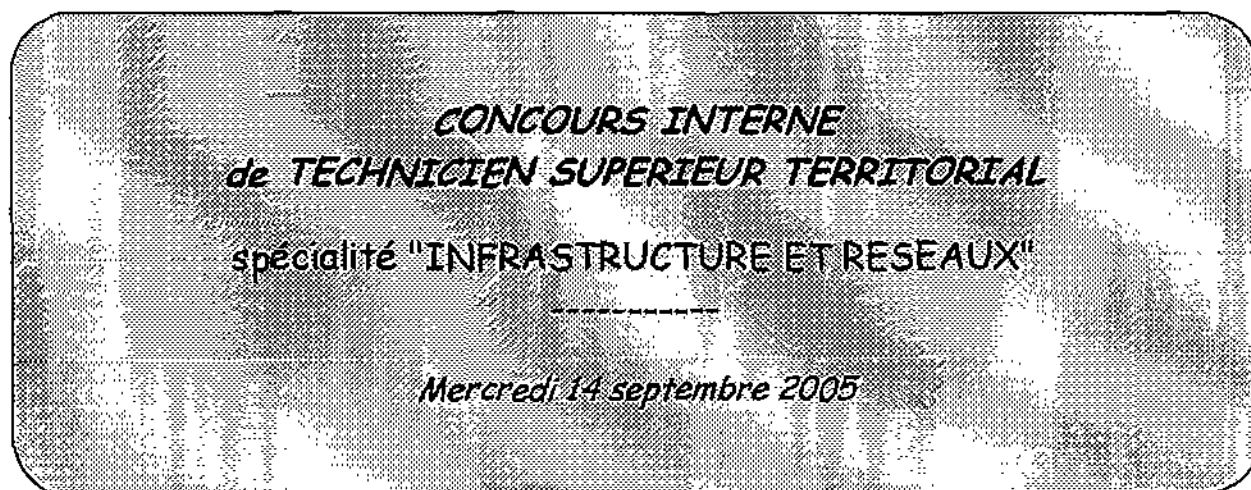


Centres de Gestion
de la Fonction Publique Territoriale
du Grand Ouest
Centre organisateur : CDG 56



**REDACTION D'UNE NOTE, EVENTUELLEMENT ASSORTIE DE PROPOSITIONS,
ETABLIE A PARTIR DE L'ANALYSE D'UN DOSSIER,
TENANT COMPTE DU CONTEXTE TECHNIQUE, JURIDIQUE OU FINANCIER LIE A CE DOSSIER.
CE DOSSIER PORTE SUR LA SPECIALITE CHOISIE PAR LE CANDIDAT.**

(durée : 3 heures ; coef. : 4)

Aucun signe distinctif (nom, prénom, signature, n° de convocation...) ne doit figurer sur les copies, sous peine d'annulation de la participation du candidat. Seuls la date du jour de l'épreuve et les éléments présentés dans l'énoncé du sujet peuvent être portés sur la copie.

Les feuilles de brouillon (de couleur) jointes aux copies par les candidats ne seront pas notées par les correcteurs.

Lorsque des renvois et annotations précisés sur un document ne sont pas joints au sujet, c'est qu'ils ne sont pas indispensables.

Si des valeurs sont exprimées dans la copie, elles doivent l'être en euros.

SUJET

Vous êtes technicien supérieur territorial à de BONVEN, ville de 30 000 habitants à secteurs urbain et rural.

Le Directeur des Services Techniques vous demande, dans une première partie, de rédiger exclusivement à l'aide des éléments du dossier, une synthèse portant sur l'usage du vélo, (12 points)

et, dans une seconde partie, de proposer un ensemble de recommandations pour la mise en place d'une politique volontariste en faveur de l'utilisateur du vélo. (8 points)

N. B. : le dossier comporte 6 documents.

<u>Document n°1</u> :	Articles 1, 2, 14 et 15 de la Loi sur "l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie" paru au Journal Officiel de la République Française du 1er janvier 1997 (4 pages)	Page n°3
<u>Document n°2</u> :	Article sur "Développer le vélo en zone rurale" paru dans Environnement Local du 24 février 2005 (2 pages)	Page n°7
<u>Document n°3</u> :	Article sur "Le partage de la voirie entre les différents modes de transport : l'expérience de Ferrara (Italie)" extrait du site Internet - Rencontres du club des villes cyclables du 14 mars 2003 (3 pages)	Page n°9
<u>Document n°4</u> :	Article sur "Réseaux deux roues : les aménagements" paru dans Les Fiches Pratiques Techniques de juin/juillet 1997 (4 pages)	Page n°11
<u>Document n°5</u> :	Document "Argumentaire pour le vélo en ville" extrait des Fiches Pratiques Techniques du CERTU - 1997 (7 pages)	Page n°16
<u>Document n°6</u> :	Extraits du site Internet de la ville de Bordeaux sur la "Vie quotidienne - circuler/stationner en vélo" (2 pages)	Page n°23

**LOI SUR L'AIR ET L'UTILISATION
RATIONNELLE DE L'ENERGIE**

(dite loi *Lepage*)

JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE FRANCAISE

1 JANVIER 1997

PAGE 11

NOR : ENVX9500163L

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER

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.

ARTICLE 2

Constitue une pollution atmosphérique au sens de la présente loi l'introduction par l'homme, directement ou indirectement, dans l'atmosphère et les espaces clos, de substances ayant des conséquences préjudiciables de nature à mettre en danger la santé humaine, à nuire aux ressources biologiques et aux écosystèmes, à influencer sur les changements climatiques, à détériorer les biens matériels, à provoquer des nuisances olfactives excessives.

TITRE V

PLANS DE DEPLACEMENTS URBAINS

ARTICLE 14

L'article 28 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est remplacé par trois articles ainsi rédigés :

"Article 28 : Le plan de déplacements urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains. Il doit être compatible avec les orientations des schémas directeurs et des schémas de secteur, des directives territoriales d'aménagement définies par le code de l'urbanisme, ainsi qu'avec le plan régional pour la qualité de l'air s'il existe. Il couvre l'ensemble du territoire compris à l'intérieur du périmètre. Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Il précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre. Il est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient.

"Dans un délai de deux ans à compter de la publication de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, l'élaboration d'un plan de déplacements urbains est obligatoire, dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants définies au huitième alinéa de l'article 3 de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 précitée ou recoupant celles-ci.

Article 28-1 " : Les orientations du plan de déplacements urbains portent sur :

"1° La diminution du trafic automobile ;

"2° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

"3° L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation ;

"4° L'organisation du stationnement sur le domaine public, sur voirie et souterrain, notamment la classification des voies selon les catégories d'usagers admis à y faire stationner leur véhicule, et les conditions de sa tarification, selon les différentes catégories de véhicules et d'utilisateurs, en privilégiant les véhicules peu polluants ;

"5° Le transport et la livraison des marchandises de façon à en réduire les impacts sur la circulation et l'environnement ;

"6° L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des

transports en commun et du covoiturage.

