

LA MAGAZINE DU CLUB DES VILLES ET TERRITOIRES CYCLABLES ET MARCHABLES



VILLE ET VÉLO



NUMÉROS

100-101

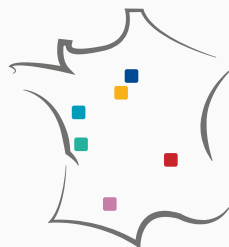
L'odyssée du vélo et de la marche
depuis les années 2000



Le spécialiste national des formations aux métiers du cycle offre des solutions adaptées aux ambitions de chacun.

L'INCM accompagne les politiques publiques de développement des mobilités qui favorisent la pratique du vélo sur le territoire

L'INCM est présent sur l'ensemble du territoire



■ INCM LE BOURGET
47 rue du Commandant Rolland
93350 Le Bourget

■ INCM GUYANCOURT
1 rue Robert Arnaud d'Andilly
78280 Guyancourt

■ INCM TOULOUSE
1 rue du Mont Canigou
31700 Beauzelle

■ INCM NANTES
10 rue Voltaire
44000 Nantes

■ INCM LYON
28 rue Salomon Reinach
69007 Lyon

NOUVELLE ANTENNE 13 rue des Amériques 17000 LA ROCHELLE

L'INCM déploie une offre de services complète et accompagne les entreprises du vélo dans la formation de leurs salariés et futurs salariés



MÉCANICIEN CYCLES

Il prépare, monte et entretient tous types de vélos (Vélo Tout Terrain, Vélo à Assistance Electrique, vélo de route, vélo de ville...).



CONSEILLER TECHNIQUE CYCLES

Il prépare, monte, entretient, établit un diagnostic, organise et gère l'ensemble de l'activité. Il conseille le client, personnalise et propose des réponses à ses besoins.

Retrouvez l'ensemble des informations et financements sur incm-formation.fr et incm-formation-continue.fr



Ce numéro spécial de *Ville et Vélo* a pour objectif de nous permettre de mesurer le chemin parcouru.

Oui, le vélo des villes comme celui des champs a affirmé sa place dans le paysage français.

De crises en initiatives pionnières, de prises de conscience individuelles puis collectives, d'évolutions de la réglementation en appels à projets innovants, le chemin parcouru est notable, la dynamique certaine.

Tout au long de ces années, le magazine s'est fait l'écho de cette mutation des mobilités relatant expériences et innovations, mettant en évidence les tendances, apportant son éclairage et soulignant l'engagement des collectivités et de notre association.

En donnant la parole à des acteurs-trices impliqué-e-s, élus-es, chercheurs-euses, technicien-ne-s ou consultants-es, responsables d'entreprises ou d'associations, ce numéro spécial invite à une lecture au grand galop de ces années pionnières qui ont posé les bases d'un système vélo et permis d'élaborer cette vision de la ville plus sûre, apaisée que nous partageons aujourd'hui.

Système vélo à 360°, complémentarités avec la marche pour parler de mobilités actives, de santé, ces pages lèvent des sujets qui ont traversé ces deux décennies en gardant toute leur actualité.

De nouvelles pages restent à écrire, peut-être les plus belles.

Bonne lecture

Françoise Rossignol, présidente



édito

Ville et Vélo est édité par le Club des villes et territoires cyclables et marchables 33, rue du Faubourg-Montmartre, 75009 Paris
T + 33 (0)1 56 03 92 14 - info@villes-cyclables.org - www.villes-cyclables.org

Directrice de la publication : Françoise Rossignol - **Rédactrice en chef** : Catherine Pilon - **Rédacteur en chef adjoint** : Alain Dalouche
Abonnement / Diffusion : T+33(0)156039214 info@villes-cyclables.org - **Publicité** : +33 (0)1 56 03 92 14 info@villes-cyclables.org
Conception graphique, maquette : Denis Desailly - ddesailly@me.com - Sophie Mouterde - sophie@smgraphic.net - **Relecture** :
Giulia Valmachino - **Impression** : Print Price : devis@printprice.fr - Imprimé sur papier recyclé - Dépôt légal : juillet 2023 ISSN 1631 – 3054

Une solution à chaque besoin de stationnement sécurisé exploitable avec **diwio**® pour faciliter l'usage du vélo.



concepteur-fabricant
d'un monde plus vélo



éligibles au programme de financement Alvéole Plus porté par la FUB





sommaire

Les mobilités actives, enjeux de société

Le vélo comme remède anticrises	6-7
Le vélo remonte la filière	8-9
Le vélo, couteau suisse des déplacements	10 à 12
Vélo des villes, vélo des champs	14-15
Pédaler et marcher, c'est la santé !	16-17

Les mobilités actives, enjeux des collectivités

Et la vitesse dans tout ça ?	18 à 20
Marche et vélo, mariage d'amour ou de raison ?	22-23
L'espace public revoit ses priorités et ses outils	24-25
Vers une nouvelle vision de la sécurité	26-27

Les mobilités actives, une révolution culturelle

Le vélo à l'ère digitale	28-29
Vélo partagé ou vélo possédé ?	30-31
La révolution de l'assistance électrique	32-33
Les femmes prennent place	34-35
Le vélo en mode touriste	36-37
Le vélo soigne son image	38

Le vélo comme remède anticrises ?

Crises énergétiques, climatiques, économiques ou sanitaires, grèves des transports, guerres ou attentats font progresser l'usage du vélo. La récente crise de la covid l'a une nouvelle fois confirmé, dévoilant une facette alors méconnue du vélo : son effet barrière face au virus. Le vélo ne peut-il progresser qu'en réaction à des secousses économiques, sociales, naturelles ou sanitaires ? Des acteurs de l'écosystème vélo nous éclairent.



Les crises aiguillonnent l'usage du vélo. Toutefois elles ne viennent que révéler la résilience du vélo et l'énorme vivier de cyclistes potentiels, selon L'ÉCONOMISTE DES TRANSPORTS ET URBANISTE FRÉDÉRIC HÉRAN.

« L'essor du vélo s'est fait sans les crises, sa progression tient à la réduction du trafic automobile. Et c'est parce que le trafic auto a été réduit – d'abord dans les centres-villes et les grandes villes – que les cyclistes se sont sentis davantage à l'aise et en sécurité. Ensuite s'enclenchent quatre cercles vertueux. Le premier, l'effet de parc : plus le parc de vélos s'agrandit, plus les vélos peuvent être spécialisés et plus ils deviennent attractifs. Le deuxième cercle vertueux est un effet de club : plus le nombre de cyclistes augmente, plus ceux-ci peuvent s'organiser, devenir influents, peser sur les pouvoirs publics. Le troisième tient au réseau : plus il existe d'aménagements cyclables, plus le réseau devient attractif. Dernier effet, celui de la sécurité par le nombre : plus les cyclistes sont nombreux, plus ils sont visibles et plus la sécurité s'améliore. Ces quatre effets se combinent pour rendre l'essor du vélo irrésistible.

Ensuite surviennent les crises qui bousculent la mobilité et, plus largement, les conditions de vie. Il se trouve que le vélo est un mode de déplacement résilient, mais aussi d'un usage peu coûteux et bon pour la santé, des avantages qui mettent de nombreux cyclistes potentiels en selle lors des crises. Aux côtés des cyclistes réguliers, il existe un vivier considérable de pratiquants

« CE VIVIER DE CYCLISTES OCCASIONNELS, À L'OCCASION D'UNE CRISE, SE RÉVÈLE CAPABLE DE ROULER QUOTIDIENNEMENT À VÉLO »

occasionnels. Ce vivier de cyclistes occasionnels, à l'occasion d'une crise, se révèle capable de rouler quotidiennement à vélo. J'ai pu le démontrer à partir de statistiques tirées des enquêtes ménage-déplacement, les enquêtes mobilité certifiées Cerema (EMC²) : pour les cyclistes, le vivier des usagers occasionnels est plus important que dans le cas des marcheurs, des usagers des transports publics ou des automobilistes. Cela explique que le nombre de cyclistes puisse doubler ou tripler du jour au lendemain lors des crises. Une fois les crises passées,

un certain nombre de ces cyclistes retrouvent leur statut d'usager occasionnel. »



La Commission européenne va proposer une déclaration sur le vélo en juin prochain, en invitant le Parlement et le Conseil à y a PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION EUROPÉENNE, URSULA VON DER LEIEN, DÉCLARE :

« LE VÉLO EST CONSIDÉRÉ COMME UN MODE DE TRANSPORT PAR LES INSTITUTIONS EUROPÉENNES MAIS SURTOUT COMME UN LEVIER D'ACTION DE LA MOBILITÉ DÉCARBONÉE DU QUOTIDIEN »

« La Commission européenne a annoncé, le 9 mars dernier, la présentation d'une déclaration interinstitutionnelle avant l'été. Le texte sera soutenu aussi bien par le Parlement que par le Conseil et la Commission européenne, avec



La crise de la Covid-19 a révélé « l'effet barrière du vélo » et confirmé une nouvelle fois sa résilience, mais aussi sa sobriété. Des avantages fléchissant avec l'insistance la mobilité de demain.

des feuilles de route contraignantes en termes législatifs. Il appartiendra aux États membres de s'en emparer. Cette annonce fait suite à l'adoption d'une résolution "sur le développement d'une stratégie européenne pour le vélo", le 16 février dernier, par le Parlement européen. Une résolution adoptée à l'unanimité. Aujourd'hui le vélo est considéré comme un mode de transport par les institutions européennes mais surtout comme un levier d'action de la mobilité décarbonée du quotidien. Nous traversons une crise inflationniste, et le plein de carburant est devenu insupportable pour

les ménages. L'an dernier, l'État français a dépensé près de 10 milliards d'euros pour atténuer le prix à la pompe ! Le carburant est trop cher et, en plus, son prix ne prend pas en compte le coût de son impact environnemental. Le vélo apporte une réponse crédible ; la crise économique doit être une opportunité pour basculer dans les mobilités actives (...). Il va également falloir que le vélo de demain soit made in Europe et donner les moyens aux usagers pour pouvoir acheter local, notamment en intervenant sur la TVA. Il faut vraiment que la France, comme l'Europe, produise davantage de vélos et crée aussi cette deuxième économie que constitue l'économie circulaire, le recyclage et la valorisation du marché de l'occasion. Les États se doivent d'accompagner la filière du cycle. »



À Dunkerque, si la crise de la Covid a favorisé la mise en selle, la démarche de la communauté urbaine s'inscrit dans une approche sociale basée sur le pouvoir d'achat, précise **GRÉGORY BARTHOLOMEUS, CONSEILLER COMMUNAUTAIRE DÉLÉGUÉ TRANSPORT ET MOBILITÉ.**

« La communauté urbaine de Dunkerque a choisi l'axe du pouvoir d'achat pour inciter aux changements de comportement ! Ce n'est pas seulement la crise sanitaire qui a motivé notre ambition sur la politique vélo. Le Plan vélo + délibéré en début de mandat encourage l'usage du vélo, beaucoup moins onéreux que la voiture, notamment depuis

l'envolée du prix de l'énergie. Ce plan vélo s'inscrit dans un programme plus vaste appelé écogagnant qui dit : changez vos comportements, changez vos habitudes, vous allez gagner du pouvoir d'achat ! Ce programme se décline en plusieurs thématiques dont les bus gratuits, l'action la plus emblématique de Dunkerque, mais cette démarche se retrouve aussi sur l'habitat, sur l'eau... À la sortie de la covid, en mai 2020, la première action mise en place après le confinement a été une aide à l'achat d'un vélo. Le dispositif a été prolongé et connaît un véritable succès, avec plus de 10 600 demandes déposées à ce jour pour notre agglomération d'environ 200 000 habitants. Nous avons travaillé sur le développement de la culture vélo avec deux autres dispositifs. D'une part la possibilité de tester pendant un

mois un vélo cargo, un long-tail ou un vélo à assistance électrique avant de penser en acquérir un. D'autre part avec l'action Recyclo, qui a reçu le Talent du Vélo 2022 (ndlr, catégorie Solidarité) : des vélos sont récupérés en

déchèteries, reconditionnés et prêtés aux étudiants de l'université. Nous en sommes à 130 vélos récupérés et 100 vélos reconditionnés. Le dispositif va s'étendre aux centres communaux d'action sociale pour les personnes en précarité. La remise en état des vélos est confiée à une association favorisant l'insertion de personnes en situation de handicap. C'est aussi de l'économie circulaire et de l'économie sociale et solidaire. » ■

« **CHANGEZ VOS COMPORTEMENTS, CHANGEZ VOS HABITUDES, VOUS ALLEZ GAGNER DU POUVOIR D'ACHAT !** »



30 ANS DE CRISES ET DE VÉLO

Pendant les grèves de **1995** contre le plan Juppé, le vélo est devenu une option pour de nombreux usagers privés de moyens de transport dans la plupart des grandes villes françaises. Les vélos ressortent des caves cinq années plus tard, en **2010**, contre la réforme des retraites avec neuf mois de transports publics chaotiques et un point d'orgue en octobre. La solution vélo répond encore à l'appel des récentes grèves contre la réforme des retraites de **2023** en bénéficiant des nombreux aménagements et services mis en place lors du premier confinement instauré pour lutter contre la Covid-19, en **2020**. Pendant cette crise sanitaire, l'écosystème du vélo s'est mobilisé pour rendre les territoires cyclables dès la fin du premier déconfinement du 11 mai 2020. Les grèves contre la réforme des retraites et l'inflation des années **2022/2023** flèchent à leur tour la voie du vélo, une direction désormais adoubee par l'Europe.



