



Ministère
de l'Équipement,
des Transports
et du Logement

LE VÉLO URBAIN

DOSSIER DOCUMENTAIRE

AVRIL 1998

CENTRE DE DOCUMENTATION DE L'URBANISME

LE VELO URBAIN

Dossier bibliographique

Isabelle Ferré

Avril 1998

**Direction Générale de l'Urbanisme de l'Habitat et de la Construction
Centre de Documentation de l'Urbanisme**

Dossier bibliographique réalisé en avril 1998 par Isabelle Ferré, journaliste-urbaniste, pour le compte du Centre de Documentation de l'Urbanisme (CDU) de la Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction (DGHUC) / Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement.

Suivi : Jean-Pierre Piéchaud (Conseil Général des Ponts et Chaussées) et Marie-Véronique Allot (CDU)

Les Editions de la DGHUC

Arche de la Défense - 92055 Paris -la-Défense cedex 04

ISBN : 2-11-082174-4

SOMMAIRE

NOTES ET COMMENTAIRES

Introduction	7
Vélo et développement durable <i>Jean-Pierre Piéchaud</i>	9
Circuler en douceur <i>Isabelle Ferré</i>	13
Vélo urbain, mixité des transports <i>Isabelle Ferré</i>	15
Blocages Le processus de décision : faire avancer le vélo	

BIBLIOGRAPHIE

Préambule	25
Que faire ?	27
Comment faire ?	35
Que cherche-t-on à éviter ?	45
Ici : expériences concluantes en France	47
Et ailleurs : expériences étrangères	55
Et les gens?	61
Localisation des documents	71
Quelques organismes de référence	75
Quelques revues de référence	80

**NOTES
ET
COMMENTAIRES**

Introduction

Harnais, sangles et cadenas. Silhouettes dégingandées qui dépassent des toits des autos. Taches de couleur égayant les carrosseries. Dans la famille vélo, je voudrais le père, le fils....

Il suffit de regarder les voitures filer sur les autoroutes aux heures de départ en vacances pour s'apercevoir que, toutes catégories sociales confondues, le phénomène cycliste a pris de l'ampleur en une poignée d'années, avec tous ses accessoires, adaptés à tous les terrains, les âges, les sexes. Et, évènement percutant, il ne s'agit plus seulement de tourisme, de loisirs et de sport familial.

Le vélo est un moyen de transport qui cherche à se revendiquer comme tel. Il entre à grands fracas et insolemment au coeur des villes en grandes difficultés circulatoires, offre une alternative à la fois péremptoire et douce, et emprunte d'un idéal convivial, aux engorgements pollués des cités.

Volonté des élus

Le renouveau périodique d'intérêt des pouvoirs publics pour le vélo urbain -visant actuellement son intégration, avec la marche à pied, à des systèmes multimodaux- ainsi que son intérêt écologique, rapportés à la dégradation permanente de ses conditions d'exercice, nous amènent à plusieurs interrogations. Le vélo peut-il devenir un réel outil d'agrément collectif, de convivialité, d'écologie, d'indépendance énergétique dans notre pays très marqué par l'essor automobile? D'après une enquête menée par le Conseil régional d'Ile de France, qui se déclare prêt à participer à un minimum d'investissement dans l'espace urbain, à condition que les municipalités fassent le premier pas, un francilien sur trois serait prêt à circuler régulièrement à vélo (enquête parue dans le journal Le Monde du 16 janvier 1996).

La volonté politique des élus est en effet capitale: elle montre le désir de prendre en considération tous les acteurs de la vie publique, y compris ceux qui ne constituent pas de groupe de pression influent, comme les piétons, les cyclistes, les handicapés.

Une concertation pratiquée ainsi très en amont de la prise de décision avec des partenaires aussi différents que les parents d'élèves, les techniciens, les associations, les usagers permet d'estimer les déplacements et les besoins dans toute leur diversité, afin d'éviter les aménagements-gadgets non utilisés. Les solutions envisagées afin de réduire le trafic

automobile en ville, de sécuriser les piétons, favorisent le cycliste par ricochet. C'est l'exemple des zones 30, où la vitesse est diminuée de telle sorte que les aménagements cyclistes ne sont plus nécessaires.

Car une politique en faveur du vélo est avant tout une politique de modération de la circulation.

Réponse en période de crise sociale et de l'énergie, le vélo est-il un alibi, un média ou un médiateur ?

Panne extrême, la grande grève des transports de l'hiver 1995 a révélé d'une part l'importance incontournable des transports collectifs, d'autre part les multiples possibilités offertes par le deux-roues dont a témoigné l'incroyable envolée des ventes à cette époque.

Pourtant la part du vélo dans les déplacements urbains n'a cessé de décroître dans la plupart des villes françaises -passant selon l'INSEE (Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques) de 13 à 6% entre 1982 et 1994. Prudence donc quant à tout diagnostic hâtif sur la relance du vélo urbain au-delà des multiples conversations et publications qu'elle suscite. Le système automobile est-il réellement réformable? La solution vélo est-elle réaliste dans nos villes où tout aménagement de piste cyclable se heurte à une structure urbaine ancienne et complexe, au poids du foncier et aux contradictions des flux? L'usage du vélo est-il compatible avec la vie en ville, le déplacement domicile-travail quotidien, voire domicile-gare. Les réticences liées à l'effort physique, à l'inadaptation, voire l'absence de stationnement et de parkings pour deux-roues, la sécurité à la fois du conducteur et du véhicule, les contingences climatiques et saisonnières peuvent-elles dans notre culture et nos modes de vies laisser une place sérieuse à ce type de mode de transport? Autant de questions qui croisent différents champs de réflexion et de compétences, et que cet essai bibliographique tentera d'ordonner, en répertoriant notamment les raisons économiques et les exemples d'aménagement, les expériences françaises et étrangères, les cas de pays européens où cette pratique est déjà bien ancrée dans les comportements.

Vélo et développement durable

Jean-Pierre Piéchaud, chargé de mission au Conseil Général des Ponts et Chaussées

La part des déplacements non motorisés a été en constante régression dans les villes françaises depuis le milieu des années soixante.

Cette évolution a été inversement corrélée avec le développement de la voiture individuelle devenue le principal mode de déplacement en milieu urbain cependant que la part des transports en commun diminue lentement.

Les agglomérations urbaines ont accompagné ces tendances lourdes des dernières décennies et ont dû pour cela consentir des investissements extrêmement importants. On parlait alors “d’adapter la ville à l’automobile”.

Le constat qui peut être fait aujourd’hui montre qu’on se situe en quelque sorte face à un cercle vicieux : plus on construit d’infrastructures pour l’automobile (autoroutes et pénétrantes urbaines, adaptation de la voirie existante, parkings...), plus l’ampleur des investissements nécessaires pour faire face à l’accroissement de son usage s’accroît et plus les conséquences négatives de la circulation sur la vie urbaine sont difficiles à combattre : pollution de l’air, bruit et nuisances, encombrement, sécurité, mais aussi étalement urbain exigeant à son tour davantage de déplacements en voiture particulière... L’exemple des transports, à côté d’autres dysfonctionnements de nature sociale et économique de nos villes, conduit à la nécessité de repenser le développement urbain en prenant en compte le concept de développement durable.

Le rôle extrêmement important attribué aux villes, face aux enjeux à la fois planétaires et locaux du développement durable, les invite en effet à repenser leur développement et à modifier leurs modes de fonctionnement en prenant en compte la lutte contre les pollutions et les nuisances, en mettant en oeuvre une planification favorisant des économies en ressources naturelles et en énergie, une diminution des émissions de gaz à effet de serre, la limitation et le contrôle de la consommation d’espace et renforçant en même temps leur cohésion sociale.

Dans l’esprit de cette nouvelle planification urbaine s’appuyant sur le concept de développement durable et se traduisant concrètement par l’élaboration et par la mise en oeuvre d’agendas locaux recommandés par la conférence de Rio, le thème des déplacements apparaît comme l’une des préoccupations centrales.

Face aux effets négatifs du “tout automobile” évoqués ci-dessus, il paraît nécessaire d’explorer des solutions alternatives où, à côté d’un fort développement des transports en commun, une relance des modes de déplacements non motorisés - marche et bicyclette - ait toute sa place : la marche se situe au coeur de la vie urbaine.

Souvent négligée dans la conception de beaucoup de quartiers récents et dans les villes nouvelles, son développement est étroitement lié à l’organisation de l’espace public, à la trame et à la densité urbaine.

La pratique de la bicyclette en ville, même si elle a d’assez nombreux points communs avec la marche, pose cependant des problèmes spécifiques liés à différents éléments et notamment :

- à la modération de la circulation automobile ;
- à la sécurité ;
- au stationnement ;
- au vol ;
- à la gestion et à l’aménagement de la voirie ;
- à des facteurs culturels.

On a pu constater ces dernières années un regain d’intérêt des français, qu’il soit voulu ou contraint (pendant la grève des transports en commun de la fin d’année 1995 par exemple), qu’il soit organisé ou spontané, pour ce mode de déplacement.

Les pics de pollution enregistrés récemment dans plusieurs grandes agglomérations et les études épidémiologiques soulignant leur danger sur la santé y ont probablement aussi contribué.

Globalement, ce n’est cependant que tardivement que notre pays s’est tourné à nouveau vers cette alternative à l’usage de la voiture. Mais ce retard a au moins un avantage : celui de pouvoir bénéficier de l’expérience accumulée par de nombreuses villes étrangères, qu’elles soient européennes ou nord-américaines, certaines s’appuyant sur des pratiques anciennes comme beaucoup de villes des Pays-Bas, d’autres comme certaines villes italiennes, sur des politiques plus récentes s’attachant à résoudre des problèmes souvent assez proches de ceux que connaissent aujourd’hui les agglomérations françaises.

Pour cette raison, cette bibliographie fait une large place, à côté de références et de réflexions hexagonales, à des expériences étrangères. L’accent y est mis principalement sur quelques points clés :

- la connaissance et l’analyse de la part de la mobilité à bicyclette,
- le processus de prise de décision conduisant à des actions ou à des politiques en faveur du vélo,
- la place donnée au vélo dans les politiques globales de déplacements et principalement sa prise en compte dans les approches multimodales,

- les traditions culturelles et l'évolution de l'usage de la bicyclette dans les villes étudiées,
- la description précise d'actions ou de politiques mises en oeuvre,
- la description d'aménagements spécifiques réalisés (pistes cyclables, itinéraires à vélo, modération de la circulation automobile, parkings pour les bicyclettes, dispositifs et mesures de lutte contre le vol..),
- les outils législatifs ou réglementaires,
- l'organisation des usagers (mouvement associatif relatif à la pratique du vélo),
- les initiatives prises par les entreprises privées et les administrations en faveur de l'usage du vélo, (facilités pour le personnel, parc mis à la disposition des services...).

Saurons-nous réinventer et en partie “recomposer la ville sur elle-même” en respectant les exigences du développement durable, face à la “ville émergente” que l'on nous décrit et à la crise qu'elle génère, où se conjuguent problèmes économiques et sociaux, pollutions et atteintes à l'environnement, dispersion de l'habitat, éloignement des lieux d'emploi et allongement des déplacements domicile-travail, inadaptation des transports en commun, inadaptation de l'appareil de distribution, insécurité, dépérissement de certaines zones et développement de poches de pauvreté et d'exclusion? L'une des réponses à cette question est à rechercher dans l'organisation de zones cohérentes de vie, dans l'esprit de “la ville des courtes distances” où les déplacements non motorisés - vélo et marche à pied - retrouvent toute leur place.

Circuler en douceur

Isabelle Ferré, journaliste-urbaniste

Les piétons et les cyclistes, nombre de handicapés, les enfants en poussette, les patineurs... exercent ce que l'on peut nommer la circulation douce. Tous ces déplacements font partie de la vie urbaine. Mais la pression de la circulation automobile, son flux croissant, le bruit, la pollution, l'encombrement des rues exigent de repenser les locomotions.

Dans les années 1960-70 les modes de circulation furent séparés. Par la suite, dans les années 1970-80, la tendance fût de créer des zones piétonnes dans les centres anciens et quelques pistes cyclables pour la promenade. L'idée était la même: isoler la voiture. Depuis une dizaine d'années, le mélange des pratiques est réhabilité comme gage de rues conviviales, de villes chaleureuses. Favoriser les circulations douces en milieu urbain permettra de varier les modes de déplacement. La diminution des accidents, qui touchent particulièrement piétons et utilisateurs de deux-roues, permettra de diminuer la lourde charge financière qu'ils font peser sur la collectivité. L'autonomie des enfants sera par ailleurs encouragée, en leur permettant de se rendre librement à l'école. L'aménagement de circulations "douces" comme liens urbains et sociaux peut aider à rapprocher les quartiers en difficulté des centre-ville. Sans oublier la dynamisation du commerce, la diversification des loisirs.

Pour être rapidement utilisés, les équipements dédiés aux circulations douces devraient répondre en priorité aux trajets courts - par exemple pour se rendre à une station de transports en commun - aux déplacements vers les établissements d'enseignement et les services administratifs, aux courses quotidiennes.

En milieu urbain, les circulations douces concernent à la fois le quotidien et l'exceptionnel, le travail et les loisirs. Courts ou longs, ces déplacements ne sauraient bien évidemment s'arrêter à d'abstraites limites communales ou départementales; ils doivent former un véritable réseau aux dimensions supra-administratives. Dès lors, la réalité des trajets se fonde vraiment sur leur origine et leur destination: un lycée, un marché, une gare, un parc, une forêt... La concertation la plus large est de rigueur.

Les zones denses, telles l'agglomération parisienne, les villes moyennes de la grande couronne et leurs agglomérations, posent des problèmes originaux d'affectation des sols et de partage de l'espace, en particulier dans le rapport entre le bâti et la voirie. A cet égard, le développement des circulations douces en milieu urbain demande une connaissance précise

des techniques et des moyens d'action spécifiques. On sait qu'en région parisienne 86% des déplacements inférieurs à 1 km se font en voiture particulière... une situation d'autant plus absurde que plus d'un ménage francilien sur trois possède un vélo, et que le marché de la bicyclette est actuellement en pleine expansion.

Vélo urbain, mixité des modes de transport

Isabelle Ferré, journaliste-urbaniste

Ces thèmes reviennent périodiquement sur la scène de notre actualité bousculée par les questions à la fois "économico-écologico-sociologiques" que posent la pollution et l'accroissement des flux automobiles.

Cette bibliographie dresse un vaste panorama des écrits multiples qui foisonnent sur la bicyclette en ville, sans rechercher toutefois une pure exhaustivité technique. Si certaines parties font référence aux documents les plus explicites sur les expériences françaises et étrangères, nous nous attarderons sur le point de vue critique et l'analyse politique de ce phénomène qui prend une réelle ampleur en France et en Europe.

Il est nécessaire de définir des créneaux spécifiques permettant d'utiliser les savoir-faire pointus au service de projets volontaristes, en radicalisant les approches et surtout en ne confondant pas engouement médiatique épisodique avec inscription concrète dans l'espace.

Pourquoi ne pas chercher à imaginer le vélo comme un véritable outil de développement des pays moins industrialisés ou simplement comme un outil d'agrément collectif, de convivialité, d'écologie, d'indépendance énergétique, voire d'insertion dans ce pays où les jeux paraissent faits pour des lustres en faveur de l'automobile? Après l'enquête citée plus haut, parue dans le journal Le Monde du 16 janvier 1996 et indiquant qu'un francilien sur trois serait prêt à circuler régulièrement à vélo, le Conseil Régional d'Ile de France se déclarait prêt à participer à un minimum d'investissements dans l'espace urbain, à condition que les municipalités effectuent le premier pas. Au même moment le maire de Paris médiatisait sa décision de créer deux pistes cyclables Nord-Sud dans Paris. Pourquoi dans ces conditions ne pas s'interroger sur un engouement pour ce mode de transport, récemment redécouvert par la Banque Mondiale et le Département des Transports américain, qui prône l'intégration du cyclisme et de la marche à pied à un système de transport multimodal?

BLOCAGES

Mesurer l'enthousiasme

Malgré certains efforts de l'Etat et des collectivités locales, la part du vélo dans les déplacements urbains est en chute constante. Mode de transport ouvrier après-guerre, il a ensuite servi de relais vers l'automobile avant de subir de plein fouet le développement du transport collectif urbain. Redécouvert dans les années 70 (les vélos blancs d'Amsterdam ayant inspiré quelques émules, à La Rochelle notamment), il se médiatisa à une époque de crise sociale et de l'énergie.

Ces précédents amènent *a priori* à considérer avec prudence tout diagnostic d'une éventuelle relance du vélo urbain, même si durant la grève des transports de décembre 1996, le transport collectif s'est affiché comme palliatif incontournable du système des transports individuels. De multiples moyens d'adaptation ont révélé la convivialité et la solidarité latente des citadins faussement taxés d'individualisme. Les ventes de deux-roues motorisés, de vélos et les réparations de cycles se sont envolées. Il faut néanmoins attendre de nouveaux faits pour que ce périodique regain d'intérêt puisse aboutir à autre chose qu'à faire du vélo la source d'une floraison de rapports et de conversations au plus haut niveau.

Une relance liée à l'investissement

La conjonction des grèves dans les transports et d'un contexte de prise de conscience des pollutions urbaines aura-t-elle produit une inflexion dans cette tendance lourde?

Certaines mesures paraissent évidentes:

- la modification au profit du vélo de la procédure du permis de construire (amendable localement mais dont les dispositions nationales imposent la réalisation de parkings automobiles pour les constructions neuves - bureaux ou habitat - sauf à déroger, contre participation financière au profit de la collectivité locale);
- l'équipement en rateliers des pôles générateurs, des gares...
- la déductibilité des impôts des aménagements de locaux à vélos dans les immeubles collectifs;
- les incitations à la création de réseaux de location de vélos.

Prédominance automobile: les raisons

Jean-René Carré, chercheur à l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS), évoque le ressentiment développé par le recours à la bicyclette dans de mauvaises conditions (la nuit, la congestion), mais aussi l'insécurité (surestimée d'après lui, mais néanmoins en hausse de 24% entre 94 et 95, passant à près de 300 tués), la fatigue (pendant de la santé). Il faut admettre que dans nos pays industrialisés la voiture est partout.