"Article 28-2 : Le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative de l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains sur le territoire qu'il couvre. Les services de l'Etat sont associés à son élaboration. Les représentants des professions et des usagers des transports, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan.

"Le projet de plan est arrêté par délibération de l'autorité organisatrice puis, sous un délai de trois mois, soumis pour avis aux conseils municipaux, généraux et régionaux intéressés ainsi qu'aux préfets. L'avis qui n'est pas donné dans un délai de trois mois après transmission du projet de plan est réputé favorable. Le projet, auquel sont annexés les avis des personnes publiques consultées, est ensuite soumis à enquête publique dans les conditions prévues par la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

"Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête, le plan est approuvé par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice des transports.

"Le plan est mis en œuvre par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre de transports urbains doivent être compatibles ou rendues compatibles avec le plan.

"Si, dans un délai de trois ans à compter de la publication de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 précitée, le plan n'est pas approuvé, le préfet procède à son élaboration selon les modalités prévues au présent article. Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, le plan est approuvé par le préfet après délibération de l'autorité organisatrice des transports. La délibération est réputée prise si elle n'intervient pas dans un délai de trois mois après transmission du projet de plan.

"Au terme d'une période de cinq ans, le plan fait l'objet d'une évaluation et est révisé le cas échéant.

"Article 28-3 : Dans la région d'Ile-de-France, le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative de l'Etat. Ses prescriptions doivent être compatibles avec les orientations du schéma directeur de la région d'Ile-de-France prévu par l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme.

"Le syndicat des transports parisiens, le conseil régional d'Ile-de-France et le Conseil de Paris sont associés à son élaboration et délibèrent sur le projet de plan. Le préfet de police et les préfets des départements concernés sont également associés à son élaboration. Les représentants des professions et des usagers des transports, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan.

"Le projet de plan est soumis pour avis aux conseils municipaux et généraux concernés. L'avis qui n'est pas donné dans un délai de six mois après transmission du projet est réputé favorable. Le projet est ensuite soumis à enquête publique dans les conditions prévues par la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 précitée. Eventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête, le plan est arrêté par l'autorité administrative. Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre de transports urbains doivent être

compatibles ou rendues compatibles avec le plan.

"Au terme d'une période de cinq ans, le plan fait l'objet d'une évaluation et est révisé le cas échéant."

ARTICLE 15

L'article 46 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est complété par un alinéa ainsi rédigé : "Toutefois, les dispositions des articles 28 et 28-1 de la présente loi sont applicables en région Ile-de-France."

DÉVELOPPER LE VÉLO EN ZONE RURALE

Les voies vertes ne permettent pas seulement le développement du tourisme. Elles peuvent favoriser un usage quotidien du vélo et participer à la sauvegarde du réseau de voies secondaires.

"Si la France est en retard par rapport à ses voisins européens pour sa politique en faveur du vélo, elle possède une stratégie voies vertes mieux structurée", assure Jean-Marie Tétard, président de l'association européenne des véloroutes et voies vertes. Les vélos routes sont des itinéraires cyclables qui ne nécessitent pas d'infrastructures particulières. Elles peuvent suivre le tracé d'une petite route communale ou départementale et elles englobent les voies vertes. Ces dernières, réalisées en site propre, sont réservées aux modes de locomotion non motorisés. Les voies vertes permettent le développement d'un tourisme de loisir pour découvrir une région et ses infrastructures et la pratique d'un vélo de loisir et familial en toute sécurité.

Un facteur de préservation du patrimoine local

Le Ciadt de 1998 a entériné la réalisation d'un schéma d'intérêt national des voies vertes. Il s'agissait de créer une armature nationale de voies vertes sur laquelle viendraient se greffer des réseaux régionaux et les boucles locales. Ce schéma doit aussi assurer la jonction avec les réseaux des pays européens. Le Ciadt a permis l'inscription de financement aux contrats de plans Etat région pour les études des tracés. L'Etat a également publié une circulaire le 31 mai 2001. Douze régions ont achevé leur tracé qui a été approuvé par la mission nationale vélo routes et voies vertes.

Pourquoi un tel délai ? L'inventaire des voies de chemin de fer désaffectées, des chemins de halage et autres voies nécessite du temps. Il est nécessaire de trouver des accords entre les différents partenaires (département, région, office de tourisme, établissement public et autres services décentralisés de l'Etat). La continuité du réseau est en effet essentielle. Il est également obligatoire de tenir compte des attentions des différents publics. Le travail d'élaboration d'une boucle locale de voies vertes permet de trouver des solutions intelligentes qui satisfont tout le monde. "Les voies vertes, c'est vendre du bonheur pour pas cher", assure Jean-Marie Tétard. Comme il n'y a pas d'enjeu

majeur, tout le monde est prêt à travailler ensemble, sans querelle. Il est ainsi possible de trouver un accord avec les chasseurs en leur proposant d'implanter le long des voies vertes des haies qui abriteront le petit gibier. Pour les agriculteurs, la transformation de chemins ruraux en voies vertes interdites à la circulation des voitures permettra de limiter l'intrusion des 4 x 4 dans les champs.

Pour l'instant, en ne comptant que les tronçons de 12 km et plus, la France dispose de 3 500 km de voies vertes. Le pourcentage de progression oscille entre 6 et 8 % par an. Une croissance qui devrait se poursuivre car la demande sociale est forte. En témoigne le nombre d'articles consacrés aux voies vertes dans les médias grand public.

Une passerelle vers un usage plus quotidien du vélo

D'un point de vue technique, les utilisateurs des voies vertes ne doivent pas être obligés de franchir des obstacles insurmontables. La déclivité des côtes doit être limitée à 3 à 4 %. Il faut également veiller à la qualité de la voirie (son revêtement, le paysage) et aux effets de coupure comme les rocade. Il existe, bien sûr, des exceptions qui confirment la règle. Dans la région d'Annecy, une voie verte part à l'assaut du Semnoz (1 704m d'altitude). Aux beaux jours, Sibra (Société intercommunale des bus de la région annécienne) propose d'acheminer les cyclistes en bus au sommet. La famille peut alors redescendre en toute tranquillité. Taux de rentabilité : 70 %.

Le coût du mètre linéaire s'élève entre 80 000 et 90 000 €. Le département ou l'intercommunalité est donc souvent maître d'ouvrage. Le conseil général et la région accordent des subventions. Il est possible également d'obtenir des subventions dans le cadre de l'aménagement du territoire ou du Feder au titre de l'objectif 2. "La part de l'intercommunalité est au maximum de 30 %", assure Jean-Marie Tétard. Dans certains cas, l'horizon n'est pas aussi verdoyant que cela. Voies navigables de France a tendance à vouloir faire financer

les travaux de maintenance qui lui incombent en cas de passage sur les chemins de halage. RFF oppose toujours de nombreux arguments à l'utilisation de ses voies.

