

le **journal** du **CAUE** 34

conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement de l'Hérault

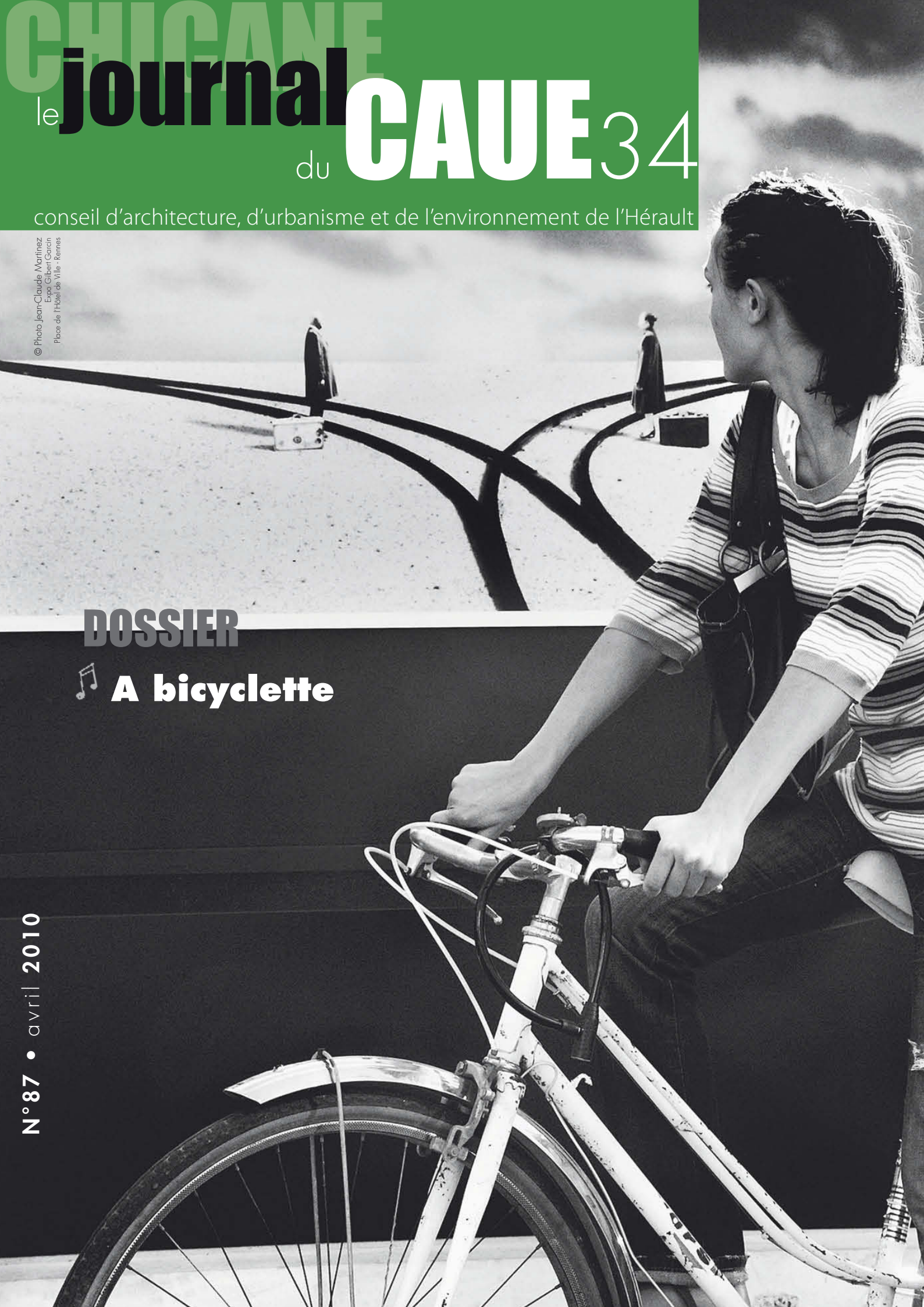
© Photo Jean-Claude Martinez
Expo Gilbert Garcin
Place de l'Hôtel de Ville - Rennes

DOSSIER



A bicyclette

N°87 • avril 2010



Bernard Alibert était le président fondateur du CAUE de l'Hérault

Alors que les premiers CAUE, créés par la loi sur l'Architecture en 1977, se mettent en place, le Conseil Général de l'Hérault confie la présidence de ce nouvel organisme à un jeune Conseiller Général, Bernard Alibert. Président fondateur en 1979, il le restera jusqu'en 1989, puis ne résistera pas à un nouvel appel en 1992 et 1993. La création des CAUE s'inscrit dans le grand mouvement de la décentralisation, qui rapproche du terrain la décision. Véritable instrument de démocratie locale, le CAUE donne aux citoyens les moyens de participer à l'élaboration de leur cadre de vie et aux élus, ceux d'assumer leurs nouvelles responsabilités en matière d'aménagement.



Bernard Alibert, présentant aux maires l'ouvrage du CAUE «Aménager sa commune», en 1984.

En accord avec ses convictions personnelles, Bernard Alibert s'engage pleinement dans ce nouvel outil de la décentralisation. Il écrit en 1985 «... Méfions-nous de ceux qui font le bonheur des citoyens dans une démarche solitaire. Partager le pouvoir, c'est autant une exigence de justice qu'un gage de réussite de l'opération engagée... La démocratie locale, pour vivre au quotidien, a besoin de lieux de rencontre où les débats préparent les décisions à prendre et où l'information la plus large accompagne les réalisations... C'est dans cette logique que s'inscrit la mission du CAUE, lieu de concertation entre les élus, les professionnels, les particuliers et les administrations.»

En 1980, il participe activement à la création de la Fédération nationale des CAUE, puis de l'Union régionale des CAUE en Languedoc-Roussillon.

Sous sa présidence, le CAUE de l'Hérault prend corps, se structure, se développe et, partant à la rencontre des territoires pour y exercer ses missions, milite pour la qualité de l'architecture et du cadre de vie.

Bernard Alibert aura su, tout au long de sa présidence, donner les moyens au conseil d'administration et à l'équipe permanente d'assumer pleinement leurs charges, dans le respect et à l'écoute de chacun. Avec l'humour et la bonne humeur qui le caractérisaient, il a imprimé un état d'esprit qui ne s'est jamais démenti, au fil des années.

Trente années après sa création, le CAUE poursuit sa mission de service public, fidèle à ses premiers engagements.

NOUVEAU CALENDRIER

Formation «L'architecte conseil des collectivités territoriales» **reportée à la rentrée**

Le programme de formation n'ayant pas atteint le nombre d'inscrits suffisant pour organiser correctement l'ensemble des sessions, le CAUE en prévoit le report à la rentrée.

Les personnes intéressées peuvent consulter le site du CAUE qui proposera une nouvelle offre et un nouveau calendrier.

Site : herault.caue-lr.org - Courriel : caueherault@caue34.fr

2 **Formation CAUE**
Report en septembre

3 **Le CAUE à St-Christol**
Tout un programme

3 «Architectures Vives»
du 17 au 20 juin

4 **Villes et villages fleuris**
Palmarès 2009

6 DOSSIER A bicyclette

• La petite reine...
en piste mais à la traîne

• La culture «voiture»
lâche du terrain

• Les freins du vélo

• Le vélo et le cadre de vie

• Redonner un sens à la rue

• Véloroutes et voies vertes

• Le vélo à l'échelle
intercommunale

• Les collégiens à vélo

• Cazouls-les-Béziers :
«Toutes les rues mènent à l'école»

• «Une voirie pour tous»

• Interview : Hubert Peigné
Monsieur Vélo national

• Appel à projets régional
«Schéma modes doux»

• Ailleurs...
Aménagements en Loire-Atlantique

• Le tour de France
d'un photographe

• Point réglementaire

• Initiatives et bibliographie

Déballage

Le CAUE à Saint-Christol

Depuis 2005, le CAUE de l'Hérault est impliqué dans le devenir urbain de Saint-Christol. Au cœur du territoire viticole du Pays de Lunel, cette commune de 1355 habitants a saisi toute l'importance de son rôle charnière entre les deux aires urbaines de Montpellier et Nîmes. (Voir dossier **chicane** n°84). Aujourd'hui, le pôle œnotouristique intercommunal, dont la réalisation a été confiée à l'atelier Philippe Madec par la communauté de communes Pays de Lunel, et la mise en œuvre d'un projet urbain communal volontariste, sont menés de front. Afin de faire partager au plus grand nombre, la richesse des démarches en cours (PLU et AUE intégrée, articulations SCOT-PLU, projet d'espace public avec le paysagiste Gilles Amphoux) le CAUE de l'Hérault, avec l'appui de la municipalité et de la communauté de communes, engage un programme d'actions. Celui-ci devrait s'enrichir des apports de ce «laboratoire d'architecture et d'urbanisme durables» ainsi que d'autres réalisations présentées par leurs concepteurs.

A L'AFFICHE

- **«L'atelier des territoires»** pour les élus et les professionnels, le premier d'une série est prévu courant octobre sur le thème **«Les équipements publics, nouvelle génération»**, suivi de **«Projet de territoire et projet urbain, articulations»**
- **«L'atelier des enfants»** qui impliquera les scolaires autour de projets pédagogiques liés aux territoires et au développement durable.
- **Une chronique de chantier** du pôle œnotouristique, qui tirera profit des interrogations, mesurera les difficultés et les victoires de la construction durable dans le but de les partager.

APPEL À PROJETS RÉGIONAL, LES LAURÉATS 2009

«Nouvelles formes Urbaines Durables en LR»

L'objet de cet appel à projets visait à soutenir les démarches innovantes en matière de formes urbaines. Lors de la commission permanente du Conseil Régional du 26 février dernier, les élus régionaux ont désigné les lauréats 2009 dans chaque département : Castelnaudary pour l'Aude, Nîmes pour le Gard, Montpellier, Prades-le-Lez et Marsillargues pour l'Hérault et Pont-de-Montvert pour la Lozère.

Un nouvel appel à projets s'adressera aux communes, groupements de communes EPCI et bailleurs sociaux aménageurs.

Contact : www.laregion.fr ou tél : 04 67 22 98 19

ENTRE OMBRE ET LUMIÈRE

«Architectures Vives» à Montpellier

5^{ème} Edition du Festival du 17 au 20 juin 2010

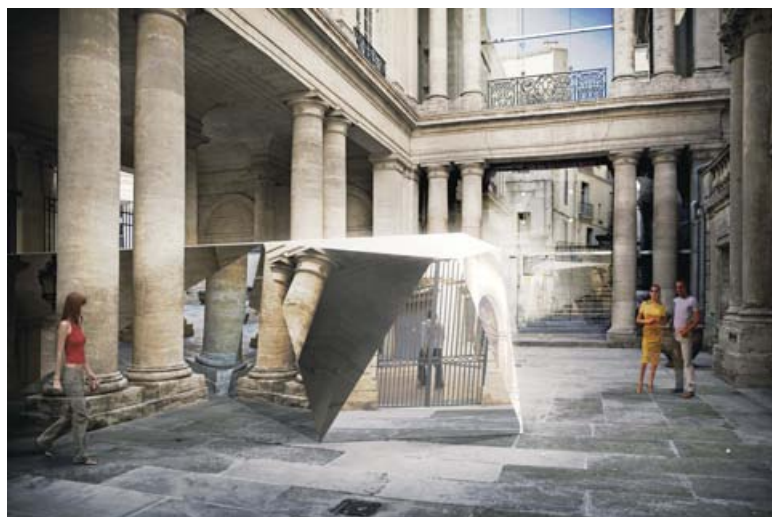
Onze interventions conçues et rêvées par des architectes viendront occuper l'espace des cours intérieures d'hôtels particuliers dans l'écusson de la ville de Montpellier.

Chaque «architecture vive» est spécifiquement conçue pour le festival et répond au thème «Entre ombre et lumière».

“Extrait...

TRUTHEHOLE par SPLACE - Andrea Bosio / Giacomo Cassinelli / Antonio Lavarello / Katia Perini / Fabio Valido

«L'ombre et la lumière sont les éléments-clé de la perception de l'architecture voire plus généralement, de la réalité. Ainsi, pour ce projet, nous nous sommes inspirés de l'Allégorie de la Caverne de Platon. Les seules images de la réalité de la cour ne sont visibles que depuis l'intérieur de notre structure. Elle se compose d'une chambre noire à l'intérieur s'ouvrant sur l'extérieur par un seul minuscule trou. A l'extérieur, la structure est entièrement réfléchissante et déforme la réalité grâce aux lois de l'optique coupant ou inversant les images».
Onze équipes ont été sélectionnées, venant de France, Espagne, Italie, USA et Japon.



Pour toute information : [http : favmontpellier.nerim.net](http://favmontpellier.nerim.net) / Association Champ Libre : 04 67 92 51 17

Palmarès départemental 2009

***C'est le printemps, remarquable par sa volée de fleurs :
une récompense ardemment convoitée par les villes et villages de l'Hérault***

Un cadre de vie écologiquement correct et bien composé dans ses choix urbanistiques, tels sont désormais les critères principaux auxquels se réfère le jury rassemblé annuellement pour décerner les prix et mentions honorifiques aux communes.

En 2009, deux prix spéciaux intéressent particulièrement le CAUE de l'Hérault : Le prix de l'aménagement de l'espace public attribué à Saint-Gervais-sur-Mare au nord-ouest du département et le prix d'aménagement des réseaux de liaisons douces, particulièrement opportun dans le cadre de notre dossier, décerné à Cazouls d'Hérault.



Traversée du village

A l'occasion du réaménagement de sa traversée, la municipalité de **Saint-Gervais-sur-Mare** (900 habitants) a organisé une consultation de concepteurs en associant en amont le CAUE de l'Hérault.

Vincent Chapal, architecte du patrimoine et Cécile Mermier, paysagiste voient aujourd'hui leur travail remarqué.

Typique des «villages rues», un bâti dense, des maisons étroites et hautes accentuaient l'effet couloir de la traversée du village. Aujourd'hui, un changement du sens de circulation, une réfection de la chaussée, une meilleure répartition du stationnement, l'enterrement des réseaux, l'emploi de matériaux nobles au sol requalifient le centre.



© Photo Aspasie Kamberou



La mise en sécurité des piétons qui était l'un des principaux soucis est désormais résolue, les conflits d'usage ne sont plus de mise.