A la reconstruction elle fut le fer de lance du redéploiement industriel, de l'urbanisation des modes de vie campagnards, souvent considérée comme le meilleur outil de transport pour l'individu, présentée comme un merveilleux outil de libération et d'économies familiales.

Les enjeux économiques lui sont également favorables, le vélo ne représentant qu'un faible enjeu industriel, ciblé actuellement sur le loisir, et qu'un faible potentiel fiscal, à l'inverse de l'automobile dont les seules taxes sur le carburant consommé en ville représentent de l'ordre de 40 milliards de francs, et dont le stationnement sur la voirie publique est d'autant plus toléré qu'il est tarifé ou verbalisé. Souvent considérée comme le meilleur outil de transport pour l'individu, celui à quoi il aspire en majorité dans les sondages, l'automobile fut présentée comme un merveilleux outil de libération et d'économies familiales. Le lobby de la bicyclette souhaité par certains demeure de ce fait embryonnaire. Le passage à l'acte que constitue, en rupture avec les comportements dominants de consommation, le recours à des alternatives à l'automobile en milieu urbain, auquel beaucoup se disent prêts, est problématique.

Cibler les questions

Au lieu de s'interroger sur les obstacles à l'usage du vélo en ville, il serait plus pertinent de cerner les inconvénients de l'automobile, pour les automobilistes et pour la collectivité. Selon Jean-René Carré, la plupart des déplacements automobiles pourraient être effectués en vélo. Près de 60% des trajets automobiles en ville sont effectivement des trajets dits de proximité, soit inférieurs ou égaux à 5 km.

Les résultats de diverses enquêtes conduites notamment par l'INRETS et l'INSEE montrent que les inconvénients ou les limitations spécifiques liés à l'usage du vélo (efforts trop durs ou transport d'objets encombrants) sont peu évoqués par les personnes interrogées.

La non-utilisation renvoie surtout à des représentations mentales exagérées: les utilisateurs potentiels évoquent, plus que des obstacles pratiques réels, les dangers de la circulation en vélo mais également les convenances sociales.

Ces pesanteurs sociologiques et la surestimation du danger est faussée par le fait qu'on ne recense en général les cyclistes que lorsqu'ils sont accidentés!

Le risque vélo est en fait très voisin de celui des automobilistes et beaucoup plus bas que celui des deux roues à moteur.

Principal facteur: la mauvaise perception des cyclistes par les usagers motorisés.

Pourquoi le vélo est-il en marge?

La raison principale de la marginalisation du vélo en tant que moyen de déplacement peut être attribuée à une politique et des usages qui favorisent l'automobile comme moyen de transport dominant en France. La mobilité est, en effet, totalement axée sur l'usage de

l'automobile, qui équipe actuellement plus de trois foyers français sur quatre avec une croissance régulière d'un point par an. La voiture qui assure la majorité des déplacements quotidiens des Français constitue un poste élevé dans le budget des ménages: 15% environ .

La marginalisation du vélo est l'aboutissement d'une longue évolution parallèle à l'accroissement de la motorisation en France depuis la seconde guerre mondiale et surtout depuis 1950.

L'expansion automobile soutenue par les pouvoirs publics a fait baisser la part des déplacements à vélo dans les villes, qui se situe aujourd'hui autour de 3 à 4%. Mais la part du vélo, type de deux-roues majoritaire en ville, dans les déplacements, dépasse largement celle des deux-roues à moteur.

Second facteur de marginalisation, d'ordre social: la forte hiérarchisation des modes de déplacements entre eux instituée au fur et à mesure du développement automobile a orienté la mobilité au cours de la vie de l'individu. Ce facteur joue très fortement, notamment sur les formes de mobilité des jeunes. L'accession à la mobilité automobile se confond maintenant avec l'expression d'un droit fondamental: la liberté d'aller et venir, dès l'âge de 18 ans et même de 16 ans depuis peu, avec la conduite accompagnée.

Sur l'échelle de la mobilité, le deux-roues est une simple étape vers l'accès à l'automobile, donc surtout destiné aux jeunes que l'industrie pousse à s'équiper en cyclomoteurs.

Même pour des adolescents ou des enfants, parents et pouvoirs publics préfèrent en France l'accompagnement en voiture ou le car scolaire.

En troisième lieu, le vélo en tant que moyen de déplacement a subi la stratégie commerciale de l'industrie française du cycle qui le positionne comme sport ou comme loisir, un angle développé par les médias et les pouvoirs publics. Contrairement à l'industrie du cycle en Allemagne par exemple, qui sur la lancée des "Verts" pousse le vélo de ville, l'industrie du cycle français rattachée au secteur des équipementiers de l'automobile segmente le marché en fonction de ses produits motorisés. Cyclomoteurs et scooters deviennent des antichambres de la voiture.

LE PROCESSUS DE DECISION: FAIRE AVANCER LE VELO

Les décideurs

Le vélo suggère presque systématiquement des images internationales très valorisées:

- au Japon obligation aux urbanistes d'intégrer dans leurs projets des parkings spéciaux et sûrs.
- en Hollande 30% des déplacements s'effectuent à bicyclette.

- en Allemagne, cas de la ville de Munst où la part modale du vélo est supérieure à celle de l'automobile.

- en Suisse la gare de Winthertur propose 3.000 places de parkings à vélo en ratelier.

En France, le projet de loi sur l'air du ministère de l'Environnement intégrait de nouveaux plans de circulation prévoyant, dans une optique de limitation de la circulation automobile, le partage de la voirie dans l'espace et le temps, des incitations aux gérants d'immeubles pour la création d'emplacements pour le garage des vélos.

On est certes loin de l'époque où le géographe Gérard Dupuy décrivait les modèles informatiques de trafic importés des Etats-Unis comme un outil de planification au service de l'automobile (mais aussi du pétrole et des travaux publics). Les urbanistes déclarent révolue l'adaptation forcée de la ville à l'automobile et observent plutôt une adaptation de l'automobile à la ville.

De leur côté les moyens étudiés pour réguler l'usage de la voiture particulière (réglementation, péage), ne s'affinent que lentement et rencontrent le scepticisme des élus. Les seuils en temps ou en budgets, pour modifier le comportement des automobilistes, sont en outre élevés.

Le transport collectif, qui ne peut que se conforter d'un redéveloppement de la pratique du vélo, possède ses propres atouts (fédérations, financements...) et survivrait à la disparition du vélo. L'idée de relancer le vélo urbain ne va donc pas de soi et exige des études très précises, un projet urbain cohérent, un partage de la voirie. Très actives, les associations d'usagers continuent de dénoncer les couloirs de courtoisie ou autres bouts de pistes, à réclamer la création de zones 30 à vitesse limitée, de maillages d'itinéraires cyclables couvrant 10% des rues. D'autres associations comme "Rue de l'avenir" essaient de jouer un rôle moteur.

En 1974 les pouvoirs publics développèrent une politique du "deux-roues léger", concept censé regrouper les vélos et les vélos à motorisation assistée, comme le vélo-solex, par opposition aux gros cubes, aux caractéristiques de circulation plus proches de celles de l'automobile.

A partir des expériences françaises et étrangères un savoir faire d'aménageur est capitalisé, sans financements suffisants toutefois. A partir de 1981 les plans de déplacements urbains (PDU) chercheront à promouvoir les modes de transport économes en énergie et en espace.

Limités, ces plans qui ne sont pas inscrits aux plans d'occupation des sols, furent du moins un élément de concertation entre élus centraux et périphériques, techniciens des transports et du bâti. Les objectifs les plus prometteurs des plans de déplacements urbains promulgués dans la foulée de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982 étaient le rééquilibrage modal en faveur des modes les plus économes, les moins énergivores, les moins polluants, ainsi que l'articulation des politiques urbaine et de transport.

Les PDU renforcèrent en fait le développement du transport collectif, partiellement au détriment des deux-roues. L'action de l'Etat central relevait en fait davantage du symbolique que de l'opérationnel. Peu enclines naturellement à la prise en compte de considérations

globales comme l'indépendance énergétique ou l'environnement (un sondage SOFRES de 1995 place l'environnement - essentiellement le recyclage des déchets et le traitement de l'eau - en cinquième rang des préoccupations des élus), les collectivités locales reproduisent souvent de leur côté les clivages centraux des politiques sectorielles de transport et d'urbanisme, réinventant souvent des régulations locales.

Valoriser la compétence du vélo

La définition des créneaux ou domaines de compétences de la bicyclette est un préalable indispensable à toute velléité d'action dans ce domaine. C'était d'ailleurs l'hypothèse implicite des chercheurs de l'INRETS qui, dès 1987, constataient l'aspect essentiellement ludique des nouvelles pratiques du vélo, plaidant pour une relance sélective des politiques de promotion des deux-roues légers en ville. Utile pour les déplacements de proximité jusqu'à quelques kilomètres, une analyse plus fine de l'espace permet de développer une typologie sommaire de déplacements à vélo:

- les déplacements de proximité bien repérés par les organismes institutionnels comme l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'énergie (ADEME), le Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme, et les constructions publiques (CERTU) ou l'INRETS.
- les rabattements sur des axes de transport lourds,
- certains déplacements domicile/travail,
- les chaînes de transport multimodales,
- certains déplacements professionnels (facteurs, livreurs etc...).

Rôle de la voirie

Longtemps obnubilés par l'écoulement du trafic automobile, les techniciens de la voirie et les économistes ne semblent pas pouvoir faire entrer le vélo dans les schémas d'économie marchande. Pour les planificateurs, les cyclistes sont une catégorie d'utilisateurs de la voirie bien embarrassante et contraignante face au principe "plus loin, plus vite et, au meilleur coût"

Aujourd'hui apparaissent toutefois les coûts induits et lourds de menaces: pollution, engorgement, nuisances, bruit...

Obstacles français

Jean-René Carré relève en France deux obstacles au développement de la bicyclette comme moyen de déplacement: l'absence de réelle politique cyclable au niveau national comme au niveau local, avec définition d'objectifs et attribution de moyens; le manque de références techniques des élus et des techniciens qui souhaitent réaliser des aménagements.

L'institutionnalisation d'une structure spécifique de travail en matière de vélo urbain serait indispensable pour promouvoir les moyens techniques, juridiques et financiers adéquats pour conduire à accroître la part du vélo dans l'ensemble des déplacements.

Aux Etats-Unis, où le "lobby" cycliste est très efficace, un des objectifs de la *Bicycle Federation of America* est d'atteindre à l'horizon 2010, pour le vélo, une part de 10% du total des déplacements aux Etats-Unis, marche à pied incluse. La BFA a d'ores et déjà réussi à faire voter une loi fédérale: l'ISTEA: "Infra-surface transport efficiency act", de décembre 91, selon laquelle 1% des budgets fédéraux pour les routes devront dorénavant être affectés aux mesures et aux aménagements pour les modes non motorisés, principalement le vélo. Les mêmes dispositions ont été reprises par au moins la moitié des états de l'Union qui ont obligation de nommer un coordinateur "vélo" et d'instaurer une concertation avec les usagers sur l'utilisation des fonds.

Pour que son usage se développe, le vélo doit donc trouver sa place institutionnelle dans les politiques, les programmes, les budgets, la conception des directives, les recommandations et les normes, les administrations et les organes de planification, comme l'exprime C. Wilkinson dans le compte-rendu Velocity 89. Ceci implique une réévaluation générale du système des déplacements et une nouvelle façon de calculer les coûts réels de la motorisation, identifiant et réintégrant les coûts externalisés. La publication des résultats serait alors un préalable à une nouvelle répartition des taxes et des impôts.

A connaître

LOTI

La loi d'Orientation des transports intérieurs, votée en 1982, garantit le droit à tous de se déplacer avec le mode de transport de son choix. Elle précise que la politique des transports doit être fondée sur la complémentarité des modes, en tenant compte de l'ensemble des coûts économiques et sociaux (entre autre des nuisances).

PDU

Depuis la LOTI de 1982, les agglomérations sont tenues de réaliser un Plan de Déplacements Urbains définissant "les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement, pour permettre une utilisation plus rationnelle de la voiture, et assurer la bonne insertion des piétons, des véhicules à deux-roues et des transports en commun". Le PDU est soumis à enquête publique. Il doit être approuvé par les élus. De nombreuses villes n'en ont pas encore réalisé.

BIBLIOGRAPHIE

Préambule

La chaîne grince

Le vélo fait du bruit, en ces dernières années d'un siècle qui commença avec l'automobile. Trafic, flux, écologie, économie urbaine... Que questionne-t-on aujourd'hui? Le champ politique, l'aménagement urbain, la technologie, les ressources, les financements, l'engorgement des villes, la pollution... A quoi sert le vélo, qui semble, entre les voies politiques et sociales, renouer avec un principe de fluidité heurtant celui de rentabilité?. Média, médiateur ou .. otage?

A travers cette bibliographie, le lecteur, tracera sa route ponctuée de repères sur les plans tant techniques que technocratiques et socio-politiques.

Les pages de cet essai se déroulent selon un plan précis :

- *Que faire?*

Chapitre théorique, recensant les textes les plus percutants sur le thème du politique et des enjeux qui animent ce débat.

- *Comment faire?*

Les avancées techniques, la finesse de l'aménagement urbain permettent de dresser les grandes "pistes" à mettre en oeuvre pour créer un système propice aux transports intermodaux.

- *Qu'éviter ?*

Le thème de la pollution, des nuisances ne peut échapper à ce débat sur le vélo qui contrebalance les menaces que l'automobile fait peser sur les agglomérations.

- *Que fait-on?*

Ici : récits et analyses de cas en France avec les meilleures expériences qui foisonnent et servent de référence.

...Et ailleurs : expériences européennes, villes anglo-saxonnes : les aménagements cyclables face aux problèmes de structure urbaine.

- *Et les gens?* A la fois piétons, automobilistes et cyclistes, comment se comportent-ils? Quels sont leurs usages, à quels problèmes de sécurité, de stationnement, à quels risques sont-ils confrontés?

Au terme de ces 5 chapitres, le lecteur trouvera la liste des organismes de référence travaillant sur le thème du vélo, des transports et de la circulation douce, du développement durable ainsi que les revues et magazines spécialisés sur ce sujet.

Analyse bibliographique : le parti-pris

Les références citées ici sont nombreuses et variées. **Non exhaustives**, elles ont été choisies pour leur aspect critique, analytique et descriptif, susceptible de répondre aux besoins du chercheur. Les ouvrages qui rassemblent le mieux les divers aspects du débat et qui questionnent au delà du technique sont fouillés et commentés plus particulièrement.

La majorité de ces ouvrages remonte au maximum aux années 1980/1985, les quelques références plus anciennes ayant valeur d'exemple ou de témoin d'un sujet qui n'est pas clos.

Certaines références simplement citées permettent de constituer un fonds auquel il convient de se rapporter selon les axes de la recherche.

Ce débat à la fois foisonnant et confus que motive le vélo urbain ne fait peut-être que commencer, et ne demande qu'à se structurer, selon les moyens qui lui seront accordés dans les prochaines années.

Le lecteur désirant approfondir ses recherches pourra s'adresser aux différents organismes cités en fin de bibliographie, qui sont producteurs ou détenteurs d'études non référencées dans le présent ouvrage (CERTU, CETE de Lyon, INRETS, agences d'urbanisme, associations...).

Pour les références non localisées, il convient de se reporter aux organismes producteurs de ces documents pour en connaître les modalités de consultation.

Que faire ?

Deux-roues pour circuler? Entre réalité et illusion, force est de constater que l'engorgement des villes exige ce type de questionnement. D'autant plus que certains pays l'ont mis en pratique avec succès. Il ne s'agit ni de rêverie ni d'utopie, mais d'une réflexion précise sur les moyens de mettre en place plusieurs systèmes de déplacement qui s'emboîtent et s'imbriquent. Un enjeu de société, inscrit dans l'histoire, porté par l'idée fondamentale du développement durable.

Une nouvelle culture vélo. 8 ème congrès national du club des villes cyclables. Nantes 11-12 octobre 1996.

Bordeaux, Club des villes cyclables, 1997. - 32p.

ZENTELIN (Jean-Louis)

Développement de l'usage urbain du cycle en France : utopie, projet de société ou mystification ?

Transports, n°377, mai-juin 1996. - pp. 209-215

Tout développement exige une nécessaire incursion dans le champ du politique, mais les moyens mis en oeuvre sont-ils à la hauteur des ambitions affichées, une fois passé l'effet d'annonce? L'auteur passe ici en revue les spécificités françaises réduisant le vélo au rôle du parent pauvre des transports, malgré ses atouts (écologie, économie, santé). Des créneaux plus spécifiques, permettant d'utiliser des savoir-faire pointus au service d'un projet volontariste, peuvent être développés en radicalisant les approches, et surtout, en ne confondant pas engouements médiatiques épisodiques et éphémères - comme la récupération écologique -, avec une inscription concrète dans l'espace. Panacée écologique de crise, le vélo connaît en fait un succès mitigé qui n'arrive pas à ébranler la souveraineté de l'automobile. L'auteur analyse la complexité des processus de décision, pointant la difficulté des villes latines à composer avec le vélo qui trouve sa place aux Pays-Bas, en Allemagne, au Japon, en Suisse etc...

CDU

HERAN (Frédéric); TOSTAIN (Philippe)

Vélo et transports collectifs urbains, opposition ou complémentarité?

Transports urbains, n°90, janv.-mars 1996. - pp. 5-12

CDU

HERAN (Frédéric)

La ville cyclable. Concept, conditions et impacts.

Recherche Transports Sécurité, n°47, juin 1995. - pp.35-50, tabl. fig., bibliogr.

Les années 70 ont montré un intérêt certain pour les aménagements cyclables, suivi dans les années 80 par un désintérêt, la décentralisation mettant fin aux engagements de l'Etat dans des aménagements lourds et coûteux. Les années 90 voient réapparaître une volonté de relancer une politique de ville cyclable. L'article précise les conditions nécessaires pour la mise en place de cette politique, et présente les résultats d'une étude des impacts qu'aurait une telle politique appliquée au cas de l'agglomération de Lille.

