

Solution alternative à la voiture particulière pour de courts trajets urbains, le vélo fait son entrée en mobilité comme **système** de transport à part entière : le véhicule, les modalités de son usage (le libre-service par exemple), le stationnement, l'entretien, son infrastructure de voies dédiées (le *vélo en site propre* en quelque sorte). Un système en parallèle avec la voiture particulière : rouler, stationner, réparer, etc. À noter toutefois que le vélo en libre-service paraît réussir là où la voiture en libre-service, a toujours échoué... Ce mouvement rapide, principalement appuyé sur la formule du libre-service rendu possible grâce à un prestataire, ne peut donc être réduit à une mode passagère, car les équipements et les aménagements de la voirie ne sont guère réversibles d'un claquement de doigt. Le vélo occupe désormais un créneau de déplacements qui correspond à certains trajets, à certains motifs, à certaines parties de la population urbaine. Il mord à la fois sur la voiture particulière, les transports collectifs et la marche, dès lors que son accueil et les conditions de son usage sont garantis.

Le succès du vélo offre l'opportunité de concevoir un aménagement intégré de l'espace public au profit des modes alternatifs

Pourtant, son succès doit-il en faire l'alpha et l'oméga de la mobilité alternative ? Certes, l'intermodalité entre les transports collectifs et le vélo est aussi au programme, et il n'est pas interdit de travailler à l'intermodalité entre voiture particulière et vélo. Mais il est une autre dimension de l'alternative à la voiture particulière : la marche à pied. Le plus souvent sous-évaluée (rabattements non mesurés, petits déplacements échappant aux enquêtes), la marche n'a besoin d'aucun prestataire de service, d'aucun équipement particulier : on ne vend pas grand-chose au marcheur des villes. Au nom de sa sécurité, son espace protégé s'est réduit, ses trajectoires ont souvent été augmentées en longueur et en durée, et le piéton a dû fournir sur son propre espace la place nécessaire à l'arsenal des protections chargées de maintenir à distance ses concurrents dans l'espace public. Le marcheur urbain est encore en attente de reconnaissance, non comme un résidu statistique (qu'il n'est pas : il représente un tiers des déplacements complets, hors rabattements sur les autres modes) ou comme un mode de déplacement complémentaire, mais bien comme un mode principal.

Et voilà où nous voulons en venir : faute de précaution, tout au succès du libre-service (le vélo personnel comme moyen de transport est un peu éclipsé) et de ses multiples équipements, le vélo pourrait inaugurer une nouvelle forme d'éviction pour le piéton, surtout quand le trottoir est mis à contribution pour offrir l'espace dédié à la circulation des vélos, en toute sécurité, loin des voitures. Aménagement qui ne va d'ailleurs pas de soi, dans la mesure où le vélo est un véhicule et où sa place est sur l'espace voué à la circulation des véhicules, qui lui permet justement de se rendre en tout lieu, piste ou pas. Les rapports de vitesse, accentués par l'abondance des flux cyclistes si le succès se confirme, y rendent la situation critique, d'autant que la priorité *de fait* finit toujours par s'établir en faveur du plus rapide et du plus lourd, au risque de faire du vélo un « mode dur », un de plus, aux yeux des piétons.

Paradoxalement, au nom de la promotion des modes alternatifs, il serait dommage que le statut et la condition matérielle du marcheur fassent l'objet d'un nouveau repli. C'est donc plus que jamais à une conception intégrée des modes de déplacement et de l'aménagement de l'espace public (qui, rappelons-le, ne sert pas qu'à se déplacer) qu'appelle le succès du vélo. Son succès même impose de tourner le dos aux solutions simplistes qui consistent à tailler un nouveau réseau (à découper de nouvelles lanières) dans l'espace public, pour que les modes alternatifs ne soient pas réduits à l'un d'entre eux, aussi appareillé que la voiture et nouveau prédateur du passant *dans le plus simple appareil*.

À Lyon, une affiche accompagnant l'essor de Vélo'v qui montre l'attention qui doit être portée à tous les usagers de l'espace public, et notamment les piétons.
Photo: Club des Villes Cyclables.