À RETROUVER DANS LES COLONNES DU MAGAZINE



Ville et Vélo n° 93, mai/juin 2021
L'auteur du livre *Pourquoi pas le vélo ?* Stein Van Osteren, porte-parole du collectif Vélo île-de-France rappelle qu'aux Pays-Bas, le choc pétrolier de 1973 a déclenché le changement vers une indépendance énergétique nationale. Le premier plan vélo fut lancé une année plus tard, en 1974 (article pages 18-19).



Ville & Vélo n° 89, mai/juin 2020
Vélo et déconfinement : le numéro spécial revient sur la mobilisation de l'écosystème vélo pour la mise en place d'aménagements cyclables de transition dès le premier déconfinement du 11 mai 2021.



Ville & Vélo n° 6, janv./fév./mars 2003
L'Argentine pédale avec la crise (pages 22 à 24) raconte le reportage réalisé lors d'un tour du monde familial à vélo. Cette réponse du vélo à une crise économique est signée par Nicolas Mercat, alors chercheur-expert en déplacements et aujourd'hui maire du Bourget-du-Lac (73).

Le vélo remonte la filière

De la politique économique à la formation en passant par les projets d'aménagement et les offres de services, les collectivités territoriales se retrouvent en première ligne pour le développement de la filière économique du vélo. La signature d'un contrat de filière entre les acteurs et l'État marquerait une nouvelle étape dans le développement de l'écosystème vélo. Et une nouvelle voie à suivre ?



© Douze Cycles Production

La filière économique du cycle porte toutes les composantes du secteur, de la formation à l'emploi en passant par la réindustrialisation.



FLORENCE GALL, DÉLÉGUÉE GÉNÉRALE DE LA FILIÈRE VÉLO À L'APIC, association porteuse de la filière économique du vélo, nous dévoile le rôle et les objectifs à court, moyen et long terme de cette filière.

« Un contrat de filière est une feuille de route pour les acteurs d'un écosystème et de l'État avec une vision stratégique, des projets, des engagements réciproques et un calendrier. Ce contrat engage de manière réciproque les acteurs de la filière et l'État à porter et financer des actions concrètes. Pour réaliser ce document de référence, neuf groupes de travail thématiques composés d'une centaine d'acteurs de l'économie du vélo planchent sur la définition d'une trentaine de projets devant être opérationnels dans les deux à trois années à venir. L'objectif est de disposer, d'ici à la fin du mois de juin, d'un véritable document de travail et de négociation avec l'État.

Cet exercice est inédit à l'échelle d'une filière économique ! Le groupe de travail « production » projette par exemple la réindustrialisation de plusieurs composants en France. Un des objectifs à court terme est que le vélo soit identifié comme industrie verte et que les acteurs institutionnels puissent accompagner prioritairement la réindustrialisation. Un autre projet pourrait être un label France vélo pour les bicyclettes

« UN CONTRAT DE FILIÈRE EST UNE FEUILLE DE ROUTE POUR LES ACTEURS D'UN ÉCOSYSTÈME ET DE L'ÉTAT »

(ndlr, groupe piloté par le Club des villes et territoires cyclables et marchables), un des objectifs est de disposer d'un centre de ressources de tous les référentiels à jour au même endroit, alors qu'ils se trouvent de manière éparse à ce jour. La filière devra

disposer d'un tableau de bord de suivi de l'évolution de l'économie du vélo. Car la première chose qui est demandée à une filière est de définir son périmètre : combien représente-t-elle d'entreprises, d'emplois, de chiffre d'affaires, quelles sont les perspectives d'évolution ? »



Le premier des trois clusters vélo régionaux existant à ce jour, Vélo Vallée, s'est développé en Occitanie. Une démarche soutenue par la Région pour partager des savoir-faire, créer des ponts entre les économies et accompagner le développement de l'usage, précise JEAN-LUC GIBELIN, VICE-PRÉSIDENT AUX MOBILITÉS ET AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE LA RÉGION.

« Le principe du cluster est de faire ensemble, de provoquer les rencontres entre des acteurs économiques qui partagent des intérêts communs. Et il se passe des choses importantes en région Occitanie pour la filière du vélo : la fabrication de cadres à Millau, la création d'une usine d'assemblage dans le Gers, une unité d'assemblage du côté de Sète, un projet de vélos cargos à hydro-gène par Pragma, le travail sur une chaîne de traction/bloc moteur pour les vélos à assistance électrique (VAE) par le groupe Actia, dans le cadre de systèmes électriques et électroniques pour le ferroviaire... Il y a de l'activité, de la réalisation. Le vélo, c'est aussi de la création d'emplois, de l'innovation, de la Recherche & Développement, de la création d'entreprises, du maillage de territoires, de la réindustrialisation. Mettre en lumière la dimension économique du cycle n'est pas un supplément d'âme, mais rappelle que dans les années 60-70 les vélos étaient produits en France. Il est bien sûr possible de réindustrialiser localement ! En Occitanie, la dynamique est facilitée par

le fait qu'il existe plusieurs clusters, c'est le cas de Vélo Vallée pour le vélo, mais aussi du cluster Totem dans lequel se retrouvent les entreprises du ferroviaire et, bien évidemment, dans notre Région, le

« EN OCCITANIE, LA DYNAMIQUE EST FACILITÉE PAR LE FAIT QU'IL EXISTE PLUSIEURS CLUSTERS »

secteur aéronautique compte fortement. Cet ensemble se côtoie régulièrement. La Région est le bon niveau d'investissement pour le développement de la filière, nous veillons à apporter une réponse du territoire, mais cela devrait être un engagement de l'État. »



La filière économique peut-elle se construire et se projeter sans intégrer réparabilité et recyclage? Ce serait anachronique, selon la fondatrice des Ateliers de l'audace (69), PRISCILLIA PETITJEAN, UNE DES VOIX DE L'ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE (ESS) DU VÉLO.

« L'économie sociale et solidaire (ESS) n'est pas forcément encore suffisamment prise en compte dans la filière économique qui se trouve plutôt sur une logique de "bike boomer". Le vélo constitue un magnifique créneau d'opportunité, tout le monde se précipite sur les aides et se félicite de

« FAIRE DURER UN VÉLO DOIT ÊTRE PLUS IMPORTANT QUE D'EN RACHETER UN »

sauver le monde par le vélo. Pourtant les productions restent majoritairement non réfléchies, et les intérêts ne sont absolument pas vertueux en termes de fin d'usage du produit, d'indice de réparabilité, de compatibilité des pièces. Du fait de la pénurie de matière première, la plupart des constructeurs réalisent des cadres en composites absolument pas réparables ou remplacent des pièces en métal par des pièces en plastique! La comptabilité des pièces pose problème dans les ateliers de réparation: par exemple il doit exister pas moins de 3000 pattes de dérailleurs différentes. Et il en va ainsi pour la plupart des pièces de fonctionnement. Il faudrait créer une filière raisonnée et notamment inclure un volet recyclage-emploi dans les formations de mécanique cycle. D'autant que le potentiel d'emploi dans l'ESS, et plus largement dans le marché de l'occasion, est important. Faire durer un vélo doit être plus important que d'en racheter un, alors qu'actuellement l'inverse se produit: il est plus coûteux de réparer un vélo que de le remplacer par un neuf. Le recyclage coûte beaucoup plus cher que le emploi. Pas moins de 2 millions de vélos

partent à la poubelle chaque année sans tri, sans traitement, un chiffre constaté par l'Ademe en 2019. Il est important de savoir quelle priorité se fixe cette filière économique du cycle. » ■

VERS UN CONTRAT DE FILIÈRE EN 2023

La signature attendue à l'automne 2023 d'un contrat de filière entre l'État et les différents acteurs économiques du secteur devrait marquer le début d'une nouvelle ère pour l'écosystème du vélo. Voici les actes fondateurs.

5 mai 2023 le comité interministériel sur le vélo annonce la signature à venir d'un contrat de filière.

15 novembre 2022 les premiers états généraux de la filière s'organisent à Bercy avec 170 participants de l'écosystème vélo. La présence de cinq ministres confirme l'intérêt de l'État.

6 septembre 2022 cent professionnels issus de l'écosystème vélo participent à des ateliers de coconstruction et esquissent un plan de structuration.

8 février 2022 le rapport parlementaire sur la filière économique du vélo remis par le député Guillaume Gouffier-Cha (désormais Gouffier-Valente) met en avant dix mesures articulées autour de soixante-trois propositions.

30 septembre 2021 le député Guillaume Gouffier-Cha annonce, lors du congrès du Club (Toulouse), la mission parlementaire sur le vélo qui lui a été confiée sur la filière vélo, suite au tour de France de la filière vélo organisé par le Club durant l'été.



À RETROUVER DANS LES COLONNES DU MAGAZINE



Ville & Vélo n° 98, spécial Cycling, mai-juin 2022
Cycling abat les cartes de la filière du vélo en présentant les acteurs de l'écosystème par région dans un annuaire broché au centre d'un magazine mettant en exergue les enjeux et les données économiques.



Ville & Vélo n° 80, mai/juin 2018
Le nouveau cycle de l'industrie (pages 8 à 15) pointe les signes annonciateurs du retour de l'industrie du cycle dans l'Hexagone.



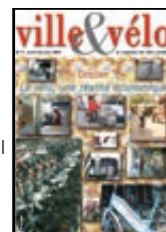
Ville & Vélo n° 75, mars/avril 2017
Bientôt 100 000 emplois dans le vélo ? Le dossier (pages 6 à 13) questionne et interpelle sur le potentiel d'emplois non délocalisables.



Cycling made in France, hors-série, juin 2015
Dans une édition bilingue, publiée à l'occasion du Congrès mondial du vélo à Nantes en 2015, Vélo-city, Cycling référence les acteurs français du vélo. Le titre sera réactualisé par la suite.



Ville & Vélo n° 32, mars/avril 2008
L'édition dévoile les chiffres de ventes des vélos de l'année (pages 15 à 17). La rédaction tend également le micro au président du Conseil national des professions du cycle (ex Union Sport & Cycle), qui constate (déjà !) une forte hausse des ventes de vélos de ville.



Ville & Vélo n° 11, avril/mai/juin 2004
Le vélo, une réalité économique, titre le magazine qui consacre un dossier (pages 8 à 14) à présenter des réalisations et des expérimentations.

Le vélo, couteau suisse des déplacements

De la mobilité scolaire au vélotaf en passant par l'accès à l'emploi ou le transport de charges, le potentiel du vélo tend vers l'infini. D'autant qu'en invitée surprise, l'assistance électrique a rallongé la portée du vélo et aplani les reliefs. Le vélo porte paillettes et bleu de chauffe. Les vélos, devrait-on dire, tant leurs usages sont multiples et variés, du vélo à assistance électrique au vélo cargo en passant par le vélo pliant ou le gravel. Témoignages.



En vingt ans, l'écomobilité scolaire est sortie de la préhistoire pour devenir un enjeu national. MARIANNE DUFFET, CODIRECTRICE DE MOBISCOL, flèche la voie à suivre et les obstacles à franchir pour mettre les plus jeunes à vélo sur le chemin de l'école.

« Nous sommes passés d'une méconnaissance de l'écomobilité scolaire lors de la première opération Marchons vers l'école, initiée par l'Ademe en 2002, à un débat national. D'un prisme assez refermé sur les pédibus, la vision des déplacements scolaires est devenue plus systémique et décloisonnée.

« Les écoles privées constituent un enjeu important : sans carte scolaire, Les enfants affluent de partout »

Dans les villes, pendant longtemps les projets se discutaient soit avec les services voierie ou éducation, soit avec les parents d'élèves, mais jamais conjointement avec tous les acteurs. Pourtant la clef est là, comme pour le système vélo, il faut une vision croisée. Un des indicateurs récents révélateur de ces deux dernières années est la création de postes de chargés-es de missions dédiés à l'écomobilité scolaire dans les collectivités territoriales. Mais aussi de postes de chargés-es de missions sur les mobilités comprenant un volet sur l'écomobilité scolaire. Cela va nous aider à

convaincre les familles. Les parents d'élèves ne sont pas forcément impliqués sur ce sujet, ou alors parfois très localement. Cela ne semble pas être une priorité de l'Éducation nationale. Les écoles privées constituent un enjeu important : sans carte scolaire, les enfants affluent de partout avec de forts dépose-minute en voiture (...). Les parents approuvent le dispositif du Savoir rouler à vélo (SRAV), mais ne sont pas disposés à laisser leurs enfants partir seuls à l'école à vélo. La représentativité des enfants dans la rue est faible : il n'y a plus d'enfants qui marchent seuls dans



Dessine-moi un mode de déplacement pour aller à l'école ou au bureau !

la rue, ou alors juste pour se rendre au square, un lieu bien clos. Lors de l'entrée au collège, les adolescents veulent s'y rendre seuls ou bien les parents ne peuvent plus les accompagner, et c'est là, avec les élèves de sixième, que nous constatons un pic des accidents de la route. En termes d'évolution, les mobilités actives sont désormais entrées dans les projets éducatifs des écoles, qui voient les impacts concrets et des actions qui s'offrent comme de mettre en place le SRAV, d'installer des garages à vélos, de pacifier le parvis de l'école. »



Solution de transport pour le dernier kilomètre mais également pour le premier, la cyclologistique se positionne à la hauteur des autres modes de transport. ROMAIN BARBÉ, CONSULTANT EN LOGISTIQUE URBAINE, souligne les évolutions, les besoins et les leviers à actionner.