CDU

LAMBERT (Benoît)

Les cyclistes en milieu urbain et le mouvement d'opposition au tout voiture en ville.

Recherche Transports Sécurité, n°47, juin 1995.- pp.51-60, phot., bibliogr.

Cet article retrace l'histoire et le rôle du mouvement cyclo-écologiste dans la remise en cause du "tout voiture", remise en cause qui n'émane plus aujourd'hui que des écologistes. L'auteur compare en outre le poids économique de l'utilisation du vélo par rapport à l'utilisation de l'automobile.

CDU

INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SECURITE,
CARRE (Jean-René)

Vélo et société. Le vélo comme moyen de transport, perspectives historiques dans le contexte mondial.

Communication au Congrès des Villes Cyclables, Rennes 14 Octobre 1994.

Rennes, Amarcande, 1995.- 36p., phot., plans

IA T.6367; DCN 61-A-157

La pratique du vélo en France.

AFIT, 1995.- 66p.

CETE DE LYON

BURIE (Eric); SABLET (Michel de)

Le vélo dans la ville.

Paysage-actualités, n°179, juin 1995.- pp. 32-43, phot.

Le vélo peut retrouver une place dans la ville si une véritable politique d'aménagement est mise en pratique comme à Strasbourg, référence en matière d'insertion du vélo dans la ville.

CDU

IG VELO; EUROPEAN CYCLIST FEDERATION

Proceedings of the 8 th velo city' conference. Basel, 26-30 septembre 1995.

Max Gerecke editor, 1995.- 330p.

Colloque "Les deux-roues et la ville. Réalité et perspectives". Paris (Assemblée nationale), 24 janvier 1995.

Paris, deux-roues pour la ville, 1995.- Non pag. + annexes

Ce colloque organisé par l'association "Deux-roues pour la ville", avec la participation du CREPIF et de l'Amicale Parlementaire des 2 Roues, avait pour but de sensibiliser à la solution "2 roues" les décideurs en matière de circulation et de transport au niveau national, régional ou local, et de dégager des axes de travail à court, moyen et long terme afin de faire progresser cet usage.

DRE T. 2332

MINISTERE DES TRANSPORTS
DIRECTION DES ROUTES
DIRECTION DE LA SECURITE ET DE LA CIRCULATION ROUTIERES

Instruction et recommandations pour la prise en compte des cyclistes dans les aménagements de voirie.

Paris, Direction des routes, 1995.- 12 p., tabl., phot., bibliogr.

Ce document précise ou confirme les précautions à prendre lors de l'étude et de la réalisation d'infrastructures cyclistes, tant en ce qui concerne le milieu urbain que la rase campagne. Il est désormais nécessaire que toutes les études de voirie prennent en compte la dimension cyclable soit pour l'intégrer, soit pour préserver l'avenir, soit pour y renoncer mais en pleine connaissance de cause.

DCN 61-A-156; DRE T.2259; MV 8224

Les deux roues et la ville : réalités et perspectives.

Cahiers du CREPIF, n°51, juin 1995.- 152p.

CDU

LAUER (André)

Le rôle du CERTU.

In: les deux roues et la ville : réalités et perspectives.

Cahiers du CREPIF, n°51, juin 1995.- pp. 121-127

L'intervenant, ingénieur en chef des Ponts et chaussées et directeur du CERTU, retrace les activités et les études produites par cet organisme (guide technique sur la sécurité dans les carrefours giratoires, et sur la réalisation des zones dites 30 km à l'heure). Il cite les avantages et les inconvénients des 2 roues, les aménagements possibles (pistes cyclables, voies à sens unique).

CDU

MALERBA (Jean-Michel)

Une grande région métropolitaine et ses transports : le "deux roues", une solution ?

In: les deux roues et la ville : réalités et perspectives.

Cahiers du CREPIF, no 51, juin 1995.- pp. 25-30

Jean-Michel Malerba, directeur des transports en région Ile-de-France, expose ici en 3 parties son analyse des 33 millions de déplacements sur 11 millions d'habitants dans la région, dont 22 millions motorisés, les 2 roues assurant 3 % des déplacements contre 43 % pour la voiture et 34 % pour la marche à pied. Il aborde l'insécurité préoccupante des 2 roues: 844 tués en 1993 dont 37 % de 15 à 24 ans et 85 % de 15 à 44 ans, enfin, l'intervention du Conseil Régional dans le domaine de l'environnement, la diminution du bruit, la pollution atmosphérique et l'aménagement des pistes cyclables et piétonnes.

CDU

CLUB DES VILLES CYCLABLES

Journée technique "Vélo et transport public".

Saint-Denis, 1995.- 58 p., fig, cartes, graph., tabl., bibliogr.

Jusqu'à la fin des années 1980, les gestionnaires de réseaux de transports collectifs urbains et de nombreux élus estimaient que les deux roues étaient des concurrents à écarter. Cette journée technique réunit donc de nombreux spécialistes, économistes, ingénieurs, urbanistes, SNCF, représentants du Club des Villes Cyclables et de l'Union des Transports Publics. Ceux-ci, aujourd'hui, tentent de démontrer que vélo et transport collectif sont plus complémentaires que concurrents.

Destinée à promouvoir une autre politique des déplacements en agglomération, cette journée s'était articulée autour des thèmes suivants: vélo et transport collectif urbain, opposition ou complémentarité ? Transports en commun et vélos dans la ville: les couloirs de bus à Rennes, le Plan de déplacement de

Nantes, vélo et transport ferroviaire, garages à vélo dans les gares, sans oublier les points de vue d'usagers.

DRE 7951; DCN 61-A-154

DOUAY (Sophie); HASIAK (Fabrice)

Le vélo dans la chaîne de transports.

Lyon, Cete de Lyon, 1994.- 104p., ann., bibliogr.

CETE DE LYON

ORGANISATION DE COOPERATION ET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUES (OCDE)
CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

Les déplacements de personnes à courte distance, 1994, rapport de la 96ème table ronde d'économie des transports, tenue à Paris les 10 et 11 juin 1993.

Paris, CEMT, 1994.- 134p., tabl., graph., bibliogr.

Lors de la conception des zones urbaines, les planificateurs ont tendance à sous-estimer la part des déplacements à pied et la possibilité du transport non motorisé. Une étude analyse l'importance du trafic non motorisé dans les villes allemandes. Une autre examine les expériences de transport à courte distance comme les systèmes hectométriques.

CDU 30511

SOCIALDATA

Stratégie pour une promotion systématique de l'utilisation de la bicyclette.

1994

Cette étude explique que les décideurs, en majorité automobilistes, sous-estiment l'adhésion des populations à la modération de la circulation et du vélo urbain.

Association 4D

MARGAIL (Fabienne); SKRIABINE (Pierre)

Les enjeux des politiques de déplacement dans une stratégie urbaine.

Bagneux, CETUR, 1994.- 368 p., tabl, phot.

Ce document traite de l'ensemble de la problématique des transports urbains et des moyens qui peuvent contribuer à la réalisation d'un même objectif. Il analyse les conséquences, directes ou indirectes, qu'une mesure particulière peut entraîner.

CDU 30858

FRENAY (Patrick)

Transport de personnes : éléments de choix modal. Réflexions pour la recherche d'un usage plus sélectif de l'automobile.

Bruxelles, ULB, 1994.- 43p., bibliogr.

Présentation et analyse des facteurs qui déterminent le choix pour l'usager d'un mode de transport pour effectuer un déplacement : coût, sécurité, fluidité, confort, agrément, santé et aspects sociologiques. Discussion de mesures qui inciteraient les usagers à recourir davantage aux transports en commun, à la bicyclette et à la marche à pied.

ISURU

ENVIRONNEMENT ET DEVELOPPEMENT ALTERNATIF

POLIAUTRE (Danièle); VILLERS (Anita)

Transports, pour un choix réel !

Lille, EDA, 1994.- 21p.

"Inventer un nouvel art de se déplacer". Il ne s'agit pas d'être pour ou contre la voiture, mais d'imaginer de la combiner avec d'autres modes de déplacement, plus respectueux de l'environnement, plus responsables vis à vis des générations futures." La voiture, s'en servir sans s'asservir": ce document traitant d'un nouvel "art du déplacement", regrette l'annihilation de la pratique du vélo au profit du développement effréné de l'automobile. Les stationnements doivent être surveillés en centre-ville et dans les centre-commerciaux, un n° d'immatriculation pourrait être créé pour les vélos afin de juguler les vols. Des investissements sont nécessaires pour améliorer le confort de cette pratique, ce qui représente un investissement dérisoire au regard du coût d'un km d'autoroute!

MNEL 11; 22-20

CETE DE LYON; CLUB DES VILLES CYCLABLES

5 ème congrès du club des villes cyclables, Grenoble 1993. Atelier technique expérimental d'urbanisme. Bilan et enseignement.

Cete de Lyon, 1994.- 45p.

CETE DE LYON

CARRE (Jean-René)

Obstacles au développement de la bicyclette comme moyen de transport.

Communication au 4ème Congrès du Club des Villes Cyclables-Strasbourg: "Le vélo un enjeu pour la ville" 9/10 Oct 92.

Bordeaux, Club des villes cyclables, 1993.- 61p., phot., ill.

CDU 28284

RUE DE L'AVENIR; ROULONS EN VILLE A VELO

Actes du colloque : La rue on partage. Centre de l'Epervière, Valence, 4 décembre 1993.

REW, 1993.- 32p.

ASENCIO (Serge)

Vélo et transports urbains: coopérer.

Vélocité n°28, 1993.- pp. 12-14.

IA P.640

CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS; DIRECTION DE LA SECURITE ET DE LA CIRCULATION ROUTIERE; PARTAGEONS LA RUE

La ville solution vélo.

CETUR, 1992.- 11p.

CERTU

Velo city, Milano 91 (19-22 nov. 1991). International conference. The bicycle improving mobility and the environment in our cities. Minutes of the conference.

ANCMA, 1992.- 205p.

Conférence Vélo mondiale, perspectives mondiales sur le vélo, du 13 au 17 septembre 1992, Montréal, Québec.

Vélo Québec, 1992.- 575p.

CETE DE LYON

Associations -municipalités. Un dialogue difficile entre des partenaires inégaux.
Territoires, n°311, oct 1990.- pp. 16-58
CDU

EUROPEAN CYCLIST FEDERATION
Proceedings of the international Velo city'89 conference. Copenhague, 21-23 août 1989.

FEDERATION FRANCAISE DE CYCLOTOURISME
VICART (Jacques)
Plaidoyer en faveur des deux-roues lents.
Paris, F.F.C.T., 1989

EUROPEAN CYCLIST FEDERATION
Politique et infrastructure cycliste européennes. Rapport ECF pour la Commission européenne.
Bruxelles, Direction générale des transports, 1989.

OFFNER (Jean-Marc)
Et le vélo ? Pour une relance sélective des politiques de promotion des deux-roues légers en ville.
Transports, n°325, sept.-oct. 1987.- pp.45-50, phot.
Grenoble, laboratoire social des pratiques de mobilité "alternatives", voit l'usage des deux-roues s'effondrer. Issus de l'enquête ménage, les chiffres sont sans appel. La part des deux-roues dans les déplacements motorisés était de 32% en 1966 contre 7% en 1985. La part des deux-roues dans les trajets domicile-travail a suivi une évolution comparable : 29% en 1973 contre 9% en 1984. Les deux-roues ne contribuent plus qu'à 5 % des déplacements, par rapport à l'ensemble des modes (motorisés plus marche à pied).
CDU

NETHERLANDS CENTRE FOR RESEARCH AND CONTACT STANDARDIZATION IN CIVIL AND TRAFIC ENGINEERING
Proceedings velo city'87. International congress, planning for the urban cyclist. Martinihal Centre, Groningen, sept. 22-26, 1987.

CARACO (Alain)
Rendre au vélo sa place dans la ville.
Transports urbains, n°52, sept. 1984.- pp. 25-36
CDU

BEAUVAIS (Jean-Marie)

Aller à pied ou à vélo: deux manières très urbaines de se déplacer.

Transports urbains, n°52, sept 1984.- pp. 17-21, fig, tabl, phot

L'article met en évidence les avantages qui, en ville, résulteraient d'un recours accru aux modes de transport non motorisés. L'auteur montre que l'on pourrait répartir l'espace urbain en fonction de l'efficacité respective des différents modes de transport.

CDU

FEDERATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS D'USAGERS DES TRANSPORTS

A pied, à vélo, en bus, en tramway.

Paris, FNAUT, 1984.- 4 p., phot.

DRE T.849

Bundesminister fur Verkehr, critères d'une ville favorable aux vélos.

Bonn, BVA, janv. 1984, 8 p.

Programme pilote "ville accueillante aux vélos".

CARPENTIER (Didier)

Transports urbains, analyse du "phénomène" deux-roues.

Paris, Institut d'urbanisme de Paris VIII, 1978

UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE. LABORATOIRE D'ECONOMIE ET DE SOCIOLOGIE DU TRAVAIL

BAUDRY (J.-L.) ; TIECHE (M.)

Les deux-roues en milieu urbain : réhabilitation d'un moyen de transport.

Aix-en-provence, I.A.R., 1978.- pag. div., cartes, fig., tabl., 98 vues, 4 microfiches.

(thèse de doctorat sous la direction d'Yves Prats)

Ce travail de recherche constitue une réflexion générale et un exercice de prospective vis-à-vis du mode de transport que sont les deux-roues en milieu urbain. Il a également pour objectif de présenter des propositions concrètes en faveur des usagers. Cette thèse développe les arguments favorables aux deux-roues dans le cadre de la crise sévissant dans les transports urbains. Elle dégage tous les caractères et les déterminants "constants" d'ordre technique, historique, sociologique, économique, politique..., et présente un dossier d'approche statistique qui permet d'aborder les aspects chiffrés des problèmes évoqués. La deuxième partie s'attache à faire connaître les principaux agents intéressés (usagers, Etat, collectivités locales) et à apprécier leur capacité à transformer la mode deux-roues en tendance.

CDU 9466

LAMBERT (Jacques); LEFORT (Anita); JOUAN (Yves-Alain)

Deux roues. Aménagements pour les cyclistes et les cyclomotoristes. 1-Bibliographie. 2-Documents photographiques.

Lille, Docamenor, 1975.- 96 p. + fiches, phot., pl. ht., (n°60 mars-avril 1975)

CDU 7246(1-2)

FONDATION ROI BAUDOIN; GROUPE DE RECHERCHE ET D'ACTION DES CYCLISTES

Les cyclistes dans la circulation.

Fondation roi Baudouin, GRACQ, sans date, 123p.

Comment faire ?

Une question d'aménagement, une question technique vient souvent en préalable des volontés de "cyclabilité". Les échanges d'expériences et les recommandations des bureaux d'études permettent d'avancer. D'autant que la diversité des structures urbaines, des centre-ville, et les contraintes de sites exigent de grandes capacités d'innovation.

Le vélo dans la ville.

Génie urbain. Aménagement et Territoire., n° 432, fév. 1997.- pp. 9-41

Ce dossier analyse les expériences des villes françaises les plus innovantes. Introduit par Ch. Gautier, président du Club des villes cyclables et Maire de Saint-Herblain, il présente les plans de déplacement, l'intermodalité mais aussi le rôle de l'Etat par rapport à la réglementation. Paris et ses axes dessinés en 1996 y figurent en exemples: bandes, voies cyclables, relations entre les couloirs de bus et les automobiles... Les systèmes de signalisation y sont soigneusement décrits, sans toutefois s'attarder sur l'inadéquation flagrante entre les différents modes de circulation de la capitale. Les exemples de Strasbourg axé sur le traitement des carrefours notamment, de Nantes et Bordeaux sont également traités dans ce document. A Strasbourg en effet, avec la charte du vélo, la municipalité s'engage dans une politique ambitieuse capable de trouver certaines solutions pour sécuriser au maximum les aménagements et plus spécialement aux carrefours. A Nice, un réseau permanent est réservé aux deux-roues sur trois axes. Nantes veut réhabiliter l'usage du vélo comme mode de déplacement à part entière. En quatre ans, le réseau deux-roues a été doublé et le stationnement modernisé. L'exemple de Bordeaux porte sur le réaménagement de la piste cyclable de Bordeaux Lac avec ses nombreuses contraintes. Lille s'est engagé dans le renouveau du vélo après une baisse de la part des déplacements en deux-roues. Un article est consacré à l'amélioration de la sécurité. La ville de Toulouse veut développer un réseau cyclable maillé. Un effort particulier permettra de favoriser l'intermodalité vélo-métro ou vélo-bus-métro, à l'échelle de la ville et de l'agglomération.

CDU

Pour que les villes roulent et respirent mieux.

Environnement magazine, n°1558, juin 1997.- pp.31-46, tabl., phot.

Tous les outils nécessaires à la mise en place d'une politique environnementale des transports urbains sont présentés ici. Basées sur les meilleurs plans réalisés en France et en Suisse, neuf leçons indiquent comment élaborer un plan de déplacements urbains (PDU). Les aspects financiers, les capacités de transport, l'intégration dans la ville ou l'accessibilité du matériel pour le voyageur sont abordés par mode de transport. Ce document présente également les avantages et les inconvénients des véhicules utilitaires propres, tout en rappelant les règles à suivre pour réaliser avec succès des réseaux maillés destinés aux deux roues.

CDU

CENTRE D'ETUDES SUR LES RESEAUX LES TRANSPORTS L'URBANISME ET LES
CONSTRUCTIONS PUBLIQUES

Malette pédagogique zone 30.

Lyon, CERTU, 1997.- non pag.

Cette malette comprend : un diaporama (99 diapositives), accompagné d'un livret de commentaires; une vidéo d'interviews "zones 30 : des quartiers à vivre (dépliant 6 pages); une affiche; des ouvrages

de référence : guide zone 30 : méthodologie et recommandations (CERTU, 1992 : CE07 2598), guide modération de la vitesse en agglomérations. Recommandations techniques sur la limitation généralisée à 50 Km/h (CERTU 1990, CE07 2470); des documents divers : fiches collection "petits aménagements de sécurité" (CERTU/SETRA 1995), les zones 30 en dix questions. Argumentaire. Résultats de l'enquête lancée auprès de villes de plus de 10 000 habitants.