Comme son nom l'indique **Cazouls d'Hérault** côtoie le fleuve et une zone inondable ceinture le village. La commune a fait de cette contrainte un atout majeur pour les habitants en y aménageant une voie verte ouverte à tous.



Sur plus d'1 km, le village est ceinturé par un espace vert continu, ponctué par des pôles d'intérêt comme le boulodrome ou encore des aires de jeux. Bénéficiant de la proximité du fleuve, l'arrosage s'effectue avec l'eau brute.

Palmarès départemental 2009

LES PRIX SPÉCIAUX

- **Prix de la première participation**
Corneilhan - Sérignan
- **Prix de l'aménagement de l'espace public**
Saint-Ger - vais-sur-Mare
- **Prix de la participation citoyenne**
Agel
- **Prix de la gestion et de la propreté des espaces communaux**
Saint-Nazaire-de-Pézan
- **Prix d'aménagement des réseaux de liaisons douces**
Cazouls-d'Hérault
- **Prix de la collaboration élu et technicien**
Olonzac

Catégorie 1 (moins de 1 000 habitants)

1^{er} prix Salasc - **2^{ème} prix** Montoulieus
3^{ème} prix Montoulieu - **4^{ème} prix** Aumes

Prix d'honneur

🌸🌸🌸🌸 : Fraïsse-sur-Agout
🌸🌸 : Caussiniojols, Fos, Murles
🌸 : Garrigues, Mourèze, Riols, Saint-Guilhem-le-Désert

Prix d'encouragement

Adissan - Cabrerolles - Margon - Rives (Les) - Saturargues

Catégorie 2 (de 1 001 à 5 000 habitants)

1^{er} prix La Salvetat-sur-Agout - **2^{ème} prix** Murviel-Les-Béziers - **3^{ème} prix** Boujan-sur-Libron - **4^{ème} prix** Lamalou-Les-Bains - **5^{ème} prix** Bessan

Prix d'honneur

🌸🌸 : Nézignan l'Evêque
🌸 : Maraussan - Montagnac - Vic la Gardiole - Villeneuve les Béziers

Prix d'encouragement

Cournonsec - Montarnaud - Puisserguier - Saint Thibéry - Saint Just - Sussargues

Catégorie 3 (de 5 001 à 20 000 habitants)

1^{er} prix Mauguio - **2^{ème} prix** Marseillan
3^{ème} prix St-Gély-du-Fesc - **4^{ème} prix** Le Crès

Prix d'honneur

🌸🌸🌸 : La Grande Motte
🌸🌸 : Agde - Balaruc les Bains
🌸 : Bédarieux - Castelnau-le-Lez - Lunel - Mèze - Pérols - Pézenas

Prix d'encouragement

Clapiers - Clermont l'Hérault - Frontignan

Catégorie 4 (de 20 001 à 80 000 habitants)

Prix d'honneur

🌸🌸🌸 : Sète
🌸🌸 : Béziers

Catégorie 5 (supérieur à 80 000 habitants)

Prix d'honneur

🌸🌸 : Montpellier

La petite **reine** ...

En milieu urbain, périurbain comme en milieu naturel et rural, pour des trajets utilitaires ou pour une pratique de loisirs, la petite reine tente, parfois dangereusement, de reconquérir un espace «motorisé» et de revenir en tête du peloton des modes de déplacement.



Qu'il soit des villes ou des champs, le cycliste tient au bout de sa pédale bon nombre d'enjeux : la diminution des émissions de gaz à effet de serre, des encombrements aux abords des villes ou des sites touristiques et de toutes les nuisances liées à la voiture. L'usage du vélo, s'il se généralisait, permettrait notamment de diminuer notre dépendance énergétique vis-à-vis du pétrole, de limiter nos dépenses publiques et de voir le nombre et la gravité des violences routières réduits de manière significative.

Malgré tous les atouts liés à l'usage du vélo, la place qui lui est accordée dans nos espaces publics reste marginale ou souvent inadaptée.

En milieu urbain, de plus en plus de communes et d'intercommunalités intègrent la problématique cyclable en amont, grâce à un Plan de Déplacement Urbain volontariste, situé à l'articulation entre SCOT et PLU. Si certaines opérations d'aménagement sont exemplaires sur le territoire héraultais, elles sont trop souvent déconnectées d'une logique de déplacement globale. La discontinuité des parcours, les conflits d'usages aux points de raccordements et la dangerosité évidente de la présence cycliste sur des axes et carrefours «routiers» empêchent encore bon nombre d'adeptes du vélo de mettre le pied à l'étrier.

Un examen objectif des principales données de la mobilité urbaine conduit inéluctablement à une évidence : dans beaucoup de nos villes, le vélo est le mode de déplacement alternatif à l'automobile qui a le plus de potentiel de développement. Il est temps d'en prendre conscience ! L'enjeu des prochaines décennies serait-il donc de gommer les manquements et discontinuités des réseaux cyclables pour inciter le plus grand nombre à choisir le vélo comme mode de déplacement principal, comme c'est le cas dans certains pays voisins ?

... en piste mais à la traîne

Le vélo a souvent été associé à une pratique sportive, de loisir, de détente. Cette image ludique contribue à freiner le développement utilitaire du vélo urbain. Pourtant, de nombreuses études témoignent de la diversité d'usages et d'usagers de la bicyclette. Le chercheur Frédéric Héran distingue sept types de cyclistes «urbains» : les pragmatiques, les économes, les écologistes, les soucieux de leur santé, les flâneurs, les individualistes, les ponctuels. Parmi eux, des hommes et des femmes, jeunes ou plus âgés, du collégien au retraité, de n'importe quelle catégorie socio-professionnelle, enfourchent un vélo pour les trajets domicile - travail, pour se rendre sur les lieux de loisirs ou aller faire des courses, voire même pour effectuer des tournées de livraison... preuve dans ce domaine où la rapidité et la ponctualité sont primordiales, que la bicyclette est performante et largement concurrentielle en milieu urbain.

L'autre champ de pratiques cyclistes se situe en milieu **rural**. Ces territoires se prêtent à des pratiques sportives ou de loisirs englobant d'autres profils d'usagers, parfois complémentaires, essentiellement durant les vacances et les fins de semaines. Le vélo «familial» pour se détendre, se mettre au vert ou prendre l'air, le vélo «de course» (seul ou en équipe) pour rechercher performance et endurance, et le vélo «tout terrain» pour s'immerger en pleine nature ou développer son agilité.

Le cyclo-tourisme place la France en première position pour cette pratique respectueuse de l'environnement.

Mais c'est en milieu **péri-urbain**, où la question des déplacements est cruciale, que devra porter l'effort le plus lourd : se reconnecter aux polarités urbaines en remaillant le tissu des lotissements résultant de vingt années d'un étalement urbain non maîtrisé. Ce secteur concentre les trajets domicile-travail des néo-ruraux, les circuits empruntés par les citadins se rendant en milieu rural, mais aussi par les cyclotouristes en transit. A l'articulation de multiples échelles où tout est fait pour l'automobile, seuls quelques usagers volontaires et habitués osent s'y aventurer en vélo.

© Photo Laurent Grangé



En ville, vélo et transport en commun se complètent.

© Photo Agence de Développement Hérault Tourisme



La version cyclotouriste du vélo sur le chemin de halage du canal du Midi.

© Photo Xavier Mestre



Malgré des efforts d'aménagements, le vélo a du mal à trouver sa place à la périphérie des villes.



Quelques chiffres significatifs

Si tous les efforts pour développer la pratique du vélo portent visiblement leurs fruits en centre-ville, ils deviennent insignifiants en milieu périurbain, où la voiture reste dominante. 66 % des déplacements de 2 à 5 km s'effectuent en voiture. Sur les trajets inférieurs à 1 km, la voiture représente 30 % des modes de déplacement utilisés en ville et 70 % dans les secteurs périurbains. Pour tant le vélo constitue dans les espaces périurbains un moyen de rabattement très intéressant vers les réseaux de transport en commun. L'intermodalité s'impose comme solution d'avenir en augmentant de façon considérable les zones de déplacements et de chalandises. La part modale* du vélo représente de l'ordre de 2 à 5 % des déplacements en France, à l'exception de quelques centres villes comme Strasbourg qui affiche 17 %. Comme l'affirme très justement le géographe et consultant

en mobilité Nicolas Pressicaud, «il apparaît clairement que la hausse de la pratique cycliste nécessite une politique cyclable volontariste et globale, mise en oeuvre à l'échelle des communes et des différentes périphéries. Un haut niveau d'usage de la bicyclette est systématiquement le fruit d'une politique d'encouragement permanent aux déplacements cyclistes... et de dissuasion non voilée à l'utilisation de l'automobile en ville.» L'exemple du programme «Suisse à vélo» est parlant. L'investissement initial en ingénierie touristique (signalisation, promotion, topo-guides, services hors aménagements de voirie) a été de 6,3 millions d'euros. En 1998, les retombées économiques annuelles étaient évaluées à 70 millions d'euros**.

* Part modale : Pourcentage de déplacements-personnes pour chaque mode de transport, par rapport au nombre total de déplacements-personnes par l'ensemble des modes

** «Le vélo : enjeux de développement touristique», Les départements cyclables - Juillet 2007

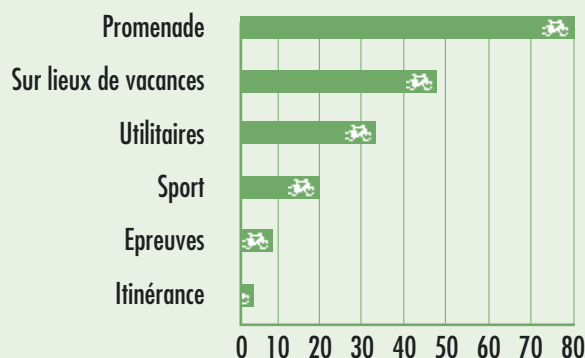
Le parc de vélos et les usages des cyclistes en Europe Des chiffres qui restent valables aujourd'hui

	France	Pays-Bas
Vente en 1998	2 257 000	1 358 000
Parc roulant de vélos	21 000 000	16 000 000
Vélos/1 000 hab.	367	1 010
L'usage du vélo après l'Eurobaromètre de 1991		
cyclistes réguliers ⁽¹⁾	8,10%	65,80%
Cyclistes occasionnels ⁽²⁾	6,30%	7,20%
L'usage du vélo exprimé en kms		
Kms par habitants et par an	87	1019

(1) au moins 1 à 2 fois / semaine, (2) 1 à 3 fois par mois

• Source : Commission européenne «Villes cyclables, villes d'avenir» 1999

La pratique du vélo en France



• Source : Agence Française d'Ingénierie Touristique - 2005

Mobilité et étalement urbain, la notion de «budget temps de transport» (BTT)

Dans le choix de vie d'une famille française et son choix de résidence, plusieurs facteurs interviennent : si le premier facteur est le prix du foncier ou de l'immobilier pour un bien existant, le second facteur est le calcul du temps de déplacement permettant à chaque membre d'une famille d'accéder à ses activités journalières : travail des parents, école des enfants, commerces, loisirs et activités extra-scolaires, etc. Cette part de temps quotidien qu'un foyer accepte de consacrer aux déplacements, en majeure partie en mode motorisé, est appelé **budget-temps de transport** et a fait l'objet de nombreuses recherches lors des dernières décennies. «L'hypothèse de Zahavi», énoncée à la fin des années 1970, tend à démontrer que ce budget-temps de transport est constant dans le partage des activités journalières. Il est considéré comme un capital dont les parts économisées sont réinvesties dans d'autres déplacements.

Lorsqu'un foyer s'installe en périphérie d'une ville centre, il cherche à équilibrer financièrement le surcoût du déplacement voiture avec l'économie réalisée sur l'achat d'un terrain de même surface mais plus éloigné et bénéficiant d'un cadre de vie encore plus «rural», du moins pour un temps.

En terme de budget temps de transport, un léger gain de vitesse (qualité des routes, voies rapides, véhicules) permet à l'automobile d'accéder à un territoire plus vaste, dont les limites gagnent de plus en plus sur les territoires ruraux, à leur tour menacés par l'étalement urbain et une nouvelle pression foncière des terrains urbanisables.

Entre la ville automobile profitant des infrastructures pour s'étaler sans véritable planification urbaine et la ville pédestre, compacte, accessible à tous et souvent réduite aux aires piétonnes des centres villes, quelles sont les limites de la ville cyclable et ses perspectives d'intermodalité ?

La culture «voiture» lâche du terrain

La voiture apparaît d'abord comme une chance et un progrès pour ceux qui souhaitent bénéficier des services et des bassins d'emplois de la ville sans en supporter ses contraintes, notamment en échappant au coût élevé, parfois prohibitif, du logement urbain.

- Mais le bénéfice induit par l'économie du logement est réduit par les coûts entraînés par les transports.
- Mais le stress urbain auquel on pensait échapper se vit quotidiennement lors des mouvements pendulaires domicile-travail.
- Mais ce que l'on croyait être la liberté de déplacement, devient un enfer moment et une dépendance à l'automobile.

L'étalement urbain est intimement lié au développement de l'automobile et des réseaux routiers. Il génère des «villes dortoirs» et de fortes migrations pendulaires, ce qui demande de plus grands investissements en infrastructures routières automobiles, et de plus grandes dépenses énergétiques, et entraîne une plus grande pollution. De plus, l'augmentation des surfaces artificielles accroît la gravité et la rapidité des inondations, bien connues dans notre région. Le retour au vélo est donc envisagé et envisageable comme une alternative propre par mi d'autres. Mais pour quoi ne l'utilise-t-on pas davantage ?

L'égémonie de la voiture ne touche pas tous les pays... A Amsterdam, les parcs à vélos s'imposent. Pour un emplacement automobile, on stationne au moins dix vélos.

© Photo Odile Besème



Les freins du vélo

Bien des désagréments avancés par les non-utilisateurs du vélo sont en réalité des préjugés, qui disparaissent en bonne partie dès que l'on enfourche un vélo et totalement lorsqu'on est informé et équipé.