L'entretien de ces voies revient souvent au département ou à l'intercommunalité. Il s'agit d'assurer le fauchage des bords de la route, le nettoyage de la chaussée, de vider des points poubelles, d'entretenir le balisage.

Développer un tourisme lent

La création de voies vertes permet de justifier l'entretien de chemins ruraux qui se dégradent. Or, il est dommage de laisser à l'abandon un réseau de voies de circulation. N'oublions pas que ces voies ont été tracées à destination des circulations douces : la marche et le cheval. Elles présentent déjà une faible déclivité et sont abritées du vent. Dans le cadre de son plan septennal routier 2000-2006, le conseil général du Var a défini un schéma directeur des déplacements cyclables de 15 500 000 €. L'itinéraire cyclable du littoral varois reprend l'ancienne voie de chemin de fer de Provence. Il bénéficie ainsi des passages sur les anciens ouvrages d'art, ce qui offre des panoramas superbes.

Il y a de fortes chances que ces voies relancent le développement local et assurent la découverte et la préservation du petit patrimoine. Les communes des châteaux de la Loire sont confrontées à un tourisme de passage. Les visiteurs passent de château en château sans vraiment s'arrêter. A ce tourisme rapide, les communes veulent proposer un tourisme lent. Une politique qui s'inspire des petites stations de ski. Ne pouvant rivaliser avec les grandes stations, les petites stations proposent une offre plus diversifiée et plus proche de la nature. Constatant une certaine insatisfaction des touristes après leur journée "un tour en barque", le conseil général et les 9 communes du Marais poitevin ont souhaité valoriser le patrimoine naturel à l'aide d'un itinéraire cyclable. Il reprend 15 km de chemins de halage le long de la Sèvre niortaise et les chemins blancs, voies créées pour les exploitants agricoles et forestiers. Encore faut-il convaincre les restaurateurs et les petits commerces de s'adapter à des nouvelles demandes. Si la boulangerie locale ferme à 12 h pile le dimanche, cela ne risque pas de revitaliser le centre bourg.

Dans les communes menacées par l'extension des zones périurbaines, la création de ces voies vertes permettrait de réserver un foncier pour les circulations douces de demain. Et l'on éviterait ainsi des grandes

zones de lotissement, d'entrepôt et de supermarchés, maillés de routes pénétrantes. Selon Jean-Marie Tétart, ces infrastructures peuvent entraîner un changement des pratiques. Elles permettent déjà de maintenir le nombre de pratiquants du vélo. Mais comme elles sont réalisées avec des fortes contraintes en termes de sécurité, de jalonnement, de confort, elle redonnent confiance à un public d'âge et d'origine variés. Ceci est particulièrement vrai dans les zones périphériques. En découvrant les itinéraires cyclistes, et en pratiquant plus régulièrement le vélo, le cycliste développe le réflexe de l'utiliser en ville.

Dans les grandes agglomérations, il est, en revanche, trop tard pour créer des voies vertes de jonction. Une famille parisienne devrait ainsi parcourir 40 km, dans une zone paysagère de piètre qualité, avant de rejoindre Rambouillet. Il est préférable alors de développer l'intermodalité entre train et vélo.

La création de ces boucles locales doit s'appuyer sur celle des grands itinéraires transnationaux comme de Nantes à Budapest (± 400 km), en partie le long de la Loire. L'aspect mythique de ces itinéraires attire un large public à l'image des chemins de Compostelle pour les randonneurs.

Enfin, la création de voies vertes n'a pas toujours un but touristique. Elles permettent de désengorger des zones asphyxiées par les voitures. Ainsi, Saint-Tropez projette de créer une voie verte d'accès le long de la presqu'île. En Aquitaine, des voies vertes permettent aux campeurs de rejoindre les plages sans utiliser leurs voitures.

Pour l'avenir, la FFCV espère la publication d'une carte des itinéraires cyclables et la création d'un observatoire. Une association européenne des voies vertes a également vu le jour. Il s'agit de travailler à une définition commune de ces routes et de les normaliser. Un schéma directeur européen devrait voir le jour ainsi qu'une labellisation.

Il existe une abondante documentation pour aider les collectivités à réaliser leurs boucles locales. Des voies pour le vélo : 30 exemples de bonnes pratiques en France, Ceitu, 2003, 20 €.

Il existe également une série de 5 fiches "Véloroutes et voies vertes", diffusées par différents ministères (Aménagement du territoire, Jeunesse et sports, Equipement, Tourisme).

Club des villes cyclables, tél. : 01 56 03 07 77.

14 mars 2003

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

par : Michele Ferrari

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

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

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

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

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

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

Initiatives principales réalisées pour la mobilité durable :

- ▶ 18 février 1995 - Le Rapport " il Sole 24 ore ", sur la base des données du recensement 1991, classe Ferrara - avec 30.7% sur le total des déplacements - la ville italienne avec l'usage majeur du vélo pour les déplacements en ville. Si on ajoute 14.5% d'usage de transports publics et 20.1% de mobilité piétonne, cela porte la mobilité durable à dépasser 65% sur le total des déplacements,
- ▶ 1995 - Avec BICICARD démarre la stratégie qui voit la transformation en cyclistes des visiteurs et des touristes. Par l'achat de cette carte, on peut se garer en dehors du centre historique dans des espaces stationnement réservés, emprunter un vélo, accéder gratuitement dans les musées de la ville et avoir des réductions pour les événements dans les hôtels, restaurants et magasins adhérents à la convention BICICARD. Cette convention, encore en vigueur aujourd'hui, est régulièrement mis à jour,
- ▶ 1995 - Avec l'adhésion au réseau de villes européennes CITIES for CYCLISTS, Ferrara propose d'organiser l'édition 1997 de VÉLO-CITY,
- ▶ 1996 - An de naissance de l'UFFICIO BICICLETTA - BIKE OFFICE, soit le Bureau Vélo, où un rôle professionnel est spécifiquement donné par la Mairie pour coordonner la réalisation du Projet de promotion de l'usage du vélo en ville,

Extrait du site du Club des villes cyclables - <http://www.villes-cyclables.org>

Mars 2003

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

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

Reproductions effectuées par le C.D.G. 56
avec l'autorisation du C.F.C.
Reproduction interdite.

Réf.
06-01

RÉSEAU DEUX-ROUES : LES AMÉNAGEMENTS

LES PROCÉDURES

La mise en place d'itinéraires cyclables fait appel à plusieurs procédures à caractère réglementaire ou non qui peuvent être mises en place de façon conjointe.

- L'élaboration d'un plan de déplacement urbain (DPU) à l'échelle de l'agglomération dont l'objectif est le développement d'une politique globale de transports urbains : cette disposition est reprise dans l'article 14 de la loi sur l'air qui modifie l'article 28 de la LOTI (loi d'orientation des transports intérieurs). Celle-ci précise qu'avant le 1^{er} janvier 1999, l'élaboration du plan de déplacement urbain est obligatoire pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants concernées par la surveillance de l'air.