TU GF CE07 4045

CLUB DES VILLES CYCLABLES

Journée technique, le vélo dans les aménagements de quartier. Paris, jeudi 4 avril 1996.

Bordeaux, Club des villes cyclables, 1996. - 40p.

HAUSER (Daniel); SCHNEIDER (Bernard); GARDET (Gilles)

Comment intégrer les vélos dans la ville? Stage de formation continue à l'ENPC, 11/12 juin 1996.

Paris, ENPC, 1996.- ensemble de notes

Ce dossier alterne les mesures techniques et/ou réglementaires permettant d'améliorer la circulation des deux-roues légers en ville, et les comptes rendus d'expériences: Strasbourg avec le tramway, la politique d'incitation du Conseil Général du Bas-Rhin, les efforts de la Ville de Paris, le jalonnement des itinéraires cyclables à Genève.

EPC FC2268/3939

HILLMAN (M.)

Curbing car use : the dangers of exaggerating the future role of public transport.

Traffic engineering and control, vol. 37, n°1, janv. 1996.- pp.26-29, tabl. bibliogr.

L'usage de l'automobile semble critiqué en Europe. Pourtant exagérer le rôle futur des transports publics en remplacement de l'automobile est dangereux. En effet, pour de petits déplacements, rien ne remplace l'automobile, ou alors, comme aux Pays-Bas, il s'agit de créer des structures pour favoriser l'utilisation de la bicyclette ou de la marche à pied. La politique des Pays-Bas est comparée, dans ses effets, à celle de la Grand-Bretagne.

TU

AGENCE REGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT ET DES NOUVELLES ENERGIES ILE-DE-FRANCE

A pied et à vélo: conseils pratiques pour les circulations douces.

Paris, ARENE, 1996.-65 p, phot., cartes

(Collection des guides techniques de l'environnement)

Ouvrir les rues aux piétons, accueillir le vélo dans la ville, faire vivre la rue, imaginer des espaces publics pour tous, développer des liaisons vertes, limiter la vitesse, créer des réseaux de déplacements à pied et en vélo... ces solutions permettraient d'améliorer la qualité des circulations douces et la qualité de la vie dans la région. Ce document clair cerne les enjeux, les solutions et les soutiens nécessaires à l'établissement de schémas de références établis en concertation avec les collectivités locales. L'accent est porté sur le rôle de la commune et du département, en détaillant les moyens techniques que sont par exemple les "zones 30", les réseaux qui restent à créer. On trouvera ici les chiffres détaillés des aides financières de l'Etat et de la Région, elle-même devant s'impliquer pour des aménagements de l'envergure des coulées vertes, ou pour des inventaires permettant de soutenir ces schémas.

CDU 36450

BIBAULT (Christian)

Les rues ont une âme.

Communes et régions de France, n°333, janv. 1995. -pp. 30-36, phot.

Quel bilan tirer des politiques des villes moyennes en matière de création de rues piétonnes en centre ville? Ce dossier parcourt le chemin depuis le "tout piéton" des années 70-80 jusqu'aux réflexions actuelles sur les voies mixtes, où peuvent coexister piétons, vélos, voitures, activités économiques et habitat.

CDU

SABLET (Michel de); BURIE (Eric)

Espaces publics.

Paysage-actualités, n°178, mai 1995. - pp. 26-32, phot.

Quelle place donner à chaque moyen de déplacement urbain selon ses propres potentialités. C'est le thème de la première de ces études, la seconde s'intéressant aux différents moyens techniques pour parvenir à une amélioration accrue de la sécurité des piétons.

CDU

JACOB (Christian); LECROART (Paul)

Vers un réseau de circulations douces : petit guide d'aménagement.

Cahiers de l'IAURIF, n°111, nov. 1995.- pp. 26-43, phot, fig., plans

L'idée d'un meilleur partage de la rue au profit des "oubliés de la ville" (piétons et cyclistes) recueille un écho de plus en plus favorable dans l'opinion et chez les élus locaux. Un guide des aménagements en faveur des piétons et des cyclistes est présenté dans ce numéro des Cahiers.

CDU

HILLMAN (M.)

The dangers of exaggerating the future role of public transport.

BEAMAN, D., ed. Quality Transport for the New Planning Environment. CICC Publications, Welwyn, 1995

CLUB DES VILLES CYCLABLES

6ème congrès national du club des villes cyclables : Le vélo, moyen de déplacement efficace. Rennes, 14-15/10/94.

Rennes, Amarcande, 1995.- 36 p., phot., plans

En quatre ateliers, le congrès analyse les expérimentations au service du vélo; stationnement et lutte contre le vol; vélo et intercommunalité; jalonnement.

IA T.6367; DCN 61-A-157

A THERMIE PROGRAMME ACTION.

"European medium sized cities". The urban mobility management".

31 pages. 1995. 2 graphiques, 4 plans, 32 photos.

ASSOCIATION 4D

CAPRON (Guénola)

Les cycles entrent en piste: Nantes, le vélo n'est plus de trop.

Diagonal, n°110, déc. 1994.- pp. 45-50, phot., bibliogr.

Cet article présente comment différentes municipalités tentent de réhabiliter le vélo comme mode de déplacement urbain à part entière. Panorama de l'actualité "vélo" depuis les années 70, il met en valeur des actions de l'Etat et du CETUR en analysant les blocages politiques, les coûts, la grogne des commerçants en centre-ville. Les relations avec les DDE y sont évoquées, suggérant que sans faire du "tout-cyclable" et sombrer dans l'utopie chaque DDE devrait étudier les flux existants avant d'émettre toutes propositions concrètes. Etude de cas: Nantes avec son réseau cyclable efficace, pour un coût modéré.

CDU

CENTRE FOR RESEARCH AND CONTRACT STANDARDIZATION IN CIVIL AND TRAFFIC ENGINEERING. PAYS-BAS

Sign up for the bike : design manual for a cycle-friendly infrastructure.

Ede, Crow, 1994.- 325p., phot., tabl., bibliogr.

Le gouvernement néerlandais mène une politique stimulant l'usage de la bicyclette dans le pays. Ce manuel considère le déplacement en bicyclette comme une partie intégrante du système de transport et de circulation. Il présente les principes de réalisation de pistes cyclables, les conditions de circulation des bicyclettes dans la circulation urbaine, les équipements des pistes, la signalisation, le stationnement.

IA 35417

CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS

Le vélo, un enjeu pour la ville : faciliter la circulation des cyclistes.

Bagneux, CETUR, 1994.- 6p., fig., phot.

Montrer que le vélo existe par la réalisation d'aménagements cyclables à l'intérieur d'un réseau continu et cohérent, ne dispense pas de veiller à faciliter partout la circulation des cyclistes. Aménagements légers, marquages et traitement divers, notamment dans les carrefours, assurent aux cyclistes confort et sécurité et lisibilité des itinéraires.

DCN 61-A-152; MV 8142

Voirie et transports.

Journal des communes, n°4, avr. 1994.- pp. 106-113

Ce dossier "voirie" critique la conception actuelle de la rue qui ne favorise que la circulation automobile. Des propositions sont émises pour partager la chaussée entre voitures, bus, vélos et piétons et pour développer ces transports en commun comme le tramway ou le métro léger. L'expérience du Trans-Val-de-Marne est citée en matière de transports en site propre. L'interview de Jacques Auxiette, Président du GART (Groupement des Autorités responsables des transports) et maire de la Roche-sur-Yon expose la nécessité de complémentarité des fonctions, pour initier une nouvelle culture de l'aménagement des villes. Les transports en commun pourraient prendre l'autorité sur le terrain de la qualité du service, la fiabilité et le confort, à l'image de l'ABS ou de la climatisation dans le secteur automobile. Le coût de l'attractivité des transports en commun se rattrapera sur l'augmentation de la fréquentation avec un ralentissement de l'usage de l'auto individuelle. Le partage de la voirie, l'amélioration des cheminements piéton, les couloirs, le co-voiturage et les parcs de rabattement aux terminus des gares sont autant d'idées à mettre en place et à financer dans une logique globale. Tout le système des transports est à réviser, en s'inspirant d'exemples tels que Nantes ou Strasbourg...

CDU

FONCIER CONSEIL
LA PREVENTION ROUTIERE

La voirie mixte. Guide pratique.

Paris, Foncier conseil, 1994. - 91p., plans, phot., ann., bibliogr.

Quelques exemples de réalisations et quelques conseils pour aménager la voirie dans des ensembles résidentiels, afin de faciliter les usages collectifs et individuels.

CDU 29511

CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS

Le vélo, un enjeu pour la ville : vélos et stationnement.

Bagneux, CETUR, 1993. - 6p., fig., phot.

Promouvoir l'usage quotidien de la bicyclette, c'est donner au cycliste la possibilité de se déplacer de porte à porte et donc de pouvoir garer son véhicule près de l'endroit où il veut se rendre. Protection contre le vol et les intempéries, robustesse, proximité, accessibilité, simplicité d'usage et esthétique sont les composantes indispensables d'un stationnement de qualité.

DCN 61-A-151; MV 8140; DRE T.2222

CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS

Le vélo, un enjeu pour la ville : les bandes cyclables.

Bagneux, CETUR, 1993. - 6p., phot.

Ce document est le premier d'une série de fiches techniques thématiques traitant de l'usage du vélo en milieu urbain, élaborées en collaboration avec le Club des villes cyclables. Il traite des bandes cyclables : de leurs aménagements, de leurs réalisations techniques, des traitements particuliers, de la signalisation et de l'éclairage.

CDU 27745

CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS

Le vélo, un enjeu pour la ville : vélos et carrefours.

Bagneux, CETUR, 1993. - 6p., fig., phot.

Cette fiche traite des accidents de deux-roues et des difficultés rencontrées dans les carrefours par cette catégorie d'usagers et indique la manière de concevoir et d'aménager des carrefours plus sûrs pour les cyclistes et les cyclomoteurs.

DCN 61-A-147; DRE T.1971

CLUB DES VILLES CYCLABLES

CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS

Le vélo, un enjeu pour la ville : actes du 4ème congrès national du Club des villes cyclables, Stasbourg les 9 et 10 octobre 1992.

Bordeaux, Club des villes cyclables, 1993. - 61 p., phot., ill.

Trois grands thèmes ont été abordés au cours de ce colloque : les obstacles à l'usage du vélo, l'amélioration du quotidien des cyclistes en ville, la promotion du vélo dans la politique générale des transports en ville. La table ronde a traité de l'organisation des déplacements et de l'aménagement urbain.

CDU 28284

SABBAH (Catherine)

Droit de cité pour la petite reine.

Urbanisme, n°260, janv.-fév. 1993. - pp.55-58, phot.

La bicyclette est un moyen de transport sain, non polluant et bon marché mais le lobby vélo fait figure de nain face aux constructeurs de voitures et aux aménageurs qui privilégient largement la route sur la rue. A Toulouse, la municipalité a attribué 25 kms de pistes aménagées aux cyclistes qui réclament la facilité d'accès et de stationnement au centre-ville.

CDU

Pistes et bandes cyclables.

Paysage-actualités, n° 162, oct. 1993. - pp. 25-28, phot.

Pistes et bandes cyclables sont peu nombreuses dans les villes françaises et elles ne répondent pas tout à fait aux véritables besoins. Développer la pratique du vélo dans la ville passe par la réalisation d'aménagements spécifiques et sécurisants.

CDU

ASENCIO (Serge)

Vélo et bus sur la même voie.

Vélocité, n°27, 1993. - pp. 13-15.

IA

ASSEO (David)

Le bon usage des parcs d'échange.

Association Transport/Environnement, 1992 Delémont Suisse, 8 p.

CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS

Guide des zones 30. Recommandations et méthodologie.

Bagneux, CETUR. 1992- 64 p., phot., réf. bibliogr.

Ce guide se propose de fournir aux responsables gestionnaires de la voirie, aux concepteurs et aux techniciens de l'aménagement, aux urbanistes, des réponses claires aux questions qu'ils peuvent se poser en matière de méthodologie d'étude, de choix d'implantation, de principes de fonctionnement ainsi que de techniques d'aménagement des "zones 30".

CDU 26381

HERAN (Frédéric)

Fiches vélo.

FUBicy, 1992 (février), 5 fiches, 9 p.

Le vélo véhicule d'avenir. Comment rouler à vélo en ville, les aménagements cyclables en section courante, l'aménagement des carrefours pour cyclistes, les parkings pour vélos à Strasbourg.

CAMPBELL (Eric); CHABANNE (Philippe)

Les deux-roues légers dans les déplacements urbains.

Lyon, E.N.T.P.E., 1992. - 93 p., ann., bibliogr.

(Travail de fin d'études sous la direction d'Edith Metzger, CETE de Lyon)

La part des déplacements en deux-roues légers a fortement diminué durant les 20 dernières années et représente 3 à 10% selon les villes. Pourtant ils sont impliqués dans plus de 20 % des accidents corporels en milieu urbain. L'amélioration de la sécurité, la prise en compte de leurs besoins dans les aménagements et la planification urbaine conditionnent l'utilisation de ce mode de transport. Leur succès passe par l'intégration du deux-roues léger dans le trafic. L'efficacité des aménagements est liée

à leur simplicité et à leur faculté à s'adapter aux spécificités des cycles ainsi qu'aux comportements de leurs utilisateurs. Les situations contrastées de Grenoble, où les déplacements de deux-roues ont fortement chuté, et Berne où l'on assiste à un renouveau du cyclisme, montrent que les résultats sont à la mesure de la volonté politique. Le développement de ce mode de transport ne peut constituer une fin en soi. Par contre, il a sa place, en complémentarité des transports en commun, dans une politique des déplacements urbains visant la modération du trafic.

IUG T1074; TFE E092057

CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS. BAGNEUX
CLUB DES VILLES CYCLABLES

En vélo bien dans ma ville, 3èmes journées rencontre du club des villes cyclables, Toulouse, 11 et 12 octobre 1991.

Bagneux, CETUR, 1992.- 44p., phot., tabl.

Présentations d'expériences et propositions d'utilisation de la bicyclette comme moyen de déplacement dans les villes.

IA 31266; IAB 2842; TU CEO5 2555

Vélo et sécurité routière, les solutions techniques existantes.

Ligue aquitaine de cyclotourisme, 1992.- 56p.

CETE DE LYON

CARRE (Jean-René)

Aménagements cyclables : éléments de base pour un renouveau.

Paris, Inrets, 1991, 7 p.

INRETS

INSTITUT DE RECHERCHE SUR L'ENVIRONNEMENT CONSTRUIT. LAUSANNE
BONANOMI (Lydia)

Le temps des rues. Vers un nouvel aménagement de l'espace rue.

Lausanne, Ecole polytechnique fédérale, 1990.- 112p., phot. coul., bibliogr.

Brochure visant à faire connaître les expériences novatrices menées par les villes et les villages d'Europe pour la réhabilitation de leurs rues.

CDU 24512

VELO QUEBEC , MINISTERE DES TRANSPORTS DU QUEBEC

Guide technique d'aménagement des voies cyclables. Planification design. Réalisation.

Vélo Québec, 1990.- 161p.

CETE DE LYON

CANTON DE BERNE

KOBI (Fritz); BALSIGER (Oskar); RITTER (Hans Peter)

Aménagements à l'usage des deux-roues : recommandations.

Berne, Office cantonal des ponts et chaussées, 1990.- pagination multiple, ill., graph.

Le classeur vélo, diffusé pour la première fois en 1988, est une aide précieuse pour une meilleure prise en compte des cyclistes en ce qui concerne la construction, l'exploitation et l'entretien des voies de communication.

IA 34910

CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS

La rue, un espace à mieux partager.

Bagneux, CETUR, 1990. 58 p., français/anglais

L'objet de cette brochure est d'informer les élus, les techniciens et tous les partenaires de l'aménagement urbain sur la nécessité de mieux partager l'espace public et de faire connaître par des exemples le nouveau savoir-faire. Il est temps de réinventer un espace rue vivable, où il soit possible de circuler à pied, à vélo, en bus comme en voiture. Par le texte et par l'image, des solutions concrètes (françaises et européennes), sont présentées pour concilier vie locale, circulation, sécurité et environnement .

CDU 22311

LEFEVRE (Christian); OFFNER (Jean-Marc)

Les transports urbains en question : usages-décisions -territoires.

Paris, Ed. Celse, 1990.- 221p., graph., tabl., cartes, bibliogr., index

Synthèse sur l'histoire des politiques de transport urbain en France et sur l'évolution en cours du secteur, cet ouvrage se veut aussi réflexion critique sur le management public des services collectifs.

CDU 2646

CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS

ASSOCIATION DES INGENIEURS DES VILLES DE FRANCE

Guide général de la voirie urbaine. Conception, aménagement, exploitation.

Bagneux, CETUR, 1988.- 197 p., schémas, plans, ill., bibliogr.

Ensemble de fiches thématiques sur l'aménagement de la voirie et des espaces publics des agglomérations, organisées en 6 chapitres portant respectivement sur : le parti global d'une voie, thèmes liés à la circulation générale, circulations spécifiques (piétons, deux-roues et transports collectifs). Chaque fiche se propose, sur le thème traité, de donner un cadrage, des repères et de renvoyer à la bibliographie pour approfondissement, et comporte des indications de démarches et des recommandations techniques.

CDU 19812

BALSIGER (Oskar)

Guidonville, Conception pour l'intégration des deux-roues légers.

Bern, Office Cantonal des Ponts et Chaussées, 1988.- 53p.

CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS

ASSOCIATION DES INGENIEURS DES VILLES DE FRANCE

CENTRE D'ETUDES TECHNIQUES DE L'EQUIPEMENT DE LYON

Vitesse et sécurité en ville. Compte rendu de la journée nationale d'étude de Grenoble, 3-12-1995. Actions sur les comportements et choix des équipements.

Bagneux, CETUR, 1987.- 140p.

CDU 18766

CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS

Les deux-roues légers : aménagements simples et sécurité en milieu urbain.

