rôle plus déterminant, de même que la condition physique de la personne. Mais plus de 90 % des citoyens sont en mesure de se déplacer à bicyclette.

Le vélo et les transports collectifs sont-ils en concurrence ?

Bien au contraire ! Ils sont complémentaires grâce à l'« intermodalité ». On peut allier vélo et bus, vélo et train (TER), vélo et voiture. Le vélo élargit les « zones de rabattement » vers les transport collectifs, en particuliers dans les secteurs peu denses. Certains trains et bus acceptent la montée de vélo.

Comment agir pour l'amélioration des conditions de circulation du cycliste ?

Citoyen, rencontrez les associations de cyclistes et vos élus. Elu, encouragez le vélo dans votre collectivité. Les déplacements à vélo se multiplieront si on offre aux cyclistes les conditions d'une circulation facile et sécurisée, d'un stationnement facile, dans le cadre d'une politique globale des déplacements. Les travaux de voirie sont l'occasion de réaliser des aménagements, d'associer les usagers dès l'amont des projets, d'aménager les sites prioritaires : abords des gares, lieux publics, établissements scolaires, universités, équipements sportifs... La part du vélo dans les villes françaises varie de 1 à 10 selon les politiques de déplacements menées, la culture, l'histoire…

10 bonnes raisons de préférer le vélo

1. Le vélo est pratique : il attend son propriétaire au pas de la porte, prêt à démarrer, il n'y pas de garage à ouvrir, de plein à faire, de parking plus ou moins lointain à atteindre, pas de marge de sécurité à prendre pour être à l'heure, pas d'attente comme avec le bus ou le métro. Embouteillages et stationnements ne posent plus de problème !
2. Le vélo est rapide, bien plus que la marche à pied, ou que la voiture ou les transports en commun, pour des distances inférieures à 5 km, pendant les heures de pointe en ville.
3. Le vélo est économique : l'achat et l'entretien d'une bicyclette, et l'alimentation supplémentaire du cycliste coûtent 0,10 € au kilomètre, soit quatre fois moins que l'automobile et deux fois moins que les transports collectifs. L'acquisition d'une deuxième voiture par un ménage peut aussi être évitée.
4. Le vélo est un bon moyen de lutter contre la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre. De plus, ce n'est pas le cycliste mais bien l'automobiliste qui respire l'air le plus pollué.
5. Le vélo réduit les embouteillages : avec 2 % seulement de trafic en moins, on passe d'une circulation saturée à une circulation presque fluide.
6. Le vélo augmente l'autonomie des enfants, favorise la convivialité et la vie du quartier.
7. Le vélo améliore l'accessibilité et l'attractivité du centre-ville.
8. Le vélo aide à rester en forme : 30 minutes quotidiennes de vélo permettent la réduction de 50 % du risque de surpoids et de maladies cardio-vasculaires, de 30 % du risque d'hypertension artérielle, la réduction des risques d'ostéoporose et de cancer, une meilleure digestion, l'irrigation du cerveau, le maintien musculaire.
9. Le vélo permet le développement du tourisme vert.
10. Le vélo consomme moins d'espace que la voiture.

Département de l'Eure
Seine-Maritime Le Département
Région Haute Normandie
Avec le soutien de la Région

Le vélo et l'équipement du cycliste

Avoir un vélo en bon état, doté de tous les équipements indispensables, garantit la sécurité du cycliste ainsi que celle des autres usagers.

7 conseils pour éviter le vol

1. Toujours attacher le vélo, même pour un arrêt de quelques minutes et dans un lieu clos ou privatif.
2. Attacher le vélo à un point fixe, sûr et solide, par le cadre et, si possible, par une roue. Utiliser les arceaux ou les « consignes vélos ».
3. Utiliser un antivol en U haute sécurité, qui résiste plus de 10 minutes à un voleur confirmé, même s'il est coûteux (50 €) et lourd (1,3 kg au moins) ! Un antivol supplémentaire de type anneau, très pratique, permet de bloquer rapidement la roue arrière.
4. Eviter que l'antivol ne traîne par terre ou sur un rebord. Orienter le trou de la serrure vers le bas pour éviter que la pluie n'y pénètre et le rendre moins accessible aux voleurs.
5. Eviter si possible les lieux peu fréquentés et ceux réputés à risque.
6. Ne pas laisser de pièces de valeur facilement détachables : selle ou roue dotée d'un système de blocage rapide, compteur, porte-bébé, belle sacoche. Remplacer les serrages rapides par des boulons.
7. Le marquage Bicycode est vivement conseillé et d'un coût modique (4 à 7 €). Le numéro Bicycode, unique, est gravé sur le vélo. Un passeport vélo est remis au cycliste. En cas de vol, celui-ci doit déposer plainte au commissariat ou à la gendarmerie. Les numéros sont gérés au sein d'une base de données nationale sur fubicycode.org Tout changement d'état du vélo (volé, retrouvé, détruit) doit être déclaré sur cette base de données. Au Danemark et en Allemagne, le marquage a fait ses preuves : les chances de récupérer son vélo après un vol peuvent dépasser 40 % !