Aux Pays-Bas, des automobilistes obligés de recourir au vélo pendant que leur voiture est en réparation se déclarent agréablement surpris des qualités objectives du vélo, dont ils avaient manifestement mauvaise opinion avant d'avoir fait l'essai. Voyons de plus près quels sont ces freins et pourquoi sont-ils faux ou facilement surmontables :

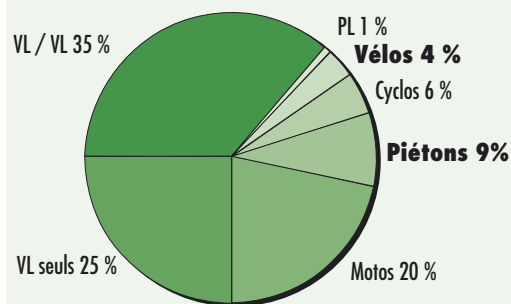
Les distances à parcourir

Les automobilistes et les piétons ont une mauvaise appréciation des distances qu'il est possible de parcourir à vélo, sans pour autant devoir arriver en sueur à destination. La distance généralement consentie à vélo est de 6 km. Cette distance est aisément triplée grâce à l'apparition du vélo à assistance électrique, et bien sûr avec les offres d'intermodalité (vélo - transports en commun). Les détours que suivent parfois les aménagements cyclables sont regrettables surtout lorsqu'ils sont aménagés au profit des modes motorisés, infatigables.

La peur de l'accident

Le vélo apparaît comme dangereux, au regard de la cohabitation avec les véhicules à moteur, du différentiel de vitesse et du comportement des conducteurs vis-à-vis des cyclistes. Comme dans toutes pratiques, le vélo urbain ou péri-urbain nécessite un apprentissage et le respect de quelques règles de sécurité, que diffusent de plus en plus les acteurs locaux de terrain, à travers notamment les «vélo-écoles». Plus on pratique le vélo, moins on a d'accident et 92% d'entre eux sont bénins. Statistiquement, le vélo est le mode de déplacement individuel le plus sûr. Des aménagements adaptés, sécurisants, sans discontinuité, entretenus et couplés à une politique de réduction des vitesses améliorent encore la très bonne sécurité du vélo.

% de morts par type d'usage en 2007 dans l'Hérault



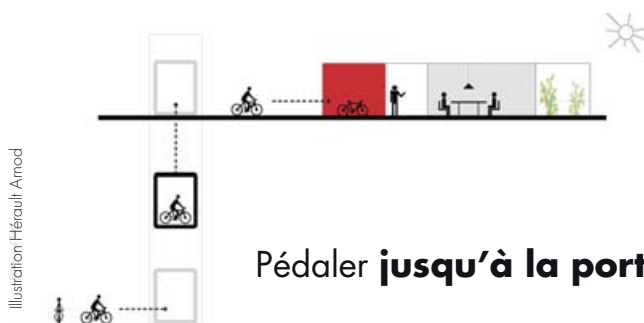
© Photo Odile Besème

La crainte du vol est essentiellement liée à la qualité et à la quantité de l'offre de stationnements. Il n'y a pas de stationnements vélos, donc on a peur du vol, donc on n'utilise pas de vélo, donc il n'y a pas de stationnement vélos, donc... Pour s'en prémunir et en limiter le risque, on peut rechercher le meilleur antivol, mais des parkings clos et surveillés auxquels se greffe une politique de lutte contre le vol et d'enlèvement des épaves participent bien plus encore à effacer l'atmosphère de crainte et le risque de vol. De même, l'offre de stationnement dans l'habitat collectif est encore aujourd'hui insuffisante ou insatisfaisante. Environ 20% des cyclistes renoncent au vélo après un vol, ce qui n'est pas seulement un problème de police.

On constate l'absence d'une véritable politique de stationnement, surtout dans l'habitat collectif.

Le vélo et l'habitat collectif, une question de programmation

Le développement de la bicyclette, ce doit être aussi une nouvelle manière de penser les logements collectifs. Les locaux communs sont-ils assez nombreux ? Assez grands ? Sont-ils bien localisés ? Équipés ? Sécurisés ? Éclairés ? Nettoyés ? Autant de questions qui mettent en cause tant la programmation et la conception, que la gestion. Sans ces préalables, l'encouragement à la pratique de la bicyclette restera un vœu pieu. Les habitants délaisseront ce moyen de déplacement, fatigués de devoir le hisser sur leurs épaules pour atteindre leur logement. Homis la conception même du bâtiment et si des solutions ne sont pas trouvées dans l'aménagement même de chaque appartement, encore faut-il trouver des espaces où bricoler, changer un pneu par exemple, ailleurs que dans son salon ! Pour donner à l'habitat collectif des attraits suffisants, de gros efforts devront être faits. Certains exemples ouvrent cependant la voie, comme à Grenoble.

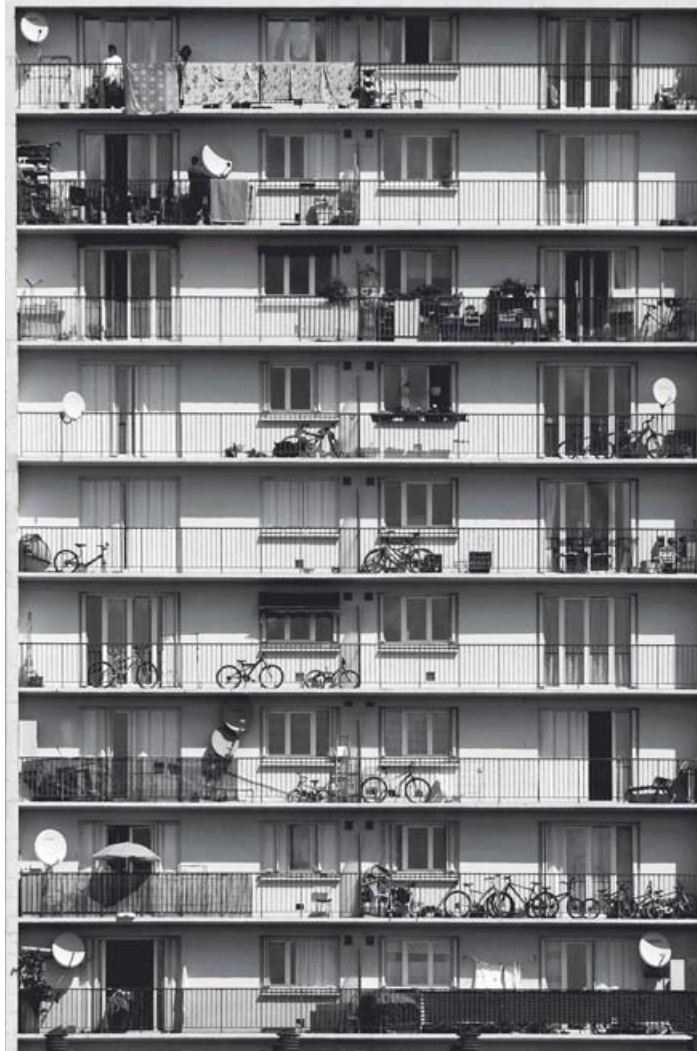


Pédaler jusqu'à la porte de son appartement, c'est possible !

A Grenoble, un immeuble qui pourrait bien faire des émules, tente de prouver que les approches environnementales ne se résument pas au seul soin apporté à l'isolation du bâtiment, mais aussi à sa conception globale en proposant des solutions qui manquent le plus souvent à l'habitat collectif.

Offrir un maximum de fonctions à des logements collectifs pour concurrencer la maison individuelle, tel a été le défi relevé par l'équipe de concepteurs. Des garages à vélos pour chaque appartement complètent d'autres espaces annexes comme loggias, terrasses ou coursives. Les ascenseurs sont dimensionnés pour y faire entrer les vélos et les coursives assez larges pour y circuler sans gêne.

Branché sur le réseau de pistes cyclables de la ville, ce concept permet de repenser la question du logement avec une approche environnementale et énergétique, et de convaincre certains de se déplacer autrement.



© Photo Jean-Claude Martinez - Tours, 2009



Photo © André Marin

Les appartements traversants sont distribués par une large passerelle côté rue alors que l'entrée se fait par un balcon privatif. Des bardages de tôles colorées individualisent les appartements.

fiche technique

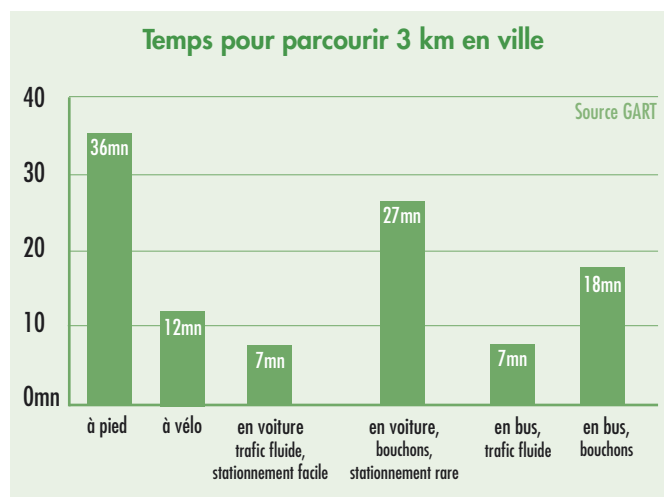
Lieu Avenue Marie Reynoard - ZAC Vigny-Musset - Grenoble • **Maîtrise d'ouvrage** Grenoble Habitat, Icade Cités • **Maîtrise d'œuvre** Hérault - Arnod, Architectes mandataires - Florent Bellet et Guillaume Daydé, chefs de projet - www.herault-arnod.fr • **Programme** 56 logements en accession avec boxes en sous-sol. Commerces en rez-de-chaussée • **Surface SHON** totale 5 275 m² - SU logements 3 535 m² - SU commerces 300 m² • **Coût des travaux** 4.73 M€ HT • **Consommation énergétique** 75 kW/h/m² par an - RT 2000 • **Livraison** juillet 2008

Vélo VS auto

Un meilleur chrono

La vitesse moyenne de déplacement de la voiture en agglomération est en réalité faible (18 km/h dans une agglomération, moins encore en centre-ville, contre 12 km/h à vélo à allure normale). Pour faire 3 km en ville il suffit de 12mn contre 27mn en voiture (bouchons et recherche de stationnements compris). Aux heures de pointe, le vélo est le mode le plus concurrentiel pour des trajets inférieurs à 6 km. Des «autoroutes cyclables» sont déjà réalisées aux Pays-Bas.

Des cageots à bicyclette : le vélo pour tous, partout, pour tout



© Photo Odile Besème

Transports en tout genre

Une voiture transporte en moyenne 1,2 personne par voyage. Un adulte peut embarquer 1 à 2 enfants sur son seul vélo. L'offre des vélocistes est conséquente en la matière (siège enfant, barre de remorquage, remorque) de même que pour les courses (paniers, topcases, sacoches, porte-bagages, remorques, caddie). Les cyclistes supportent des charges plus facilement qu'un piéton (15 kg de courses sont aisément envisageables à vélo) et contribuent à améliorer le dynamisme, la convivialité et la sécurité aux abords des commerces de proximité.

Le vélo et le cadre de vie : une opportunité pour changer de braquet

La pratique de la bicyclette est une chance à saisir pour donner ou redonner de la qualité à l'urbanisme, aux paysages et à l'environnement.



Facteur de communication et de cohésion sociale

Dans un contexte urbain dense où l'usage de la voiture est problématique et conflictuel, la pratique du vélo favorise les échanges. Chez les commerçants, aux feux rouges, sur les lieux de stationnement, autant d'occasions qui multiplient les échanges.

Accessible à tous, le vélo met tout le monde sur la même pédale d'égalité. *«Comme un uniforme, le vélo urbain a tendance à faire disparaître les inégalités sociales et les rapports de force, du moins à faire en sorte que la chaussée n'en soit pas le lieu d'expression. Le vélo en ville, c'est une certaine expression d'égalité sociale dans l'espace public.»* Nicolas Pressicaud, consultant en «mobilité douce».

d'une voiture moteur froid peut atteindre 45% sur le premier kilomètre et 25% sur le second. Les décès attribués à la pollution atmosphérique (au moins 6 500/an) sont supérieurs à ceux des accidents de la route (4 200 en 2009). Propulsée à «l'huile de genoux», la bicyclette s'use peu et il n'est pas rare de croiser des vélos vieux de 30 ans, voire plus. Quant à l'énergie grise d'une bicyclette, nul doute qu'elle est bien inférieure à celle de tout autre véhicule...



Facteur de valorisation paysagère

Une politique cyclable permet de valoriser des infrastructures tombées en désuétude, comme les anciennes voies ferrées ou les canaux. Constituant de véritables opportunités, ces espaces de découverte et de valorisation d'un territoire sont un trait d'union entre ville et campagne ainsi qu'un outil de développement touristique. L'engouement du public pour ces balades à bicyclette répond à un réel besoin social.

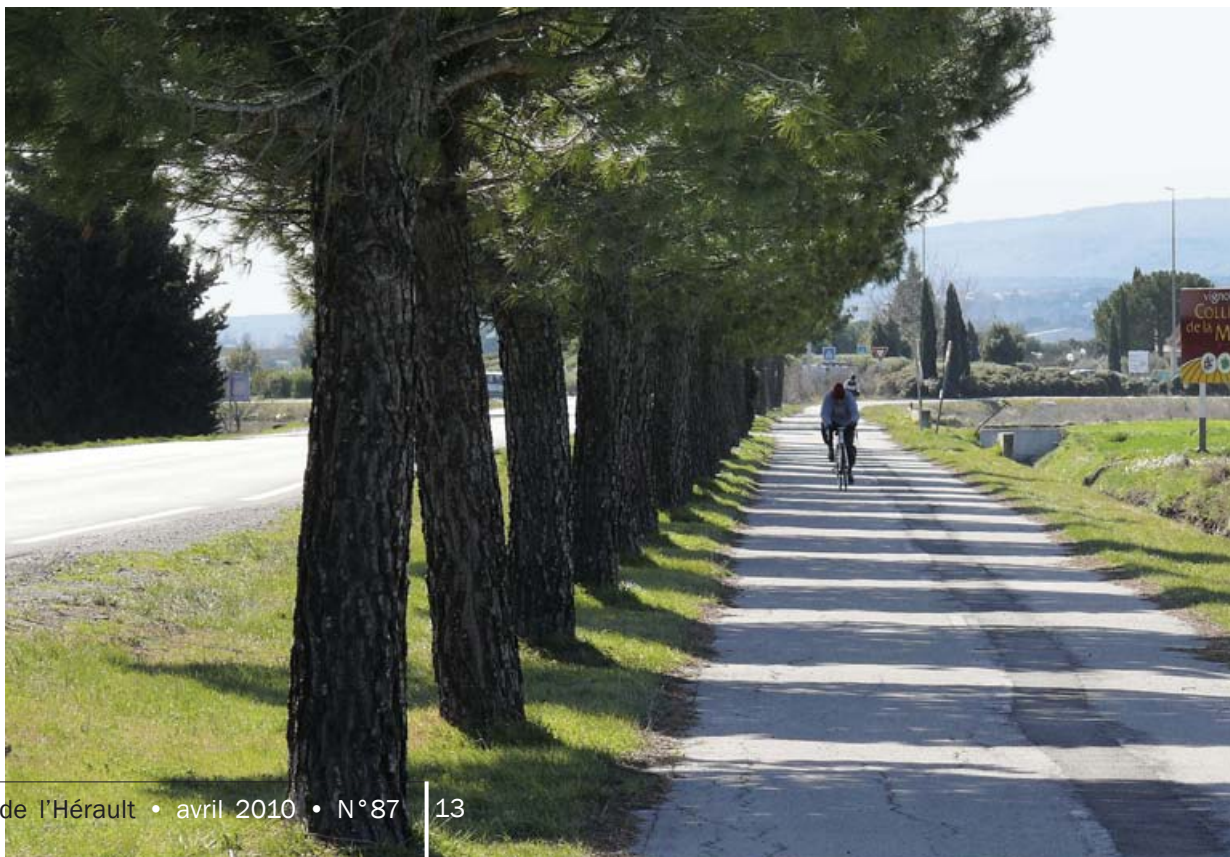


Facteur écologique

Dans les grandes agglomérations, 1 trajet sur 2 effectués en voiture fait moins de 3 km ! La surconsommation

«Quand on partait de bon matin, quand on partait sur les chemins, à bicyclette...»