Les orientations du plan de déplacement urbain portent sur :

- la diminution du trafic auto ;
- le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements économes et les moins polluants, notamment la bicyclette et la marche à pied ;
- l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'informations sur

la circulation ;

- l'organisation du stationnement sur le domaine public, sur voirie et souterrain, notamment la classification des voies selon les catégories d'utilisateurs admis à y faire stationner les véhicules, et les conditions de sa tarification, selon les différentes catégories de véhicules et d'utilisateurs, en privilégiant les véhicules peu polluants ;
- le transport et la livraison des marchandises de façon à en réduire les impacts sur la circulation et l'environnement ;
- l'encouragement pour les entreprises et collectivités à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage.

- Les voies cyclables dans les projets de voies urbaines :

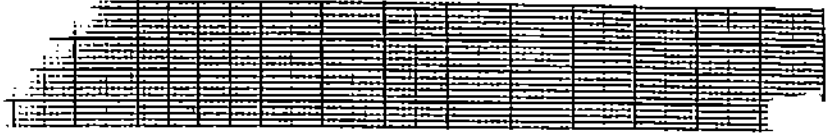
C'est toujours une nouvelle disposition de la loi sur l'air qui prévoit dans son article 20 du titre VII (mesures techniques minimales) :

« A compter du 1^{er} janvier 1998, 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'aménagement sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires doit tenir compte des orientations du plan de déplacement urbain. »

LA PROBLÉMATIQUE...

Si le développement de l'usage du vélo s'inscrit dans une politique globale et multimodale des déplacements urbains au même titre que les autres modes (piétons, transports en commun, voitures), celui-ci devrait voir son rôle renforcé, notamment suite aux dispositions de l'article 20 de la loi sur l'air qui stipule qu'à compter du 1^{er} janvier 1998, les réalisations ou rénovations de voies urbaines devront prévoir la mise au point d'itinéraires cyclables.

Il reste toutefois que cette mesure est sujette à interprétation puisqu'elle se fera « en fonction des besoins et contraintes de la circulation ».



• **L'établissement d'un schéma directeur deux-roues :**

Pour être cohérent, celui-ci doit relier les quartiers, les pôles importants (gares, lycées, centre-ville, services publics...) et les communes voisines (liaisons intercommunales). Ce réseau doit être suffisamment fin pour drainer le maximum d'utilisateurs et offrir aux deux-roues les itinéraires les plus directs.

• **La signature d'une charte cyclable :**

Elle doit permettre de démontrer un engagement politique fort et durable vis-à-vis de la population.

• **Information auprès du public :**

Cet aspect n'est pas à négliger. Il faut expliquer les nouveaux aménagements, les « vertus » du déplacement à vélo, le gain de temps économique sur les parcours urbains. L'édition de plans-guides est aussi un élément important.



• **Déplacements, intermodalité :**

Ces dernières années, il est apparu que les problèmes de circulation ne pouvaient être résolus sans une approche multimodale et combinée des modes de transport.

Il faut donc redonner au vélo sa place dans la circulation en tant que mode de déplacement à part entière ; cette place avait en effet été perdue dans les plans de circulation des dernières décennies, très favorables à l'automobile. Il s'agit donc, sur le plan des aménagements de voies urbaines, de « partager l'espace ».

• **Sécurité et environnement :**

Les aménagements doivent être conçus de façon à garantir une grande sécurité pour les usagers. Si la sécurité des pistes cyclables unidirectionnelles ou bidirectionnelles

est bonne en section courante, elle est en revanche souvent problématique lors des traversées des carrefours, et plus spécialement ceux équipés de feux tricolores (voir plus loin les exemples d'aménagement).

• **Environnement :**

Le fort développement du vélo est l'un des moyens de lutte contre la pollution. C'est pour cette raison que la loi sur l'air, comme il a été précisé ci-dessus, a prévu des dispositions qui doivent prendre en compte le développement de ce mode de transport.

• **Santé et énergie :**

Même si cela peut paraître un argument « facile », il faut rappeler dans sa politique de communication que l'usage régulier du vélo ne peut être que bénéfique à la santé puisqu'il oblige à l'effort physique.

Le vélo est également un moyen d'économiser l'énergie, autre volet de la loi sur l'air et sur l'utilisation rationnelle de l'énergie.



• **Pistes cyclables en site propre (unidirectionnelles ou bidirectionnelles) :**

C'est une solution lourde et coûteuse, mais intéressante en milieu vierge et sites abandonnés (par exemples, voie ferrée ou voie désaffectée, berges de cours d'eau).

• **Bandes cyclables :**

La circulation « vélo » peut se faire dans le sens de la circulation ou à contresens.

C'est une solution légère, peu coûteuse mais elle demande quelques précautions :

- veiller à un bon état de la chaussée ;
- traiter si possible les traversées de carrefours en résine verte ;

- au niveau des traversées, aménagements des « bateaux » au moyen de caniveau axial.

• **Sites mixtes (bus-vélos/piétons-vélos) :**

Cette solution est parfois intéressante pour assurer la continuité d'itinéraire.

Site bus-vélos : il est essentiel d'associer les sociétés de transport aux projets.

Site piétons-vélos : il est important de marquer l'espace de sigle « piétons-vélos » des deux modes de déplacements afin de rappeler leur cohabitation sur un même espace.

• **Les zones 30 :**

Cette solution intéressante de partage de l'espace est favorable à l'intégration du vélo.

• **Les contre-allées aménagées :**

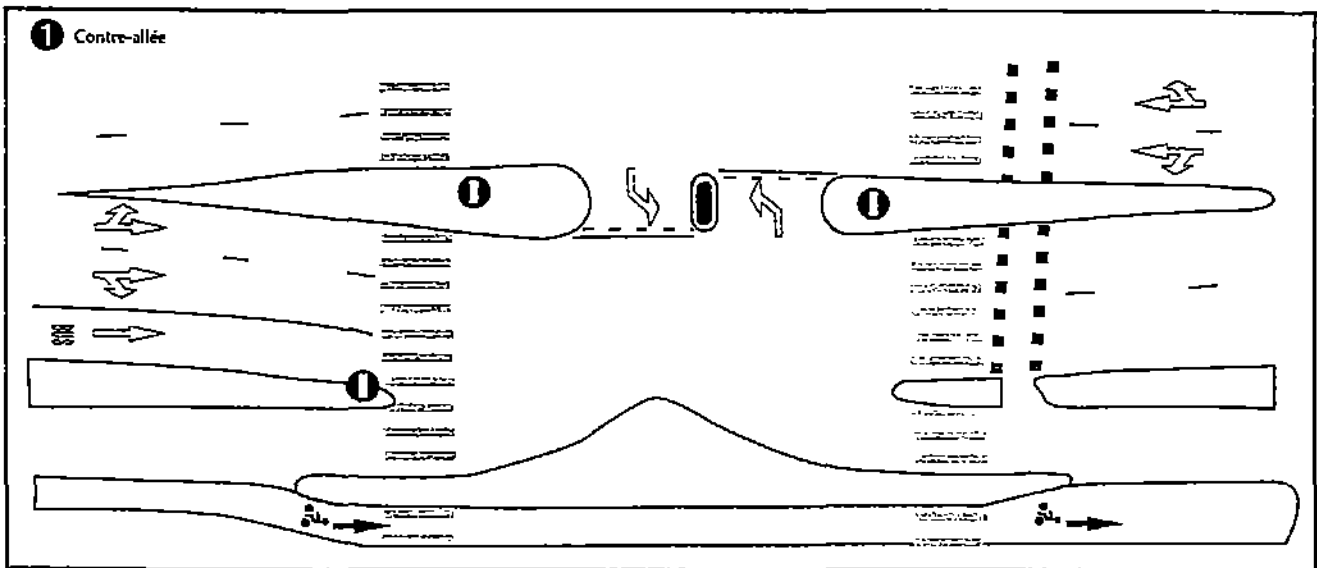
A titre d'exemple, le plan 1 ci-après présente celles de la ville de Grenoble. Son principe est d'assurer une continuité totale pour les deux-roues tout en limitant la circulation des véhicules légers tronçon par tronçon. A chaque fin de tronçon, les véhicules légers sont en effet obligés de sortir de la contre-allée, ce qui n'est pas le cas des cyclistes. Il permet en même temps d'améliorer notablement la sécurité des deux-roues.