Source : Fubicy.

L'équipement du parfait cycliste

Casque : recommandé notamment pour les enfants et en cas de pratiques sportives. Le port d'un casque aux normes NF réduit de 85 % le risque de traumatisme crânien en cas d'accident.

Vêtements : de préférence de couleur claire, ou mieux, des dispositifs réfléchissants (baudrier, chevillères), pour être davantage visible de nuit. Il existe des vêtements de pluie très efficaces couvrant de la tête aux pieds.

Pour le transport : il existe une vaste gamme de sacoches et de paniers pour faire ses courses à vélo, et même des caddies à deux roues qui se fixent sur le vélo. Pour le transport des enfants, des remorques à une ou deux places sont disponibles, ainsi que des sièges bébés.

Pour éviter de se salir : carter enveloppant complètement la chaîne, « protège-jupe» » recouvrant le haut de la roue arrière, le vélo de ville n'est pas plus salissant que la marche. On peut se déplacer à vélo et rester élégant !

Kit crevaison comprenant éventuellement chambre à air neuve, à moins que les roues ne soient équipées « anti-crevaison » : chambres pleines, pneus pleins, pneus en matériaux résistants, bandes offrant une grande résistance aux cisaillements et aux perforations à placer entre le pneu et la chambre à air, etc.

Pour le transport des enfants.

Vélo en ville, mode d'emploi

Différents aménagements urbains facilitent l'usage du vélo en ville avec le maximum de sécurité, tout en optimisant l'espace urbain et permettant une meilleure cohabitation avec les autres modes de transport.

Piste cyclable.

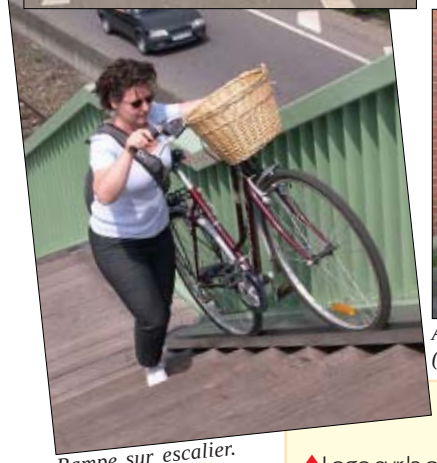
Bande partagée avec les piétons.

Sas et bandes d'arrêt avancés.

Couloir mixte bus/vélo.

Voies vertes et traversées de parcs et jardins publics.

< *Bande cyclable délimitée par un marquage au sol.*



Rampe sur escalier.

Aménagements appropriés pour le stationnement (commerces, bureaux, collèges, gares, universités…).

Passage en « zone 30 ».

Panneaux de signalisation spécifiques.

Sens unique ouvert aux vélos à contre-sens.

Et encore :

- Logo sur la chaussée pour rappeler la possibilité aux cyclistes d'utiliser la voie en contre-sens ou pour guider le cycliste entre deux tronçons d'itinéraires.
- Impasse franchissable en zone 30.
- Aires piétonnes : accessibles aux vélos depuis 1998 (sauf disposition contraire prise par le maire). Attention, en l'absence d'arrêté municipal spécifique, l'usage des trottoirs par les cyclistes de plus de huit ans est interdit !
- Ligne peinte au sol et logos vélos + piétons à intervalle régulier pour la mixité piétons-vélos.
- Pour faciliter la montée des côtes par les cyclistes : bandes cyclables plus larges, jalonnement d'itinéraires de remplacement moins pentus, et même… remonte-pente pour vélos (comme à Trondheim, en Norvège).
- Construction d'un local pour vélos dans les immeubles neufs : les collectivités ont la possibilité d'inscrire dans leurs documents d'urbanisme une disposition la rendant obligatoire (Toulouse, Nantes, Rennes, Strasbourg l'ont fait).

En avant, le vélo !

Le vélobus pour aller à l'école

Le « vélobus » est un système de ramassage scolaire pour un groupe d'écoliers, conduit par des adultes bénévoles. Le trajet jusqu'à l'école se fait à vélo selon un itinéraire précis.
Au Havre : à l'initiative de l'association Sabine, chaque samedi depuis 2004, les enfants du CE2 au CM2 de l'école Stendhal ont la possibilité d'emprunter un vélobus.
A Grand-Couronne : depuis 1999, la Ville organise sur une semaine en mai et une journée en octobre l'opération Redécole (« réduction des déplacements pour aller à l'école »). Il s'agit d'encourager enfants et parents à adopter des modes de déplacements respectueux de l'environnement. Certaines actions concernent le vélo : apprentissage du vélo, organisation de vélobus, initiation à la sécurité routière, fourniture de casques, ouverture de pistes cyclables, installation de garages à vélo dans les écoles. On constate une nette diminution des voitures devant les écoles.