© Photo Frédéric Hébraud



De Montpellier à Courmonterral en passant par Lavérune, une voie multifonctions accueille toute une population qui marche, court, roule et apprécie le paysage alentour.



© Photo Odile Besème



Facteur d'économie

A l'heure où nous tentons de limiter l'étalement urbain et l'artificialisation des sols, une voiture à l'arrêt représente une occupation de 25 m² si l'on intègre les voies d'accès et de stationnement. Un vélo, lui, ne nécessite qu'1 m². Face à la diminution des emprises foncières, le développement de politiques cyclables est une réponse pertinente à la saturation d'offres routières ou de transports en commun, notamment en évitant de doubler une ligne de ramassage scolaire ou un axe routier. Les aménagements cyclables de faible emprise au sol (itinéraire et stationnement) présentent une meilleure rentabilisation de l'espace que ceux dus à la voiture.



Facteur d'autonomie

Le vélo ne laisse personne sur le bord de la route. Accessible à tous (pas de permis, peu cher), il a surtout le mérite d'apporter très tôt une autonomie, un éveil et une activité physique régulière aux enfants qui l'utilisent sur les trajets scolaires. Un parent qui accompagne en voiture son enfant au collège distant de 3 km fait plus de 1 000 km par an, ce qui se traduit aussi par un coût économique et écologique non négligeable.



© Photo Jean-Claude Martinez - Capetang, Hérault - 2008



Facteur de souplesse

Pour des déplacements urbains jusqu'à 3 km par fois 6 km, le vélo est plus rapide qu'une voiture. Cette caractéristique milite pour un changement de mode de déplacement en faveur du vélo. Sa souplesse lui permet d'accéder plus facilement à l'intermodalité et par conséquent de couvrir de longues distances. Par exemple, les TER de la région Languedoc-Roussillon acceptent gratuitement les vélos, de même que les tramways de Montpellier. Quant à sa fiabilité, elle est aussi grandement appréciée : efficacité, bon sens et plaisir sont des qualificatifs fréquemment cités par les cyclistes.



Facteur de qualité de vie

Le vélo est totalement silencieux. Dans les agglomérations de plus de 50 000 habitants, le bruit est la nuisance la plus souvent citée (54%). Nouveau mal du siècle et problème de santé publique, le bruit porte atteinte à la santé mentale et physique et provoque des troubles du sommeil. Il induit des coûts non négligeables pour la société :

dépenses de santé naturellement, mais aussi liées aux traitements urbains et murs de protection. Le silence du vélo s'apprécie aussi aux heures nocturnes et comme substitut aux transports en commun en dehors des heures de services.



Facteur de progrès

Le vélo représente aussi une alternative à une politique «tout voiture» et une réponse pragmatique à ses effets néfastes. En légitimant la place du vélo dans l'espace public, les vélos en libre service ont accéléré le retour gagnant du vélo. Si le concept est vieux de 36 ans à la Rochelle, c'est Lyon et son Vélov' en 2005 et Paris et son Vélib' en 2007 qui redonnent une image positive et une légitimité au vélo. Le bassin méditerranéen n'est pas en reste : Marseille, Aix-en-Provence, Avignon, Perpignan et Montpellier disposent de services similaires. «*Summum de la ringardise il y a quelques années, le vélo est devenu le summum de la tendance*» d'après Jean-Marie Guidez, expert en mobilité urbaine au CERTU.

Laurent Grangé - CAUE34

Autour de la gare de Montpellier, en plein chantier de restructuration, se côtoient déjà trains, tramways, bus, station de vélos en libre service et agence d'autopartage.

© Photo Michèle Bouis



Redonner un sens à la rue

Soucieuse d'améliorer le cadre de vie de ses habitants et de mettre en valeur un patrimoine attirant de nombreux visiteurs, la municipalité de Salon-de-Provence, ville de 40 000 habitants, conduit depuis plusieurs années une réflexion sur la restructuration du centre-ville.

Dès 2003, la municipalité engage un marché de définition avec trois équipes pluridisciplinaires. Des orientations sont définies en terme de déplacements et de qualité des espaces publics sur le périmètre du centre élargi, comprenant le cœur de ville et le quartier de la gare, futur pôle d'échange multimodal.

L'équipe lauréate, rassemblée autour de l'Atelier des Paysages, propose de traiter en priorité la réhabilitation des cours du centre-ville, situés en limite du noyau historique et sur lesquels les principales activités se concentrent. Sur cet espace linéaire se posent des questions inhérentes à tout projet d'aménagement urbain : la qualité des espaces publics, les modes de déplacement, les sens de circulation, le stationnement, l'accessibilité, l'activité liée aux commerces, la valorisation du patrimoine, la prise en compte des contraintes techniques, etc. Faisant le constat d'espaces publics dégradés et fragmentés, l'équipe de maîtrise d'œuvre relève le défi de redonner vie à ces lieux selon l'idée d'une circulation apaisée pour une possible cohabitation des usages.

L'effort des concepteurs porte sur la remise en question des sens de circulation. A force de conviction, de visites d'opérations, la démonstration est faite aux élus qu'un autre fonctionnement urbain est possible. A l'attention des commerçants et des riverains, une « maison du projet » est installée temporairement sur le site pour présenter l'avancement des études, tenir le public informé et recueillir ses réactions.



© Document Atelier des paysages A. Marguerit

Réduire la place de la voiture afin de favoriser les modes de déplacement doux

a été rendu possible par la création d'un sens unique et la réorganisation du stationnement. La réduction significative de la largeur de voirie à 3,5 m a eu l'effet escompté : les automobiles roulent au pas. Si le projet ne prévoit pas d'aménagement cyclable *stricto sensu*, la mise en place d'une zone 30 permet aux piétons d'être constamment prioritaires dans leurs déplacements et offre aux cyclistes une relative sécurité.

Le stationnement, autrefois en épi, est remplacé par des séquences de stationnement longitudinal. La mise en place de « bornes 15 minutes » garantit une rotation efficace des véhicules.



© Photos Atelier des paysages A. Marguerit



Faisant écho aux témoignages du passé, des éléments de composition urbaine contemporains accompagnent le parcours : ici, une fontaine qui se transforme en fil d'eau, plus loin, un muret se transforme en banc. Au final tout un vocabulaire qui rassure le piéton et qui fait comprendre à l'automobiliste qu'il entre dans un milieu qu'il doit partager, dans lequel il doit lever le pied et être attentif à tout mouvement.

La fontaine emblématique de Salon-de-Provence a retrouvé un cadre à sa mesure.



Une attention particulière est portée à l'accessibilité pour tous aux services et espaces publics.

Afin d'accueillir et d'assurer le déplacement des personnes à mobilité réduite, plusieurs places de stationnements adaptées sont judicieusement réparties.

Témoins discrets de la présence du vélo dans la ville,

quelques points de stationnement signalés au sol sont localisés aux carrefours stratégiques : au départ des ruelles vers le cœur de ville ou devant certains équipements publics.

L'économie d'espace réalisée sur l'ancienne voirie profite à l'ensemble des autres usages et invite à la flânerie, à la rencontre. La minéralité du traitement, la sobriété des équipements et du mobilier urbain permettent une visibilité dégagée de l'espace.

L'élargissement des trottoirs offre aux terrasses des cafés et restaurants de nouveaux horizons, et c'est l'image touristique même de la ville qui s'en trouve améliorée.

Trois nouvelles fontaines ou fils d'eau, au traitement résolument contemporain, reprenant l'esprit des bancs monolithiques, apportent une continuité d'image du projet, tout au long du parcours.

Les trois fontaines existantes, dont la monumentale «fontaine moussue» emblématique de la ville, sont naturellement révélées par le nouvel aménagement. Le patrimoine végétal des cours est renforcé avec l'augmentation de 20% de la population de platanes, passant ainsi de 80 à 100 sujets. Cette mise en valeur du patrimoine, apportée par le projet est complétée par les efforts de la municipalité qui a réhabilité les deux anciennes portes d'accès au cœur de ville.

Cette première tranche trouve son prolongement dans le projet de la place Morgan, dont les travaux vont débiter au printemps 2010, puis dans celui du pôle d'échange multimodal autour de la gare. Pour cette ville située à moins de 50 km de pôles urbains comme Marseille, Aix-en-Provence ou Avignon, les enjeux liés aux déplacements restent une priorité à appréhender de manière globale. La municipalité a instauré en septembre dernier son agenda 21, dans le cadre duquel un atelier déplacements a été créé. Sur la base d'un diagnostic partagé, les participants y compris un groupe d'enfants, posent les problématiques à différentes échelles de territoire et se fixent des objectifs à atteindre, des actions à mener, et des projets à réaliser pour les prochaines décennies.

Xavier Mestre- CAUE34

fiche technique

• Maîtrise d'ouvrage

Mairie de Salon-de-

Provence (13) •

• Equipe

de maîtrise d'œuvre

composée de

Atelier des

Paysages - Alain Marguerit

- paysagiste DPLG, Ivan Di

Pol - architecte DPLG, Laurent

Fachard - Concepteur

Lumière, Philippe Masse -

Déplacement, SPI Infra BET

• Calendrier

de 2003 à

2006 •

• Surface

comprises 17000 m² •

• Coût

6,3 M€ HT

© Photos Atelier des paysages A. Marguerit



Véloroutes et voies vertes

à la découverte des sites touristiques mais pas seulement...

Pourquoi et pour qui aménager des véloroutes et voies vertes?

Véritables outils d'aménagement des territoires, les projets de véloroutes et voies vertes permettent de relier les villes françaises et européennes, de valoriser patrimoine et paysages, de revitaliser des zones urbaines ou rurales et de développer tourisme et activités économiques locales. En ville et en zones périurbaines, les véloroutes et voies vertes peuvent aussi avoir une fonction utilitaire lors des déplacements quotidiens ou faire naître de nouveaux adeptes en leur donnant envie d'utiliser aussi le vélo à d'autres moments, sur d'autres itinéraires plus «classiques».

Plus facile à dire qu'à faire !

Beaucoup reste à faire dans notre région. Déjà fréquentés par les cyclotouristes, les célèbres «Canal du Midi» et «Canal du Rhône à Sète» ne sont des voies vertes stricto sensu que partiellement. Dans le projet «EuroVelo» de 12 itinéraires cyclables à travers l'Europe, la voie n°8 «Route Méditerranée», qui va d'Espagne jusqu'en Grèce en passant par la France, le long de la côte méditerranéenne, n'a pas encore vu le jour. A l'inverse, l'EuroVelo 6 «Atlantique - Mer Noire» déjà réalisée peut être considérée comme un réel succès, dont pourraient s'inspirer les Régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon. Le but du programme EuroVelo 6 est de montrer au public qu'il dispose, le long des fleuves européens, d'un environnement exceptionnel qu'il convient de découvrir à vélo, mais aussi de préserver. Voilà qui devrait faire des émules et, espérons le, accélérer les réalisations le long du littoral (Eurovélo 8), des canaux (Voie Verte des Deux Mers entre Bordeaux et Sète), ou du Rhône (Via Rhôna, du Léman à la Mer Méditerranée), entre autres.

Mais il est vrai que la tâche n'est pas simple. Les projets de voies vertes en milieu naturel peuvent susciter des débats passionnés et parfois contradictoires. Pour trouver un juste équilibre entre préservation de l'environnement au sens

large et accroissement de la fréquentation des milieux, il est donc primordial de réunir très tôt l'ensemble des partenaires concernés ou qui devraient l'être. Citons notamment les élus, services et techniciens de l'État et des collectivités, associations d'usagers, chambres consulaires, mais aussi les Offices de Tourisme, Office National des Forêts, Voies Navigables de France, Réseau Ferré de France, SNCF, ...

Il ressort des expériences passées, que 3 conditions sont nécessaires à la réussite de tels projets :

- l'offre de services sur l'itinéraire (surtout hors la ville : relais vélo, abris, hébergement, stationnement, points d'eau,...), dans les monuments et établissements d'accueil ;
- l'assurance d'un accès, sécurisé et bien signalé, aux aménagements cyclables des villes et aux transports publics ;
- la bonne connaissance des cartes, dépliants, panneaux d'information.

Que ce soit en ville, comme à la campagne, le public est de plus en plus nombreux à souhaiter se déplacer à l'écart de la circulation motorisée, sur des itinéraires sûrs, calmes et non pollués, et sans qu'eux-mêmes ne provoquent des nuisances ni ne dégradent l'environnement. Ce sont en substance les engagements qu'ont pris des associations d'usagers, en signant une charte des voies ferrées et voies vertes, en 2006.