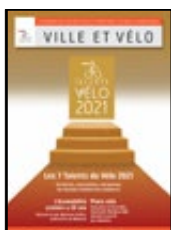
« Les territoires mettent en place des plans de circulation favorables aux vélos qui aident beaucoup au développement de la cyclologistique : la piétonnisation, la fermeture des centres-villes et leur "sanctuarisation" rendent les livraisons compliquées par les véhicules traditionnels. Ce sont les enjeux économiques qui guident les choix des entreprises de transport, et le vélo devient une solution concurrentielle. Les transporteurs ne veulent plus envoyer les gros camions pour livrer des pondéreux (ndlr, marchandises denses généralement transportées en vrac) après

« Parmi les principaux leviers à actionner pour favoriser le développement de la logistique à vélo figure le foncier en centre-ville »

10 heures, cela devient trop difficile à cause des embouteillages ou interdit par les communes ou/et agglomérations. Pour les livraisons en véhicule léger (VL), le problème tient davantage à la productivité dans les zones denses où le stationnement est difficile et le trafic ralentissent



À RETROUVER DANS LES COLONNES DU MAGAZINE



Ville & Vélo n° 96, décembre 2021-janvier/février 2022
Les vingt ans de l'écomobilité scolaire en France donnent l'occasion de mesurer le chemin parcouru... et celui restant à accomplir.



Ville & Vélo n° 93, mai/juin 2021
Le Club facilite la mise en place du Savoir rouler à vélo avec un panorama des acteurs et des dispositifs financiers, et des enjeux (L'apprentissage du vélo au tableau noir, pages 6 à 12).



Ville & Vélo n° 79, mars/avril 2018
Le vélo de l'école au bureau (pages 6 à 13) fait écho à l'obligation de mettre en place des plans de mobilité pour les entreprises de plus de 100 salariés et à l'annonce gouvernementale de vouloir prioriser l'apprentissage du vélo à l'école.



Ville & Vélo n° 72, mai/juin 2016
« Le nouveau pari du cycle se nomme transport de charges » : les premiers mots du dossier Les vélos cargos affrètent la ville donnent le ton du sujet sur lequel les collectivités territoriales ont un rôle majeur à jouer.



Ville & Vélo n° 63, mai/juin 2014
Les Anglais ont tiré les premiers avec le dispositif Cycle to work (pages 15 à 18), une incitation fiscale des entreprises à l'achat de vélos.



Ville & Vélo n° 13, janvier/février 2005
Sujet d'une des tables rondes du 15^e congrès du Club (Tours, octobre 2004), les plans de déplacements entreprises nourrissent le dossier du magazine (pages 7 à 13), dans lequel on peut notamment apprendre que le Club propose... la mise en œuvre d'un chèque-déplacements.



Ville & Vélo n° 10, janvier/février/mars 2004
Faciliter le vélo aux étudiants (pages 7 à 16) donne la parole aux responsables mobilité des villes universitaires sur ce public captif aux besoins de mobilité élevés et aux faibles revenus.



Ville & Vélo n° 3, avril/mai/juin 2002
« Alors que le vélo loisir retrouve droit de cité, l'usage de la bicyclette sur le chemin de l'école, du collège ou du lycée est encore trop marginal », constatait Ville & Vélo en 2002 (pages 8 à 12). Que dire vingt ans plus tard ?

les transporteurs (...). La cyclologistique bouscule la chaîne de transport : les dépôts logistiques se trouvent dans leur grande majorité à plus de 8 kilomètres des zones denses ; donc il faut un espace de logistique urbaine pour opérer la rupture de charge (ndlr, le transfert des marchandises d'un véhicule à l'autre). Il s'agit d'un point clef. Avec une meilleure productivité sur les zones denses, la cyclologistique peut contrebalancer le coût de cette rupture de charge. Parmi les principaux leviers à actionner pour favoriser le développement de la logistique à vélo figure le foncier en centre-ville à mettre à disposition des logisticiens. Si 100 à 200 mètres carrés suffisent, ces espaces doivent se trouver en rez-de-chaussée, proches de la zone dense et facilement accessibles par les poids lourds. »



PRÉSIDENT DE GREEN ON, une des entreprises pionnières pour la mise en place de flottes de vélos en entreprises (Talent du Vélo 2012, catégorie Entreprenariat), YANN DEVAUX souligne le statut particulier du vélo dans le monde professionnel et mesure le chemin parcouru.

« La porte d'entrée pour le vélo en entreprise est le vélo à assistance électrique (VAE). Le marché des entreprises pour le VAE a énormément progressé, mais reste toujours une queue de comète par rapport à celui des particuliers. Sa démocratisation auprès du grand public a été un moteur constant de l'usage du vélo au sein des entreprises. Green on est né en 2009 alors qu'il se vendait 16 000 vélos électriques par an en France. Ce chiffre est passé

à 700 000 unités, et le million devrait bientôt être franchi. Dans les entreprises, les décideurs se mobilisent parce qu'ils ont approché le vélo à titre personnel. Les entreprises ont compris l'intérêt financier du vélo par rapport aux autres moyens de transport (...). Dans les entreprises, le VAE revêt une dimension statutaire importante qui se rapproche de celle de la voiture, alors que le vélo mécanique reste encore

« DANS LES ENTREPRISES, LES DÉCIDEURS SE MOBILISENT PARCE QU'ILS ONT APPROCHÉ LE VÉLO À TITRE PERSONNEL »

associé à un véhicule de pauvre, de ringard ou de passionné. Le VAE constitue une alternative crédible de ce point de vue purement symbolique, et c'est fondamental pour attirer les automobilistes et élargir la cible des usagers potentiels. J'irais même plus loin : ce qui peut remplacer l'auto ou

s'y substituer, ce n'est plus seulement le vélo électrique, mais aussi ses dérivés, le cargo électrique, le long tail... Le point de blocage du prix tend à être levé grâce à sa compétitivité, mais aussi aux différentes aides. En revanche ces dispositifs restent encore complexes et peu visibles. La réduction d'impôts pour les sociétés qui achètent et louent des flottes sur 36 mois pour les mettre

gratuitement à disposition des collaborateurs est un dispositif intéressant mais trop complexe. Les décrets peuvent être soumis à interprétation. Le Forfait mobilité durable a du sens mais reste compliqué, et a été rendu peu lisible par l'atermoiement sur son montant, sur son caractère cumulable, son application dans le secteur privé et dans le public, sa fiscalisation. »

Le vélo, ce singulier pluriel

La vision binaire (et poétique) de l'écrivain Philippe Delerm opposant le vélo sportif vélocé à la lenteur de la bicyclette dans *La Première Gorgée de bière et autres plaisirs minuscules* est représentative d'une époque révolue. Le vélo est multiple, et ses usages infinis le rendent difficile à catégoriser.



© Boîtes à vélo

Dis-moi ce que tu roules, je te dirai qui tu es... et ce que tu fais avec.

La diversité des vélos multiplie les usages. « Pour comprendre le vélo, il faut parler des vélos. Tous les quatre à cinq ans, on voit apparaître un nouveau type de vélo », insiste l'économiste des transports et urbaniste Frédéric Héran. Les vélos à assistance électrique sont devenus des véhicules à part entière, tout comme les vélos cargos ou les vélos pliants. Le gravel, né outre-Atlantique pour rouler autant sur le bitume que sur les larges routes gravillonnées, se transforme d'un vélo de voyage ou sportif le week-end en un vélo du quotidien en semaine. Le vélo pliant a trouvé son public, entre usage intermodal et déplacements pendulaires.

Nécessaire mixité faisant loi, la notion de genre a été balayée par les vélos en libre-service avec la généralisation des cadres facilitant le passage des jambes pour les usagers en robes, pantalons, manteaux ou autres capes. Les Vélov, Vélib' et consort ont servi l'usage, mais ils ont aussi cassé certains codes que de jeunes féministes achèvent à grands coups de pédales, juchées en ville sur des vélos de course aux cadres droits, triangles fermés symboles périmés des vélos strictement masculins de sportifs à moustache.

L'histoire du vélo, tant de fois écrite, doit désormais s'écrire l'histoire DES vélos. Ses plus belles pages se trouvent peut-être devant nous. ■



Le vélotourisme et le vélo du quotidien convergent dans la ville et la métropole d'Angers, qui met l'accent sur l'intermodalité. Les précisions de CORINNE BOUCHOUX, CONSEILLÈRE MUNICIPALE ET VICE-PRÉSIDENTE DE LA MÉTROPOLE, CHARGÉE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DES MOBILITÉS.

« La métropole d'Angers met à l'étude active 43 kilomètres d'itinéraires cyclables qui s'articulent avec les boucles vertes angevines (ndlr, le réseau des boucles vertes de la métropole qui complète les itinéraires de la Loire à vélo) et, bien sûr, avec la carte de nos gares, des plus grandes aux plus petites. Ce sont parfois de nouveaux tracés ou des itinéraires s'appuyant sur de l'existant. Les

« QUAND UNE COMMUNE EST DOTÉE D'UN ITINÉRAIRE TOURISTIQUE PRATICABLE AU QUOTIDIEN, CE DERNIER EST VALORISÉ DANS NOTRE SCHÉMA DIRECTEUR »

premiers kilomètres ont déjà été réalisés avec l'itinéraire reliant Sainte-Gemmes-sur-Loire aux Ponts-de-Cé, où un des deux axes voiture a été transformé en voie vélo sécurisée et séparée. Les véloroutes étudiées prioritairement se connectent avec les voies vertes nationales ou avec les boucles vertes angevines. Quand une commune est dotée d'un itinéraire touristique praticable au quotidien, ce dernier est valorisé dans notre schéma directeur. Nous recherchons la continuité avec l'étoile ferroviaire d'Angers, ce projet de 13 kilomètres de nouvelles voies vertes, dont 9 kilomètres sur une ancienne voie ferroviaire. Nous raisonnons interconnexions entre les voies vertes et les pistes cyclables vers les gares afin de développer l'intermodalité. La métropole a déjà atteint les parts modales de vélo de 6 % fixées en 2019 ! Nos objectifs climatiques (ndlr, l'urgence climatique a été votée par l'agglomération en janvier 2022) vont nous pousser à réduire encore mécaniquement la place de l'automobile à minima vers 40 % de parts modales. Des études techniques sont en cours sur ce point afin de booster encore davantage le vélo, les transports en commun et la marche. » ■

abriplus

diwio[®]
dites oui au vélo

La solution de référence* pour exploiter vos abris vélos.



- Contrôles d'accès :
Ouverture par badge de transport ou smartphone
- Maintenance
- Centre de relation client
- Souscription en ligne
- Statistiques d'utilisation
- Comptage vélos
- ...
- Vidéoprotection

* 200 parkings vélos équipés sur plus de 20 territoires

Vélo des villes, vélo des champs

La progression du vélo dans les centres-villes l'a rapidement catégorisé comme véhicule « bourgeois-bohème ». Quelques coups de pédales lui ont suffi pour sortir de l'hypercentre, se débarrasser de ce costume mal taillé et renouer avec ses racines populaires. Son agilité et sa sobriété se transportent avec facilité dans les territoires peu denses et périurbains. Une nouvelle phase de l'évolution darwinienne du vélo ?



Surnommée « la capitale de l'ardoise », Trélazé accélère sa politique cyclable et marchable. La commune de 15 000 habitants de la métropole d'Angers met en place une politique vélo systémique, sous la houlette de SÉBASTIEN BOUS- SION, ADJOINT AU MAIRE AUX MOBILITÉS ET TRANSPORTS.

« La ville de Trélazé s'est construite autour de l'extraction de l'ardoise pendant des années, une activité terminée depuis 2013. La commune est la plus pauvre de l'agglomération et certainement aussi du département. La politique vélo et marche s'intègre dans une démarche transversale autant pour développer la mobilité active aux abords des écoles que pour permettre à

des habitants de prétendre à des emplois jugés inaccessibles sans moyens de transport ou permis de conduire.