Bagneux, CETUR, fiche n°7, 1985

CERTU

FEDERATION FRANCAISE DE CYCLOTOURISME

VICART (Jacques)

Essai de normalisation des bandes cyclables en France.

Paris, F.F.C.T., 1982.- 24 p., tabl., graph., ill., photo.

MV 4490

CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS

Les deux-roues légers : aménagements spécifiques. Actualisation des recommandations.

Bagneux, CETUR, 1980.- 47 p, fig., phot.

(collection "Les dossiers du Cetur", n°8)

Ce document a pour objectif de rappeler les quelques facteurs fondamentaux qu'il est indispensable d'avoir à l'esprit lorsque l'on aborde toute action opérationnelle concernant les deux-roues et d'apporter les éléments techniques nouveaux en matière d'aménagements spécifiques.

CDU 11981

GOURLET (B.); CRETEUR (A.)

Les deux-roues en zone urbaine dense.

Transport Environnement Circulation, n°27, mars 1978.- pp. 28-30, tabl., photo.

CDU

INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION D'ILE DE FRANCE.
INSTITUT DE RECHERCHE DES TRANSPORTS. DDE/GEP VERSAILLES.

MAUDET (Christian); CARALP (Marie-France); GRANGER (Véronique)

Les deux-roues dans la ville. Réhabilitation et promotion.

Cahiers de l'IAURIF., vol. 44, déc 1976.- 20p, fig, cartes, tabl, bibliogr.

Réhabilitation et promotion des deux-roues légers en région urbaine comme moyen de transport. Il existe 17 millions de ces véhicules en France: bicyclettes, mobylettes, motos, scooters... Il est donc nécessaire de les intégrer au trafic urbain, donc de leur donner une place dans les rues, d'aménager la voirie et de prévoir des sites propres pour circuler en toute sécurité.

CDU

TRANSPORT RESEARCH GROUP

MINISTERE DE LA QUALITE DE LA VIE. FRANCE

BRITTON (Francis E. K.)

Points de pression pour l'aménagement de l'environnement urbain : T.II - la bicyclette dans la ville.

Paris, *Ecoplan international*, sans date.- 52 p., tabl., ann., bibliogr.

IA 18787(2)

Que cherche-t-on à éviter ?

Le sujet du vélo urbain fait référence au thème plus vaste du développement durable et du devenir d'une planète altérée par de nombreuses nuisances, une pollution exacerbée qui met en cause à la fois l'industrie et le flux automobile. Le vélo n'est qu'un petit maillon de cette réflexion, une goutte d'eau dans la marée noire... mais il anime la polémique et constitue une sorte de levier dans la réflexion sur les transports intermodaux. Quelques ouvrages cités ici valent le détour sur cet angle précis.

Transports et environnement.

Ecodécision, n° 21, été 1996.- pp. 23-71, tabl, fig, phot., bibliogr.

Tant au niveau des infrastructures qu'à celui de la consommation énergétique, le transport est lourd de conséquences sur l'environnement. Dans une perspective de développement durable, il convient donc de prendre maintenant des décisions qui permettront de satisfaire les besoins de mobilité des citoyens tout en minimisant les impacts environnementaux et en favorisant l'accès du plus grand nombre à des transports adéquats. La planification des conurbations est essentielle pour assurer des services viables, de manière à limiter les besoins de déplacements quotidiens, encourager le cyclisme et les déplacements interurbains en utilisant les moyens de communication électronique.

CA RB 260 (96:21)

HIRIGOYEN (Xavier)

DEA "Etude des effets et des limites d'une internationalisation des effets externes dans le domaine des transports urbains".

Paris X Nanterre, nov. 1996. / Association 4D. 100 p., 17 ann.

Ce mémoire analyse la mobilité urbaine et les problèmes environnementaux, sur le principe de l'internationalisation des effets externes via la tarification, afin d'obtenir un optimum social de nuisances. A noter: l'étude des coûts qui précise les énoncés théoriques.

Association 4D

LEROY (Pascal)

Le printemps du vélo.

92 Express, n°71, mai 1996.- pp. 54-69, phot.

Le vélo est un mode de transport convivial et non polluant aujourd'hui en plein renouveau. Sa situation dans les Hauts-de-Seine est exposée dans ce dossier. La pollution de l'air en ville, les transports publics sont mis en cause en citant divers moyens d'action: limitation du trafic, gestion de la voirie partagée équitablement entre les différents modes de transports. On notera p.105 l'article sur "Vélo et intercommunalité", citant l'exemple de Reims où 50 000 déplacements à vélo sont recensés chaque jour, résultat cumulé d'un schéma directeur pertinent et d'incitations par subventions.

IA P.329

LESENS (Isabelle)

L'air et les déplacements urbains.

Synergie Environnement magazine, n°8, printemps-été 1996.- pp. 11-39, phot, tabl.

Les transports posent aujourd'hui de redoutables problèmes d'accessibilité et de qualité de vie urbaine. Au sommaire, la reconquête de la qualité de l'air en Ile-de-France, les grands principes du projet de loi sur l'air, les actions possibles pour gérer la circulation et restreindre l'automobile, les aménagements en faveur de la bicyclette, les choix de Renault, les avantages et les inconvénients du gaz de pétrole liquéfié, le rôle du transport intermédiaire. Isabelle Lesens rappelle ici notamment les erreurs commises en matière d'aménagements cyclistes: pistes débouchant à angle droit, non respect des logiques de circulation, traversée sans aide des routes rapides, barrières et chicanes, marches en entrée et en sortie de pistes etc... Elle pointe aussi le manque de coordination entre les réseaux mal raccordés, les problèmes de signalétique, la nécessité de développer les partenariats entre les différentes entreprises et de favoriser la complémentarité train+ vélo.

IA P.600

Les transports propres. Paris le 16 janvier 1995. Les entretiens de Ségur.

Paris, Ministère de l'environnement, 1995.- 98p., pl.,

La première partie de ce colloque était consacrée à l'avenir de la fonction transport du point de vue de la vie urbaine, de l'économie du territoire. La seconde s'est attachée plus particulièrement à l'avenir des véhicules : quelle régulation pour quels impacts ?

DRE 7646; IA 38233

CONSEIL REGIONAL DU NORD PAS DE CALAIS;

AGENCE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA MAITRISE D'ENERGIE;

INFORMATION SUR LE DEVELOPPEMENT L'ENVIRONNEMENT ET L'AMENAGEMENT LOCAL. LE KREMLIN-BICETRE

Mieux se déplacer, moins polluer. Transports urbains : choix énergétiques et modaux. Colloque - Lille, 6 et 7 avril 1993.

Le Kremlin-Bicêtre, IDEAL, 1993.- 129p., tabl.

Textes des interventions du colloque qui avait pour objet : 1 -Le bilan environnemental des transports urbains et transferts modaux; 2 - les enjeux des carburants de substitution.

DCN 58976

Ici : expériences concluantes en France

Panorama des expériences et avancées françaises en matière de circulation cycliste. Les "phares" figurent en bonne position et servent de référence en Europe, mais il est intéressant de noter des cas plus ponctuels, dans des communes plus retirées où la question du vélo a trouvé des interlocuteurs. Pistes à explorer, exemples à se réapproprier.

IFRESI;

INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SECURITE (INRETS).

ASSOCIATION 4D.

PREDIT: programme d'études et de recherches sur l'innovation dans les transports. 1997/2000.

Mobilité urbaine et déplacements non motorisés, les conditions d'un report modal favorable à la marche et au vélo.

Avril 1997. Dossier en cours.

Coupsures de trajets, inconfort, accidents, déficit d'images sont autant d'obstacles à la pratique du vélo urbain, les élus étant eux-même essentiellement automobilistes. Vols, problèmes de stationnements, services défectueux et inadéquation du code de la route entravent ce développement. Les solutions étudiées dans ce programme concernent la modération du trafic, la réduction des coupures, le mélange des flux par des aménagements adaptés et sécurisés, en assurant la continuité des itinéraires. Pistes de recherches: l'analyse des obstacles et des solutions, en éditant un annuaire des villes cyclables, une bibliographie de base, en comparant les réseaux viaires et les systèmes de mise à disposition des vélos vers différents publics. Le programme de valeur très scientifique met l'accent sur la mise en cohérence des actions, des scénarios. Il présente en annexe les coupures urbaines, prend l'exemple d'une grille d'analyse des obstacles en Seine-Saint-Denis. A consulter: la méthodologie pour la création d'un annuaire statistique des villes cyclables, la brève histoire des aménagements piétonniers et cyclables depuis les années 70, la consommation espace/temps des différents modes de déplacements.

Ce travail considérable présente un concept de consommation d'espace-temps repris sur une idée de l'ingénieur de la RATP Louis Marchand, en 1977: ce calcul prend en considération non seulement l'espace utilisé pour le déplacement mais encore la nécessité de stationnement des véhicules à l'extrémité de chaque trajet.

INRETS; Association 4D

INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION D'ILE DE FRANCE

DIRECTION REGIONALE DE L' EQUIPEMENT D'ILE-DE-FRANCE

DUGUET (Anca); JACOB (Christian); NAUDIN (Muriel)

Liaisons cyclables entre Paris et le secteur Seine sud-est.

Paris, IAURIF, 1997.- 100 p. phot., plans. tabl.

IA 38612

HERAN (Frédéric)

Un plan vélo à Paris.

Transports urbains, n°90, janv.-mars 1996.- p18

CDU

GIRAUD (Michel)

L'action régionale en faveur des circulations douces. Le développement des réseaux verts et des déplacements à vélo en Ile -de-France.

Conseil régional d'Ile-de-France, 1996. - 37 p.

Afin de mettre en oeuvre une politique efficace de développement des réseaux verts et des itinéraires cyclables en Ile-de-France, le plan régional propose d'agir sur les tissus urbains denses de la zone agglomérée et des villes moyennes, d'offrir la possibilité de réaliser des trajets longs, d'intégrer la dimension circulations douces dans tous les volets de l'aménagement.

IA 37001(17-96); DRE.O.IDF.R

REGION ILE-DE-FRANCE

Plan régional des circulations douces.

Paris, IAURIF, 1996.- 128p., cartes, tabl., ill., phot., graph.

Le plan régional des circulations douces comporte 3 volets : - les réseaux verts, - les itinéraires de longue distance et de loisirs, - les actions de sensibilisation. C'est un document d'information, de formulation d'objectifs et d'actions, un cadre de référence pour les aménagements des collectivités locales. Il doit servir de base technique pour mettre en oeuvre progressivement les différents projets, d'échelle régionale, départementale ou locale.

CDU 36451

VILLE DE PARIS. DIRECTION DE LA VOIRIE

Plan vélos. Séance du 24 juin 1996.

Paris, ville de Paris, juin 1996. - 5 p.

AP 2572

VILLE DE PARIS. DIRECTION DE L'AMENAGEMENT URBAIN

Approbation de la charte du vélo à Paris. Séance du 25 novembre 96.

Paris, ville de Paris, nov.1996.- 8 p.

AP 2605

INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION D'ILE DE FRANCE

AGENCE DES ESPACES VERTS DE LA REGION ILE-DE-FRANCE

DUGUET (Anca); DAVID (Christian)

Les pistes cyclables de la Région d'Ile de France.

Paris, IAURIF, 1996.- carte coul. au 1/150.000

IA 37348; DRE P.99

FUBICY

La complémentarité transports publics/byciclette. Voyage d'étude à Nantes et Rennes, 26 juin 1995.

Strasbourg, Fubicy, 1995.- 32p.

CENTRE D'ETUDES TECHNIQUES DE L'EQUIPEMENT DE L'EST. METZ

DIRECTION REGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT CHAMPAGNE-ARDENNE
GRAFF (Hervé)

Les vélos dans l'agglomération d'Eprenay : diagnostic.

Metz, CETE de l'Est, 1995. - 19 p., phot., plans, tabl.

Cette étude réalisée par le département Habitat Aménagement Urbain montre, vue l'évolution de la circulation urbaine, la difficulté grandissante de se déplacer en deux-roues. La demande d'aménagements favorables à la bicyclette est en augmentation, ce qui incita la DIREN Champagne-Ardenne à demander ce "diagnostic-vélo" de l'agglomération d'Eprenay. Cette monographie montre clairement le type de méthode théorique qui permet d'envisager par la suite les aménagements-vélo en fonction des plans de circulation existants, du trafic, des niveaux de saturation, des contraintes de sites. Le diagnostic, composé essentiellement de bases cartographiques, conclut que la mise en place d'un réseau cyclable dépend d'une politique globale et à long terme sur la commune d'Eprenay. Il est nécessaire d'anticiper la demande latente, de la faire émerger en investissant même aux endroits peu fréquentés par les deux-roues. Une notion à retenir .

CTM 13670

SPRAUEL (Jacques)

Piétons et vélos à Strasbourg. Cohabitation pacifique ou prémices d'un nouveau conflit urbain.

Strasbourg, Communauté Urbaine de Stasbourg, 1995. - 104p., ill., ann.

VILLE DE RENNES, CLUB DES VILLES CYCLABLES

Le vélo dans la ville, actes du colloque de Rennes, le 10 septembre 1993 au théâtre national de Bretagne.

Ville de Rennes, 1994. - 40 p.

Les interventions abordent les principaux aspects du dossier deux-roues dans la ville: comment prendre en considération la circulation des vélos dans les études urbaines? Comment mettre en place une politique cohérente de déplacement global en y intégrant tous les modes de transports? Cas de Rennes et Lorient, canton suisse de Berne, ville allemande d'Erlangen.

IA 35342

BRETT (Yann-Bernard)

Le vélo dans la ville.

Environnement magazine, n°1532, nov. 1994. - pp. 21-26, phot., fig.

Ce dossier très complet fait ici le point sur les méthodes à appliquer pour se donner les moyens d'une vraie politique du vélo en ville.

Démarrant sur quelques constat d'échec- les bandes vertes, dites "couloirs de la mort" ou les vélos collectifs de la Rochelle- il s'arrête sur les mesures plus réalistes et opérationnelles aujourd'hui de limitations à 50 kms/h et d'instauration de "zones 30" en coeur de villes. Avant de mettre en place tous plans de déplacements urbains , il est ici judicieusement préconisé de "mettre le pied à l'étrier" en réunissant l'ensemble des partenaires -maires, adjoints, services techniques, associations- pour des tours de villes à vélo afin d'observer les comportements collectifs et de planifier en connaissance de cause. Des exemples de chartes cyclables sont étudiés dans le détail en fouillant les solutions possibles d'aménagements de la circulation et du stationnement des vélos. Texte de référence, il n'omet pas d'interpeler le politique, afin que le vélo ne soit pas uniquement un lobby électoral. L'article rassemble une palette intéressante de sources diverses, de références d'organismes, d'interviews et de fiches techniques sur l'aménagement des carrefours notamment.

CDU

Les deux roues dans l'agglomération nantaise.

Territoires, n°353, déc. 1994. - pp. 6-8

La prise en compte globale des déplacements dans l'agglomération

nantaise permet de créer aujourd'hui des cheminements "deux roues" pour un meilleur partage de la rue, grâce au schéma intercommunal de continuités deux roues.

CDU

CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS. BAGNEUX

5ème Congrès national du Club des villes cyclables. Grenoble 8 et 9 octobre 1993.

Bagneux, CETUR, 1994.- 47 p., phot.

Thèmes abordés dans ce colloque : la politique cyclable dans l'agglomération grenobloise; l'Europe avec l'association des villes cyclables italiennes et la Fédération européenne de cyclisme; les actions en faveur de la promotion du deux roues dans les grandes villes françaises : Toulouse, Strasbourg, Nantes; la politique de l'Etat; les professionnels du cycle face aux vols et aux conditions de sécurité des bicyclettes; les aménagements urbains. Idées de débats à y puiser: le vélo, qui concurrence l'auto sur les trajets courts, nécessite une signalétique particulière: les sens interdits doivent leur être accessibles légalement en créant des bandes à contresens.

DCN 61-A-148

ASSOCIATION DROIT AU VELO

HERAN (Frédéric); ABDESSALAM (Mohamed); CHALO (Véronique); ERS (Christel); LEBREC (Maud); TOSTAIN (Philippe)

Lillavélo. Etude sur les conditions et les enjeux d'une transformation de Lille en ville cyclable; rapport final - octobre 1992.

Lille, OCE, 1992.- 224p., schémas, tabl., graph., bibliogr.

(Etude réalisée pour le compte de l'Observatoire communautaire de l'environnement)

L'étude Lillavélo étudie tous les aspects liés à la pratique de la bicyclette dans la métropole, afin de recenser les conditions et les enjeux d'une transformation de Lille en ville cyclable. Le danger de la circulation automobile est le principal obstacle à la pratique de la bicyclette. Rapide, économique, non polluant, l'usage du vélo aboutirait à une économie de 2400 F. par ménage et par an vers l'an 2000, et permettrait une amélioration notable du cadre de vie et de l'attractivité de l'agglomération. De grandes villes étrangères ont adopté la bicyclette comme moyen de transport. Pourquoi ne le pourrait-on pas à Lille ? C'est une des questions abordées par les auteurs de ce rapport.

DCN 21-511; MNEL 11; 22-22; IA 35921

AMBROISE-RENDU (Marc)

Ré, l'île où les vélos sont rois.

Le Monde, 1992 (23-24 août), p.9, Heures locales

L'HOMME (Cristina)

Le vélo et la ville: la roue tourne.

Paysage-actualités, n°151, sept. 1992.- pp.68-71, phot.

A l'heure où il devient difficile de se déplacer dans les villes, le vélo constitue une alternative intéressante qui nécessite un certain nombre de crédits. Si quelques villes françaises agissent en faveur des bicyclettes à l'instar de ce qui se fait en Europe du Nord, Paris semble à la traîne.

CDU

Entrez dans le réseau vert. Ou comment se déplacer autrement dans Paris ?

Paris, Verts Paris-écologie, 1991.- 132 p.