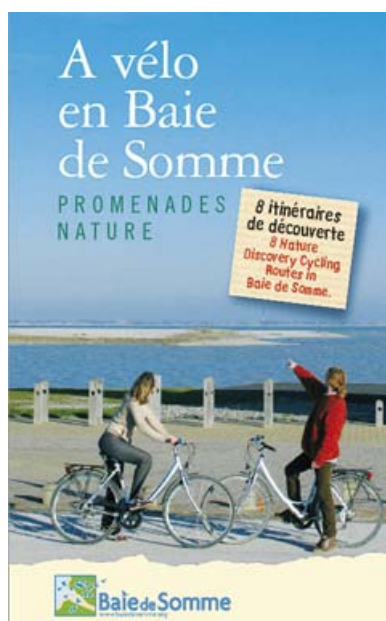


Les chemins de halage constituent d'agréables balades, très souvent compatibles avec la pratique du vélo, comme ici, le long du canal de la Robine, près de Port-la-Nouvelle.

© Photo Serena Palazzi

*Au cœur des villes,
ou en proche périphérie,
les berges du canal du Midi
sont aussi empruntées,
pour le plaisir, par les habitants.*

© Photo VNF - DIR-Sud-Ouest



Un exemple à pister !

Certains territoires comme la Baie de Somme ou les Pays de la Loire ont déjà mis en place des politiques cyclables volontaristes.

Des guides mentionnent les départs conseillés, les distances, les durées, les sites à découvrir, les revêtements rencontrés.

Chaque itinéraire s'articule autour d'un circuit thématique et d'une ou plusieurs boucles.

Mais il s'agit surtout d'une démarche globale et réfléchie.

Un balisage spécifique est utilisé sur les circuits et repris dans les guides.

Les points de location vélos sont en réseaux et disposent d'un site internet dédié, des offres spécifiques train touristique + vélo sont proposées, de même que des hébergements sur mesure chez les professionnels.

www.baiecyclette.com

Laurent Grangé - CAUE34

Les véloroutes et voies vertes : la France en bas de la côte !

Le développement des aménagements cyclables fait l'objet de schémas intercommunaux, départementaux, régionaux (2001), nationaux (1998) et même d'un projet européen «EuroVelo». Les véloroutes participent de cette volonté de mise en place d'itinéraires cyclables de moyenne ou longue distance, continus, cohérents, jalonnés et sécurisés. Le réseau français de véloroutes et voies vertes, essentiellement tourné vers le tourisme et les loisirs, est encore faible. L'hexagone compte près de 6 000 km de véloroutes et voies vertes alors que les Pays-Bas en cumulent 20 000 km, pour 3 fois moins d'habitants... Quant à la région Languedoc-Roussillon, elle totalise 260 km de voies cyclables de ce type, dont 96 km dans l'Hérault.

Le tourisme est un secteur essentiel pour l'économie héraultaise qui se traduit par environ 1,7 milliard d'€ de chiffre d'affaires et 45 000 emplois touristiques. Les enjeux liés au vélo sont d'autant plus importants que le Conseil Général de l'Hérault estime qu'un cyclo-touriste étranger dépense 75 € par jour dans l'économie locale (musées, commerces, artisanat, hôtels, restaurants, gîtes, locations de vélos...) contre 45 € pour un non cycliste.

Site internet de «véloroutes et voies vertes» : www.af3v.org

Le Pays de Lunel pédale pour un vélo à l'échelle intercommunale

La communauté de communes du Pays de Lunel affiche, à travers son SCOT, la volonté de développer une offre de transports alternative à la voiture. Dans l'objectif global d'une continuité et d'une meilleure sécurité des liaisons piétonnes et cyclables : un schéma de déplacements à vélo prenant en compte les courtes et longues distances, les déplacements utilitaires ainsi que de loisirs.



L'approche à l'**échelle intercommunale** a pour ambition de créer un maillage de parcours cyclables structurant sur tout le territoire de la communauté, en amont des logiques communales et en connexion avec d'autres itinéraires existants.

Les grands projets départementaux constituent une forte ressource. Les schémas cyclables du Gard et de l'Hérault assurent les grandes liaisons territoriales : au Nord du Pays de Lunel avec l'axe Fontanès-Sommières, à l'Est du département avec la ville de Montpellier, au Sud avec un itinéraire littoral international, la route de la Mer. **L'intention est de s'appuyer sur les projets des partenaires institutionnels pour développer un réseau local relié à un réseau plus large.**

Le Pays de Lunel affiche d'importants projets locaux, comme celui de la création du pôle œnotouristique sur la commune de Saint-Christol

ou de l'aménagement du site d'Ambrussum, qui sont inclus dans la réflexion et dans l'étude de la trame des déplacements.

Une analyse du territoire, menée par un bureau d'étude déplacements* a donné lieu à un schéma. Celui-ci définit les potentialités et les contraintes liées aux distances, au relief et aux coupures telles que l'autoroute, la route nationale et les canaux. Il précise les besoins des usagers locaux et des visiteurs et localise les polarités, constituées par les établissements publics et les services (écoles, administrations, centres sportifs, gares...).

C'est sur la base de cette analyse et d'un diagnostic que les axes cyclables sont localisés et que des propositions sont élaborées, chiffrées et hiérarchisées dans le temps à travers un calendrier d'application.

Un peloton d'actions pour entraîner les cyclistes

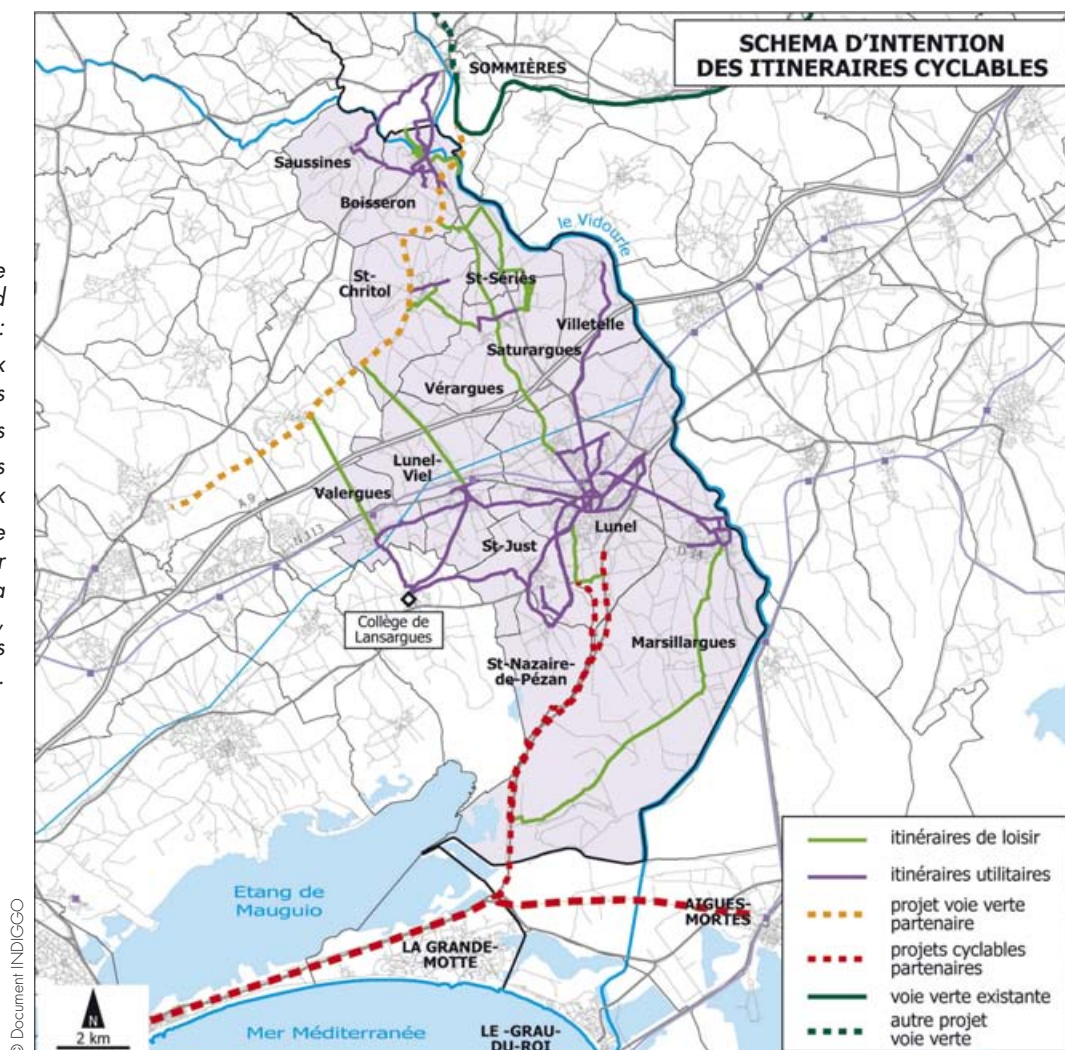
Pour accompagner ces propositions, le schéma définit quelques actions : un service location/prêt en courte ou longue durée, la création d'aires destinées au stationnement vélo, l'installation de stations de gonflage en libre service, la mise en place d'une aide à l'entretien des vélos à travers, par exemple, des ateliers de réparation en milieu scolaire pour initier les enfants.

Une action de sensibilisation auprès des élus, des techniciens et du grand public sera associée à ces actions. Par le biais de campagnes de communication thématiques, la communauté de communes envisage de promouvoir sa « politique cyclable » : la fête du vélo, la sensibilisation à la sécurité routière, le vélo et la santé, le vélo et l'environnement, l'inauguration d'un chantier qui prend en compte les déplacements doux... sont des exemples d'actions destinées à créer toute une dynamique autour du vélo.

Maîtrise d'ouvrage Communauté de Communes du Pays de Lunel • * Schéma vélo réalisé par : INDDIGO / ALTERMODAL • **Durée de l'étude** 10 mois - Fin de l'étude : fin 2009 • **Coût** 35 815 Euros TTC, financée à hauteur de 70% par la Région Languedoc-Roussillon et l'ADEME dans le cadre du programme PROMETHEE (programme régional pour la maîtrise de l'énergie, les énergies renouvelables et lutte contre les gaz à effet de serre)

La trame schématique des déplacements répond à différents objectifs :

- donner une priorité aux liaisons intercommunales
- relier les futures voies vertes
- développer les itinéraires utilitaires intercommunaux
- aménager un itinéraire Nord/Sud à vocation de loisir qui connecte la «route de la mer», avec la ville de Lunel, la voie verte et les pôles touristiques.



Serena Palazzi - CAUE34

Le vélo dans les documents d'urbanisme : c'est quand même pas demander la lune !

La vraie réponse aux problématiques cyclables repose dans une réflexion globale et en amont des aménagements ponctuels. La relation aux documents d'urbanisme est donc primordiale.

L'exemple du Pays de Lunel illustre la prise en compte du vélo dans le domaine de la planification ou du réglementaire.

- **Le SCOT** : le **PDU** (plan de déplacement urbain) devant assurer un équilibre durable entre la mobilité et la protection de l'environnement et de la santé des habitants, incite au développement de toute forme de transport alternatif à la voiture. Il intègre donc une réflexion spécifique sur les déplacements vélo et piéton dans ses analyses.
- **Le PLU** (plan local d'urbanisme) peut également défendre une politique cyclable. A travers le **PADD** (projet d'aménagement et de développement durable) les communes peuvent s'engager, dans tout projet de création ou de réhabilitation de voirie, à intégrer une réflexion sur les modes de déplacements doux et à créer ou améliorer les cheminements piéton et vélo. Dans le cadre de la construction ou de la réhabilitation de logements collectifs ou de bâtiments destinés à l'accueil du public, c'est le règlement du PLU (article 12) qui peut instituer l'obligation d'un espace de stationnement vélo. Pour le bâti neuf, il ne s'agit pas seulement de préciser une surface, mais également des proportions et des dimensions pour que le «local vélo» soit réellement adapté aux vélos.
- **Les ZAC** (zones d'aménagement concerté) peuvent donner lieu à un règlement des cheminements doux plus précis et contraignant que celui du PLU.

Au fur et à mesure, les communes de la communauté intégreront à leurs documents d'urbanisme cette réflexion.

La commune de Saint-Christol en est un exemple. Dans le cadre de son PLU, en cours d'élaboration et mené à travers une démarche AEU (Approche Environnementale de l'Urbanisme), les préconisations relatives au schéma vélo seront prises en compte et traduites au niveau réglementaire.

Sources documentaires : Schéma vélo communautaire du Pays de Lunel - INDDIGO / ALTERMODAL

Les élèves se bougent grave

Les adolescents constituent une importante catégorie d'utilisateurs potentiels. À la différence des adultes, rares sont ceux qui trouvent le vélo «fatigant» et la bicyclette est en capacité de satisfaire une part importante de leurs besoins. Si les collégiens et les lycéens sont une cible prioritaire des politiques cyclables locales, ce sont en priorité leurs parents que la politique cyclable devra convaincre. Quand les parents sont «addicts» à la voiture, il est juste de s'interroger sur la valeur de l'exemple qu'ils donnent à leur progéniture.



© Photo Xavier Mestre

Carton jaune pour les parents

Tous les matins et tous les soirs, les encombrements caractérisent les entrées des établissements scolaires. «Je conduis mes enfants à l'école en voiture, car le trajet est trop dangereux» : voilà donc la première des raisons qui mettent en cause les aménagements urbains. Un constat intéressant, car celui-ci n'est pas sans solution. Pour autant, si les aménagements le permettaient, les déplacements alternatifs seraient-ils plébiscités ? Pour le savoir, il suffit de se pencher sur certaines initiatives qui ont fait leurs preuves.

Maillot jaune pour Jacou

A Jacou à 8 km au Nord-Est de Montpellier, un des tous premiers dispositifs fonctionne depuis 2002. Les collégiens empruntent une piste sécurisée, entièrement dédiée aux vélos. Sur les 600 élèves répartis entre les villages de Jacou et Teyran, distants de 3 km, plus de 50% d'entre eux se déplacent à bicyclette. Les parents sont rassurés, les enfants y gagnent en autonomie, en liberté et des liens de camaraderie se renforcent, chemin faisant. La ligne 2 du tram a conforté ce dispositif puisqu'elle est doublée d'une piste cyclable bidirectionnelle depuis Montpellier jusqu'aux villages.

Pour ne pas dérailler

Les équipes pédagogiques jouent un rôle essentiel auprès des élèves en mettant l'accent sur les aspects sécuritaires, mais pas seulement, car pouvoir compter sur un vélo fiable fait aussi partie des règles de sécurité. Pour répondre à ces aspects techniques, le collège de Jacou a fait appel aux «plus grands» du lycée professionnel de la Méditerranée à Montpellier, dont la spécialité en mécanique leur permet d'assurer le contrôle technique des deux-roues de leurs cadets. De cette manière, les conseils sont mieux intégrés. Santé, autonomie, économie et respect de l'environnement, voilà de quoi convaincre les plus récalcitrants.