« L'OBJECTIF EST D'ÉDUIQUER ET D'ENGAGER L'IDÉE DU VÉLO »

L'objectif est d'éduquer et d'engager l'idée du vélo. La stratégie mobilité se résume en quatre lettres : CASE. Le C pour connecter l'ensemble des quartiers, les bâtiments publics entre eux et la ville aux communes environnantes. Les aménagements existent, mais il manque des liaisons. Le A permet d'avancer sur la mobilité en interne pour les agents de la collectivité : de la décarbonation du parc de véhicules par l'acquisition de vélos à assistance électrique à la mise en place du Forfait mobilités durables. Le S renvoie à la sécurité des voies cyclables, mais aussi à la sécurisation des vélos, ce qui nous a conduits à cartographier les besoins en accroche-vélos et en parking-vélos dans la commune.

L'agglomération encourage l'achat de vélos par une subvention que Trélazé majore avec une aide complémentaire de 70 € pour le matériel de sécurité : casque, antivol, éclairages... C'est un soutien au pouvoir d'achat. Le E de éduquer se dirige aussi vers les écoles et le Savoir rouler à vélo que nous allons mettre en place à la rentrée de septembre pour l'ensemble de la ville sur les CM1-CM2. Par ailleurs, le tronçon Saumur-Angers de la Loire à vélo passant par Trélazé, nous voulons nous emparer davantage du vélotourisme. »



« Dans les territoires périurbains et peu denses, il existe une réelle appétence pour la mise en place de politiques cyclables », selon MATHILDE PAVAGEAU-MANCHERON, ANIMATRICE DU PROGRAMME CERTIFICATS D'ÉCONOMIE D'ÉNERGIE (CEE) AVELO 2. Le programme a été lancé par l'ADEME sur la période 2021-2024, dans la continuité d'AVELO.

« Le vélo n'est pas réservé aux grandes agglomérations et aux centres urbains ; il affirme sa pertinence sur tous les territoires pour les déplacements de 1 à 7 kilomètres, voire davantage à vélo électrique. Certains habitants doivent nécessairement prendre leur voiture pour parcourir de grandes distances, mais nous savons que la majorité des déplacements domicile-travail ou domicile-loisir reste inférieure à 5 kilomètres. Et le vélo, sur ces distances, s'avère plus



Arnaud Loubray - Rennes Ville et Métropole

La mise en œuvre d'aménagements sécurisés se retrouve dans tous les territoires : ruraux, urbains ou périurbains.

efficace que la voiture. Il n'y a pas de fracture entre les territoires ruraux et les territoires urbains sur les politiques cyclables. Certains territoires ont engagé un schéma directeur depuis déjà 10 ans. Le programme AVELO 2 accompagne 439 territoires avec une enveloppe de 25 millions d'euros. L'année 2023 est charnière : la contractualisation terminée depuis la fin 2022, nous

entrons dans la poursuite, voire la finalisation, des projets (...). La demande des collectivités pour la planification stratégique est forte, notamment pour les schémas directeurs cyclables et mobilités actives, l'axe 1 de

l'appel à projets. Tous les échelons de collectivité ont candidaté à ce programme – même les collectivités qui ne sont pas autorités organisatrices de la mobilité (AOM). »

« IL N'Y A PAS DE FRACTURE ENTRE LES TERRITOIRES RURAUX ET LES TERRITOIRES URBAINS SUR LES POLITIQUES CYCLABLES »



Au nord de Paris, dans le département de la Seine-Saint-Denis, la politique vélo menée par l'Établissement public territorial de Plaine Commune (93) se heurte à un urbanisme morcelé et une population modeste avec plus de vingt quartiers de la politique de la ville. Les précisions de **DOMINIQUE CARRÉ, CONSEILLER TERRITORIAL DÉLÉGUÉ À L'ÉCOMOBILITÉ**. « La question du pouvoir d'achat a toujours existé au niveau de Plaine Commune avec une population modeste, voire pauvre, dans certains quartiers des neuf villes du territoire. La Maison du vélo, implantée à Saint-Denis depuis 2014, apporte une réponse avec des objectifs de mobilité, d'écologie, mais aussi d'insertion professionnelle. Une des actions consiste à récupérer des vélos, les remettre en état puis les revendre à bas prix, entre 50 et 70 euros pour les adultes et entre 20 et 30 euros pour les enfants. À plus de 50 %, la population est d'origine étrangère. Et

**« À PLUS DE 50 %,
LA POPULATION DU TERRITOIRE
N'EST PAS VÉHICULÉE »**

ce sont les plus pauvres ! La marche constitue le principal mode pour se déplacer ou rejoindre un transport collectif. Même si Plaine Commune a développé son plan vélo depuis 2011, la question de la continuité cyclable se pose encore sur notre territoire, confronté à de grandes coupures routières, autoroutières, ferroviaires ou encore de friches industrielles (...). Plus les villes sont denses et proches de Paris, plus le vélo se développe ; au nord de l'agglomération, c'est plus compliqué. En Seine-Saint-Denis, et plus encore au nord du département, moins bien desservi par les transports publics, la voiture reste toujours un élément de reconnaissance sociale (...). Une question n'est, à mon sens, pas assez creusée : celle de la transmission éducative de l'apprentissage du vélo. Nous y travaillons à travers la Maison du vélo ou d'autres collectifs de remise en selle, mais aussi avec la mise en place du Savoir rouler à vélo. » ■



**À RETROUVER DANS
LES COLONNES DU MAGAZINE**



Ville & Vélo n° 90, septembre/octobre 2020
Les nouveaux territoires du vélo – ruraux, périurbains, zones de faible densité... – font la une du magazine, révélant la place centrale qu'ils occupent désormais pour les mobilités actives (pages 6 à 10).



Ville & Vélo n° 59, mai/juin 2013
Le vélo, un atout pour le périurbain ? (pages 6 à 13). La question mérite (déjà ?) d'être posée.



Ville & Vélo n° 35, septembre/octobre 2008
Le vélo, un enjeu pour la périphérie, porte le sujet du vélo sur « ces territoires façonnés pour l'usage de la voiture ».



Ville & Vélo n° 31, janvier/février 2008
Périurbain : les atouts du vélo en banlieue dense. Alors que l'étalement urbain constitue encore une tendance lourde, le magazine « fait l'article » (pages 15 à 17) du vélo en banlieue.



Ville & Vélo n° 14, mars/avril 2005
L'absence du vélo dans les quartiers périphériques pose question dans le dossier Périurbain = péril urbain (pages 6 à 13).

**DE LA BANLIEUE
À LA CAMPAGNE
EN QUELQUE
COUPS (COÛTS ?)
DE PÉDALES**

Les chiffres sont têtus ! Selon l'ADEME, 87 % des déplacements restent inférieurs à 10 kilomètres, aussi bien en ville que dans les territoires ruraux. Et plus des deux tiers du temps, la voiture est le véhicule choisi pour ces mobilités quotidiennes.

Le faible coût du vélo constitue un levier fréquemment actionné pour changer les habitudes de déplacement. Alors que le budget d'une voiture individuelle est estimé entre 5 000 et 7 000 euros par an, le vélo pèse moins de 500 euros par an et allège fortement la facture du budget transport, troisième poste budgétaire des ménages.

Si les voitures quittent les centres-villes, en milieu rural, où réside 33 % de la population française (21,9 millions de personnes – Insee 2021), 85 % des trajets restent toujours effectués en voiture. Les initiatives se multiplient dans tous les territoires pour mettre en œuvre des aménagements sécurisés, mais aussi pour faciliter et soutenir l'accès au vélo : dans les quartiers de la politique de la ville (QPV), 83,6 % des ménages ne possèdent pas de vélo, contre 66,8 % hors QPV, et la pratique y est deux fois plus faible.

Pédaler et marcher, c'est la santé !

Le vélo et la marche cohabitent toutes les cases bénéfiques pour la santé. Pourtant, transformer les temps de déplacements quotidiens en activité physique reste toujours à la marge des politiques nationales de santé publique, alors que la sédentarité et la qualité de l'air n'en finissent plus de faire des ravages.



Pionnière pour le sport sur ordonnance, Strasbourg multiplie les actions vélo-santé à destination des jeunes et des seniors. ALAIN JUND, VICE-PRÉSIDENT DE STRASBOURG EUROMÉTROPOLE, revient sur un sujet désormais aiguilloné par la mauvaise qualité de l'air.

« Le levier vélo-santé s'est actionné progressivement sur trois axes. Le premier, le plus connu, est le sport sur ordonnance. Cela fait maintenant une petite dizaine d'années que cette démarche est engagée, prise en compte et reconnue par les professionnels de santé. Le deuxième est celui du vieillissement et du handicap. Nous portons cette responsabilité d'embarquer vers le vélo des personnes qui ne se sentent pas prêtes pour des raisons d'âge, de fragilité ou de handicap. Il est important de contribuer

« REDISTRIBUER L'ESPACE PUBLIC EN FAVEUR DU VÉLO EST UN ÉLÉMENT DE SANTÉ PUBLIQUE »

à ce que ces publics ne soient pas assignés à résidence et dépendants de la voiture. Nous avons favorisé et développé avec Vélhop, notre délégation de service public (DSP) de location de vélos, l'utilisation du vélo par des EHPAD, des maisons d'accueil spécialisées ou des clubs du troisième âge, notamment en diversifiant les types de vélos. Le lien entre vélo et qualité de l'air flèche une troisième direction. Une des réponses au problème de qualité de l'air, et donc de santé publique, est le vélo comme mode de déplacement alternatif à la voiture individuelle. La métropole consacre 100 millions d'euros aux infrastructures cyclables durant ce mandat. Rendre une partie des infrastructures routières au vélo contribue à diminuer



Les bénéfices individuels et collectifs des mobilités actives font autorité. Faire entendre cette voix et développer une autre culture des mobilités reste encore un objectif.

la place de l'automobile et la pollution atmosphérique liée à l'usage de la voiture. Redistribuer l'espace public en faveur du vélo est un élément de santé publique. »



Médecin et présidente du comité scientifique de l'Observatoire national de l'activité physique et de la sédentarité (Onaps), mais également CONSEILLÈRE SCIENTIFIQUE AUPRÈS DU MINISTÈRE DES SPORTS, MARTINE DUCLOS délivre ses prescriptions contre la sédentarité.

« Il existe une grande confusion entre activité physique et sport. Beaucoup de personnes associent l'activité physique au sport, avec une pratique très structurée et des efforts intenses, alors

que l'activité physique se retrouve dans toutes les composantes de la vie et en particulier dans les déplacements quotidiens. Le fait d'utiliser les déplacements actifs, la marche ou le vélo, pour se rendre au travail ou à l'école, répond

« Une Personne PEUT ÊTRE SPORTIVE ET SÉDENTAIRE »

aux recommandations nationales d'activités physiques (ndlr, recommandations du Programme national nutrition santé). Une personne peut être sportive et sédentaire : un sportif de haut niveau qui s'entraîne deux fois par jour est sédentaire s'il reste assis le reste de la journée. La sédentarité est le temps passé assis entre le lever et le coucher. La majorité

LES MAUX POUR LE DIRE

La lutte contre le manque d'activité physique semble avoir trouvé un allié de taille: la qualité de l'air. Les mobilités actives s'affirment comme une solution facilement opposable à ces deux fléaux.

« 95 % de la population française adulte est exposée à un risque de détérioration de la santé par manque d'activité physique ou un temps trop long passé assis. » Les chiffres publiés en février 2022 par l'Anses (Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail) sonnent comme un S.O.S. lancé aux mobilités actives. Tout comme les indicateurs de qualité de l'air! En France, 40 000 décès par an et la perte de 8 mois d'espérance de vie sont dus à l'exposition aux particules fines, selon Atmo France.

Le vélo adoube par le corps médical

Rappelons que le transport routier constitue la première source d'émissions de CO₂ (33 % des émissions de CO₂ en France). Et la pollution sonore, dont les véhicules à moteur constituent une des principales causes, affecte quotidiennement 26 millions de Français (rapport ADEME et Conseil national du bruit).

Les communautés scientifiques et médicales adoube le vélo, à l'image de Jean-François Toussaint, directeur de l'Institut de recherche médicale et d'épidémiologie du sport: « Très peu de rapports bénéfiques/risques en médecine sont aussi favorables que celui du vélo, qui rapporte dix fois plus de bénéfices qu'il ne fait courir de risques en termes de pollution et d'insécurité routière. Quel que soit le traitement, en retirer dix fois plus de bienfaits que vous n'encourez de risques à le prendre n'existe pas en pharmacologie. »

des Français et des Européens restent en moyenne 4 heures assis le soir chez eux; cela fait de 10 à 11 heures en position assise, les jours travaillés, voire davantage. Les effets négatifs sur la santé tiennent à l'inactivité des muscles des jambes. Il est facile d'éviter cette inactivité en optant pour les mobilités actives, mais aussi en se

levant toutes les heures pour bouger de une à trois minutes. Rompre régulièrement le temps passé assis élimine, en tous cas partiellement, les effets des heures précédentes passées assis. Une

**« L'INTÉRÊT
DES ACTIVITÉS
PHYSIQUES
DANS LE CADRE DE
TROUBLES PSYCHIQUES
N'EST PLUS À
DÉMONSTRER ET CRÉE
DES BIENFAITS À
TOUS LES NIVEAUX »**

autre solution consiste à promouvoir les bureaux actifs, ces bureaux équipés de pédaliers, mais aussi de tenir des réunions actives, tenues en marchant, comme cela se fait aux États-Unis (...). Stimuler les gens pour qu'ils utilisent les mobilités actives passe par le développement

de parcs adaptés à tous les âges, de pistes cyclables qui soient sécurisées, de trottoirs ombragés, mais aussi de bancs pour les personnes âgées. La population vieillit, il faut s'adapter. »



ANTOINE CASTELNAU, ENSEIGNANT EN ACTIVITÉ PHYSIQUE ADAPTÉE (APA), coordonne un atelier thérapeutique par le vélo à l'hôpital pédopsychiatrique Le Relais, à Marseille, destiné à des adolescents souffrant de troubles psychiques et en situation de désinsertion sociale. Cette initiative, primée d'un Talent du Vélo (catégorie Pédagogie 2022), pourrait faire école.