Le réseau vert est un ensemble de rues réservées aux piétons et aux cyclistes. D'un quartier à l'autre, ces rues se rejoignent formant ainsi un véritable itinéraire, pratique et convivial. Les propositions très détaillées reposent sur le principe d'interdire à la circulation automobile plusieurs rues par

arrondissement pour les réserver aux piétons et deux-roues, à les végétaliser et à les réaménager pour qu'elles redeviennent lieux à vivre.

Ce document est un témoin de l'évolution historique des politiques "vélo". Il présente les propositions de piétonnisation et les pistes cyclables finalement créées dans d'autres secteurs ou selon une logique temporelle: le week-end, par intermittence etc... L'image et l'identité très minérale de la capitale expliquent aussi la difficulté à mettre en place ce type d'usage. Nombreux éléments chiffrés et cartographiés sur la situation automobile, les espaces verts. Analyse du réseau vert qui proposait trois types de voies nouvelles différentes des rues piétonnes et des pistes cyclables habituelles: la rue résidentielle, la contre-allée en terre-plein aménagé dans les avenues et boulevards, la rue réservée aux vélos et piétons. Un ouvrage très fouillé.

DCN 58-943

LYON VELO;

ASSOCIATION POUR LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN ET VOIES CYCLABLES DANS L'AGGLOMERATION GRENOBLOISE;

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT. DIRECTION DE LA SECURITE ET DE LA CIRCULATION ROUTIERE;

INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SECURITE;

CENTRE D'ETUDES TECHNIQUES DE L'EQUIPEMENT DE LYON

BOUVIER (I.)

Elaboration d'un argumentaire en faveur de l'utilisation du vélo en ville.

Lyon vélo, 1991.- 54p.

CETE DE LYON

LESENS (Isabelle)

Villes et vélo: le hit-parade de la casse.

Cinquante millions de consommateurs, n°229, juin 1990.- pp. 23-29, phot.

Un tour de France à vélo qui met en lumière, d'un côté, les efforts de certaines villes pour accueillir les cyclistes, de l'autre, des villes impraticables où est niée l'existence des cyclistes.

DREIF

Bouger.

Urbanismes, n°237, mai 1990.- pp.34-87, phot., fig., plans

Ce dossier évoque successivement: la circulation et les transports à Berlin, les cyclistes dans les villes, les déplacements urbains et interurbains et leur traitement à Nantes et à Moulins, la sociologie des usagers du métro, la desserte de la gare Montparnasse, les taxis, la congestion de la circulation et les remèdes dans les métropoles, le tramway de Seine-St-denis, la conduite des automobilistes en ville, le projet HYSOPE.

CDU

ASSOCIATION POUR LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN VOIES
CYCLABLES ET PIETONNIERES DANS L'AGGLOMERATION GRENOBLOISE

Le vélo véhicule d'avenir.

Grenoble, A.D.T.C., 1990. - 52 p., fig., cartes, tabl., phot.

Ce livre blanc est consacré au vélo, comme moyen de déplacement urbain. Après une analyse précise et critique des aménagements récents, il montre que la baisse d'utilisation est corrélée principalement à la non-continuité des pistes cyclables - un réseau mité - et à l'insécurité engendrée par une circulation automobile trop rapide.

DCN 61-A-139

COLLIOT (Chantal)

Les cyclistes en milieu urbain, exemples de Saint-Malo, Rennes.

Université Rennes II Haute-Bretagne, 1990 (octobre)

Mémoire de maîtrise sous la direction de Jean-Pierre Marchand.

TALLUT (Jacques)

Autoplus 1989: "la Rochelle, tu me transportes".

Transports urbains, n°66, mars 1989.- pp. 33-38, tabl., phot.

Pour analyser a posteriori ce que l'autoplus apporte de nouveau dans le paysage du transport public à la Rochelle, l'auteur le replace dans son environnement local en partant des décisions prises en 1981 pour restructurer et développer le service de transports urbains. Il présente ensuite l'innovation technique dans la multimodalité de l'autoplus (bus de mer, passeur, vélos et taxis) ainsi que les innovations technologiques de l'autoplus (billettique et système automatique d'information): les vélos étaient prêtés durant 2H puis loués 3Fr/ l'heure suivante. Aucun bilan n'a été réalisé sur l'usage, les vols et les comportements. En 1988, cette opération avait coûté 500 KF, les recettes directes s'élevèrent à 51 KF, pour une fréquentation de 25 000 voyageurs.

CDU

DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT DES ALPES MARITIMES

Les deux-roues et nous : la sécurité des deux roues dans les Alpes Maritimes. Faits et opinions.

Nice, DDE des Alpes Maritimes, 1989. - 28p.

La Côte-d'azur est la région de France où il y a le plus de deux roues et celle où leurs relations avec les automobilistes sont les plus conflictuelles. Cette brochure est destinée aux décideurs et aux techniciens pour qu'ils prennent mieux en compte les deux roues dans la circulation. Elle leur donne un cadre de référence pour mener leur action et l'évaluer.

DCN 61-A-137; DRE T.1549

REGION ILE-DE-FRANCE . DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT
EXPLOITATION ET SECURITE ROUTIERES. ETUDES TECHNIQUES.

LAVENU (Bernard); FABRIES (Françoise)

Commune de Verrières le Buisson: plan de déplacement.

Paris, DREIF, 1986.- Dossier, 31p., plans, cartes graph. + 12p., plans + 22p., tabl.

Cette étude faite pour le compte de la ville de Verrières le Buisson repose sur deux séries d'enquêtes: l'une de type classique "plan de circulation"; l'autre réalisée à titre expérimental auprès d'un échantillon représentatif de la population (enquête ménage), les résidents ayant la possibilité de s'exprimer sur les conditions de leurs déplacements selon les modes et les différentes périodes de la semaine. Les résultats ont conduit à proposer des aménagements en faveur des piétons et des deux-roues. Des propositions précises d'aménagements sont émises avec les plans permettant de visualiser pistes et bandes cyclables uni ou bi-directionnelles, aménagements des carrefours, piétonnisation du centre-ville etc...Ce document présente une valeur technique et méthodologique, la commune s'en étant largement inspirée pour réaliser son schéma de circulation.

DRE 4753

Et ailleurs : les expériences étrangères

La bibliographie fait ici référence aux pays européens et anglo-saxons, les exemples asiatiques semblant procéder d'une toute autre histoire culturelle. On note que les secteurs les plus performants et les plus en pointe dans le domaine cyclable correspondent aux pays dont les structures urbaines ne présentent pas la complexité des villes latines où les contraintes de sites et de circulation structurelle sont fortes. Référence également aux cultures, aux modes de vie et au temps nécessaire pour installer une transformation progressive des pratiques.

RUWET (André)

Ecopenhague : le vélo, objet culturel danois.

Imagine, n° 3, 1997.

BARDOU (Jean-Paul)

Sund bytrafik. Comment nous acheminons -nous vers le 21ème siècle ?

49p. 1996.

Les villes de Fribourg, Groningue, Karlsruhe, Nantes...sont étudiées à travers 20 ans d'expériences de circulation intégrée. Les réseaux de tram ont été étendus avec des rues affectées exclusivement au tram, aux vélos et aux piétons . La tarification a été différenciée, les circuits de pistes cyclables raccordés et séparés, la vitesse limitée à 30km/h.

Association 4D

European sustainable cities.

Bruxelles, mars 1996. 301 pages. Annexes, bibliogr., index.

Association 4D

Incursion sur les pistes cyclables de Copenhague.

Transflash, n°209, juil.-août 1996.- pp.1-7.

CDU

JULIEN (Arantxa)

Les bicyclettes dans la ville; pratiques, offres et enjeux; le cas de la France et de la Grande-Bretagne.

(Mémoire de DEA en Géographie et aménagement, sous la dir. de Michel Carmona)

Université Paris IV Sorbonne 1996.- 113 p., bibliogr.

L'hypothèse qui fonde ce travail est que la bicyclette, moyen de transport à part entière, a sa place parmi les transports urbains. Dans les pays industrialisés, la fin de l'hégémonie automobile est régulièrement annoncée en raison de la pollution, de la consommation d'espace... L'auteur s'appuie sur une étude comparative France-Angleterre pour poser les bases d'un développement de cet usage.

CREP DA.9607

DUGUET (A.); JACOB (CH.); DAHM (B.)

Passage en taille douce dans la ville. Circulation douce et voies urbaines en Europe. Allemagne et Suisse.

Cahiers de l'IAURIF, n°111, nov. 1995.- pp.5-114, phot., plans, tabl.

Circulations douces en Ile-de-France, en Allemagne et en Suisse, réseaux verts, coulée verte le long des lignes TGV, cheminements de verdure, la mise en cause des rythmes de vie effrénés passe par cette préoccupation d'un urbanisme de "tisserand", dont ce dossier analyse les possibilités de mixité recréant en ville une sociabilité oubliée. Celle-ci se prolonge à l'extérieur de la cité par les coulées vertes destinées aux piétons et aux cyclistes. Le document présente la cartographie de la liaison verte en Ile de France qui s'appuie sur l'existant et crée un effet réseau. La coulée du sud des Hauts-de-Seine s'articule aux centres-ville, aux espaces verts, au relief et aux grandes emprises. On voit ici quel lien est établi avec les POS et les grandes opérations d'urbanisme, grâce à un traitement au cas par cas, fin et progressif. Analyse des modes de concertation, des coûts globaux par type d'aménagement, de l'incidence de la mise en place des zones 30.

A noter: le tableau des aides financières pour les circulations douces, le dossier technique et les exemples de partages rues/trottoirs, le réseau vert de Joinville-le-Pont et d'Issy-les-Moulineaux, la coulée verte du TGV Atlantique, les cas de Berlin, Munich, Hambourg, Berne.

CDU

JACOB (Christian); DAHM (Barbara)

Circulations douces en Europe: Berlin, Munich, Hambourg, Berne.

Cahiers de l'IAURIF, n°111, nov 1995.- pp. 44-76, phot., plans, tabl.

Initiée avant les années 60, la démarche allemande explore depuis cette époque un panel de mesures destinées à modérer la circulation automobile. Plus tardive mais relevant de la même approche globale à l'échelle d'une ville, l'expérience de Berne présente le cas particulier d'un traitement différencié du centre historique.

CDU

DIEBOLD (Marie-Claude)

Pays-Bas: la bonne entreprise au bon endroit. Interview de Joseph Jonkhof, directeur d'études au Service national de l'Aménagement du Territoire des Pays-Bas.

Diagonal, n°115, oct 1995.- pp.18-21, phot.

Les autorités néerlandaises se sont fixé pour objectif de réduire de moitié l'accroissement de l'utilisation de la voiture prévu à l'horizon 2010. Parmi les mesures préconisées: adapter la localisation des entreprises au profil idéal d'accessibilité des sites et de mobilité des activités.

CDU

GOUT (Patricia)

Allemagne, la ville de proximité.

Diagonal, n°115, oct 1995.- pp. 22-24, phot.

En Allemagne, les stratégies urbaines passent par des mesures de modération de la circulation. L'extension urbaine est maîtrisée, en testant l'idée de "ville à courtes distances" fondée sur trois notions clefs: densification urbaine, mélange et proximité des fonctions. Cet article étudie le cas particulier de Nuremberg.

CDU

5ème colloque international sur les déplacements urbains , 12 juin 1995. Vélos dans la cité, ville de qualité.

Bruxelles, inter-environnement Bruxelles, 1995.- 75 p, cartes, bibliogr., phot.

Sécurité, comportements des cyclistes, moyens de séduction des cyclistes potentiels sont évoqués dans cet ouvrage/ colloque qui aborde les différentes facettes des déplacements urbains à bicyclette. Les avantages de l'utilisation de la bicyclette pour la santé des cyclistes et pour la réduction des

déplacements urbains motorisés de faibles distances (domicile-travail; courses; expériences des vélos de service pour les policiers de quartier à Gand ou pour les fonctionnaires européens à Strasbourg). La politique cycliste de villes telles que Cologne, Bern, Strasbourg est analysée dans ce document montrant que les mesures prises par ces villes ont tout d'abord pour fonction d'assurer la sécurité des cyclistes : pistes cyclables, chemins pédestres accessibles aux cycles, itinéraires cyclistes, limitation de la vitesse automobile... D'autres mesures encouragent l'utilisation du vélo : range-vélos, campagne publicitaire, sens unique mis en double sens pour les cyclistes, location de bicyclette. On cite également les expériences de promotion du vélo comme "un mois à vélo dans Bruxelles ": seize cyclistes furent suivis pendant un mois de pratique, le colloque de dimension européenne prenant appui sur ce thème pour aborder les questions politiques, éducatives et socio-économiques de la pratique cycliste en ville.

ISU 2400; IA 36383

CLUB DES VILLES CYCLABLES

Réalisations cyclables et quartiers à circulation restreinte aux Pays -Bas. Dossier d'information. Voyage Club des villes cyclables, 22 au 24 juin 1994.

Bordeaux, Club des villes cyclables, 1994. - 14p.

MINISTERE DU TRANSPORT. DANEMARK

Safety of cyclists in urban areas. Danish experiences.

Copenhague : Ministère des Transports danois, 1994.- 120 p., fig., fotogr., tabl., ann.

Un programme (1991-94) lancé par le Ministère des Transports danois avait pour objet l'étude de la sécurité des cyclistes dans les zones urbaines. Quelques projets sont décrits dans ce livre, liés à l'étude de la sécurité des cyclistes aux carrefours, aux lignes de stop, aux pistes cyclables, aux arrêts d'autobus.

DCN 61-A-158

SOCIETE DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX DE BRUXELLES

Se déplacer à Bruxelles, un plaisir à retrouver. Evolution des comportements face aux choix de mobilité. 4ème colloque international sur les déplacements urbains, 21 mars 1994.

Bruxelles, inter-environnement, 1994.- 73 p., bibliogr, tabl, graph.

Ce document rassemble la substance des textes des intervenants sur la politique communautaire concernant l'environnement et les transports, l'évolution des mentalités en matière de déplacements. Il aborde des cas précis comme la mobilité à Munich, à Graz, un quartier sans voiture à Brême, la réalisation du tramway à Nantes, la stratégie de la société des transports intercommunaux de Bruxelles, la mobilité à Bruges. Un sondage cible également les comportements de déplacement dans la capitale belge.

IA 34673

Le vélo: un nouveau rayonnement.

Ville et l'habitant, n°222, janv. 1993. - pp.10-16, phot.

La problématique du vélo est présentée dans son contexte bruxellois. Les problèmes et les réalisations à envisager sont analysés ainsi que les perspectives du vélo sur un plan mondial.

IA P.428

HARRISON (J.), SMORENBURG (K.); MCCLINTOCK (H.)

Improving the city cyclist's lot.

Town and country planning, vol. 62, n°12, déc. 1993. - pp.328-335, phot, bibliogr.

En 1992, York a été élue comme meilleure ville britannique pour les cyclistes. J.Harrison explique comment la stratégie de la ville pour les cyclistes s'intègre dans la stratégie globale de transports.

K.Smorenburg explique les mesures prises par la ville de Groningue pour stimuler l'usage de la bicyclette. H. Mcclintock examine la politique menée par la ville de Munster et les leçons qu'on peut tirer de l'expérience de Nottingham.

CDU

MINISTERE DES TRANSPORTS. DANEMARK

Cycling in Denmark, from the past into the future.

Copenhagen, Ministère des transports, 1992. - 35p.

CETE DE LYON

BRACHER (Tilman); SIEKMEIER (Friedrich)

Das goldene Rad für Munster, die rostige Speiche nach Essen.

La "roue d'or" pour Munster, le "rayon rouillé" pour Essen.

Aktiv Radfahren, janv.-fév. 1992. - pp. 12-37

BRACHER (Tilman); LUDA (Helmut); THIEMANN (Hans-Jorg)

Zusammenfassende Auswertung von Forschungsergebnissen zum Radverkehr in der Stadt.

Publications de recherche sur la circulation des vélos en ville

Bonn, Bundesminister für Verkehr, 1991 (fév.), 192 p., coll. Forschung Stadtverkehr / recherche sur le trafic urbain, cahier A 7, Reihe Auswertungen / série exploitations)

Radfahren in Österreich/La bicyclette en Autriche.

Wien, Argus, 1990 (avril), pp. 6-9, in Das Fahrrad im Verkehr

Wegweiser zu einer fahrradgerechten Organisation des Strassen Verkehrs/La bicyclette dans la circulation/ Les voies d'une organisation de la circulation équitable à la bicyclette

MONHEIM (Heiner)

Re-orientation in traffic planning.

Garten und landschaft, n°2, fév. 1986. - pp.19-26

Examen des mesures prises ces dernières années, dans les pays aux technologies avancées, pour rendre plus supportable le trafic routier, réduire la consommation d'espace par les infrastructures routières, améliorer la situation des piétons, des cyclistes et des transports publics en milieu urbain.

CDU

On your bike : the guide to cycling in London, London cycling campaign.

Ed. Owen Watson, 1986. - 48p.

CETE DE LYON

HERZ (Raimund K.)

The use of the bicycle.

Transportation planning and technology, vol. 9, n°4, 1985. - pp.311-328, tabl, bibliogr.

La redécouverte de la bicyclette comme moyen de transport urbain, parfaitement en harmonie avec les buts de protection de l'environnement, d'économies d'énergie et de santé physique a stimulé cette étude qui analyse l'influence sur l'utilisation de la bicyclette de facteurs comme l'âge, l'éducation, la disponibilité d'une automobile, la densité résidentielle, la taille de la ville, la topographie, l'époque de l'année. La recherche est conduite par la société Socialdata de Munich.

IAURIF

CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS. BAGNEUX

Actions de promotion des deux-roues légers dans quatre pays européens. Rapport de synthèse.

Bagneux, CETUR, 1982.- 56 p. multigr, phot.

Actions en faveur des deux-roues légers en milieu urbain dans 4 pays européens: politiques nationales, systèmes de financement des infrastructures, les différents plans et programmes, investissements réalisés dans ce domaine, aménagements spécifiques, sécurité des deux-roues, augmentation de l'usage qui en est fait.

CDU 20577

ORGANISATION DE COOPERATION ET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE (OCDE)

CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (EMT)

Piétons et cyclistes dans les transports urbains, étude de Groningue (Pays-Bas). in : Les transports urbains et l'environnement - vol.I (séminaire 10-12 juil. 1979)

Paris, O.C.D.E., 1979.- 4 vol.;, fig., tabl.