Revue trimestrielle d'information et de documentation publiée par le **Groupe pour l'Étude des Transports Urbains Modernes (GÉTUM)**

Tarifs:	France (TVA incluse)	Étranger
Prix du numéro:	12 €	13 €
Abonnement annuel:		
- tarif normal	44 €	52 €
- tarif "particuliers" (*)	32 €	37 €

(*) tarif spécial réservé aux abonnés réglant leur abonnement à titre personnel et le recevant à leur domicile; il exclut l'établissement d'une facture. Règlement par chèque à l'ordre du GÉTUM CCP 7993-26 N Paris. Dépôt légal: à la date de parution. Commission paritaire n°52 763 Imprimerie IMP Val de Loire 13 bis Avenue Buffon 45071 Orléans cedex 2

Comité de rédaction

Francis BEAUCIRE
Jean-Marie BEAUVAIS
Pierre-Henri ÉMANGARD
Vincent KAUFMANN
Philippe MENERAULT
Alain MORCHEOINE
Marie-Stéphanie NOCQUET
Michel QUIDORT
Alain RICHNER
Jean-François TROIN
Philippe VENTEJOL
Michel VRAC
Pierre ZEMBRI

Illustration du titre des articles

Christian NOGUIER

Directeur de la publication

Francis BEAUCIRE

Rédaction, administration, publicité

5, rue Danès de Montardat
78100 Saint-Germain en Laye

Ventes - Abonnement

Université de Cergy-Pontoise - MRTE
Pierre Zembri - 33 Bd du Port
95011 Cergy-Pontoise cedex

Maquette

COEPT - METROPOLIS

Site internet

<http://olegk.free.fr>

Groupe pour l'Étude des Transports Urbains Modernes (GÉTUM).

« Étude des questions concernant les transports urbains dans le but d'en favoriser la modernisation et le développement » (extrait des statuts). Association déclarée (J.O. du 25.5.1967).

Fondateur

Sylvain ZALKIND

Président d'honneur

Maurice PLANTIER

Siège social

5, rue Danès de Montardat
78100 Saint-Germain en Laye

Président

Francis BEAUCIRE

Vice-Présidents

Jean-Marie BEAUVAIS
Michel QUIDORT

Secrétaire général

Alain RICHNER

Trésorier

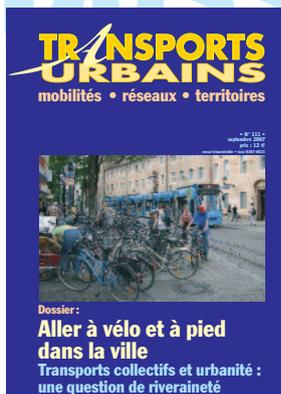
Pierre ZEMBRI

Pour tous renseignements concernant l'adhésion au GÉTUM, écrire à la rédaction.

1 Éditorial de la rédaction

Le succès du vélo offre l'opportunité de concevoir un aménagement intégré de l'espace public au profit des modes alternatifs

Dossier



Couverture

Freiburg-Im-Brisgau: tramways, vélos et piétons se partagent les artères commerçantes du centre-ville... Une image qui a contribué à idéaliser la "ville des courtes distances"
Photo F. Beaucire, 2005

Responsables du thème de ce numéro:
Francis Beaucire
avec la collaboration de **Véronique Michaud** et de **Marianne Beaucire** (Club des villes cyclables)

Aller à vélo et à pied dans la ville

3 2001 - 2007 : extension du domaine du vélo

Véronique Michaud

6 Chambéry métropole : une politique pour le vélo

Arlette Chabrol

13 Humeur (optimiste)

Hubert Peigné

14 Les chiffres de... 2007 : le tournant du vélo ?

Jean-Marie Guidez

16 La location de vélos sur l'espace public en Europe

Benoît Beroud

21 Utiliser l'accessibilité piétonne pour un transfert modal de la voiture vers les transports en commun : le cas de Paris

Ronan Golias

26 Urbanité des transports en commun et riveraineté des voies

Antoine Brès

31 Retours

PDU de Mulhouse, Grande Ceinture Ouest

32 Bibliographie

Francis Beaucire

La reproduction d'extraits des articles de *Transports Urbains* et de ses illustrations est autorisée sous réserve de faire mention de l'origine (nom de l'auteur, titre de la revue) et d'adresser un justificatif à la Rédaction (leur utilisation à des fins commerciales est cependant interdite).