« L'enseignement du vélo en lui-même est thérapeutique ! Créé en 2018, l'atelier vélo s'inscrit dans un parcours de soin et de réinsertion sociale; il a été énormément sollicité pendant la pandémie de Covid-19. Cet atelier est né d'une demande des jeunes confrontés à des problèmes de mobilité. Nous effectuons de 3 à 5 séances par semaine pour 15 à 20 jeunes en privilégiant la fréquence. L'apprentissage de l'autonomie à vélo est rendu possible dans le parc du complexe hospitalier. La mise en selle se complète d'ateliers d'entretien et de réparation, mais également de séances en ville, désormais facilitées par des aménagements cyclables. L'activité est assez mixte avec un niveau très hétérogène: nous reprenons à des niveaux très basiques, et nous constatons que les progressions sont parfois fulgurantes. L'intérêt des activités physiques dans le cadre de troubles psychiques n'est plus à démontrer et crée des bienfaits à tous les niveaux. Ce type de médiation thérapeutique existe assez peu dans le monde médical, car cela demande une certaine logistique, mais également du temps et du savoir-faire. » ■



À RETROUVER DANS LES COLONNES DU MAGAZINE



Ville & Vélo n° 85, mai/juin 2019

Quel porte-voix pourrait faire entendre les bienfaits du vélo pendulaire, adoube par toutes les études? Le micro est tendu à des médecins, des chercheurs, mais aussi à des journalistes du Monde en charge de la santé (pages 6 à 13).



Ville & Vélo n° 46, septembre/octobre 2010

Le vélo, c'est la santé!, affirme le magazine, qui le prouve tout au long des pages (de 6 à 12) par des témoignages.



Ville & Vélo n° 22, juillet/août 2006

Vélo et santé, une évidence si bien cachée, avance le dossier du magazine, qui se penche sur le sujet (page 6 à 12), notant le peu d'estime prêtée aux bénéfices sanitaires du vélo.

Et la vitesse dans tout ça ?

La ville 30, les zones de partage et les zones à trafic limité incitent à l'abaissement des vitesses automobiles tandis que les continuités cyclables accélèrent les vélos. L'usage croissant des vélos à assistance électrique aussi. Le vélo peut-il se laisser griser par cette nouvelle vitesse ?



© Sylvain Frappat - ville de Grenoble

Le réseau express Chronovélo de la métropole de Grenoble va s'étirer sur 50 kilomètres pour une voirie cyclable de plus de 400 kilomètres.



La ville de Rennes expérimente une zone à trafic limité (ZTL) dans son centre his-torique depuis le 13 février afin de don-ner la priorité à la marche et au vélo et d'éradiquer le trafic de transit. Les pré-cisions de **VALÉRIE FAUCHEUX, ADOINTE À LA MAIRE, DÉLÉGUÉE AUX MOBILITÉS ET AUX DÉPLACEMENTS.**

« À Rennes, la zone à trafic limité s'étire sur 20 hectares dans le centre-ville désor-mais davantage affectés aux piétons et aux vélos. Le trafic automobile et la cir-culation de transit se retrouvent réduits dans cette zone ; les entrées sont limitées à certains usagers : les riverains, les artisans, les livreurs, les taxis... Les automobilistes qui traversaient le centre-ville doivent le

contourner ; ceux qui venaient stationner doivent utiliser les parkings publics ou les parkings relais. Ce trafic limité va avoir des effets sur la qualité de l'air, mais l'objectif est d'abord la réduction de la circulation selon les catégories d'usagers, pas des certificats qualité de l'air Crit'air : c'est l'automobiliste que l'on « Critairise », pas l'automobile. Concernant l'apaisement de la circulation, 75% de la ville était déjà limitée à 30 km/heure et nous venons de passer en ville trente afin que presque 90% de la ville se retrouve à trente à partir du 1^{er} septembre. Pour réduire la vitesse, nous travaillons

« Le plan de circulation est un outil très agile qui ne coûte pas très cher face à l'inflation des travaux »

également sur les plans de circulation afin de chasser le trafic de transit des quartiers en contraignant l'automobiliste à repartir sur les grands boulevards, pour lui éviter de sillonner à travers les quartiers où se concentrent des écoles, des polarités commerciales,

de la fréquentation piétonne. Le plan de circulation est un outil très agile qui ne coûte pas très cher face à l'inflation des travaux. Donc dans les quartiers il ne faut conserver que du trafic de riverains, bien plus enclins à respecter les vitesses que les automobilistes qui regardent leurs

compteurs Waze pour gagner quelques secondes. À la prévention et la sensibilisation nous ajoutons de la verbalisation lorsque c'est nécessaire. Sur les 600 kilomètres de voirie à Rennes, beaucoup d'automobilistes ne respectent pas les 30 km/h donc nous avons équipé la police municipale de lunettes radar avec une action hebdomadaire sur des secteurs identifiés : c'est une mission de tranquillité publique en lien avec les politiques de sécurité routière. »



La conception des nouveaux aménagements cyclables ne doit pas prioriser la vitesse, soutient la SOCIO-ANTHROPOLOGUE NATHALIE ORTAR.

« Jusqu'à présent les aménagements et la compréhension de la vitesse ont été conçus autour de la loi de Zahavi. Selon cette loi de l'économiste et ingénieur Yacov Zahavi, plus la vitesse des déplacements quotidiens augmente, plus la distance parcourue augmente, mais le temps de déplacement reste constant. Cette loi purement économiste est désormais remise en question, puisque de nombreux paramètres n'ont pas été pris en compte, notamment la question du bien-être éprouvé pendant le transport. Outre le bien-être, l'écologie et la sobriété des déplacements remettent également

« Les aménagements tendent à reproduire pour le vélo les mêmes schémas développés pour les infrastructures routières »

ces principes en question. Cette inflexion avait déjà débuté avec les choix résidentiels plus nécessairement

orientés vers la recherche de la maison. L'effondrement des ventes de voitures a rapidement été mis sur le compte de la pandémie mais d'autres facteurs doivent entrer en considération (...). Il faudra rester vigilant sur la vitesse des vélos car tout le

LES RÉSEAUX EXPRESS VÉLO, DES ROUTES POUR CONVAINCRE ?

La terminologie de réseau express vélo peut induire en erreur.

Les objectifs de ces voies cyclables sécurisées restent doubles : éviter les coupures pour faciliter la continuité mais également sécuriser les déplacements à vélo en les écartant des flux automobiles.

Les réseaux express vélo doivent aider au report modal de l'auto au vélo, notamment pour les trajets supérieurs à 10 kilomètres. « Un des objectifs est de concurrencer les trajets en voiture avec des temps de déplacement plus avantageux, notamment pour les trajets domicile-travail qui sont l'objet d'une forte pression automobile dans les métropoles. »

Des voiries séparées du trafic automobile

« Un autre objectif est de convaincre des néo-cyclistes en leur proposant des conditions de circulation sécurisées séparées du trafic automobile et une largeur rassurante permettant le doublement par les vélos les plus rapides », peut-on lire dans le Dossier du club : La prise en compte de l'enjeu de cohabitation entre modes actifs dans les réseaux express vélo. Cette publication revient sur les objectifs, la cohabitation avec les piétons et le déploiement de ces réseaux dans l'Hexagone.

monde ne cherche pas à aller vite. Même avec les vélos à assistance électrique on retrouve une diversité d'usage. Les aménagements tendent à reproduire pour le vélo les mêmes schémas développés pour les infrastructures routières avec cette même idée de l'importance de la vitesse, sans réfléchir à la diversité des usages et des publics. À Copenhague, il est devenu extrêmement difficile de débiter à vélo parce que le flux est très rapide et qu'il est difficile, voire dangereux, de s'y insérer du fait de la vitesse et de l'intolérance à des personnes plus lentes. »



Pionnière dans le passage de la ville à 30 km/heure, la métropole de Grenoble a lancé son réseau chronovélo simultanément à l'abaissement de la vitesse. Cette politique se poursuit selon SYLVAIN LAVAL, VICE-PRÉSIDENT DE GRENOBLE ALPES MÉTROPOLE CHARGÉ DE L'ESPACE PUBLIC ET DES MOBILITÉS DOUCES ET PRÉSIDENT DU SYNDICAT MIXTE DES MOBILITÉS DE L'AIRE GRENOBLOISE.

« Nous avons enclenché la démarche métropole apaisée et zone 30 km/h au début de l'année 2016 avec quatorze communes sur les quarante-neuf que compte la métropole. Aujourd'hui, pour quarante-quatre communes le 30 km/h devient la règle et le 50 km/h l'exception. Cet abaissement de la vitesse à 30 km/h constitue un symbole mais aussi une prise de conscience : l'observatoire mis en place pour les deux années qui ont suivi, de 2016 à 2018, a indiqué une diminution de la vitesse moyenne de 5 km/h, passant de 38 km/h à 33 km/h. Ce ralentissement s'est également constaté dans des proportions similaires sur les axes maintenus à 50 km/h. L'abaissement de la vitesse à 30 km/h a fait changer les mentalités en donnant la priorité aux modes doux. Toutefois ce projet n'est pas rigide et hiérarchise les besoins selon les secteurs du territoire ; les grands axes structurants

sont restés à 50 km/h. La décision de mettre en place des Chronovélos n'était pas liée à l'abaissement des vitesses, mais le développement d'un réseau cyclable de qualité sécurisé accompagne très bien cette mesure. La

« L'ABAISSMENT DE LA VITESSE À 30 KM/H A FAIT CHANGER LES MENTALITÉS EN DONNANT LA PRIORITÉ AUX MODES DOUX »

politique cyclable ne se résume pas aux Chronovélos, le réseau va représenter 50 kilomètres d'ici la fin du mandat

sur un maillage cyclable métropolitain de plus de 400 kilomètres (...). Par ailleurs la métropole a choisi de transférer la compétence mobilité dans un syndicat mixte, le SMMAG (ndlr, Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise), mis en place au 1^{er} janvier 2020 afin de déployer le schéma directeur sur deux territoires, la métropole de Grenoble-Alpes et la communauté de communes du Grésivaudan. L'objectif est de dépasser les frontières administratives pour prendre en compte un bassin de mobilité. L'enjeu consiste à réguler les flux entre la périphérie et la ville-centre en apportant les services nécessaires afin de rendre les habitants moins dépendants de la voiture individuelle. Pour cette raison nous assurons une continuité de service en déployant le service vélo – anciennement Métrovélo devenu Mvélo+ – afin que ce service sorte du seul périmètre métropolitain et profite aussi aux habitants des intercommunalités voisines. » ■



© Arnaud Loubry - Rennes Ville

L'éloge de la lenteur amène à revoir les priorités de l'espace public : un espace à vivre, pas uniquement à traverser à toute vitesse.



À RETROUVER DANS LES COLONNES DU MAGAZINE



Ville & Vélo n° 99, septembre-octobre 2022
«La voirie cyclable devient réservée aux experts et habitués du vélo », s'inquiète la socio-anthropologue Nathalie Ortat qui constate une mobilité active à deux vitesses.



Ville & Vélo n° 84, mars/avril 2019
Baisse de la vitesse, les arguments des chocs ! Six mois après, l'abaissement de la vitesse à 80 km/h suscite débats et polémiques malgré des objectifs sanitaires atteints (pages 14-15).



Ville & Vélo n° 69, novembre/décembre 2015
Poussée par la motorisation électrique, facilitée par les aménagements urbains, la vitesse du vélo raccourcit les distances. Experts et acteurs de l'écosystème éclairent sur les enjeux de cette accélération.



Ville & Vélo n° 65, novembre/décembre 2014
Georges Amar, consultant en mobilité et prospectiviste, chercheur associé de la chaire de l'innovation des Mines ParisTech, fait l'éloge de la vélocité (pages 15-18).



Ville & Vélo n° 52, novembre/décembre 2011
Ville 30 : la consultation citoyenne de Strasbourg, décryptée par le chercheur Frédéric Héran.



Ville & Vélo n° 35, septembre/octobre 2008
Pionnière, la ville de Lorient généralise les zones 30 et remet en cause la vitesse au profit d'un rééquilibrage de l'espace public.