CDU 29777(1-2)

HUDSON (Mike)

The bicycle planning book.

London, Openbooks-friends of the earth, 1978.- 154p., fig., tabl., phot., bibliogr.

Après avoir présenté les arguments qui militent en faveur de la réalisation d'aménagements pour les cycles en zone urbaine, les auteurs examinent la réglementation en vigueur en Grande-Bretagne, proposent certaines améliorations et décrivent des aménagements de qualité en Suède, aux Pays-Bas, en Allemagne et en Grande Bretagne.

DCN 61A. 65

ASSOCIATION 4D

Eco-mobilité. Predit avril 1977.

Rapport final de la phase préparatoire. Test du guide d'enquêtes à Fribourg et Ferrare. Annexe / 73p.

Tableaux p.26 à 33.

Association 4D

Et les gens ?

A la fois automobilistes, piétons et cyclistes, quels sont les usages de ceux qui ont à circuler chaque jour dans la ville. On doit analyser, au delà de l'attrait physique et du bien-être que procure la pratique cycliste, les éléments de blocage. Sortir en vélo comporte des risques. Il n'est pas aisé de croiser les trafics automobile et cycliste. Où se garer aux abords des gares et dans les rues? Retrouve-t-on son bien à l'arrivée?

Ces notions concrètes ne doivent pas faire oublier les notions esthétiques et l'adaptation de la signalétique, auxquelles on pense trop rarement pour conférer au vélo une image attractive dans la ville, afin d'en susciter la pratique.

Vulnérabilis 97. Colloque européen sur les usagers vulnérables dans la circulation. 14.15 janvier 1997. Lyon. Piétons, cyclistes, enfants P.M.R.

Lyon, CERTU, 1997.- 2 vol. 33 + 69 p.; graph., ill., tabl., bibliogr.

Texte des interventions du colloque, portant notamment sur les zones 30, les causes principales d'accidents de piétons et cyclistes, l'éducation à la sécurité, les aménagements cyclables...

CDU 36418 (1-2)

FARDIN (Pierre-Emmanuel)

Circuler malin à Paris et en Ile-de-France : le guide anti-bouchons.

Boulogne-Billancourt, EMH, 1997. - 247 p. cartes. index. tabl.

Le guide doit permettre de faciliter les déplacements dans la capitale et sa région, quel que soit le mode de transport : voiture, taxi, métro, autobus, RER, train, moto, scooter, vélo, marche à pied. Il offre un carnet d'adresses très pratiques, les références sur les permis, les locations, les serveurs minitel, l'équipement, les assurances, le temps gagné. En matière de vélo "pur", les circuits, contacts, locations et modes d'achat y sont précisément commentés.

IA 38374

OBSERVATOIRE DES DEPLACEMENTS A PARIS

Les accidents corporels des deux roues motorisés à Paris.

Paris, Mairie de Paris, 1997. - 75p., fig., tabl., graph., plans h.t.

Cette analyse des accidents et des responsabilités peut donner un aperçu des risques encourus par les deux-roues, et des types de confrontations spatiales entre deux-roues et autos dans la ville.

DRE 8223; IA 38678

MIGNOT (Corinne)

Sécurité des piétons et des cyclistes en milieu urbain.

Synthèse bibliographique, mars 1997. Convention INRETS/rue de l'Avenir. 23p.

Association 4D

ENQUETE BVA

Les évolutions envisagées en matière de transport domicile-travail suite aux nouvelles pratiques apparues pendant les grèves.

Paris, BVA, 1996. - 15 p., tabl.

L'évolution des modes de transport entre domicile et travail a été étudiée à l'occasion des grèves de transport de décembre 1995 prises comme un observatoire des comportements. De nouvelles pratiques sont apparues et une enquête BVA sur 804 personnes entre les 2 et 3 janvier 1996 indique que:

- 44% des usagers interrogés empruntent habituellement les transports en commun
- 55 % ont utilisé leur auto ou effectué des marches à pied durant les grèves, contre 13% ayant opté pour le vélo (sur le total).
- 43% estiment ne pas pouvoir utiliser le vélo en raison des longueurs de trajet
- 40% en raison du danger
- 20% en raison de la fatigue
- 18% pour la pollution à laquelle est exposé le cycliste

On note par contre une nette volonté des utilisateurs qui ont eu recours au co-voiturage de poursuivre cette formule à l'avenir.

Ce document offre des éléments fins sur la souplesse de transformation des pratiques, et sur les raisons objectives qui empêchent leur mutation.

IA T 6166

SECRETARIAT D'ETAT AU TOURISME

GAMOND (Jean)

La pratique du vélo en France.

Paris, Agence Française de l'Ingénierie Touristique, 1995. - 66p., tabl.

Qui sont les utilisateurs de vélo? Que veulent-ils réellement? Comment sont-ils informés, comment achètent-ils, quand et où pratiquent-ils? Quelles sont les perspectives de développement du marché? Faut-il multiplier les parcours? Comment concilier des éléments tels que liberté, sécurité, protection de l'environnement et rentabilité économique? A travers ce document, l'Agence Française de l'Ingénierie Touristique et les principaux professionnels concernés apportent certaines réponses et fournissent les bases de politiques de développement qui donnerait une place au vélo, à l'instar de ce qui peut être observé dans certains pays étrangers.

DCN 61-A-155

ENQUETE SOFRES/ CONSEIL REGIONAL/ ARENE

L'identification et la mesure des nouveaux comportements des franciliens pendant les grèves de transports de décembre 1995.

SOFRES 1996. - 47 + 62 p. tableaux

Cette enquête permet d'apprécier les possibilités de pérennisation de ces comportements afin de diminuer l'utilisation du vélo. La partie qualitative est centrée sur 20 entretiens individuels (répartis selon le type de mode de transport utilisé pendant la grève), l'enquête téléphonique sur un échantillon de 1300 franciliens de plus de 15 ans et 301 établissements de plus de 10 salariés. 31% "peut-être" et 47% "non". On remarque que les entreprises parisiennes sont plus concernées par l'amélioration des stationnements des deux-roues que celles de la couronne. 16% envisagent de prendre certaines mesures, 13% "peut-être".

IA 37641(1-2)

CARRE (Jean-René)

La bicyclette, un mode de déplacement méconnu dans les risques comme dans son usage.

Recherche Transport Sécurité, n°49, déc. 1995.- pp19-34, tabl., fig., bibliogr.

Les conditions de sécurité des cyclistes sont souvent méconnues. Cet article compare leur comportement et les risques encourus à ceux des automobilistes. Il tente d'évaluer le risque cycliste, et propose un certain nombre de mesures visant à prévenir les accidents : modifier les conditions de façon à réduire les conséquences des comportements incorrects; restituer aux individus les effets de leurs comportements en matière de circulation et de déplacements; considérer le cycliste comme un usager de la route et de la rue à part entière; favoriser la visibilité sociale de la bicyclette.

CDU

FILOU (Claude)

Risque accidentel et mobilité des deux roues. Les deux roues et la ville.

Cahiers du CREPIF, n°51, juin 1995.- pp. 101-118, tabl.

L'intervenant, chercheur à l'IRTS, Institut national de recherche sur les Transports et leur Sécurité, analyse l'usage du deux roues et son évolution (le parc des bicyclettes et des deux roues motorisés), l'usage des deux roues en ville (cyclomoteur, motocyclette, bicyclette), les accidents et le risque (tendances et situation actuelle en milieu urbain), analyse des accidents et comparaison entre les deux roues motorisés et les bicyclettes, les principaux facteurs de risque (facteur véhicule, conducteur, utilisateur).

Ce compte-rendu du colloque de janvier 1995 organisé par l'Association des 2 roues pour la ville, le CREPIF et l'Amicale parlementaire des 2 Roues aborde un sujet rarement travaillé encore dans les réflexions publiées sur les villes cyclables: qu'en est-il des constructeurs européens, des risques, comment analyser l'industrie des constructeurs de 2 roues. Ce colloque posait le problème du soutien européen aux entreprises, qui reste à développer.

CDU

CARRE (Jean-René)

The bicycle is not dangerous: refuting a prejudice harmful to the promotion of the bicycle.

Actes de la Conférence Velo-City 95, I.G. Velo, Basel, Septembre 1995, p 212-216.

CARRE (Jean-René)

Le vélo restera en ville s'il paraît plus sûr.

Libération, 20.12.95.

MINISTERE DE L'INDUSTRIE . PARIS

Prévention des risques résultant de l'usage des bicyclettes. Décret no 95-937 du 24 août 1995.

JO. Lois et décrets, n°197.- pp.12645-12646

CDU

AGENCE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA MAITRISE DE L'ENERGIE

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DIRECTION DE LA RECHERCHE ET DES AFFAIRES SCIENTIFIQUES

INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SECURITE (INRETS)

MARTIN (Yves)

Mobilité et urbanisme "Se déplacer au quotidien dans 30 ans". Eléments pour un débat. Actes du colloque des 22 et 23 mars 1994 à Paris.

Paris, la Documentation Française, 1995.- 234 p., fig., tabl., graph., bibliogr.

Que sera notre mobilité quotidienne dans un avenir à 30 ans ? A partir de l'éclairage sur le futur de l'urbanisme, des techniques et de la régulation des systèmes, les actes de ce colloque visent à alimenter un brassage d'idées, utile à un renouvellement des discours tenus par les groupes dominants du secteur (travaux publics, transports et télécommunications).

CDU 31787

BCEOM; COMMUNAUTE ECONOMIQUE EUROPEENNE

Improving public transport attractiveness. A Thermie programme action n°T76.

Guyancourt, BCEOM, 1994. - 20 p., bibliogr., phot., fig., tabl.

Cette brochure donne aux gestionnaires de transport urbain et aux opérateurs de transport public différentes options possibles pour améliorer la qualité de service et pour promouvoir les transports publics en présentant l'expérience de certaines villes européennes.

DCN 79-A-57

Livre bleu sur la sécurité routière des cyclistes.

Fédération Française de Cyclotourisme, 1994. - 19p.

T&E. EUROPÉAN FÉDÉRATION FOR TRANSPORT AND ENVIRONNEMENT.

Greening Urban Transport. Pedestrian and cycling policy.

oct. 1994. 34 p. Annexes 41p.

Association 4D

BARRAUD (Patrick)

Le point de vue des 2 roues.

Cahiers du CREPIF, n°49, déc 1994.- pp.45-47

L'intervention de Patrick Barraud, (Président de l'Association des 2 roues pour la ville) retrace rapidement l'opinion des usagers qui considèrent que devant les problèmes quotidiens de circulation, l'option d'un 2 roues offre certains avantages (gain de temps et liberté sur les trajets, éviter le stress...)

CDU

CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS. BAGNEUX

Le vélo, un enjeu pour la ville. Véls et stationnement.

Bagneux, CETUR, 1993. - 6 p., fig., phot.

Promouvoir l'usage quotidien de la bicyclette, c'est donner au cycliste la possibilité de se déplacer de porte à porte et donc de pouvoir garer son véhicule près de l'endroit où il veut se rendre.

Protection contre le vol et les intempéries, robustesse, proximité, accessibilité, simplicité d'usage et esthétique sont les composantes indispensables d'un stationnement de qualité.

DCN 61-A-151; MV 8140; DRE T.2222

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT . DIRECTION DE LA RECHERCHE ET DES AFFAIRES SCIENTIFIQUES ET TECHNIQUES

FAURE (Anne)

Sécurité et circulation en Ile -de-France; l'action des associations.

Paris, oct. 1992. - 37 p., Schémas, bibliogr.

Analyse de l'évolution des associations qui interviennent sur le milieu urbain et dans l'esprit du concept de modération de la circulation. Après un rappel historique et géographique du contexte de la Région Parisienne, les auteurs décrivent les principes des propositions pour le nouveau SDAU et la position des associations. Ils émettent également des propositions concernant l'espace public, les transports en commun et la sécurité des déplacements en ville.

CDU 28439

CARRE (Jean-René)

Le cycliste dans la circulation: comportement, attitudes.

Verhaltensweisen der Radfahrer im Verkehr ,

Actes de la conférence VELOFORUM 92.Genève 1,2,3 Octobre 1992

TOSTAIN (Philippe)

Déplacements, bicyclette et urbanité; le vélo pour le plaisir du vélo, le vélo pour le plaisir de la ville.

Paris, ENPC, 1992.- 163 p., fig., ann, bibliogr.

(Etude réalisée dans le cadre d'un DEA, Institut Français d'Urbanisme de Paris VIII et Université de Paris I, sous la direction de Guillaume André)

Etude de la pratique, des enjeux et des obstacles au regard d'expériences étrangères, cet ouvrage montre comment en France, la bicyclette est considérée par les pouvoirs publics comme le parent pauvre des autres moyens de déplacement. Cette thèse tente de définir la pratique liée aux déplacements, ses liens avec l'environnement urbain, comment réagissent les habitants et les usagers, quels sont les effets de cette pratique.

Face à la pression automobile certaines collectivités publiques mènent une politique volontariste de transports en commun, limitent vitesse et stationnement. Les réaménagements assurent plus les piétons que les cyclistes. Il est nécessaire d'identifier les blocages des villes françaises où le vélo est cantonné dans une image de sport et de loisir externe à la ville. Les problèmes de confort, de sécurité et de vitesse sont très vifs, au contraire des voisins européens du nord et de l'est. Il est nécessaire de ramener la bicyclette vers une fonction urbaine.

DCN 61-A-145

CAMPBELL (Eric); CHABANNE (Philippe)

Les deux roues légers dans les déplacements urbains.

Lyon, ENTPE, 1992.- 93p., 121 cartes, graph., tabl., ann., bibliogr.

(trav.de fin d'études sous la dir. d'E.Metzger/CETE Lyon)

La part des déplacements en deux-roues a fortement diminué durant les 20 dernières années et représente aujourd'hui de 3 à 10% selon les villes. Pourtant il sont impliqués dans plus de 20% des accidents corporels en milieu urbain. L'amélioration de la sécurité, la prise en compte de leurs besoins dans les aménagements et la planification urbaine conditionnent l'utilisation de ce mode de transport. Leur succès passe par leur intégration dans le trafic. Les exemples de Berne et Grenoble montrent que les résultats dépendent des méthodes employées et sont à la mesure de la volonté politique.

IUG T1074; TFE E092057

CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS

CLUB DES VILLES CYCLABLES

Aménagement et sécurité. 2èmes journées rencontre du Club des villes cyclables, Lorient 12-13 octobre 1990. Compte rendu.

Bagneux, CETUR, 1991.- 35p., fig., tabl., graph., phot.

Les interventions à ces deuxièmes journées rencontre du club des villes cyclables portent principalement sur l'intégration des deux-roues dans le trafic routier, les aspects de la sécurité dans l'élaboration des plans du trafic cycliste, l'évolution des aménagements pour les deux-roues en France, le vélo en Hollande.

TU CE07 2567; DCN 61-A-141; DRE T.1712

CHABROL (Arlette)

Les deux-roues: comment améliorer leur sécurité.

Circuler, n°38, juill.-août 1990. - pp. 9-24, phot.

Ce dossier fait le point sur la mise en oeuvre des moyens des communes pour améliorer la sécurité des deux-roues et promouvoir leur utilisation en ville, tout en luttant contre les nuisances des deux-roues à moteur et contre le vol.

DREIF

LESENS (Isabelle)

Les deux roues de l'infortune.

Espaces, n°103, avr-mai, 1990. - pp 35-38

Bilan négatif des piste cyclables en France, rares, mal conçues, mal entretenues. Cette déambulation critique à travers les villes françaises montre le déficit des communes du sud en matière d'aménagements cyclables, au contraire de Strasbourg, des communes outre- Rhin, Lille, Chambéry etc... De courtes anecdotes assez cinglantes permettent de circuler d'une ville à l'autre au gré de leurs pistes (du combattant) cyclable. Des solutions sont avancées pour éviter l'amateurisme et la fragmentation, comme l'utilisation des voies ferrées désaffectées, les anciens chemins de halage, les chemins ruraux. Les problèmes de continuité dans les idées et les initiatives sont relevés dans cet article qui propose un recalibrage progressif des petites routes, un effort d'intercommunalité, la coordination des élus et des conventions sur les déplacements.

CDU

ADFC NORDRHEIN-WESTFALEN

Dass Fahrrad als Wirtschaftsfaktor.

Kongress zur wirtschaftlichen und ökologischen Bedeutung des Fahrradverkehrs. Munster, 23 août 1989

Düsseldorf, ADFC, 1990, 91 p.

GRUPE DE RECHERCHE ET D'ACTION DES CYCLISTES QUOTIDIENS, FONDATION ROI BAUDOUIN

Les cyclistes dans la circulation.

Bruxelles, 1989, 122 p.

DEGEN (Michael)

Immer diese Radfahrer: Kleine Psychologie des Radfahrens. Rasch und Rohring.

1989

LESENS (Isabelle)

Le vélo à Paris : quel droit de cité ?

Transports urbains, n°65, déc.1988.- pp. 27-30, fig, phot.

Le mouvement de défense de la bicyclette plaide pour un usage aisé et naturel du vélo dans la ville. Retour en 1988 au moment du démarrage de l'opération "Paris 2 roues" : une seule piste cyclable existant alors: 400 mètres dans le XIV^{ème} arrondissement. Le danger des bandes vertes apparut très rapidement. Paris était très en retard par rapport au reste de la France et de l'Europe. Une polémique s'engagea sur la "fausse coulée verte de la Bastille au bois de Vincennes" , qui aurait utilisé l'ancienne voie de chemin de fer. La piste du canal de l'Ourcq est décrite ici positivement , ainsi que le projet de coulée verte au dessus du TGV Atlantique. Analyse également de la proposition cyclable du canal de Saint-Denis, des quais Rive-gauche, des bords de la Seine et de la Marne. On pointe ici la timidité des exigences lorsque les enjeux n'étaient pas encore si vifs, leur acuité actuelle ayant propulsé ces questions au devant de la scène (écologie, pollution, engorgement). Il est intéressant d'analyser cet article au regard de l'évolution de la politique cyclable en 10 ans.