• **Traversées d'espaces publics (parcs, jardins) :**

Il faut veiller au traitement du sol affecté à la circulation vélo et privilégier une végétation basse à l'approche des intersections.

• **Passage aux carrefours :**

Il est donc souvent problématique d'assurer une bonne sécurité des cyclistes lors de la traversée des carrefours. A titre d'exemples, les aménagements réalisés par la communauté urbaine de Strasbourg sont particulièrement intéressants (voir plan 2) :



- passage cycliste sur passage piétons : le principe est que le tracé de la piste cyclable est à l'intérieur des passages piétons. Ceux-ci sont réalisés à la résine verte. Les avantages sont les suivants :

- sécurité : les deux-roues bénéficient de la protection « piétons » vis-à-vis des véhicules et du temps de vert accordé à la traversée des piétons ;
- équipements : ceux-ci sont réduits et simplifiés ; seul le tracé de la piste est nécessaire et les deux-roues se réfèrent à la figurine piéton (feux) ; la cohabitation « deux-roues / piétons » ne semble pas poser de problème ;

- réglementation : ce principe n'étant pas officiel au niveau national, il convient de prendre un arrêté le spécifiant. L'adjonction d'un feu spécial peut être envisagé (voir modèle encadré sur le plan 2) mais il faut demander l'accord à la DSCR (Direction sécurité et circulation routière).

- sas cyclistes devant les feux : ils permettent aux cyclistes de se positionner en cas de « tourne à gauche » ou d'avoir une « distance d'avance » par rapport aux voitures lorsque le feu se met au vert.

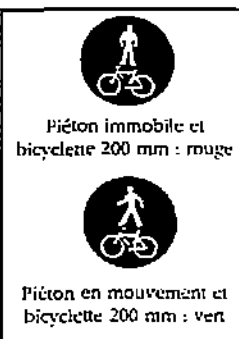
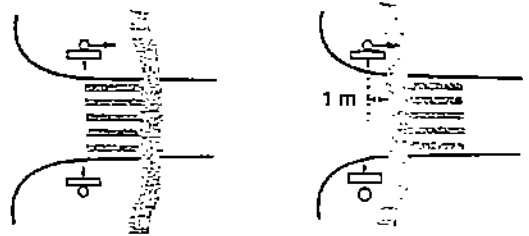
• Aménagements pour le stationnement (garages couverts, parcs vélos) :

Il faut privilégier de multiples et petites installations, en particulier pour les établissements publics.

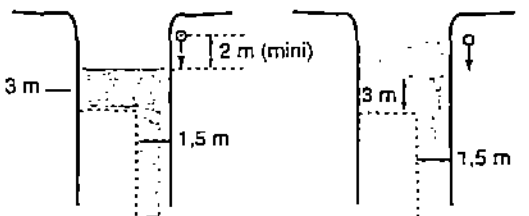
• Voie à largeur réduite :

A titre d'exemple, la ville de Grenoble a réalisé l'aménagement présenté dans le plan 3. La traversée des piétons en deux temps (îlot) a fait que la voie de circulation au droit de l'îlot est de 3,60 m. Cette largeur réduite est pénalisante pour les deux-roues. Le marquage sur le côté droit (en vert) marque fortement la présence des deux-roues et positionne ces derniers. De plus, la chaussée pour les véhicules légers est réduite à 2,80 - 3 m, ce qui, de fait, réduit leur vitesse.

2 a/ exemple de passage cycliste sur passage piétons



b/ sas cyclistes devant les feux



ARGUMENTAIRE POUR LE VELO EN VILLE

LES 3 GÉNÉRATIONS D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

En 20 ans, la conception des aménagements cyclables a considérablement évolué.

A tel point que l'on peut parler de générations successives d'aménagements cyclables, chaque génération apportant des solutions nouvelles qui s'ajoutent aux précédentes.

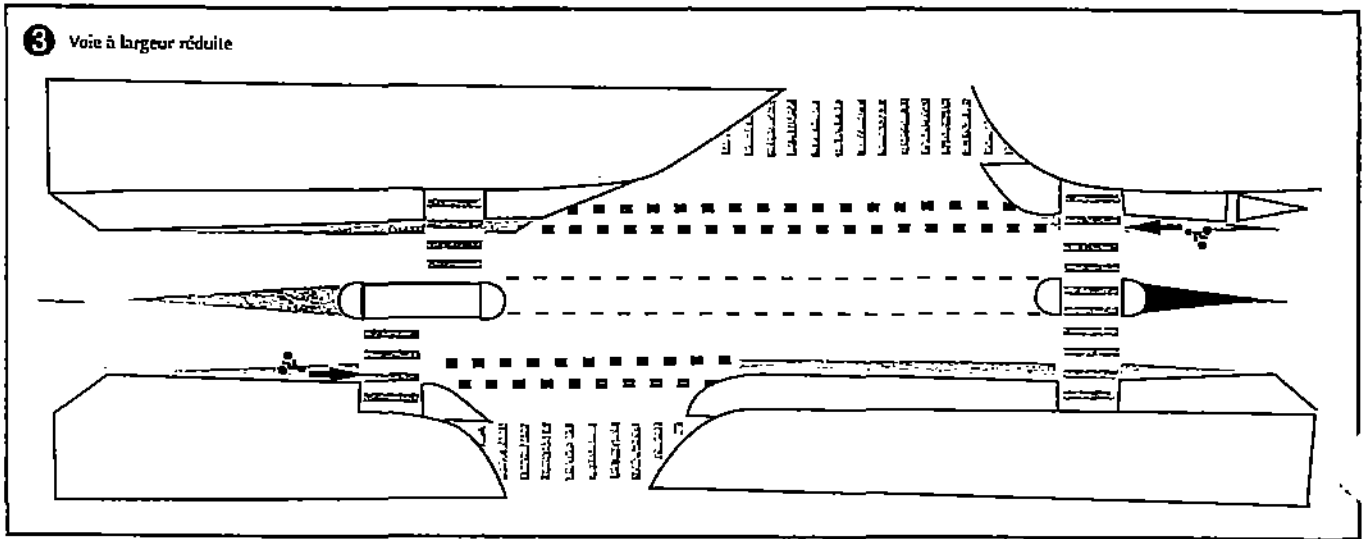
On se contentera ici de rappeler à grands traits les 3 générations. (Pour plus de précisions, cf. CERTU, 1993-1995).