La politique départementale du Conseil Général

Depuis février 2009, le Conseil Général a créé une Direction de la Mobilité Durable. Ce service encourage la prise en compte des modes de déplacements doux dans les documents d'urbanisme, en donnant un avis sur les SCOT et les PLU. Avec 3% de part modale attribuée au vélo, l'objectif du Conseil Général est d'offrir des possibilités d'alternatives. Des travaux sur l'évaluation, le suivi et les comportements sont en cours.

La direction de la Mobilité Durable a également pour mission le pilotage du Schéma Cyclable Départemental. Établi sur la période 2003-2012, autour de trois objectifs : rendre continus les itinéraires, sensibiliser les différents publics aux déplacements doux et développer les liens entre vélo et tourisme.

Cinq axes de travail sont prioritaires : le littoral, le rétro-littoral, les collèges (sécurité, accès), les sorties d'agglomérations (utilitaire et touristique) et le cyclotourisme.

Une programmation en amont

Le Conseil Général, responsable des collèges, s'assure que tous les nouveaux collèges soient raccordés à des pistes cyclables. C'est le cas à **Villeneuve-lès-Maguelone** où la pratique du vélo est généralisée pour 3/4 des élèves. La piste cyclable relie le collège au village ancien, traverse les secteurs résidentiels récents, dessert les écoles et se raccorde également aux circuits cyclables qui conduisent à la mer.

Villeneuve-lès-Maguelone - Gaïa Mapping 2008 - CG 34



© Photo Frédéric Hébraud



Marseillan

© Photo Emmanuelle Poyet



Saint-André-de-Sangonis

A Marseillan, le collège jouxte une ancienne voie ferrée désaffectée. Cette opportunité sera saisie pour développer à terme, un réseau de liaisons douces. Il en est de même **à Saint-André-de-Sangonis** où le maillage en mode doux sera effectif dans le cadre d'un projet urbain en devenir.

Michèle Bouis - CAUE34

A Cazouls-les-Béziers, «Toutes les rues mènent à l'école»

*A l'école élémentaire Saint-Exupéry de Cazouls-les-Béziers,
le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics*
a été pris au pied de la lettre. Dès 2008, les élèves et notamment ceux
qui se rendent à l'école à pied ont pris conscience de leur vulnérabilité
lorsqu'ils sont confrontés à la circulation automobile.*

Sur le chemin de l'école, encadrés par leurs enseignants, ils ont passé en revue les risques et les comportements à adopter, suggéré des solutions, compris le processus de mise en place de ces solutions et même participé à la concertation au sein de la commission communale pour l'accessibilité.

Grâce à un partenariat efficace entre la mairie, la DDTM34 (ex DDE), l'Inspection de l'Education nationale de circonscription et le CETE méditerranée, cette initiative a permis de motiver les plus jeunes autour d'un projet citoyen, aux côtés des autres usagers et notamment des personnes âgées qui connaissent les mêmes difficultés dans leurs déplacements.

Un moment fort de l'action a été la sensibilisation des enfants au problème du handicap et à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite lors de mises en situation par exemple à l'entrée de l'école.

Les enfants ont aiguisé leur regard sur l'aménagement de l'espace, les notions de confort, d'ambiances, de sécurité, d'environnement, de cheminements doux, de signalétique et de partage de l'espace public.

Le conseil d'école avait interdit aux élèves l'usage du vélo en raison des dangers. Pour tant, une journée «école sans voiture» a été testée et a connu un réel succès. Sur 251 élèves, 124 sont venus à vélo, 109 à pied, 1 en roller et seulement 17 en voiture. Cette journée pourrait-elle devenir quotidienne ? La question reste posée.

De l'expérimentation à la réalisation...

A défaut d'une réelle refonte des aménagements facilitant les cheminements doux vers l'école existante, cette action conforta les professionnels dans une démarche plus vertueuse d'amélioration de la prise en compte des vélos et des piétons : la DDTM a ainsi affirmé cette volonté dans les propositions d'aménagement figurant au plan de mise en accessibilité de la ville. L'architecte en charge du projet de la nouvelle école (en remplacement de l'existante) a intégré la problématique des déplacements en amont. De nouveaux équipements, destinés aux élèves et enseignants cyclistes, permettront d'accueillir quatre fois plus de vélos en stationnement que prévu initialement. La commune et la DDTM ont également élaboré un projet de voie verte faisant l'objet d'une demande de financements européens FEDER et dont l'itinéraire devrait desservir la nouvelle école.

Enfin, l'expérience a permis d'aboutir à la fabrication de l'outil pédagogique «**Toutes les rues mènent à l'école**» sous forme d'un CD mis gratuitement à la disposition de chaque instituteur. (voir **contacts**)



*Il n'y a plus de trottoir
Le platane et les talus gênent pour passer
Il faudrait mettre une seconde ligne de trottoir
Les voitures coupent la zone piétonne
Les bornes empêchent de passer.
Le trottoir est trop étroit ; le passage est difficile*

*Le PAVE est obligatoire depuis janvier 2010



*Il faudrait boucher les trous et repousser les barrières.
Il faut enlever les bordures.*



*Il faudrait agrandir le trottoir.
Trottoir après le passage clouté.
Pour les fauteuils roulants et les poussettes.
Derrière du côté du trou pour ne pas tomber.
Ne piétonne.*

La contribution des écoliers se traduit par une véritable enquête. Des constats sont consignés, des expérimentations, des observations, mettent souvent les adultes face à leurs propres contradictions.

Notre gêne.

«**Lulu et Toto à pied sur le chemin de l'école**» est un autre outil d'éducation à la sécurité routière, conçu par la DDTM de l'Hérault, l'Education Nationale et le Pôle Animation Sécurité routière du Languedoc-Roussillon. Le prochain épisode, en cours de production, sera consacré au vélo : connaître son vélo, entretenir son vélo, le contrôler, le régler, le réparer, circuler à vélo en toute sécurité.

contacts

CETE Méditerranée Fabrice Lopez. Tél: 04 42 24 77 67 - fabrice.lopez@developpement-durable.gouv.fr
DDTM34\SAT Ouest : Laurent Baccou. Tél: 04 67 11 10 29 - laurent.baccou@developpement-durable.gouv.fr
Conseiller pédagogique Béziers Nord : Frédéric Gouzy. Tél : 04 67 30 77 17 - frederic.gouzy@ac-montpellier.fr



La démarche «Une voirie pour tous»

«Une Voirie Pour Tous»* est un programme partenarial d'actions qui fédère les acteurs de l'aménagement urbain autour d'une approche globale des usagers et de leurs déplacements, en donnant la priorité aux usagers les plus vulnérables ainsi qu'aux «modes doux». Ce programme répond à une attente d'information autant qu'à un besoin d'animation des milieux professionnels, notamment des services des collectivités territoriales.

La démarche «une voirie pour tous» participe à la construction d'une culture commune de l'aménagement de l'espace public, répondant à des exigences qualitatives et visant à un meilleur équilibre entre les usages. La promotion des modes de déplacements alternatifs à l'automobile fait partie intégrante de cette démarche.

Parmi les actions entreprises dans ce programme, des journées d'échange sont organisées dans de nombreuses villes de France. Le CAUE de l'Hérault est intervenu à la dernière en date qui s'est déroulée à Montpellier le 14 décembre 2009. Le CERTU, en partenariat avec les CETE, met aussi à disposition des ouvrages labellisés sur certaines thématiques récurrentes : l'accessibilité des espaces publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, les traversées d'agglomérations, les zones de circulation apaisées, les zones de rencontre, les aires piétonnes, le stationnement des deux-roues motorisés. De nouvelles recherches sont en cours sur des thématiques d'actualité telles que l'aménagement de l'espace public en zone pavillonnaire, l'occupation des trottoirs ou encore le cheminement des piétons et cyclistes en secteurs de travaux...

L'ensemble de ces ouvrages permettent d'obtenir des informations d'ordre général et réglementaires aussi bien que des réponses techniques même si la «solution toute faite»** n'existe pas. L'ensemble des communes et intercommunalités doit avoir réalisé le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements de l'espace public avant le 1^{er} janvier 2010 (cf page 34).



A Vic-la-Gardiole, dans l'Hérault, l'espace public est partagé. Le marquage au sol des différentes circulations ne se justifie pas, car l'aménagement est assez généreux et bien pensé pour éviter les conflits d'usage.

Concepteurs : Atelier Sites

Comité de Pilotage

Les Centres d'Etudes Techniques de l'Équipement (CETE) animent le réseau des partenaires rassemblés sous forme d'un Comité de Pilotage présidé par Hubert Peigné, actuel Monsieur Vélo national.
ADSTD : L'Association des Directeurs des Services Techniques des Départements
AITF : L'Association des Ingénieurs territoriaux de France, groupe de travail Déplacements, Signalisation
ATTF : L'Association des Techniciens Territoriaux de France
CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
CNFPT : Centre National de la Fonction Publique Territoriale
CNT : Conseil National des Transports
FNAU : Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme - Club Transports/Mobilité
FNCAUE : Fédération Nationale des Conseils d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement

Rappel historique

- 2003 : le Conseil national des transports (CNT) constitue un groupe de travail pour aborder la question du partage de l'espace par la cohabitation des usages et non par la séparation des fonctions, avec une attention particulière portée aux usagers les plus vulnérables.
Rapport complet consultable en ligne sur : www.cnt.fr
- 2006 : le ministère de l'Équipement et des Transports reprend à son compte les conclusions du rapport élaboré en 2005 par le CNT et ses partenaires : «Une Voirie Pour Tous - Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage».
- 2007 : une réunion de mobilisation de l'ensemble des services du Ministère officialise le lancement de la démarche le 13 février.

*<http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv>

**Pour le CETE Méditerranée, contact : Jérôme Cassagnes - M. Vélo



ER

Entrevue

Hubert Peigné / CAUE34
«Monsieur Vélo national»

Les pistes de «Monsieur Vélo»

Depuis avril 2006, Hubert Peigné occupe la fonction de Coordinateur Interministériel pour le Développement de l'Usage du Vélo en France. Il sensibilise, informe, anime, diffuse et propose au niveau national et local toutes sortes d'actions qui pourraient donner au vélo une vraie place dans notre quotidien. Engagé dans la démarche «Une Voirie pour Tous», il participe aux avancées du Code de la rue.

CAUE 34 : Quelle est votre mission et avez-vous des objectifs précis, des échéances ?

Hubert Peigné : Ma mission est de proposer des actions précises à l'Etat, sous forme de plan d'actions, tout en fournissant aux acteurs locaux le cadre qui leur permettra de s'engager dans une politique de développement de l'usage du vélo. **La priorité est bien l'usage du vélo au quotidien !** Les pratiques du vélo de loisirs se développent toutes seules.

Au niveau de l'Etat, j'ai proposé le principe d'un appel à projets auprès des collectivités pour mettre en place une aide à l'ingénierie (diagnostic, programme, conception, gestion...). J'ai aussi proposé de valoriser le Plan Campus en équipant toutes les résidences étudiantes de garages à vélo, à un autre niveau de mettre en place des incitations fiscales, indemnités pour ceux qui effectuent leur déplacement domicile travail en vélo, prime pour l'achat de vélo, etc.

Pour être intervenue dans différentes sessions d'échange organisées dans le cadre de l'action «Voirie pour tous» que vous animiez, j'ai été frappée par les attentes de certains participants qui semblaient se limiter à obtenir une information technique ou réglementaire ou par des approches un peu technicistes. Comment la question des compétences se pose-t-elle ?

Globalement, l'action «Une voirie pour tous» génère de réelles avancées. La base de cette action est fondée sur le partage de l'espace, avec dans l'ordre des premières priorités, les personnes à mobilité réduite, les piétons et enfin, les cyclistes. L'art de la mise ensemble n'est pas

facile ! Et effectivement, certaines personnes se réfugient dans les réponses techniques ou partielles. La majorité des personnes qui interviennent sur ces questions n'ont pas de connaissances pratiques du vélo en ville... ce sont à la rigueur des «cyclistes du dimanche», elles ont une pratique liée aux loisirs ce qui est très différent de la question de la pratique du vélo au quotidien.

Il faut un travail de fond sur les continuités, le confort, la sécurité, l'intermodalité, le stationnement des vélos... et forcément réduire l'emprise de la voiture dans l'espace public.

Cela suppose une véritable culture de l'espace public, une connaissance des enjeux urbains, patrimoniaux ?

Oui tout à fait, une volonté politique et des compétences adaptées : ingénierie et conception.

Aujourd'hui, les collectivités qui veulent avancer sur ces questions ont à leur disposition tous les outils nécessaires, dans tous les domaines. Certaines montrent le chemin.

On peut citer Strasbourg qui a mis en place le premier plan vélo en 1978, Bordeaux qui a fait, plus récemment, de réels progrès et qui s'attaque à la périphérie avec la promotion d'un système de VLS* prolongeant notamment le tramway en périphérie, Grenoble qui travaille sur les déplacements à tous niveaux, Lorient qui par la promotion de la sécurité routière favorise la place du vélo... et bien sûr Lille, Lyon, Rennes, Chalon-sur-Saône, etc.

Les pays qui ont des politiques efficaces sont le Danemark, les Pays-Bas, la Suisse, certaines régions d'Allemagne...

* VLS : Vélos en Libre Service





Crédit Photo : CDT Meuse, Michel Petit

Dans les expériences ou les collectivités exemplaires citées, la Méditerranée est absente. Existe-t-il un handicap, un problème culturel ?

Aucun, ce n'est pas un problème culturel. Le problème est de revenir sur le choix, finalement assez récent, où tout est basé sur la voiture. En Italie, l'usage du vélo est favorisé en centre ancien, la voiture y est interdite pour des raisons patrimoniales, mais dès que l'on sort des centres, les cyclistes disparaissent. Le taux de possession de vélos par habitant est plus important en France qu'en Italie ou en Espagne, c'est un indicateur. Lorsque l'on demande aux habitants de **Copenhague** pourquoi ils font du vélo, les réponses nous indiquent clairement l'offre qu'il est nécessaire de mettre en place : **«nous prenons le vélo parce que c'est sûr, ce n'est pas cher, c'est commode et rapide»**. Et effectivement, ils bénéficient d'une offre de qualité : continuité des parcours agréables et confortables, facilité de stationnement, qualité des aménagements et des

informations, et pour eux 4, 6, 8 kilomètres ne relèvent pas de l'exploit !

