

# VÉLO ET TRANSPORT PUBLIC SONT COMPLÉMENTAIRES

*Le seul moyen d'offrir une alternative diversifiée et attrayante aux déplacements automobiles est de développer ensemble, et de manière complémentaire, vélo, marche à pied et transports collectifs. Par la réduction des pollutions et du bruit, par le gain d'espace obtenu, on contribuera à améliorer la qualité de vie et la santé publique en ville.*

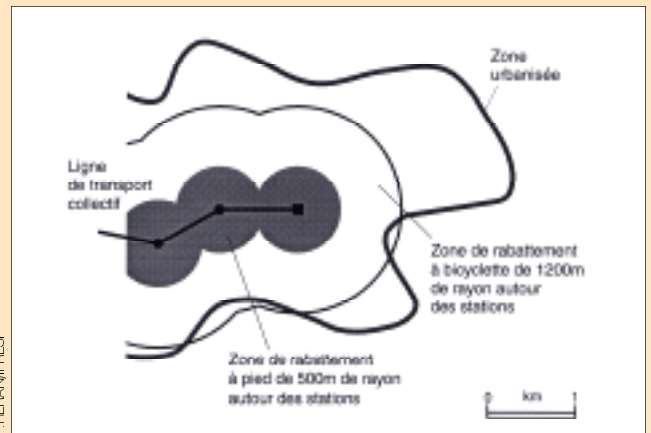
**D**évelopper la cohabitation des vélos et des transports publics, faciliter le passage de la bicyclette au bus, au tram et au train, organiser le stationnement vélo aux aires d'arrêts et dans les gares, au besoin permettre l'embarquement des vélos à bord des véhicules de transport collectif font partie intégrante d'une politique de rééquilibrage des systèmes de transport urbain.

Cette complémentarité vélo-transport collectif s'organise: autour de la cohabitation dans les espaces publics de la ville et par l'intermodalité, notamment dans les pôles d'échange. En la matière, si le «faire» est important, le «faire savoir» l'est tout autant: l'information reste une condition sine qua non de l'utilisation plus large et conjointe du vélo et des transports publics.

## «APPEL D'AIR POUR UNE AUTRE VILLE»

Conscients de la nécessité de développer ensemble et de rendre complémentaires vélo et transport public, le Groupement des autorités responsables de transport (Gart) et le Club des villes cyclables ont signé le 27/11/97 un «Appel d'air pour une autre ville». Ils se sont ainsi engagés à coopérer pour promouvoir toutes les initiatives facilitant l'usage du vélo et des transports publics et notamment:

- l'implantation de parkings vélo près des gares et des stations de bus et de tramway,
- la location de vélos par les réseaux de transport public,
- le transport des vélos dans les véhicules de transport en commun,
- la cohabitation vélo-transport public dans les sites propres et les couloirs bus.



F. HEYRANJAN/IFRESI

Les modes vélo et transport public sont complémentaires: le vélo élargit les zones de rabattement vers les transports collectifs, en particulier dans les secteurs peu denses. La distance de rabattement ou de desserte d'une ligne de transport public est multipliée par 2,4 grâce au rabattement vélo, soit par près de 6 en termes de surfaces desservies.

## COHABITER

Du point de vue des cyclistes, partager un espace réservé avec les autobus, leur apporte davantage de sécurité que lorsqu'ils sont mélangés à la circulation générale ou pris en sandwich entre le bus et les automobiles. On constate d'ailleurs que nombre d'entre eux empruntent les couloirs bus, même s'ils ne leur sont pas expressément autorisés. Quant aux chauffeurs de bus, ils préfèrent généralement dépasser les cyclistes par la gauche que par la droite lorsque ces derniers sont mélangés au reste du trafic.

Rares sont les cas où la cohabitation s'avère difficile à organiser. Ainsi, aucune mesure spécifique n'est nécessaire dans une aire piétonne ou dans une zone 30 où la réduction de la vitesse facilite la cohabitation de tous les modes autorisés sans aménagements spécifiques pour les cyclistes ou les autobus.

## INTERMODALITÉ

L'enjeu de l'intermodalité, notamment celle permettant de passer aisément du vélo au bus, au tramway, au train et au métro, est d'encourager le report des déplacements automobiles vers les transports publics et les modes de proximité. Des modes dont le choix, par préférence à l'automobile, implique aussi le piéton. D'où la nécessité de soigner l'accessibilité des véhicules, des gares et des stations de transport public, la signalisation et les services et de réduire au minimum l'effet de rupture de charge. Le stationnement vélo, par exemple, sûr et à l'abri, notamment dans les gares, constitue l'élément essentiel de la complémentarité vélo-transport public. Il doit être le plus proche possible du bus, du tramway ou du train sur lesquels le rabattement est organisé.



ALTERMODAL

Dans certains parcs d'échange, le vélo, du fait de son faible encombrement, constitue une solution particulièrement économique tant pour la gestion des espaces que des coûts (Stockholm).