RNTP 2023

Clermont-Ferrand 17 — 19 octobre

Rencontres nationales
du transport public

L'ESPACE MOBILITÉS ACTIVES

Un espace
dédié à tous
les acteurs des
mobilités actives



CLUB DES villes & territoires
cyclables et marchables

Le rendez-vous stratégique de la mobilité

RENCONTREZ NOS EXPOSANTS

et informez-vous
sur les dernières
tendances du secteur.

ASSISTEZ À NOS CONFÉRENCES THÉMATIQUES :

choc d'offre, financement,
transition énergétique, concurrence,
accessibilité, recrutement, sûreté...

DÉCOUVREZ LES GRANDS PROJETS

de mobilité urbaine
de Clermont-Ferrand
et de son territoire.



rencontres-transport-public.fr

#RNTP

Un événement du GART et de l'UTP, organisé par le GIE Objectif transport public

Les partenaires institutionnels



GIE Objectif transport public
Groupe des Autorités Responsables de Transport GART | UTP Union des Transports Publics et Ferroviaires



Marche et vélo, mariage d'amour ou de raison ?

Si les conflits entre piétons et cyclistes animent les débats actuels, ces récentes scènes de ménage doivent être considérées à la lumière de la place grandissante prise par le vélo. La marche et le vélo avancent bien ensemble et depuis fort longtemps. Le récent lancement d'un Plan national marche (ID marche) le 5 mai dernier a rappelé l'importance de ce mode de déplacement souvent qualifié d'invisible, voire d'oublié.



EXPERTE ET FORMATRICE EN MOBILITÉS ACTIVES À L'ACADÉMIE DES MOBILITÉS ACTIVES (ADMA), ÉLIN LUNDMARK possède une expertise des politiques piétons et vélos en France et dans les pays d'Europe du Nord. Son éclairage.

« Les conflits d'usage entre marche et vélo tiennent aussi au manque de réflexion sur leur complémentarité. Porter la marche et le vélo amène à ne pas opposer ces deux modes. À Copenhague, au Danemark, se déplacer à vélo est facile, efficace et sécurisant, mais marcher et utiliser les transports en commun l'est également. Une bonne compréhension existe entre les différents modes de déplacement. La capitale danoise planifie ses aménagements pour que les habitants aient envie de passer du temps dans l'espace public et pas seulement de le traverser. Bien entendu les flux sont importants, mais il faut compléter leur planification par une réflexion sur l'attractivité de l'espace public. La ville de Gand a revu son plan de circulation parce que

les familles s'éloignaient de la ville pour des communes alentour afin de préserver la qualité de vie de leurs enfants et leur sécurité. En France cette question se fait de plus en plus pressante avec l'apaisement des villes. Dans une étude réalisée par l'Adma sur les stratégies piétonnes des villes, trois objectifs principaux ressortaient : d'une part que la marche soit considérée comme mode de

déplacement à part entière ; d'autre part de parvenir à mettre en réseau la mobilité piétonne qui concerne quasiment tous les services techniques (l'espace public, la voirie, l'éducation...) ; enfin le troisième point, le plus concret, est le développement d'aménagements (zones piétonnes, signalétique...). Les stratégies nationales pour la marche se développent en Europe. En Autriche la première stratégie date de 2015, avec pour premier objectif la prise en compte de la marche par les acteurs de la mobilité ; ensuite la deuxième stratégie de 2022-2023 a financé la mise en place d'actions. La temporalité importe : il faut d'abord convaincre pour ensuite engager des actions. En Suède, les initiatives de sommargågata (ndlr,

« QUE LES HABITANTS AIENT ENVIE DE PASSER DU TEMPS DANS L'ESPACE PUBLIC ET PAS SEULEMENT DE LE TRAVERSER »

« piétonnisations d'été ») sont mises en place dans les grandes villes comme Stockholm et Malmö, mais aussi dans des villes plus petites. L'idée est de piétonniser des rues l'été pendant quelques mois avec des aménagements tactiques, des sièges, de la végétation... Tout cela afin d'améliorer le cadre de vie, d'animer les rues, d'inciter des gens à passer davantage de temps dans l'espace public, de permettre aux enfants de jouer dans la rue et évidemment d'apaiser la ville. Ces projets facilitent l'acceptation des habitants ; pour la collectivité, cela permet d'expérimenter une piétonnisation. La ville de Stockholm réalise également des vintergågata (ndlr, « piétonnisations

d'hiver ») afin de rendre l'espace public plus accueillant pour les piétons aussi pendant l'hiver. Ces projets permettent notamment de travailler sur l'éclairage pour augmenter le sentiment de sécurité, par exemple. »



Significative de la prise en considération croisée des deux modes actifs, la ville vosgienne d'Épinal a lancé un Plan mobilité en 2020. DOMINIQUE ANDRÉS, ADJOINT AU MAIRE CHARGÉ DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, revient sur cette politique.

« Les premières initiatives pour le vélo datent de 1998. Dans les années 2000, l'espace a été partagé entre cyclistes et vélos avec des pistes implantées sur les trottoirs. Ensuite un Plan vélo a été lancé en 2016 pour le développement du vélo en ville puis, en 2022, nous avons mis en place un Plan mobilité qui a intégré les vélos et les piétons. La cartographie des sentiers pédestres urbains date de dix ans. Ces itinéraires balisés sillonnant la ville servaient davantage pour des balades que pour des déplacements piétons au quotidien ; Épinal manquait de rues piétonnes. Le Plan mobilité s'est attaché à la cohabitation entre les modes par le déploiement de zones de rencontre d'abord dans l'hypercentre ; nous travaillons désormais au déploiement de ces zones dans les quartiers. Des espaces sont regagnés pour les piétons : dans le centre-ville, nous avons transformé un grand parking et les zones autour de la basilique pour en faire de véritables places marchables. Depuis 2021, le

« LA VILLE a CHOISI de conserver des PISTES CYCLABLES SUR LES TROTTOIRS POUR LA SÉCURITÉ QU'ELLES APPORTENT AUX ENFANTS ET AUX FAMILLES à VÉLO »

centre de la ville est piétonnisé temporairement pendant la période estivale. (...) La ville a choisi de conserver des pistes cyclables sur

les trottoirs pour la sécurité qu'elles apportent aux enfants et aux familles à vélo. Pour faire face à l'augmentation du trafic vélo, nous avons doublé ces pistes par des marquages au sol sur la chaussée ou par des chaudières. Parmi les actions fortes mises en place, la création de la première rue aux écoles a accompagné le passage de la ville à 30 km/h et de l'hyper-centre à 20 km/h avec les zones de rencontre. Nous poursuivons le travail sur les écoles en analysant les problèmes aux abords, mais aussi en se penchant sur les améliorations des itinéraires qui mènent aux écoles. »



L'association nantaise d'usagers PLACE AU VÉLO se désole des conflits d'usage entre piétons et cyclistes, une situation que la PRÉSIDENTE ANNIE-CLAUDE THIOLAT, également administratrice de la Fub, attribue à l'absence de culture vélo.

« Localement Place au vélo refuse de plus en plus catégoriquement les aménagements mixtes sur les trottoirs. Les trottoirs partagés ont été à l'origine de conflits, car les cyclistes et les piétons débordent de leurs espaces réservés. En France, il n'existe pas de culture du vélo comme mode de déplacement, il est encore perçu pour beaucoup comme un véhicule de sport ou de loisir. Malheureusement, certains cyclistes – loin d'être majoritaires – ont oublié que le code de la route s'appliquait aussi à eux. Et certains piétons ne reconnaissent pas les cyclistes, qu'ils considèrent comme dangereux. J'insiste, ces cyclistes incivils constituent une minorité, mais cela génère des conflits, comme l'a constaté

LA MARCHÉ PRESSE LE PAS

Silencieuse, la marche commence pourtant à se faire entendre. Et de plus en plus fortement ! Oubliée du premier plan vélo, la marche a troqué son statut de mode quasiment invisible contre celui de déplacement reconnu. Portée par le Club depuis de nombreuses années, elle s'est inscrite dans la raison sociale du Club, en décembre 2021.

La création du jeune collectif Place aux piétons, en juin 2022, composé à ses débuts de la Ffrandonnée, Rue de l'avenir et 60 millions de piétons, porte un manifeste clamant l'indispensable reconnaissance de la marche en ville. Le collectif joint le geste à la parole en initiant le premier baromètre de la marche afin de disposer de données tangibles sur le deuxième mode de déplacement national (Enquête mobilité des personnes 2018-2019).

Le 17 septembre 2021, la publication du premier baromètre des villes marchables apporte des données fiables et éclaire sur le potentiel des déplacements à pied. Le Club des villes et territoires cyclables et marchables rejoint le collectif en octobre 2022. Les acteurs se fédèrent. Les ressources se multiplient avec la publication des Actes des premières assises de la marche en ville, *À pied d'œuvre*, guide édité par l'Ademe, ou les Actes des rencontres du Club 2022, dédiés à la cohabitation marche et vélo...

le Baromètre des villes marchables. Nous le déplorons, alors que les mises en danger pour les piétons sont bien plus

importantes avec les automobilistes ou les stationnements de voitures sur les trottoirs. » ■



À RETROUVER DANS LES COLONNES DU MAGAZINE



Ville & Vélo n° 92, mars/avril 2021

Le dossier *La marche en mode actif* (page 6 à 11) relate la montée en puissance du mode marche et la volonté manifeste de disposer d'un Plan national marche, à l'instar du Plan vélo.



Ville & Vélo n° 86, septembre/octobre 2019

La marche peine à retrouver sa place (pages 17-18) malgré les Plans marche et autres journées sans voiture, développés dans de nombreuses agglomérations.



Ville & Vélo n° 53, janvier/février 2012

L'Observatoire des mobilités actives fait état des politiques en faveur des cyclistes et des piétons dans les villes françaises suite à l'enquête 2010/2011 (pages 15 à 18).



Ville & Vélo n° 48, janvier/février 2011

La marche, mode de déplacement d'avenir constate le changement de statut de la marche qui délaisse son costume de mode actif par défaut (pages 6 à 15).



Ville & Vélo n° 44, mars/avril 2010

Parole est donnée à Gilbert Lieutier, président de l'association Rue de l'avenir, sur la mise en place d'un code de la rue.



Ville & Vélo n° 20, mars/avril 2006

Des rues à vivre, une réalité !, affirme le magazine.

L'espace public revoit ses priorités et ses outils

La ville de demain s'entend plus durable, moins étalée et mieux partagée. Cette nécessité a bousculé l'échelle d'analyse des priorités des déplacements en plaçant en tête les piétons, puis les cyclistes, les transports en commun, les deux-roues motorisés et enfin l'automobile. Le mode de pensée change, les outils à disposition des territoires aussi. En voici quelques-uns.



« Une ville marchable peut-elle se passer de bancs publics ? », interroge **RENATE ALBRECHER, SOCIOLOGUE ET FONDATRICE DE L'ASSOCIATION POUR LA CULTURE DES BANCS PUBLICS, qui positionne les bancs comme station-service multiusage. Cette initiative (Talent de la marche 2022) amène à poser un autre regard sur l'espace public et son usage.**

« Si des villes comme Lille ou Grenoble sont déjà très avancées sur la place des bancs dans l'espace public, beaucoup de territoires pensent encore que le banc doit porter une identité unique alors qu'il faut faire l'inverse. Il convient de diversifier les bancs, les modèles, les formes, les hauteurs, les couleurs... afin d'offrir des bancs pour tous les usages : le repos, une pause déjeuner, le travail avec

« IL FAUDRAIT RÉFLÉCHIR À LA FONCTIONNALITÉ DU BANC PUBLIC, ET NON À L'OBJET »

un ordinateur portable, le tourisme... Disposer de bancs identiques pour les piétons équivaldrait, pour les cyclistes, à n'avoir qu'un seul modèle avec une forme, une taille, une couleur qui seraient identiques pour tout le monde. J'aimerais remettre en question le modèle de banc public qui n'a pas beaucoup changé depuis son apparition au début du XIX^e siècle. Il faudrait réfléchir à la fonctionnalité du banc public, et non à l'objet. La fonction d'un banc ne se limite pas uniquement à s'asseoir, mais aussi à déposer son sac à dos ou se mettre en retrait du flux des piétons par exemple. S'il n'y a pas de place pour un banc sur l'espace public, pourquoi n'installe-t-on pas des chaises pliables, ou une assise

ronde par exemple... La démarche de l'association était souvent mal comprise à ses débuts en 2016, mais avec les problèmes de climat, la perception est devenue meilleure. Le malentendu tenait au fait que les bancs publics n'étaient pas encore bien compris dans toute leur dimension et leur complexité. »



MAIRE DU BOURGET-DU-LAC ET UN DES MEMBRES FONDATEURS DE L'ASSOCIATION PRÉCURSEUR DE L'AGENCE ÉCOMOBILITÉ SAVOIE MONT-BLANC, NICOLAS MERCAT revient sur la création de cette société publique locale (SPL) qui accompagne les territoires des deux départements savoyards sur la mobilité durable. Une structure dont le mode de gouvernance pourrait faire école.