PREMIERE GÉNÉRATION (ANNEES 70) Solution type : LA PISTE CYCLABLE

- ☞ Principe : séparer les trafics pour améliorer la sécurité
 - ☞ Autres solutions :
 - les carrefours à feux
 - les passerelles ou tunnels pour cycle
 - les grands parkings pour deux-roues
 - ☞ Avantages : bonne sécurité le long de la piste
 - ☞ Inconvénients :
 - danger aux carrefours
 - assez coûteux
 - exige beaucoup d'espace
 - ☞ Domaine actuel de validité :
 - le long des grandes voies de circulation
 - en l'absence de nombreuses intersections
 - quand on dispose de place
- Application très limitée en ville.

DEUXIEME GÉNÉRATION (ANNÉES 80) Solution type : LA BANDE CYCLABLE

- ☞ Principe : éviter une trop grande séparation des trafics pour rendre la sécurité plus homogène.
- ☞ Autres exemples :
 - les rues cyclo-piétonnes (réseau vert)
 - les couloirs bus-deux-roues
 - les sas aux carrefours
 - les micro parkings pour vélos



LES CRITÈRES DES AMÉNAGEMENTS

En définitive, un certain nombre de principes simples doivent guider la réalisation de tous les aménagements.

- **Sécurité :**
 - réduction de la vitesse des engins motorisés ;
 - traitement soigné des conflits avec les autres modes de transport, le cas le plus difficile étant celui des carrefours.
- **Rapidité :**
 - liaisons les plus directes possibles ;
 - éviter les coupures.
- **Agrément :**
 - bonne qualité du revêtement ;
 - plan de jalonnement : c'est un élément indispensable des aménagements avec le fléchage. Il est intéressant de le valoriser par des plans-guides ;
 - lieux de garages.

TEXTE

- *La loi sur l'air et sur l'utilisation rationnelle de l'énergie n° 96-136 du 30 décembre 1996 (J.O. du 1^{er} janvier 1997).*

BIBLIOGRAPHIE

- *Code de la route ;*
- *Fiches thématiques CERTU sur les aménagements et les deux-roues ;*
- *Plan de déplacements urbains (CERTU) ;*
- *Guide zone 30 (CERTU) ;*
- *Comptes rendus des congrès nationaux du Club des villes cyclables ;*
- *Sécurité des routes et des rues (SETRA - CERTU).*



- ☞ Avantages :
 - sécurité correcte le long de l'aménagement
 - bonne insertion aux carrefours
 - modération de la vitesse des véhicules
 - peu coûteux
 - peu consommateur d'espace
- ☞ Inconvénients : ne modère pas le trafic automobile
- ☞ Domaine actuel de validité : le long des avenues et boulevards
 - Application aux relations de transit entre quartiers

TROISIEME GÉNÉRATION (ANNÉES 90) Solution type : LA RUE MIXTE AVEC TRAFIC AUTO RÉDUIT

- ☞ Principe : modérer la vitesse et le volume du trafic automobile pour une meilleure sécurité de tous les usagers vulnérables.
- ☞ Moyens :
 - les zones 30
 - les boucles de desserte
 - les by-pass pour cyclistes
 - les minis giratoires
 - la réduction du stationnement auto pour les employés
 - l'amélioration de la desserte en transports collectifs
- ☞ Avantages :
 - sécurité de tous les usagers vulnérables
 - réduction des nuisances de l'automobile
 - peu coûteux
 - réhabilitation de la rue comme espace de vie des habitants
 - amélioration de l'efficacité des transports collectifs
- ☞ Inconvénients
- ☞ Domaine actuel de validité : dans les rues de desserte des quartiers
 - Application au sein des quartiers

Document rédigé essentiellement avec « ARGUMENTAIRE POUR LE VELO EN VILLE » juin 1997 Dossier édité par La Fédération Française des Usagers de la Bicyclette Sous la direction de Frédéric HERAN et de 7 fiches techniques gratuites élaborées et éditées par le CERTU (service d'études du ministère des transports en collaboration avec le club des villes cyclables) traitant toutes de l'usage du vélo en milieu urbain .

LE RÉSEAU CYCLABLE ref CERTU FD 050 002 93

Il ne suffit de mettre ça et là des éléments en faveur des vélos .

La mise en oeuvre d'une politique **GLOBALE** des déplacements en ville est indispensable.

L'objectif fondamental de toute politique de promotion cyclable doit impérativement être la constitution d'un réseau continu couvrant la totalité de l'agglomération.

CARACTÉRISTIQUES D'UN RÉSEAU

SÉCURITÉ

RAPIDITÉ

Bien plus que pour les véhicules motorisés, la durée du trajet constitue un critère important pour les cyclistes.

Les itinéraires aussi directs que faire se peut.

De plus, pour que le vélo puisse constituer une alternative valable à la voiture particulière, il sera souvent nécessaire d'égaliser les conditions de concurrence entre les modes, voire de donner une priorité aux cyclistes et aux transports publics.

AGRÈMENT

FACILITÉ D'USAGE

Continuité des itinéraires et repérage aisé. Un vrai réseau cyclable ne peut être constitué de petits tronçons disparates. Au contraire, ses itinéraires doivent être continus, bien jalonnés et reliés les uns aux autres, quelle que soit la nature des aménagements ou des voies qu'ils empruntent.