Le problème n'est pas culturel, il est dans l'appréciation des enjeux et des priorités. Il faudrait que les déplacements doux, dont le vélo fait partie, deviennent une véritable priorité et effectivement, cela demande une décision politique qui peut paraître parfois hasardeuse : réduire la vitesse, réduire l'emprise de la voiture, supprimer des places de stationnement sur rue, agir sur le foncier... décider que les voies cyclables sont la priorité de notre époque au même titre que les infrastructures routières l'ont été.

Il suffit d'observer ou d'interroger son entourage pour se rendre compte qu'il existe une véritable attente ou du moins une potentialité, mais les conditions de la pratique du vélo en milieu urbain au quotidien sont un obstacle.

J'en suis convaincu, la potentialité est énorme. Les aménagements sont souvent insuffisants ou trompeurs – la bande cyclable sur trottoir ou entre le stationnement et la chaussée ne sont pas viables. On ne laisse pas son gamin l'emprunter ! Il existe des initiatives (les collèges dans l'Hérault, le plan cyclable de Strasbourg, des entreprises qui encouragent la pratique comme ST Microelectronics...) mais c'est insuffisant. Les intercommunalités doivent s'emparer du sujet pour qu'une offre se mette en place à la bonne échelle, avec un système de rabattement sur les transports en commun.

Les villes s'emparent peu à peu de cet enjeu, mais qu'en est-il du périurbain qui est un milieu conçu par et pour la voiture ?

C'est le chantier de demain, tout est à inventer. Il faudra procéder à une véritable reconquête de l'espace pour les déplacements doux, rendre accessibles des services, mettre en place des déplacements de courtes distances en réorganisant les centralités. Il faudra engager des opérations du même type que pour les quartiers sensibles (ANRU)... une politique de développement du vélo est l'occasion de repenser l'espace public, et cela ne doit pas être dissocié de la marche et de la question de la mobilité réduite.

contacts

• hubert.peigne@developpement-durable.gouv.fr

Propos recueillis par **Sylvaine Glaizol** - CAUE34

«Schéma modes doux»

un appel à projets régional

Pour un second tour de piste en 2010

L'ADEME et la Région Languedoc-Roussillon accompagnent les collectivités qui souhaitent encourager les déplacements doux sur leur commune.

Tout le monde est d'accord pour changer ses modes de déplacement quotidien, mais comment aller à pied à la boulangerie s'il n'existe pas de trottoirs confortables et agréables ? Comment aller à l'école en vélo si les pistes ne sont pas sûres ou inexistantes ?

Autant de questions qui ne s'abordent que par le biais d'une étude de programmation. C'est dans cette démarche de réflexion que l'ADEME et la Région souhaitent apporter leur contribution. La phase amont étant une étape incontournable pour éviter le coup par coup, des bureaux d'études spécialisés seront sollicités. Ils devront se référer à un cahier des charges qui précise le déroulement des études «Schéma modes doux».

Première étape : le diagnostic

Il porte sur l'analyse qualitative et quantitative du réseau existant et doit en donner une parfaite connaissance. Le bureau d'étude propose alors un schéma d'aménagements où cyclistes et piétons pourront circuler en toute sécurité dans un cadre agréable.

Deuxième étape : l'établissement d'un schéma directeur

C'est la phase pré-opérationnelle, qui définit les types d'aménagements à réaliser, complétée par une évaluation financière et une hiérarchisation des priorités. Un document de communication à destination des habitants doit appuyer la programmation.

Les aides financières peuvent atteindre 70 % du coût de l'étude. A titre d'information, le coût d'une telle étude peut se chiffrer autour de 17 000 euros pour de petites communes, et atteindre un coût moyen de 22 000 euros pour des communes plus importantes.

Parmi les collectivités aidées en 2009 : Saint-Brès, Communauté d'Agglomération Béziers-Méditerranée, Bédarieux, Communauté de communes du Pays de Thongue, Puisserguier, Lodève, Montpellier, Castelnaud-le-Lez, Fabrègues, Vendargues, Prades-le-Lez, La Grande-Motte, Clapiers, Grabels et la Communauté de Communes du Pays de Lunel.

Crédit Photo : Raymond Ziens, architecte-paysagiste



Découverte de La Grande Motte, comme il se doit à bicyclette, par un peloton de paysagistes conduit par l'un de leurs Pierre Pillet, concepteur-paysagiste de la station (BRL)

contacts

ADEME Martine Cheylan

Tél : 04 67 99 81 85 - martine.cheylan@ademe.fr

Région LR Fabrice Lamoureux

Tél : 04 67 22 98 65 - fabrice.lamoureux@cr-languedocroussillon.fr

Et ailleurs...

Le Prix départemental d'Architecture et d'Aménagement, décerné par le Conseil Général et le CAUE de Loire Atlantique, récompense les réalisations les plus significatives en terme de qualité et d'innovation. Au cœur de ces aménagements, les modes de déplacement doux ont toute leur place.

L'aménagement et la restauration du littoral, faisant suite à la catastrophe de l'Erika ont donné lieu à une série d'interventions sur plusieurs communes : La Bernerie-en-Retz, Saint-Nazaire et Pornichet, Le Pouliguen, Pornic, Préfaillles, La Turballe. Dans le cadre du Prix départemental, le jury a décidé de regrouper toutes ces opérations en une seule sous le thème «Aménagement du littoral».

L'ensemble de ces réalisations a reçu une mention Prix d'aménagement en 2008. Dans chaque programme, la prise en compte des déplacements doux était une constante qu'il nous a paru bon de souligner et d'illustrer.

Aménagement des corniches et restauration de la côte sauvage : «zoom» sur la commune de Préfaillles.

Le programme de restauration de la côte sauvage de Préfaillles, s'appuie sur quelques principes repris sur l'ensemble du littoral :

- mise en retrait des stationnements existants en front de mer à environ 500 m et re-végétalisation des parties dégradées
- mise en valeur et sécurisation du sentier côtier,
- maîtrise de la fréquentation touristique par une redéfinition du nombre de cheminements,
- amélioration des accès à la plage,
- restauration écologique de la végétalisation du haut de la falaise et de la lande.

Sur une tranche de travaux plus en lien avec les corniches et le milieu urbain, les interventions ont notamment permis :

- de valoriser le patrimoine végétal et bâti de qualité de la commune par l'effacement des réseaux aériens, la canalisation du public sur les sentiers et la restauration écologique de zones fortement dégradées,
- de mettre en sens unique les voies de corniche afin de pouvoir créer une piste cyclable bi-directionnelle côté mer et de renforcer le réseau de cheminement,
- de supprimer les parkings et stationnements sauvages présents en front de mer afin de dégager l'espace et la vue pour les piétons et les cycles. Des stationnements végétalisés en mélange terre-pierre et dalles-gazon ont été repositionnés côté terre,
- de traiter les cheminements et les accès à la plage de manière confortable et sécurisée tout en employant des matériaux rustiques adaptés aux qualités et à l'histoire du site (plattelage bois déroulé, gradines en bois et dallage pierre, barrière bois de la Grande Plage reprises à l'identique notamment),
- d'habiller les éléments techniques dégradant visuellement les sites par des parements en bois et des plantations,
- de traiter les problèmes d'érosion liés aux eaux pluviales par un réseau de cunettes engazonnées, de caniveaux en pierre et de puits.

Michèle Bouis - CAUE34

Source documentaire : Phytolab



Le Pouliguen - Des parcours bien identifiés



Préfaillles - Traitement des accès à la plage

© Crédits photos Stéphane Chalmeau



Préfaillles - Aménagements légers le long de la piste

fiche technique

Maître d'ouvrage Commune de Préfaillles • **Maîtres d'œuvres** Phytolab Paysagistes / Format 6 architectes urbanistes • **Année de réalisation** 2005-2007 • **Linéaire** 1,6 Km • **Coûts** Aménagement des corniches : 2 millions d'€ TTC / Aménagement végétal restauration écologique : 950 000 € / Terrassements, voirie, assainissement : 1 140 000 € TTC / Restauration de la côte sauvage : 323 000 € TTC





Le tour de France d'un photographe

Avec «Les cycles de l'amour , détours en France» Jean-Claude Martinez, photographe biterrois, témoigne de l'engagement de certaines collectivités en faveur de l'usage du vélo. Mais c'est surtout un regard tendre et malicieux qu'il pose sur nos relations affectives... à vélo. Ses photographies en noir et blanc sont autant d'invitations à retrouver le goût de la ville, au plaisir d'une balade dans un parc, au bord d'un fleuve, au quotidien comme au voyage hors norme, à une forme de liberté et de légèreté retrouvées.



© Photo Jean-Claude Martinez - Montpellier, 2008

Montpellier 2008 «Le vélo est l'avenir des centres, une occasion de repenser l'espace public des villes.»



Ronde blanche, Béziers 2009

«La Ronde blanche est un collectif d'une quarantaine de personnes qui se retrouvent à vélo le samedi pour un parcours en ville. Son objectif est de fédérer les personnes en attente d'aménagements adaptés à la pratique du vélo à Béziers et dans le biterrois...

On devrait pouvoir se déplacer, du Canal du Midi au centre ville de Béziers, à vélo, sans obstacles et sans se perdre !»

© Photo Jean-Claude Martinez
La ronde blanche, Béziers, 2009



Le succès d'une photo, prise en 2001 en Roumanie, le sourire adressé par un enfant à son père qui le transporte sur sa bicyclette, a conduit Jean-Claude Martinez à sillonner la France à l'affût d'un regard, d'un geste, d'une posture, ou d'une rencontre, un instant d'émotion né de l'observation des adeptes de la petite reine.

Son projet prend de l'ampleur à partir de 2007. Après une première exposition qui réunit des clichés pris dans différentes grandes villes européennes, il décide de se consacrer pendant deux ans à un tour de France **pour témoigner d'un changement et le promouvoir.** Sous forme de résidences d'artistes d'une quinzaine de jours, il promène son objectif à Avignon, Montpellier, Blagnac, La Rochelle, Rennes..., dans une cinquantaine d'agglomérations et de départements répartis sur 14 régions qui se sont engagées sur des politiques de développement de l'usage du vélo. A la campagne comme à la ville, au quotidien ou les jours de fête, les cyclistes défilent. Chaque photo est le fragment d'une histoire en cours : «...certaines personnes m'envoient la suite de leur parcours en image, je reste en contact avec elles, mes photos sont de véritables rencontres !»

Ses clichés vont donner lieu à une exposition évolutive «Les cycles de l'amour, détours en France», enrichie au fur et à mesure de ses nouvelles destinations. Une collection de carnets de route est en projet : le premier, «La petite reine dans le quotidien de Rennes Métropole» vient d'être édité avec l'appui de Rennes Métropole. Jean-Claude Martinez poursuit sa démarche avec une mission soutenue par la Région centre et le Département de la Loire, avec la découverte des bords de la Loire et des villes qui s'y rattachent – de Saint Etienne à l'embouchure. «Une démarche liée au label UNESCO qui serait appropriée au Canal du Midi !»

Sylvaine Glaizol - CAUE34

Une exposition évolutive et un catalogue : **«Les cycles de l'amour, détours en France»**, Jean-Claude Martinez, Suerte éditions, décembre 2009 avec des textes de : Yves Rouquette, Michel Serres, Didier Tronchet, Paul Fournel, Marie Rouanet, Emmanuel Darley et Michel Piquemal

Pour tout renseignement :

jean.claude@martinez-photo.com
www.martinez-photo.com



«La bicyclette si rapide, c'est aussi l'éloge de la lenteur, de l'économie, du silence, plaidant pour une poésie renouvelée de la ville et des chemins creux, invitant à gagner du temps et à perdre son temps pour tout faire et ne rien faire.»

Yves Rouquette



Point réglementaire

Quelques outils réglementaires peu connus et sous-utilisés

La France dispose de quelques avancées réglementaires que bien peu de collectivités connaissent et utilisent. Si ces textes sont parfois facilement contournables, et si l'on peut douter des moyens mis en oeuvre pour vérifier leur application dans les faits, ils ont le mérite d'amorcer une dynamique volontariste vers le changement. Voici un rapide passage en revue des lois favorables aux déplacements doux et à l'apaisement des comportements sur l'espace public.



© Photo Odile Besème

Au concours des «Villes et Vélos Fleuris», le lauréat est :

Améliorations du code de la route

Décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses dispositions de sécurité routière - NOR: DEVS0810101D

- Article 1 : Instauration des zones de rencontres et des zones 30.
- Article 13 : Les dispositions du seizième alinéa de l'article R. 110-2 du code de la route relatives à la circulation des cyclistes sur les chaussées à double sens des zones 30 sont rendues applicables, en ce qui concerne les zones 30 existantes, par arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation qui devra intervenir au plus tard le 1^{er} juillet 2010. Réglementation appliquée d'office pour les nouvelles zones. Les communes ont jusqu'au 1^{er} juillet 2010 pour appliquer la loi.
- Article 15 : Le I de l'article R. 412-6 du code de la route est complété par les phrases suivantes : «Celui-ci doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables.»

Modification de la loi de finance de la sécurité sociale

Loi n° 2008-1330 du 17 décembre 2008 de financement de la sécurité sociale pour 2009 - NOR: BCFX0823210L

Article 20, Section 2, Prise en charge des frais de transports publics

Art.L. 3261-2 du Code du travail.

L'employeur prend en charge, dans une proportion et des conditions déterminées par voie réglementaire, le prix des titres d'abonnements souscrits par ses salariés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail accomplis au moyen de transports publics de personnes ou de services publics de location de vélos.

Actualisation du code de l'environnement

Loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 - art. 20 (Ab) Loi LAURE (sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie) Devenu Article L228-2 du Code de l'environnement.

A compter du 1^{er} juillet 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.

L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe.

Des exemples à suivre... Des initiatives à lancer !



Festival de «La quinzaine de l'entorse à bicyclette» Lille Métropole

Du 2 avril au 6 juin 2010

Expositions : «Pignons sur rue» - Ateliers, ballets et balades, spectacles, broc'avé-
lo, ateliers de réparation, défi lés, musi-
que,.... Deux semaines autour du roi de
la fête : le vélo.

www.entorse.org

Une première à Bordeaux «La bicycletterie»

Désormais à Bordeaux, de jour comme de nuit, on pourra déposer son vélo
dans un garage collectif sécurisé, au cœur du centre historique pour 5 €
mensuels. Dans le même temps, la communauté urbaine va se doter de 1500
vélos en libre service.