« L'objectif initial, en 2002, était de monter une vélostation en gare de Chambéry. Une association a été créée ad hoc pour mettre en place du gardiennage et des

« LA GRANDE MAJORITÉ DES COLLECTIVITÉS DES DEUX DÉPARTEMENTS SE TROUVENT IMPLIQUÉES »

locations de vélos. Dès la première année l'agence s'est intéressée aux plans de mobilité scolaire, puis en 2003 aux plans de mobilité entreprise, toujours sous l'enseigne associative. Le conseil d'administration était constitué d'institutionnels, et le mariage fut bon avec les militants associatifs. Ensuite l'agence s'est également penchée sur les plans de mobilité des zones commerciales et, assez rapidement, se sont rajoutées les questions de mobilités sociales et de santé. Les effectifs de l'agence ont très vite augmenté. En 2014, la nouvelle vice-présidente de l'agglomération a proposé un changement de statut face à un budget en augmentation, à l'élargissement territorial dépassant largement les limites de l'agglomération chambérienne et à un pilotage politique limité. Sa trouvaille fut de transformer, avec l'aval



Les aménagements cyclables de transition, cet urbanisme dit « tactique », se sont rajoutés à la boîte à outils à disposition des collectivités territoriales.

LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS A CHANGÉ LA DONNE

Loi-cadre promulguée le 24 décembre 2019, la loi d'orientation des mobilités (LOM) a positionné le vélo comme mode de déplacement à part entière, vertueux pour la santé et l'environnement.

Le passage d'une logique de transport à une logique de mobilité a doté les territoires de nouveaux outils pour mettre en place ou améliorer le système vélo. De nombreuses dispositions de la LOM ont retranscrit et parachevé le premier plan national vélo français dévoilé en septembre 2018.

du conseil d'administration, l'association en société publique locale (SPL). Ce changement de statut a pérennisé l'agence, devenue une structure commerciale, donc soumise à la TVA, mais sans taxe sur les salaires. En agissant comme un service interne, les relations avec l'agglomération ont été extrêmement simplifiées. L'agence a conservé un conseil d'administration avec des élus nommés par les collectivités et un conseil de développement bénévole composé d'experts ou de personnes issues du milieu associatif militant. La deuxième raison ayant motivé ce choix juridique était l'intérêt porté par d'autres collectivités que Chambéry sur l'agence. Aujourd'hui, la grande majorité des collectivités des deux départements se trouvent impliquées, directement ou indirectement, par le biais de la Région, pour celles qui ne se sont pas saisies de la compétence transport. L'agence dispose de vingt ans d'expérience et de compétences profitables à chaque collectivité, et la structure juridique apporte une véritable souplesse économique avec une gouvernance bien détenue par les élus-es. L'agence anime le report modal. Et les derniers chiffres de l'enquête ménage montrent que les résultats sont là : après vingt ans d'existence, la part modale de l'auto a baissé de 10 % au sein de l'espace Métropole Savoie, ce qui est important sur un territoire comprenant beaucoup de ruralité, de montagnes et de zones périurbaines. La part du vélo a triplé, passant de 2 % à 6 % sur l'ensemble de la métropole. Et la marche a également fortement augmenté. L'échelle départementale est géographiquement intéressante et permet d'intervenir dans la journée sur tout le département depuis Chambéry. »



L'Institut Paris Région revient sur le nouvel usage d'urbanisme tactique déployé pendant la crise du covid et sa prise en main... pour les piétons. Les propos des URBANISTES DOMINIQUE RIOU, LISA GAUCHER ET MAXIMILIAN GAWLIK.

« L'urbanisme tactique mis en place pour les coronapistes lors de la sortie du premier confinement ne s'est pas généralisé autant qu'on aurait pu l'imaginer. Après le covid, les anciennes habitudes d'instruction et de réalisation des projets ont repris le dessus avec un retour vers les études avec les demandes de calcul préalables, de dimensionnement. En revanche, l'urbanisme tactique commence à entrer dans les mœurs pour certaines transformations d'espaces publics comme la réalisation de nouvelles places. Par exemple la métropole de Rouen travaille autour de la marche et de la place du piéton avec des outils de l'approche

« car Les moyens d'études traditionnels sont dédiés en priorité à promouvoir la voiture individuelle »

tactique. Et c'est une bonne nouvelle, car les moyens d'études traditionnels sont dédiés en priorité à promouvoir la voiture individuelle, pas les piétons et les vélos et tout autre usage de la voirie. Le prisme traditionnel de l'ingénierie de voirie est favorable à la voiture individuelle, et l'urbanisme tactique est un moyen de rompre avec cette approche. Il existe une véritable volonté de l'Ademe de porter cet outil dans ses appels à projets et la littérature

tactique. Et c'est une bonne nouvelle, car les moyens d'études traditionnels sont dédiés en priorité à promouvoir la voiture individuelle, pas les piétons et les vélos et



À RETROUVER DANS LES COLONNES DU MAGAZINE



Ville & Vélo n° 84, mars/avril 2019

« La ville apaisée redistribue l'espace public. » Ainsi débute le dossier Le partage de l'espace public, qui appelle à faire des choix sur le partage d'un espace commun (pages 6 à 11).



Ville & Vélo n° 47, novembre/décembre 2010

Espaces publics, nouveaux enjeux, nouveaux regards (pages 6 à 14), constate l'engouement croissant pour les nouveaux enjeux de l'espace public.



Ville & Vélo n° 37, janvier/février 2009

Zoom sur la ville de Metz (pages 16-17), qui inaugure une des premières zones de rencontre françaises.



Ville & Vélo n° 19, janvier/février 2006

La ville multiusage, multivisage (pages 7 à 12) questionne la faisabilité d'une ville accessible à tous et le partage de la rue.



Ville & Vélo n° 17, septembre/octobre 2005

Du code de la route au code de la rue. Le dossier du magazine (pages 6 à 13) rebondit sur la création du code de la rue belge et pose le débat de sa faisabilité en France.

s'enrichit sur ce sujet (ndlr, « L'expérience de l'aménagement temporaire d'espaces publics » – décembre 2022). L'aménagement tactique permet in situ de voir si l'aménagement est bon ou pas ; il a le mérite de montrer par la preuve ce qui est difficile à montrer par le calcul. » ■

Vers une nouvelle vision de la sécurité ?

Les chiffres d'accidentalité routière racontent toujours la même histoire, celle d'une vitesse faucheuse, d'enfants et d'adolescents en insécurité et d'une population vieillissante fragilisée. Une démarche systémique flèche une nouvelle voie à emprunter, celle menant à l'objectif de zéro mort et zéro blessé grave.



La métropole de Lyon, première collectivité française à mettre en œuvre la Vision zéro, veut impliquer les villes de la métropole et les acteurs intervenant sur la chaussée pour parvenir à zéro mort et zéro blessé grave d'ici 2050. Les précisions de FABRIEN BAGNON, VICE-PRÉSIDENT DE LA MÉTROPOLE, CHARGÉ DE LA VOIRIE ET DES MOBILITÉS ACTIVES.

« La démarche de la métropole de Lyon est engagée avec un plan d'action structuré autour de 17 actions. Le point d'orgue va être la signature de la charte d'engagement, en octobre prochain, de tous les acteurs "qui se retrouvent" sur la voirie : les communes, les transporteurs, les services de secours, les employeurs, Sytral Mobilités (ndlr, l'autorité organisatrice de transports de la

« LA VISION ZÉRO EST SYSTÉMIQUE ET SES ACTIONS CONCERNENT LES AMÉNAGEMENTS, LA SENSIBILISATION ET LA PRÉVENTION PUIS LA RÉPRESSION »

métropole porte une vision de la voirie orientée Vision zéro : alors qu'auparavant il était demandé à la voirie d'écouler les voitures rapidement, maintenant il est demandé de réaliser de la voirie qui réduise les risques d'accidents. Nous avons intégré ce que l'on appelle la voirie pardonnante : l'utilisateur étant faillible, charge à la voirie de minimiser les conséquences d'une chute, d'un accident. Un des exemples de cette approche sont ces sous-glissières de sécurité évitant l'effet guillotine pour les motards qui les percutent dans le périurbain et en zones rurales. Pour

visibilité est systémique et ses actions concernent les aménagements, la sensibilisation et la prévention puis la répression. Désormais la



L'insécurité à vélo, réelle ou ressentie, reste une des objections majeures, avec le vol, à l'adoption de ce mode de déplacement.

le vélo, la voirie pardonnante se concrétise par la réalisation d'un chanfrein à 45° sur les bordures des pistes cyclables afin d'éviter la dangerosité des angles droits lors des chutes. La ville 30 est aussi un des axes de la Vision zéro ! La métropole compte déjà 18 communes à 30 km/h sur les 59. L'objectif est de parvenir à ce que deux tiers de la population de la métropole se retrouvent dans une ville 30 d'ici 2026. »



BENOÎT HIRON, CHEF DE GROUPE SÉCURITÉ DES USAGERS ET DES DÉPLACEMENTS AU CEREMA ET VICE-PRÉSIDENT DU COMITÉ DES EXPERTS DU CONSEIL NATIONAL DE LA SÉCURITÉ, nous livre quelques tendances et perspectives.

« Au niveau international, la présence d'un facteur humain dans 95 % des accidents corporels a fait naître le mythe de la voiture autonome solution à tous les problèmes de sécurité routière. Ce mythe est enfin tombé. La recherche Surca (ndlr, Sécurité des usagers de la route et conduite automatisées) menée par l'université Gustave-Eiffel, le Cerema, Lab, Ceesar, Vedecom et la Délégation

« LES FUTURS VÉHICULES AUTONOMES DEVRONT COHABITER AVEC CES USAGERS VULNÉRABLES »

à la sécurité routière, montre que l'automatisation totale des véhicules motorisés ne règlera pas toutes les questions de sécurité routière. Cette automatisation permettrait de réduire de 59 % les accidents corporels et de 63 % les accidents mortels en France. Une des explications est que si le code de la route présente des règles que l'on peut paramétrer, le comportement réel des piétons, des cyclistes et des deux-roues motorisés s'adapte à la réalité des situations et ne suit pas exactement les règles. Les mises en équation restent un sujet. Or la tendance est que les futurs véhicules autonomes devront cohabiter avec ces usagers vulnérables. L'autre tendance forte concerne la décarbonation qui va continuer à booster les mobilités actives auxquelles vont s'ajouter les véhicules intermédiaires, ces petites voiturettes et vélos carénés. Si les paramètres de vitesse et de comportement ne sont pas jugulés, la sécurité va en pâtir car

le volume et le temps d'exposition de personnes non protégées, donc vulnérables, va augmenter (...). Sur ces vingt dernières années il y a eu beaucoup de chemin parcouru par les collectivités territoriales pour le développement des mobilités actives et l'apaisement de la voirie. Ces avancées ont été permises à leur initiative, mais aussi par une évolution importante des outils mis à disposition, du contexte réglementaire et du financement. Cependant, en France, il reste encore beaucoup à faire pour atteindre les objectifs de décarbonation de 2050 et de Vision zéro tué et blessé grave, en milieu urbain mais encore davantage hors du milieu urbain. »



La sécurité pour les plus jeunes suppose des aménagements adaptés aux plus vulnérables, des règles et des comportements partagés. MARIE-AXELLE GRANIÉ, DIRECTRICE DE RECHERCHE EN PSYCHOLOGIE SOCIALE DU DÉVELOPPEMENT À L'UNIVERSITÉ GUSTAVE-EIFFEL, revient sur la perception des règles chez les enfants et les adolescents.
« Les règles se construisent chez les jeunes et les adolescents dès le plus jeune âge par l'observation de ce qui se passe autour d'eux : l'observation de la régularité des comportements

des autres usagers et l'observation des réactions d'autrui à leur propre comportement. La mobilité mérite d'être enseignée ! Toutefois je tiens à rappeler qu'il existe déjà depuis 2002, à côté du Savoir rouler à vélo (SRAV), une obligation d'enseignement de ces règles à l'école maternelle et primaire dans le cadre de l'Aper (ndlr, Attestation de première éducation à la route). En dehors du rapport à la règle générale, les compétences qu'il faut développer pour se déplacer dans l'espace routier comportent énormément de points communs, que l'on soit piéton, cycliste ou autre. Apprendre à traverser une voie suppose de savoir dans quel type d'endroit on se trouve, de savoir estimer les temps inter-

« LA MOBILITÉ MERITE D'ÊTRE ENSEIGNÉE ! »

véhiculaires, de savoir anticiper le comportement d'autrui... Les apprentissages sont trop segmentés. Hormis le niveau psychomoteur où il s'agit de trouver son équilibre à vélo, les règles d'interaction, les compétences à développer en termes psychocognitif, psychosocial pour savoir comment on se déplace à pied ou à vélo, connaître les règles légales ou savoir à quoi servent les règles d'interaction devraient faire l'objet d'un apprentissage transversal. » ■

véhiculaires, de savoir anticiper le comportement d'autrui... Les apprentissages sont trop segmentés. Hormis le niveau psychomoteur où il s'agit de trouver son équilibre à vélo, les règles d'interaction, les compétences à développer en termes psychocognitif, psychosocial pour savoir comment on se déplace à pied ou à vélo, connaître les règles légales ou savoir à quoi servent les règles d'interaction devraient faire l'objet d'un apprentissage transversal. » ■

VISION ZÉRO/SYSTÈME SÛR, UNE UTOPIE SCIENTIFIQUE

Tendre vers zéro mort et zéro blessé grave n'a rien d'utopique mais s'appuie sur des bases scientifiques d'analyse de données d'accidents, de biomécanique des chocs...