COHÉRENCE DU RÉSEAU

Outre les traditionnelles pistes et bandes cyclables, il existe une multitude de solutions ou de mesures permettant d'améliorer la cohérence du réseau :

- mixité bus/vélo
- mixité piétons/cyclistes (rue piétonnes, trottoirs)
- circulation sur les voies de desserte (facilitée par la mise en place de zones 30)
- sens uniques ouverts aux vélos à contresens
- rues barrées ou impasses franchissables par les cyclistes
- traversées d'espaces privés
- traversées de parcs et de jardins publics
- rampes sur escaliers
- sacs et bandes d'arrêt avancés
- guidage vers des rues calmes
- stationnement
- jalonnement
- guide l'utilisateur vélo et cartes des itinéraires cyclables
- traversées d'espaces privés

LA CHARTE CYCLABLE

Affirmer la volonté de promouvoir le vélo en ville par la mise au point d'une charte cyclable qui constituera un véritable engagement politique et technique durable vis-à-vis de la population. Elle affichera les grandes orientations de la municipalité en matière de vélo, par exemple :

- tenir compte du vélo dans la politique de déplacements,
- organiser la promotion permanente de l'usage du vélo,
- bâtir et réaliser un plan pluriannuel d'aménagement de réseau cyclable,
- faciliter et organiser l'accès des cyclistes aux emplois du centre-ville,
- assurer la complémentarité du vélo avec les autres modes de transport,
- intégrer la dimension vélo dans tout projet de réaménagement ou d'aménagement d'infrastructure et d'urbanisme,
- multiplier les dispositifs sûrs de stationnement dans les logements et près des commerces, des services et des équipements,
- assurer la liaison avec les équipements sportifs et culturels, et avec les espaces naturels extérieurs,
- affecter au vélo un budget spécifique significatif,
- offrir aux enfants et aux jeunes la sécurité sur les trajets scolaires,
- prendre en compte le vélo sur les lieux de travail (stationnement, sécurité,...),
- former les techniciens à la prise en compte des déplacements cyclistes,

La charte cyclable demeurera une référence pour tous les projets urbains.

LES BANDES CYCLABLES

Résumé de la fiche ref FD 050 001 93 du CERTU

Le terme bande cyclable désigne, sur une chaussée à plusieurs voies, celle réservée aux cyclistes, délimitée par une ligne blanche discontinue.

Unidirectionnelle elle constitue le plus souvent en milieu urbain la meilleure aide à la pratique de la bicyclette tant pour des raisons de place que d'usage et de financement.

Elle permet, par la présence forte du cycliste sur la chaussée même, d'introduire non seulement une certaine forme de modération de la vitesse du trafic motorisé mais aussi de montrer aux utilisateurs de l'espace public que le "vélo existe" et qu'il constitue une alternative valable à l'automobile dans le choix du mode de déplacement.

QUAND ET OU AMÉNAGER DES BANDES CYCLABLES

Par rapport à la piste cyclable, la bande a eu longtemps mauvaise presse tant auprès des usagers que des aménageurs. De nombreuses expériences françaises et étrangères ont prouvé depuis que la bande cyclable est souvent plus sûre que la piste. En effet, sur une piste cyclable séparée physiquement du trottoir et de la chaussée, le cycliste peut éprouver un sentiment de sécurité excessif et ne pas être assez attentif au danger au moment où il doit se mêler à nouveau à la circulation générale. Sur une simple bande, où il côtoie les automobilistes, le cycliste est toujours préparé à partager momentanément l'espace disponible avec les autres usagers.

La bande constitue une solution intermédiaire entre les aménagements en site propre et les solutions intégrées de type zone 30. Économique, elle n'a besoin que d'un simple marquage; rapidement installée, elle s'avère d'une grande souplesse d'utilisation pour les usagers : on y accède facilement et on la quitte de même.

Pour assurer le meilleur niveau de sécurité et de contrôle possible et renforcer ainsi le rôle du vélo dans les déplacements urbains, la bande cyclable doit impérativement faire partie d'un réseau couvrant l'ensemble de la ville et être reliée, en sortie de ville, aux pistes interurbaines de loisir.

RÉALISATION TECHNIQUE

Bande "standard"

Dimension recommandée : entre 1,20 m et 1,50 m. Inférieures à 1,20 m, elles sont inconfortables ; entre 1,50 m et 2 m la sur largeur n'est utile que si la bande accueille aussi des cyclomotoristes ou pour permettre à deux cyclistes de se dépasser sans "sortir" de la bande. Elle est positionnée entre la voie la plus à droite et le trottoir ou entre celle-là et la file de stationnement; située entre cette dernière et le trottoir elle pose des problèmes de sécurité et n'est donc pas recommandée.

Bande étroite

Une bande étroite (largeur admise : 0,75 m à 1,20 m) est plutôt un refuge qu'un véritable espace cycliste (usage non obligatoire, signalisation non obligatoire). Réduisant optiquement et physiquement la largeur de la chaussée, elle est surtout utile dans les rues où il n'est pas possible d'inscrire une bande standard. Même étroite, elle améliore la sécurité du cycliste.

Bande à contresens

La bande à contresens (largeur recommandée : 1,20 m à 2 m) assure la continuité d'un réseau malgré l'instauration de rues à sens unique. Elle est délimitée par une bande blanche. Il est recommandé de compléter ce marquage par des figurines et des flèches rappelant le sens de circulation des vélos. A son entrée sera disposée un panneau B1 (sens interdit), complété par un panonceau M9z portant la mention "sauf cyclistes". Dans le sens de la circulation automobile, il est souhaitable d'implanter un panneau d'indication de type C50.

Enfin il peut être utile de séparer physiquement, sur quelques mètres, l'entrée et la sortie de la bande à contresens du reste de la chaussée.

SIGNALISATION

En milieu urbain on considérera que les bandes cyclables sont en règle générale délimitées sur leur droite par un trottoir. Le marquage de la bande à gauche sera réalisé par une ligne discontinue (T3 - 5u*) franchissable ou continue (5u*) non franchissable. Le marquage des bandes cyclables peut être complété par :

- ⇒ **Figurines au sol** : ces marques sont fortement recommandées au début et fin de voies cyclables et il paraît souhaitable de les utiliser en répétition à intervalles réguliers sur bandes cyclables. (...)
- ⇒ **Flèches au sol** de rabattement ou directionnelles.

La signalisation verticale dépendra du type de bande que l'on veut mettre en oeuvre :

- ⇒ **Bande cyclable obligatoire** : B 22a en entrée et B40 en sortie;
 - ⇒ **Voie conseillée** : C50 ou rien;
 - ⇒ **Bande à contresens** : pour l'entrée à contresens : B1 + panonceau M9z "SAUF CYCLISTES" + B22a ; pour l'entrée dans le sens général : C50 avec 2 flèches de largeur inégale et de sens opposé
-

VÉLOS ET PARTAGE DE L'ESPACE

Résumé ref FD 050 005 93

Le "vélo" doit être pris en compte partout dans les projets.

Non seulement par des aménagements cyclables mais aussi par des mesures générales comme la modération de la circulation et un partage de l'espace public plus favorable aux cyclistes, aux piétons et aux transports publics. Il faut organiser partout la cohabitation pacifique entre les différents modes de déplacements.

AGIR POUR QUE CYCLISTES ET AUTOMOBILISTES PUISSENT COHABITER

CONTRESENS CYCLISTES

Dans les rues à sens unique à trafic local faible, les cyclistes peuvent être autorisés à emprunter la rue à contresens

Une signalisation verticale dans les deux sens suffit. En entrée de voie à contresens, le cas échéant, il sera bon de renforcer la protection des cyclistes par un îlot réparateur.