Vélobus à Grand-Couronne.

Promotion du vélo et insertion

L'atelier de Sabine.

L'association Sabine Le Havre fait depuis 1989 la promotion du vélo en milieu urbain et périurbain par des manifestations valorisant la bicyclette, des formations, un appui technique auprès des collectivités, etc. Depuis 1996, son atelier trie et remet en état des cycles (1 035 en 2004), ce qui permet à une trentaine de personnes en difficultés de se former, de reprendre une activité et de bénéficier d'un accompagnement social individualisé.

Un quartier sans voiture

Né de l'imagination d'un groupe d'étudiants en 1994, le quartier Vauban à Fribourg, en Allemagne, est considéré comme un modèle d'écologie urbaine et de développement durable. Dans ce quartier, piétons et cyclistes sont prioritaires, et bénéficient de services tels que garages à vélos et location de vélos. Les voitures, lorsqu'elles sont autorisées, sont contraintes de rouler au pas. Le plan d'aménagement urbain exclut toute place de parking devant les habitations. Un garage collectif en périphérie du quartier a permis de libérer de l'espace auprès des habitations. A Fribourg, le réseau de pistes cyclables est constamment étendu et amélioré, de même que l'« intermodalité » avec les transports collectifs, ce qui fait que le vélo représente près de 30 % des déplacements !

Un modèle d'écologie urbaine.

Des taxis d'un nouveau genre

La société Vélomobil, à Bordeaux, est pilote en France pour l'utilisation d'un vélo d'un nouveau genre, créé en Allemagne, qui constitue un moyen de transport sympathique et écologique. Le « vélomobile » – inspiré du rickshaw asiatique – combine intelligemment force du mollet et assistance électrique. Dans les villes où est présent (Londres, Amsterdam, Berlin, Tokyo), il quadrille la ville en transportant touristes, citadins, femmes et hommes d'affaires.

Location pratique

La Communauté urbaine du Grand Lyon a lancé en mai 2005 l'opération Vélo'v, un système novateur de location de bicyclettes. 2 000 vélos confortables et robustes sont mis à la disposition des habitants dans 200 stations sur Lyon et Villeurbanne à un tarif très avantageux, avec possibilité d'abonnement. Une fois le déplacement effectué, le vélo peut être restitué dans n'importe quelle station. C'est une société privée (JCDecaux) qui a pris en charge, dans le cadre du renouvellement du marché de mobilier urbain, la fabrication des vélos, le coût de l'installation et sa maintenance, ainsi que la collecte des gains, reversés à la collectivité.

200 stations de location sur Lyon et Villeurbanne.

Vélos de fonction

La Ville d'Echirolles (Isère) s'est lancée dans un « plan de déplacements entreprise » (PDE), afin d'encourager le personnel communal à utiliser des transports alternatifs à la voiture. Depuis 2003, la commune met à disposition de son personnel des « vélos de fonction » et des « vélos de service » assortis de kits de sécurité et d'un service d'entretien gratuit. La Ville d'Echirolles a ainsi pu réduire sa flotte de voitures et réaliser des économies. La part du vélo dans les transports à Echirolles est passée de 2,4 à 6,6 %.

Priorité au vélo

Dans un contexte de pollution, la pratique du vélo est devenue, à Strasbourg, un acte hautement citoyen. Cette ville propose l'un des plus vastes réseaux de pistes cyclables de France (530 km). Pour plus de sécurité, la signalisation est renforcée. Des mesures de prévention contre le vol ont été adoptées. De nombreux parkings à vélos ont été aménagés. Différentes opérations – fête du vélo, bourse au vélo, semaine de la mobilité, semaine de la sécurité routière – permettent de présenter la bicyclette comme une alternative crédible à la voiture. La Communauté urbaine de Strasbourg a mis à disposition des agents de la collectivité une flotte de vélos de service. Une tarification incitative favorise la location de vélos.

Un vaste réseau de pistes cyclables.

« Connaître pour agir » est une publication de l'Agence régionale de l'environnement de Haute-Normandie, Cloître des Pénitents, 8, allée Daniel-Lavallée, 76000 Rouen.
Texte : A.-S. Leturcq J.-P. Thorez / AREHN.
Photos : A.-S. Leturcq, A Dudouble et J.-P. Thorez / AREHN, Ville de Grand-Couronne
© AREHN, 2005. Reproduction, même partielle, interdite sans autorisation de l'éditeur.