Indemnité kilométrique : En Belgique, depuis 1998, l'Etat permet aux
entreprises d'octroyer une indemnité kilométrique à hauteur de 0,20 € par
kilomètre parcouru à leurs employés qui se rendent au travail à vélo sur tout ou
partie de leur trajet. Celle-ci est exonérée d'impôts, tant pour l'entreprise que
pour l'employé.

www.provelo.org/spip.php?article715

Pack mobilité : Pour tout renoncement à sa voiture, la Région de Bruxelles
offre un abonnement d'un an aux transports en commun, accompagné au
choix d'une prime vélo ou d'un an d'autopatage. Cette durée est prolongée à
deux ans si le propriétaire fait détruire son automobile.

La Région Wallonne, quant à elle, propose un abonnement de 180 € par an
englobant la location d'un vélo pliable, sa maintenance et une assurance com-
prenant le vol. Le vélo pliable est conçu pour être emporté facilement dans les
tram, train et bus.

www.prime-bruxellair.be et CycloTEC sur www.infotec.be

Ateliers de réparation de vélos : A Montpellier, le Vieux Biclou récep-
tionne, répare et revend à ses adhérents des vélos ou pièces détachées d'oc-
casion. Grâce à un triporteur reconverti en atelier mobile, l'association se dé-
place dans les entreprises ou les administrations pour réparer ou sensibiliser les
jeunes et moins jeunes aux bienfaits du vélo, son maniement, son entretien.

Le Vieux Biclou <http://vieuxbiclou.org>

En France, le réseau «l'Heureux Cyclage», fédère 28 ateliers en activité, 6 en
projets. <http://heureux-cyclage.org>

Autoroutes cyclables : Copenhague, comme d'autres villes l'ont déjà
fait, se lance dans un projet d'autoroutes cyclables qui permettra aux quelques
15 000 «cyclo-banlieusards» de rejoindre le centre-ville facilement. Le réseau
comptera treize voies express développées à partir de pistes cyclables exis-
tantes. Coût de l'opération : 7,5 millions d'€.

www.gracq.be/NEWS-2010-02/RERCycliste

Bibliographie

Ouvrage général

- «Le vélo à la reconquête des villes, Bréviaire de
vélorution tranquille (etc.)» - Nicolas Pressicaud,
avril 2009 - 356 pages - Éditions l'Harmattan

Revues récentes

- «Urbanisme - n°366», avril-mai 2009, p. 43-
68 : dossier «à bicyclette»
- «Territoires - n°503» décembre 2009, p. 22-
35 : dossier «écomobilité : à la mode mais (en-
core) à la marge»
- «Diagonale - n° 180», février 2010, p. 39-56:
dossier «Le vélo en ville, une belle échappée»
- TPBM - n° 787, 21 octobre 2009, p. 32-47 :
dossier «Comment circuler autrement en ville»

Rapports

- Le vélo en mode actif, le «transfor-mateur» de
la mobilité urbaine. PREDIT, Août 2008 - 48 p.
www.groupechRONOS.org dans > Projets > Études > Archive

Guides

- «Vers une pratique quotidienne du vélo en ville,
au delà de la piste cyclable, comment favoriser le
choix individuel pour le vélo ?» Juillet 2004 - 136 p.
www.ademe.fr dans Domaines d'intervention > Transports > Cir-
culer en ville > Se déplacer autrement > Vélo
- Guide méthodologique pour la mise en place
d'une politique cyclable en milieu rural. 2006 - 36 p.
mobilité.wallonie.be dans > Mobilité conviviale > Stratégie vélo
- Dossiers stratégiques et documentations, gui-
des de recommandations
www.astra.admin.ch dans > Thèmes > Mobilité douce
- Villes cyclables villes d'avenir. Communautés
européennes, 1999 - 63 p.
<http://ec.europa.eu> saisir «ville cyclable» dans > rechercher

Sites internet

- Centre d'études sur les réseaux, les transports,
l'urbanisme et les constructions : www.certu.fr/
- Une voirie pour tous :
www.voiriepour tous.developpementdurable.gouv.fr/
- Sites collaboratifs autour du vélo :
www.voirie-pour-tous.info
www.velo-et-logement.info/
- Association française de développement des
véloroutes et voies vertes : www.af3v.org
- Association des Départements Cyclables :
www.departements-cyclables.org
- Club des villes cyclables :
www.villes-cyclables.org/
- Groupement des autorités
responsables des transports :
[www.gart.org/Les-dossiers/Modes-doux-actifs/
Velo](http://www.gart.org/Les-dossiers/Modes-doux-actifs/Velo)
- L'Hérault à vélo : [www.cg34.fr/territoire/
equipements/cyclables/cyclables.html](http://www.cg34.fr/territoire/equipements/cyclables/cyclables.html)
- Mandarine, promotion de l'écomobilité au
départ de Montpellier et Nîmes :
www.mandarinepressee.net

Conférences

«Café Patrimoine & Architectures»

19 mai : «Concevoir un écoquartier» par Catherine Charlot-Valdieu, économiste, responsable du développement urbain durable au CSTB, présidente du Suden.

2 juin : «Léopold Carlier, Louis Carlier, René Carlier, architectes de Perpignan à Montpellier» par Alain Gensac, architecte, historien et Jean-Louis Vayssettes, ingénieur de recherche au Ministère de la culture. A 19 h, au Café Riche, Place de la Comédie à Montpellier. Tél : 04 67 54 71 44. Rens : Association Patrimoine et Architectures. Tél : 04 67 639 589.

«Café Climat»

Organisé par l'Agence Locale de l'Energie de Montpellier. **Mardi 8 juin :** «Thermographie : outil de confort d'été». A 18 h 30 à la Salle Bagouet, Esplanade Charles De Gaulle, Montpellier. Rens : ALE. Tél : 04 67 91 96 96. www.ale-montpellier.org

Manifestations

«L'environnement urbain : penser la ville durable»

Jusqu'en juin 2010, la Maison Départementale de l'Environnement de Prades-Lez et l'antenne d'Olargues organisent un ensemble de manifestations (expositions, conférences, sorties) sur les enjeux environnementaux des politiques d'aménagement et de gestion du territoire.

Quelques rendez-vous :

Le **9 mai** à 17 heures à Olargues : «Face à l'étalement urbain, quelle stratégie ?» atelier animé par la Manufacture des paysages.

Le **21 mai** à 18h30 à Montpellier : «La démarche d'écoquartier : bâtir une ville durable», conférence de Oudara Outhabong d'Hérault Aménagement et le Cabinet d'architecture Coste.

Rappel expositions : «Dans le mur» réalisée par la Maison de l'architecture LR, «Vivre et construire avec le climat en Languedoc-Roussillon» par l'Union régionale des CAUE LR, «Habiter en Somme» par le CAUE de la Somme, «L'Observatoire photographique du paysage» par le CAUE de l'Hérault.

Programme complet :

MDE. www.herault.fr/environnement

Tél Prades : 04 99 62 09 40.

Tél Olargues : 04 67 97 88 01.

«Journées de la Qualité Environnementale de l'Habitat»

13^{ème} édition des journées organisées par l'Association Variance pour promouvoir la construction écologique auprès du grand public. Ateliers, conférences, démonstrations... et l'exposition réalisée par le Collège Régional des CAUE «Vivre et construire avec le climat en Languedoc-Roussillon». Les **8 et 9 mai** à Celles (34) au bord du lac du Salagou.

Contact : Christian OLIVE. Tél 04 67 95 01 02 Site <http://variance.free.fr>

«Comment accueillir en milieu rural ou comment développer sans urbaniser ?»

Thème du 2^{ème} Forum Rural sur l'éco-habitat en Cévennes-Garriques. Expériences et savoir-faire locaux seront discutés et par tagés au cours de débats, ateliers et d'un salon d'exposants.

Les **22 et 23 mai** à Soudorgues (30).

Rens : www.forum-eco-habitat.com

«Journées d'Architectures à vivre 2010»

Manifestation organisée pour la 10^{ème} année consécutive sur toute la France par la revue Avivre. Maisons, appartements, extensions, neufs ou rénovés seront ouverts à la visite. Les concepteurs guideront le public les week-ends du **11 au 13 juin** et du **18 au 20 juin**. Un guide complet des réalisations proposées pour chaque région paraîtra fin mai. Rens : www.avivre.net

Colloque

«Petites échelles pour grands projets»

Colloque organisé par le Centre Lézigno dans le cadre du cycle de conférences et de rencontres «Heureuses Coïncidences» 5^{ème} édition. A cette occasion, l'association présentera les résultats de l'appel à candidatures pour la réalisation d'une intervention paysagère temporaire sur le site même de son implantation. Les **28 et 29 mai** au Domaine de Lézigno à Béziers. Tél : 04 67 90 67 67. Rens : www.lezigno.org

Formations

«Architectures et développement durable en territoires méditerranéens»

Cycle 2009-2010 organisé par le Pôle Régional de Formation Continue à l'Ecole d'Architecture de Montpellier. Les 4 dernières sessions proposées peuvent être suivies indépendamment. (Coût par module de 3 jours : 180 €). Programme complet et inscriptions : Ensam. Tél : 04 67 91 89 64. Contact : francoise.antoine@montpellier.archi.fr

«Stages Cantercel»

Cantercel, site expérimental d'architecture, organise une série de stages sur l'écohabitat et l'écoconstruction en semaine ou les week-ends, à l'intention de tous les publics intéressés. Stages pratiques, théoriques, séjours à thème sont proposés. Une visite guidée du site est organisée le 1^{er} samedi de chaque mois. Une journée portes ouvertes est prévue le **5 septembre**. Le programme complet, jusqu'en octobre 2010, est disponible sur le site : www.cantercel.com Rens : Sens Espace Europe. Tél : 04 67 44 60 06.

«DSA - Architecture et patrimoine»

l'appel à candidature pour le Diplôme de Spécialisation et d'Approfondissement, session 2010-2012, de l'Ecole de Chaillot est ouvert. Les architectes concernés par cette formation peuvent s'inscrire **jusqu'au 4 juin**. Modalités et rens : www.citechailot.fr

Exposition

«Architecture en lignes»

«Cocktail designers»

Ces 2 expositions inaugurent le musée d'art contemporain de Sérignan devenu propriété de la Région depuis le **1^{er} janvier**.

Le nouveau plateau du rez-de-chaussée (500m²) présente les installations du collectif Cocktail Designers. A l'étage, l'exposition Architecture en lignes réunit un ensemble d'œuvres et de dessins d'une quinzaine d'artistes qui explorent les rapports de l'art contemporain et de l'architecture.

Jusqu'au 6 juin au Musée Régional d'Art Contemporain Languedoc-Roussillon à Sérignan (34).

Tél : 04 67 32 33 05.

• **Revue de l'art** n°165/2009-3 (Thématique : Patrimoine balnéaire avec une contribution de Jean-François Pinchon intitulée «Les stations nouvelles en Languedoc-Roussillon - Un patrimoine balnéaire, image exemplaire des Trente Glorieuses»).

• **Georges Candilis, Alexis Josic, Shadrach Woods**, Bénédicte Chaljub, Ed. Infolio, 2010

• **Alberto Campo Baeza, la idea construida : Penser l'architecture**, Trad. de Nicolas Crégut, Eva Ruiz et Sarah Finger, Ed. de l'Espérou, 2010

• **Architecture médiévale dans le Midi**, Les Carnets de la Recherche de l'Ensam n°4, novembre 2009, Editions de l'Espérou

• **Caves coopératives en Languedoc-Roussillon**, Ed. Lieux-Dits, 2010

• **Architectures + architectes contemporains**, Jacques Bosser, Ed. Aubanel, 2008

• **50 projets d'architecture en bois**, Virginia McLeod, Ed. Eyrolles, 2010

• **20 maisons à économie d'énergie**, Anne-Elisabeth Bertucci, Ed. Ouest-France, 2010

• **La rénovation écologique**, Pierre Lévy, Ed. Terre Vivante, 2010

• **Rénovation basse consommation : chronique d'un chantier écologique**, Dutrey, Roland, Ed. Terre Vivante, 2010

• **L'isolation thermique écologique**, Jean-Pierre Oliva, Samuel Courgey, Ed. Terre Vivante, 2010

• **Les pionniers de la ville durable**, Cyria Emelianoff, Ruth Stegassy, Ed. Autrement, 2010

• **Regard sur la ville durable : vers de nouveaux modes de vie**, Alain Maugard, Jean-Pierre Cuisinier, CSTB, 2010

• **Agir sur les grands territoires**, David Mangin, Ariella Masboungi, Ed. Le Moniteur, 2009

• **Le modèle Barcelone**, Horacio Capel, Ed. Economica, 2009

• **L'aménagement urbain en France**, Thierry Vilmin, Ed. du Certu, 2009

• **L'espace public**, Thierry Paquot, Ed. La Découverte, 2009

• **Les paradoxes de la mobilité**, Vincent Kaufmann, PPUR, Coll Le Savoir suisse, 2008

• **Les cycles de l'amour**, Jean-Claude Martinet, Ed. Suerte, 2009

• **Empreintes éphémères**, Jacques Simon, Ed. ICI interface, 2009

• **Les paysagistes ou les métamorphoses du jardinier**, Pierre Donadieu, Ed. Actes Sud, 2009

• **Jardins écologiques**, Sophie Barbaux, Ed. ICI Consultants, 2010

• **Quel arbre, pour quel usage ? 52 espèces végétales préconisées en Lozère**, CAUE de la Lozère, Centre Régional de la Propriété Forestière Languedoc-Roussillon, 2009

• **Pour valoriser le paysage agricole des Costières - Guide pratique «Les bâtiments agricoles»**

CD Rom, CAUE du Gard, 2009

• **Photographier le territoire**, Ed. Somogy, 2009

Marie Twardowski - Documentaliste - CAUE34

Président de la publication : Michel Guibal, président du CAUE de l'Hérault - Imprimé avec de l'encre végétale sur un papier Couché Moderne fabriqué à partir de pâte sans chlore / Imprimerie Atelier Six / Tirage : 2 000 ex- ISSN 1256 - 7450

Conception graphique Frédéric Hébraud - CAUE34



19 rue Saint Louis - 34000 Montpellier
Tél. 04 99 133 700 / Fax. 04 99 133 710
Mail : caueherault@caue34.fr
• <http://herault.caue-lr.org/>
• <http://www.caue-lr.org/>



Département Hérault
Conseil Général