BANDE MÉDIANE MULTI-USAGES

Dans les rues à double sens de circulation à chaussée large, l'aménagement d'un espace central à niveau de l'ordre de 1,50 m de large permet de réduire visuellement la largeur circulable et de limiter ainsi la vitesse des véhicules motorisés.

Ce type d'aménagement peut également faciliter les entrées riveraines et la présélection des tourne-à-gauche aux carrefours. Cet espace central devra être neutralisé de place en place par des îlots en dur ou des mobiliers urbains.

SURDIMENSIONNER LA VOIE DE DROITE

Surdimensionner la voie située la plus à droite. Celle-ci ne devra pas, cependant, dépasser 3,80 m, "surlargeur" comprise.

AMÉNAGER UN ILOT-REFUGE

le franchissement de voies importantes doit être assuré en deux temps et à niveau pour les piétons et les cyclistes par la création d'un îlot-refuge de l'ordre de 1,50 m de large.

AIRES PIÉTONNES OUVERTES AUX CYCLISTES

COULOIRS BUS OUVERTS AUX CYCLISTES

L'expérience prouve que la mixité bus-cyclistes dans des couloirs bus de dimensions habituelles ne pose, pas de problème de sécurité et de fonctionnement. En cas de fort trafic bus et en présence de nombreux cyclistes, un élargissement de ce couloir de 3,80 voire 4 m peut être envisagé après concertation entre parties intéressées.

OUVRIR AUX CYCLISTES LES OUVRAGES PIÉTONS

PARTAGER LES TROTTOIRS

PRENDRE LES RACCOURCIS

A vélo



Facile à garer, non polluant, rapide, excellent exercice physique, le vélo a tout pour plaire. Il représente déjà plus de 5 % des déplacements dans la Communauté Urbaine de Bordeaux et sa part ne cesse de progresser.

Maillot Jaune communautaire, Bordeaux a montré l'exemple avec la mise en place d'un service de prêt gratuit qui connaît un succès fulgurant. Cette initiative participe de la volonté municipale de favoriser l'usage du vélo en multipliant les actions et les aménagements de l'espace urbain.

Sa priorité numéro un, identique à celle des associations et des usagers, porte sur la sécurité. Sécurité des cyclistes pendant leurs déplacements et sécurité des cycles en stationnement. Beaucoup a été fait ces dernières années pour multiplier les espaces de circulation réservés ou protégés dans le cadre du Plan Cyclable 2003/2005. Même le tram aime les vélos puisqu'il les accepte gratuitement dans ses rames aux heures creuses ! Favoriser le vélo, assurer sa promotion, c'est aussi pour la Mairie, l'animation d'une Maison du Vélo avec gravage personnalisé pour éviter le vol, l'édition d'un guide pratique, l'organisation d'une journée sans voiture mensuelle, le développement d'itinéraires malins et le droit d'emprunter les couloirs de bus. Ça y est ? Vous êtes convaincu ? Alors, en selle !

Pistes et bandes cyclables



Tous les cyclistes vous le diront : ce sont les pistes cyclables – et d'une manière moindre les bandes cyclables (peintes au sol) – qui protègent le mieux des « 4 roues » à moteur. La Mairie et la Communauté Urbaine de Bordeaux, -compétente pour les travaux d'aménagement de la voirie-, l'ont bien compris et multiplient ces espaces réservés. A ce jour, le réseau des pistes et bandes cyclables dépasse les 200 km dans Bordeaux intra-muros, soit le tiers du réseau de l'agglomération. Et il n'est pas un mois sans que de nouveaux itinéraires soient aménagés. Parmi les chantiers récemment achevés ou en cours, figurent les pistes cyclables des quais, de l'Allée du Bois, de la rue Jules Ferry ou de la rue des Frères Bonie, ainsi que les bandes cyclables de l'avenue de la République et des rues David Johnston (élargissement), Saint-Genès, François de Sourdis, Albert Barraud ou Judaïque.

D'autres voies disposeront à leur tour de tels itinéraires dans les années à venir, toutes les opportunités étant saisies et les crédits débloqués en conséquence. Le passage du tramway dans une rue, notamment, entraîne systématiquement une étude de faisabilité.

Les couloirs Vélos-bus

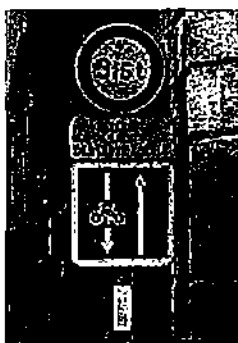


17 km d'itinéraires protégés ont été gagnés le 28 décembre 2001 avec la mise en application de l'arrêté municipal autorisant les cyclistes à emprunter les couloirs de bus.

Cette petite révolution sécurise grandement les cyclistes se déplaçant sur des axes majeurs tels que les quais, l'avenue Thiers, les cours de Verdun, Victor Hugo et Marc Nouaux, les rues de l'Ecole Normale, Croix de Seguey ou Judaïque.

Cette mesure est matérialisée par une signalisation : des pictogrammes vélos placés dans les couloirs bus. Attention tout de même : n'oubliez pas que les autobus et les taxis sont les utilisateurs traditionnels de ces couloirs !

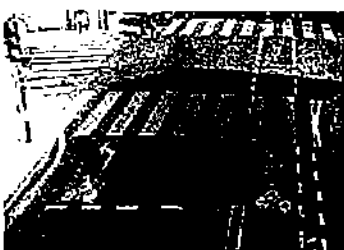
Les contre-sens cyclables



Un autre arrêté municipal, en date du 24 juin 2003, autorise les cyclistes à circuler à contre-sens dans certaines rues à sens unique de l'hyper centre où la vitesse des voitures reste faible (zone 30), tout comme le secteur Saint Paul - Saint Eloi. De nouveaux contre-sens cyclables sont en cours de réalisation notamment dans le quartier des Grands Hommes et sur le secteur Alsace-Lorraine - Intendance et la rue Sainte Catherine. Le quartier Saint Michel est également à l'étude.

Une signalisation verticale informe cyclistes et automobilistes de ce possible face à face qui facilite la circulation à vélo dans le centre-ville. Après Strasbourg, Bordeaux fut la première ville de France à adopter ce système.

Les sas cyclistes



Redémarrer, quand le feu passe au vert, n'est pas chose aisée pour les cyclistes, notamment quand ils sont serrés de près par les automobilistes. Aussi la Mairie a-t-elle décidé de créer en 2003 des « sas » cyclistes aux carrefours pour sécuriser ces zones de conflits entre vélos et voitures.

Cet espace positionne les cyclistes devant les autres véhicules et présente plusieurs avantages : il les rend plus visibles, leur permet de démarrer les premiers et de bien s'insérer dans la circulation, tout en leur évitant de respirer les gaz d'échappements.

Une trentaine de "sas" sont prévus sur des carrefours et dorénavant, la Mairie et la CUB les adopteront systématiquement pour tout réaménagement de carrefour comportant des feux tricolores et un aménagement cyclable.