CDU

INSTITUT FRANCAIS D'URBANISME. PARIS

La rue n'est pas une route. Colloque européen du laboratoire "théorie des mutations urbaines" de l'IFU. CNRS 27-29 octobre 1987, Paris.

Paris, IFU, 1987.- 130 p.

Cette série de communications reprend différents thèmes de discussions abordés lors de ce colloque: le sens menacé, les rues d' Europe, les qualités d'usage, les déplacements, la riveraineté.

On notera dans cet ouvrage référence sur la rue et ses usages, l'article de B. BACH sur " les pistes cyclables, réduction de trafic et déplacements des piétons dans les villes hollandaises". Cette compilation d'articles présente une valeur rétrospective certaine.

CDU 18988

CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS;

MINISTERE DE L'URBANISME ET DU LOGEMENT. FRANCE

A pied, à vélo, bien dans la ville. Concours national des villes plus sûres pour piétons et cyclistes. Palmarès 9 décembre 1986.

Bagneux, CETUR, 1987.- dossier

L'objectif de ce dossier est de faire connaître le palmarès des prix décernés officiellement le 9 décembre 1986 au Sénat ainsi que le bilan du concours et les fiches de présentation des dossiers primés ou mentionnés. Ce concours ouvert à toutes les villes de plus de 5000 habitants portait sur toute opération d'aménagement de la voirie à l'échelle de l'agglomération ou d'espaces particuliers (centre-ville, sorties d'écoles, traversées d'agglomérations...) qui concerne la sécurité des piétons et des cyclistes ou la sécurité d'usagers particulièrement vulnérables : écoliers, personnes âgées, handicapés.

CDU 18299

CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS

MINISTERE DE L'URBANISME ET DU LOGEMENT (FRANCE)

A pied, à vélo, bien dans la ville. Concours national des villes plus sûres pour piétons et cyclistes, 26 novembre 1985.

Paris, Caisse des dépôts et consignations, mult-service de presse, 1985.- 2 fasc., notes et 4 fiches techn. en coul.

Dossier et règlement du concours; complété des allocutions du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, et du directeur général de la Caisse des dépôts et consignations. Ce concours vise à promouvoir les initiatives locales permettant d'améliorer la sécurité des piétons et des deux-roues par l'émulation que représente un palmarès national.

CDU 17103

CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS;
CENTRE D'ETUDES TECHNIQUES DE L'EQUIPEMENT DE L'EST

Etude d'efficacité des aménagements en faveur des deux-roues. Rapport d'étude. 1-Synthèse. 2-Fiches de cas.

Metz, CETE de l'Est, 1984. - 2 vol., 143 - 187p., fig., plans, ptho., graph., tabl.

Cette étude a pour objet l'analyse de l'efficacité des aménagements et des mesures en faveur des deux-roues, sous le double aspect de la sécurité et de la fréquentation. Elle consiste en la synthèse de 21 études de cas d'aménagements spécifiques choisis sur l'ensemble du territoire national.

IA 19735(1-2); TU CEO5 1767

Piétons, vélos : des besoins communs.

Transports urbains, n°52, juill.-sept. 1984. - 36 p.

CDU

GABORIAU (Philippe)

Le vélo dans la mémoire ouvrière.

Nantes, 1982, collection des cahiers du LERSCO, n°3

STUDIENGESELLSCHAFT NAHVERKEHR. HAMBOURG

Documentation. 1st international bicycle congress velo/city 10-12 april 1980, Bremen. Proceedings and selected contributions.

Bonn-Bad Godesberg, Bundesministerium fuer verkehr, 1981. - 295 p.

Ce congrès organisé par l'ADFC (Club général des cyclistes allemands) avec l'aide de la ville libre hanséatique de Brême et le ministère fédéral de l'environnement de Berlin, rassemble des communications classées sous les rubriques suivantes : la bicyclette moyen permettant de transporter personnes et marchandises; la bicyclette dans les plans de transport urbains; analyse des accidents, comportement de l'usager; la bicyclette sur le plan technique; les mesures de soutien pour améliorer l'usage de la bicyclette; quelques voies de recherche.

CDU 12638

GABORIAU (Philippe)

La classe ouvrière et le vélo.

Nantes, 1980, Thèse de sociologie

FEDERATION DES USAGERS DES TRANSPORTS. PARIS-ECOLOGIE

Assez roulé comme ça. On réfléchit... suivi du manifeste vélorutionnaire par les Amis de la terre.

Paris, Pauvert, 1977. - 48p., fig.

(coll. Les amis de la terre)

Contre-plan de circulation dans la région parisienne. C'est une réponse au projet approuvé par le conseil de Paris en décembre 1976 et qui prévoit le quadrillage de la ville par un réseau de radiales et de rocades. Objectif : faire rouler davantage et plus vite et ceci au détriment des transports en commun et des piétons. But de ce contre-projet : rendre Paris à ses habitants en limitant radicalement les déplacements de voitures particulières et en privilégiant les transports collectifs et le vélo.

IA T.4252; DRE 2301

GRANGER (Véronique); ESSEL (Jacques); LAFURIE (Anne-Marie)

Pour une reconnaissance sociale du deux-roues.

Le mouvement Défense de la bicyclette.

Le bicy-club en marche

Équipement logement transports, n°104, fév.-mars 1977.- pp.36-43,

CDU

KROLL (Bonnie), SOMMER (Robert)

Bicyclist's response to urban bikeways.

Journal of the American Planning Association, vol.42, n°1, janv. 1976.- p42-52, tabl., phot.

Pour répondre à l'utilisation croissante des deux roues ces dernières années, de nombreuses villes américaines ont construit intensivement des réseaux de pistes cyclables. Une enquête nationale analyse la réaction des cyclistes utilisant ou non des pistes cyclables.

CDU

BUREAU D'ETUDES TECHNIQUES POUR L'URBANISME ET L'EQUIPEMENT DE LA
REGION MEDITERRANEENNE.

AVEROUS (B.), COULON (A.)

Les freins et les handicaps à l'utilisation et au développement des deux-roues. Note de travail.

Marseille, Bétérem, 1975.- 46p.

IA 14534

Localisation des documents

Les ouvrages cités ici sont disponibles selon leur cote dans les centres de documentation suivants:

cote AP

Atelier parisien d'urbanisme (APUR)
17, boulevard Morland - 75181 Paris cedex 04
☎ 01.42.71.28.14

cote ASSOCIATION 4D

Association 4D
7 Impasse Charles Petit
75011 Paris
☎ 01.44.64.74.94

cote CA

Villes en développement (ISTED)
Grande Arche, 92055 Paris la defense cedex 04
☎ 01.40.81.11.78

cote CDU

Centre de Documentation de l'Urbanisme
Grande Arche, 92055 Paris la Défense
☎ 01.40.81.11.78

cote CERTU

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU)
9, rue Juliette Récamier - 69456 Lyon cedex 06
☎ 04.72.74.58.00

cote CETE DE LYON

Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement de Lyon
109, avenue Salvador Allende CSE n°1
69674 BRON Cedex
☎ 03.78.41.81.25

cote CP

Etablissement Public d'Aménagement de la Ville Nouvelle de Cergy-Pontoise.
rue de la Gare, BP 47. 95020 Cergy Pontoise cedex.
☎ 01.34.20.55.36

cote CREP

Centre de recherches et d'études sur Paris et l'Ile-de-France (CREPIF)

12, rue de la collégiale - 75005 Paris

☎ 01.47.07.76.00

cote CTM

Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement de l'Est.

1, Bd solidarité. BP 5230. 57076 Metz cedex 03

☎ 03.87.20.43.23

cote DCN

Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement Nord-Picardie

2, rue de Bruxelles. BP 275. 59019 Lille cedex.

☎ 03.20.49.60.00

cote DRE, DREIF

Direction Régionale de l'Equipement d'Ile de France (DREIF)

21-23 rue Miollis, 75015 Paris.

☎ 01.40.61.80.80

cote EPC

Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC)

Central II - La Courtine - 93167 Noisy-le-Grand cedex

☎ 01.43.04.40.98

cote IA

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile de France (IAURIF)

15, rue Falguière, 75740 Paris cedex 15

☎ 01.53.85.53.85

cote IAB

Institut d'Aménagement, Université de Bordeaux III

Esplanade Michel Montaigne, 33005 Talence cedex

☎ 05.56.84.50.50

cote INRETS

Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS)

2 avenue Malleret-Joinville

94114 ARCUEIL Cedex

☎ 01.47.40.71.65

cote IUG

Institut d'Urbanisme de Grenoble

2 rue François Raoult, 38000 Grenoble

☎ 04.76.85.16.68

cote ISU, ISURU

Institut supérieur d'urbanisme et de rénovation urbaine

rue de la Victoire, 177 - Bruxelles 1060 - Belgique

☎ 00 (02) 537.34.96

cote MNEL

Maison de la nature et de l'environnement

23, rue Gosselet - 59000 Lille

☎ 03.20.52.12.02

cote MV

Etablissement Public d'Aménagement de la ville nouvelle de Marne la Vallée (EPAMARNE)

5 Bld Pierre Carle, Noisiel 77426 Marne la Vallée cedex 2

☎ 01.64.62.44.49

cote TU

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

(CERTU)

9, rue Juliette Récamier - 69456 Lyon cedex 06

☎ 04.72.74.58.00

Quelques organismes de référence

Agence de l'Environnement et de la Maîtrise d'Energie (ADEME)

27, rue Louis Vicat
75737 Paris cedex 15
FRANCE
☎ 01.47.65.20.00

Agences d'urbanisme ayant produit des études sur le vélo :

- Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise - 48 rue du Bourdon Blanc - 45000 Orléans. ☎ 02.38.53.21.29
- Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise - 9, rue Brûlée, BP 47R2 - 67000 Strasbourg cedex. ☎ 03.88.21.49.00
- Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque - 38, quai des Hollandais - 59140 Dunkerque. ☎ 03.28.58.06.30
- Agence d'urbanisme de la Communauté urbaine de Lyon - 18 rue du lac, BP 3129 - 69402 Lyon cedex 03. ☎ 04.78.63.43.70
- Agence d'études urbaines de l'agglomération nantaise - Tour Bretagne, BP 54702 - 44047 Nantes cedex 1. ☎ 02.40.99.49.49

Association droit au vélo

23, rue Gosselet 59000 LILLE
FRANCE
☎ 02.20.86.17.25

Association 4D

7 Impasse Charles Petit
75011 Paris
FRANCE
☎ 01.44.64.74.94

ADEVU, atelier d'études sur le vélo urbain

68 rue des Cévennes
75015 Paris
FRANCE
☎ 01.45.57.57.10

Association pour le Développement des Transports en Commun et voies cyclables dans l'agglomération grenobloise (A.D.T.C.)

7, allée de la Colline
38100 GRENOBLE
FRANCE
☎ 03.76.09.67.50

Association des personnes non motorisées

20 bte 29, avenue de l'arbre ballon

B. 1090 BRUXELLES
BELGIQUE
☎ 32.2.478.83.79

Association Régionale de la Sécurité Routière (A.R.S.R.)

4, rue de Bruxelles BP 275
59019 LILLE Cedex
FRANCE
☎ 02.20.49.60.00

Autoplus "La Rochelle tu me transportes"

S.C.T.R.
rue du Moulin de Vendôme
17140 LAGORD
FRANCE
☎ 02.46.34.84.58

Buro fur integrierte Stadt-und Verkehrsplanung (BIS)

1) Colmantstrasse 5 D 5300 BONN ☎ 49 228 / 69.74.01
2) Hansaring 13 D 5000 KOLN ☎ 49 221 / 51.67.07
ALLEMAGNE

Bundesministerium fur Verkehr

Abteilung Presse
Robert Schumann Platz 1
D W5300 BONN 1
ALLEMAGNE

Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement de Lyon

109, avenue Salvador Allende CSE n°1
69674 BRON Cedex
FRANCE
☎ 03.78.41.81.25

Le Ministère de l'Equipement dispose de 7 CETE en régions, chargés d'effectuer les études notamment pour les DDE. Le CETE de Lyon a beaucoup travaillé sur le thème du vélo.

Centre d'Etudes sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques.

9, rue Juliette Récamier,
69456 LYON cedex 06
FRANCE
☎ 04.72.74.58.00

Ce service d'études du Ministère de l'Equipement effectue des recherches sur les aménagements cyclables et leur sécurité. Le CERTU a repris les activités de l'ancien CETUR depuis sa délocalisation de Bagneux à Lyon en 1994.

Comité d'Action Deux Roues (CADR)

4 rue Brûlée
67000 STRASBOURG
FRANCE

Défendre le vélo urbain. Comment mieux défendre le vélo urbain devant des élus et des techniciens? Le CADR organisait un stage de formation sur ce thème les 27 et 28 janvier 1997 à Strasbourg. Il s'agissait pour les participants de développer un argumentaire en faveur du vélo face aux élus et aux techniciens. Organisée en trois modules, la formation permettait de faire une mise au point des possibilités d'aménagements, d'identifier les acteurs impliqués dans les projets, de s'entraîner aux rouages de la négociation.

Conseil en Architecture, Urbanisme et Environnement 77 (CAUE 77)

27 rue du marché
77120 COULOMMIERS
FRANCE

☎ 01.64.03.30.62

Le CAUE 77 organisait des rencontres pour le vélo le 28 mai 1996: un échange d'idées pour promouvoir la pratique du vélo dans la vie quotidienne: témoignages, expériences, projets et réalisations pour une politique alternative en matière de déplacements.

Club des Villes Cyclables

Mairie de Bordeaux
33077 BORDEAUX Cedex
FRANCE

☎ 05.56.90.91.60

Ce club fut fondé en 1989 à l'initiative de 7 municipalités sous l'égide de Bordeaux. Aujourd'hui 70 villes et 17 associations travaillent autour de 3 grands axes: information, représentation, échanges. Interprète des collectivités locales auprès de l'Etat, le Club des Villes Cyclables étudie la promotion et la sécurité en matière cyclable en France, ou la limitation de la vitesse en ville et en agglomération pour le Ministère des Transports. Sa vocation : formation, prévention, évolution des normes relatives aux cycles.

European Cyclist Federation (ECF)

Central Office
Avenue de Broqueville, 158 (box 3)
B1200 BRUSSELS
BELGIQUE

☎ 32.2.762.30.03

Fédération Française de Cyclotourisme (FFC)

8, rue Jean-Marie JEGO
75013 PARIS
FRANCE

☎ 01.45.80.30.21

Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)

32, rue Raymond Losserand
75014 PARIS
FRANCE

Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUBicy)

4, rue Brûlée
67000 STRASBOURG
FRANCE

☎ 03.88.75.17.50

Membre de l'ECF, la FUBicy fédère les associations agissant en faveur du développement cycliste. Elle édite un journal trimestriel: Vélocité. Son objectif: "promouvoir l'usage de la bicyclette en tant que moyen de déplacement non polluant, non gaspilleur d'énergie, silencieux et générateur de bien-être physique." Le prix de la FUBicy décerne Le Guidon d'Or et le Vieux Clou Rouillé à une collectivité locale, une entreprise, ou une personne qui favorise ou au contraire freine l'usage du vélo en France.

Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART)

77, boulevard du Montparnasse
75006 PARIS
FRANCE

☎ 01.42.22.08.88

Lobby des transports collectifs urbains, le GART tente de contrebalancer le lobby automobile. Il réalise des campagnes de presse périodiques et fait pression auprès des pouvoirs publics.

Institut d'Evaluation des Stratégies sur l'Energie et l'Environnement en Europe

5, rue Buot
75013 PARIS
FRANCE

☎ 01.45.65.08.08

Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS)

2 avenue Malleret-Joinville
94114 ARCUEIL Cedex
FRANCE

☎ 01.47.40.71.65

LET: Laboratoire d'Economie des Transports

1) MRASH (Université Lumière Lyon II)
14, avenue Berthelot
69363 LYON CEDEX 07
FRANCE

☎ 03.72.72.64.03

2) E.N.T.P.E.
rue Maurice Audin
69518 VAULX EN VELIN CEDEX
FRANCE

☎ 03.72.04.70.46

Mouvement de Défense de la Bicyclette (M.D.B.)

4, rue Raymond Losserand
75014 PARIS
FRANCE

Rue de l'Avenir

18, rue de Varenne
75007 PARIS
FRANCE
☎ 01.45.48.21 98

Syndicat des Transports Parisiens (S.T.P.)

9-11 avenue de Villars
75007 PARIS
FRANCE
☎ 01.47.53.28.00

Union des Transporteurs Publics (UTP)

5-7 rue d'Aumale
75009 PARIS
FRANCE
☎ 01.48.74.63.51

Cet organisme professionnel regroupe les transporteurs publics français et organise notamment des colloques et des études statistiques

Velo city secretariat

31 Arodene Road
LONDON SW2 2BQ
ROYAUME-UNI
☎ 44.181.674.59.16

Vélo XV - Association pour le développement des études sur le vélo urbain

68 rue des Cévennes
75015 PARIS
FRANCE
☎ 01.45.57.57.10

Quelques revues de référence

A.D.T.C. Informations

Revue de l'Association pour le développement des transports en commun, des voies cyclables et piétonnières dans l'agglomération grenobloise. Grenoble

Aktiv Radfahren

Revue de l'A.D.F.C.

Basler Veloblatt

Bulletin de liaison de l'IG Velo beider Basel. Basel

Circuler

Revue de la Prévention routière. Paris

FNAUT Info

Bulletin de la Fédération Nationale des Usagers des Transports. Paris

Journal ATE

Bulletin de l'Association transports et environnement Delémont. Suisse

Nomologue

Trimestriel de l'association des personnes non-motorisées

Pondération

Revue de la Ligue contre la violence routière. Paris

Recherche Transports Sécurité (R.T.S.)

Revue de l'INRETS. Paris

Roue libre

Revue du M.D.B. Paris

Transports (Transport Environnement Circulation)

Revue publiée par les Editions Techniques et Economiques. Paris:

Vélocité, la revue du cycliste urbain

Revue de la FUBicy. Strasbourg