L'objectif est ambitieux, la démarche pragmatique, l'approche globale. Il s'agit de sécuriser les véhicules, les infrastructures et les comportements humains. Si l'utilisateur de la route détient les clés pour adapter ses comportements et se protéger, la responsabilité de la sécurité routière appelle à la rescousse des routes clémentes, des véhicules toujours plus sûrs, des soins aux accidentés plus performants. Cette approche systémique n'est pas nouvelle. Les concepts de Vision zéro et Système sûr ont été formalisés dans les années 1990 pour renforcer la sécurité routière.

Une approche internationale

L'Union européenne a adopté l'approche Système sûr en 2017. Si la France n'a pas encore formalisé cette démarche, elle se trouve partie prenante de facto comme État membre. Un appui de taille est venu par la résolution (74/299) de l'Assemblée générale des Nations unies proclamant la période 2021-2030 « Décennie d'action pour la sécurité routière ». Le Plan mondial, lancé en octobre 2021, invite les gouvernements à mettre en place une approche intégrée vers un Système sûr. L'organisation internationale met en exergue la sèche réalité des accidents de la circulation, « les premiers tueurs d'enfants et de jeunes à l'échelle mondiale », arguant la possibilité d'éviter près de 1,3 million de décès chaque année et 50 millions de traumatismes. Ces données motivent le positionnement du Club pour défendre une évolution de la réglementation afin de limiter la vitesse à 30 km/h dans les agglomérations et de baisser la vitesse hors agglomération, en l'absence de trottoirs et de pistes cyclables.



À RETROUVER DANS LES COLONNES DU MAGAZINE



Ville et Vélo n° 97, mars-avril 2022
La métropole de Lyon s'engage dans la Vision zéro/Système sûr. Une première en France qui pourrait faire date, rappelle le dossier (pages 6 à 12).



À vélo, voir et être vu, numéro hors-série 2012
Tout est dans le titre de ce numéro intitulé L'enjeu de la visibilité des cyclistes.



Ville & Vélo n° 3, avril/mai/juin 2002
Parole est donnée à Isabelle Massin, déléguée interministérielle à la Sécurité routière (pages 13-14), sur le sujet déjà préoccupant des accidents à vélo.



Ville & Vélo n° 84, mars/avril 2019
L'article Baisse de la vitesse, les arguments des chocs ! (pages 14-15) prend part au débat sur l'abaissement de la vitesse à 80 km/h.



Ville & Vélo n° 35, septembre/octobre 2008
Villes plus sûres, quartiers tranquilles... la démarche de Lorient qui a mis au goût du jour, vingt ans plus tard, le programme du ministère de l'Équipement des années 80 (pages 6 à 14).



Le projet collaboratif international de carte libre OPENSTREETMAP (OSM) soufflera ses vingt bougies en 2024. CHRISTIAN QUEST, MEMBRE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION de l'association française, revient sur les enjeux et le fonctionnement de cette base de données libre.

« OpenStreetMap (OSM), n'ayant pas de business model, peut se permettre de s'occuper de sujets sans rentabilité financière comme le vélo, bien sûr, mais aussi d'autres objets comme l'accessibilité. Cette cartographie bénéficie d'une reconnaissance de la part des collectivités grâce au travail réalisé par les contributeurs, mais aussi à celui d'entreprises spécialisées comme Geovelo qui entretiennent les données de « cyclabilité ». OSM permet d'être à la fois utilisateur des données et contributeur. Beaucoup d'entités endossent des rôles multiples parce qu'on ne se situe pas dans des relations de type client/fournisseur. Notre force réside dans l'esprit collaboratif et cette masse de contributeurs qui représentent quotidiennement de 300 à 350 personnes. De plus en plus de données publiques s'ouvrent, et un des sujets émergents est celui de l'utili-

sation des photos

« un des sujets émergents est celui de l'utilisation des photos dont beaucoup de contributeurs se servent pour cartographier. Pendant longtemps OSM s'est appuyé sur un outil ouvert, Mappillary (ndlr, un service logiciel en ligne de partage de photos géolocalisées), mais il a été acheté par Facebook depuis deux ans. En collaboration avec l'IGN qui a mis ses données en open data depuis plus de deux ans, nous avons développé Panoramax, un partage de photos de terrain qui permettra la mise à jour de bases de données géographiques. Depuis l'ouverture de ce site début juin, nous comptons plus

dont beaucoup de contributeurs se servent pour cartographier. Pendant longtemps OSM s'est appuyé sur un outil ouvert, Mappillary (ndlr, un service logiciel en ligne de partage de photos

géolocalisées), mais il a été acheté par Facebook depuis deux ans. En collaboration avec l'IGN qui a mis ses données en open data depuis plus de deux ans, nous avons développé Panoramax, un partage de photos de terrain qui permettra la mise à jour de bases de données géographiques. Depuis l'ouverture de ce site début juin, nous comptons plus

Le vélo à l'ère digitale

Les capteurs et autres systèmes d'observation mesurent pour comprendre, flécher et orienter les mobilités de demain. Bardés de capteurs, les vélos deviennent de véritables ordinateurs à pédales. Et l'intelligence artificielle montre le bout de ses algorithmes.



La technologie numérique se retrouve partout dans les mobilités actives, même dans les vélos les plus simples. La meilleure technologie est celle qu'on ne voit pas, entend-on dans les bureaux d'études.

de 4 millions d'images. Cet outil photo-cartographique devrait pouvoir étendre la communauté de contributeurs à des personnes moins techniques. Une partie importante de l'avenir va se jouer avec la contribution de l'intelligence artificielle (IA) pour détecter des objets présents dans les photos et non repérés : un banc, une attache vélo... Avec les photos aériennes il va être facile de repérer les sas vélo par exemple. »



Selon le CONSULTANT JULIEN DE LABACA, la technologie sert la démocratisation du vélo sans nécessairement devoir utiliser des technologies coûteuses et très sophistiquées.

« Sans la technologie, les vélos en libre-service (VLS) n'existeraient pas.

« SI ON MET AUTANT DE TECHNOLOGIE DANS LE VÉLO QU'ON EN A MIS DANS LA VOITURE, ON VA ALLER TRÈS LOIN »

Le VLS a permis la démocratisation du vélo et a été le meilleur outil de communication des villes pour les déplacements à vélo. L'électrification du vélo est également liée à l'apport technologique de l'adjonction d'un moteur mais aussi d'une console centrale permettant de gérer les kilomètres, la puissance, les dispositifs de maintenance préventifs... La technologie accompagne l'électrification du vélo vers davantage d'efficacité. Je ne crois pas à la ségrégation par la technologie avec des SmartBikes d'un côté et des vélos pas intelligents de l'autre. Aux

Pays-Bas une carte permet d'accéder à tous les réseaux de transport, dont le vélo ; l'accès à l'intermodalité vélo/train s'en trouve facilité grâce à cette technologie qui date des années 1990. Aux Pays-Bas toujours, le vélo en location dans les gares évolue vers un quasi-libre-service par l'adjonction d'un petit module, le e-lock, dispositif de verrouillage de la roue arrière qui date de trente ans et vient d'être généralisé sur les OV-Fiets (ndlr, vélos néerlandais en libre-service disponibles dans les stations de chemin de fer, de tram, de métro). Là aussi, il s'agit d'une technologie basique et très peu coûteuse. Autre exemple aux Pays-Bas, une puce RFID (ndlr, radio frequency identification) montée sur les vélos évite de devoir sortir et valider sa carte, permettant de gagner de précieuses secondes aux heures de pointe et de fluidifier les sorties de parking. Une telle puce coûte 1,20 euro, et cette technologie date de quarante ans. Cela fonctionne d'utiliser la technologie de manière intelligente. Quel est l'intérêt d'intégrer un écran sur un SmartBike, alors qu'un support de smartphone suffit pour accrocher un téléphone ? Équiper des vélos de technologies utiles n'est pas très cher et relativement facile, comme par exemple le rétrofit, l'électrification des vélos mécaniques. La technologie va aussi nous aider à basculer sur le stationnement vélo sécurisé pour localiser les stations, connaître leurs capacités, mais aussi réserver et payer. S'ajoute aussi le volet information, le guidage pour aller d'un point A à un point B qui s'améliore grâce aux standards de données, à des algorithmes, à de l'intelligence artificielle. Le dernier sujet concerne la cyclologistique qui permet de monter en puissance par l'apport de technologies embarquées sur le vélo, de logiciels qui améliorent le dispatching, de systèmes qui vont permettre d'être plus efficaces sur la capacité à optimiser les trajets, les tournées, à améliorer la localisation des différents hubs. Si on met autant de technologie dans le vélo qu'on en a mis dans la voiture, on va aller très loin. »



Les données numériques vont faciliter le passage de villes automobiles à des villes multimodales. À Paris, CHARLOTTE GUTH, CHEFFE DE LA MISSION VÉLO À LA DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DÉPLACEMENTS, flèche la voie empruntée.

« Historiquement la voirie a développé un système de technologies de capteurs pour la régulation du trafic automobile. Le déploiement des capteurs vélo vise à passer à un système de régulation du trafic multimodal dont la marche. Toutefois compter le nombre de piétons est plus compliqué que les autres modes. Le système est en train d'être modifié, mais nous n'avons pas encore identifié de points de congestion nécessitant des actions de régulation. En revanche

« COMPTER Le nombre De PIÉTONS EST PLUS COMPLIQUÉ que Les autres modes »

Paris a déjà mis en place des ondes vertes pour les vélos sur certains axes, un système prévu pour les voitures et les bus et qui a été adapté aux vélos et à leur vitesse. Les ondes vertes coordonnent

les feux afin qu'ils passent au vert lorsqu'on circule à une vitesse donnée, entre 15 et 20 km/h pour les cyclistes. Nous utilisons également les données d'opérateurs comme Strava ou Geovelo. Ces opérateurs nous donnent accès à des cartes de chaleur d'usage des infrastructures réalisées à partir de leurs données d'utilisateurs agglomérées. Cela comporte un biais mais permet de savoir quels sont les axes les plus empruntés par les utilisateurs de leur système ; ces informations complètent celles des capteurs. Une autre donnée numérique que nous produisons ou coproduisons concerne la localisation des aménagements : pistes cyclables, couloirs de bus... Nous sommes contributeurs OSM ; cela présente un intérêt direct car nous savons que les calculateurs d'itinéraires qui vont se baser sur OSM vont utiliser des données fiables. » ■



À RETROUVER DANS LES COLONNES DU MAGAZINE



Ville et Vélo n° 95, octobre/novembre 2021
Focus sur la plateforme Comment ça roule ? (pages 18-19) qui mesure l'usage du vélo grâce à la trace des usagers relevée par l'application Geovelo de leur smartphone.



Ville & Vélo n° 78, janvier/février 2018
Vélo connecté : vers de nouvelles (r)évolutions (pages 19 à 21) entre dans les expérimentations de vélos connectés, de capteurs de la qualité de la voirie ou de la pollution de l'air.



Ville & Vélo n° 71, mars/avril 2016
Antérieure au Forfait mobilités durables, l'indemnité kilométrique vélo a aiguillonné le développement de l'usage en entreprises grâce à son Observatoire géré par le Club.



Ville & Vélo n° 65, novembre/décembre 2014
L'open data appuie sur les pédales (pages 6 à 13) dévoile les nouveaux outils et services innovants émergents.



Ville & Vélo n° 55, mai-juin 2012
« L'information, c'est la moitié du déplacement ! », avance le sociologue Bruno Marzloff dans un dossier sur l'innovation.

Vélo possédé ou vélo partagé ?

Le libre-service vélo a modifié le paysage urbain, mais aussi la perception et les usages du vélo ; les services de location longue et moyenne durée ont enfoncé le clou. L'usage prend le pas sur l'acquisition, l'accès aux vélos se trouve facilité, le report modal également.



De son poste d'observation de CONSUL-TANT MOBILITÉ CHEZ INDDIGO ET ANCIEN-NEMENT FONDATEUR ASSOCIÉ DE VÉLOGIK, GWENDAL CARABOEUF dessine les grands traits de l'évolution des services de location de vélos et leurs perspectives de développement.

« Les vélos en libre-service ont donné de la visibilité au vélo sur l'espace public et, surtout, les ont rendus facilement accessibles à des personnes qui ne faisaient pas de vélo. Et en plus ce sont des vélos confortables, équipés de garde-boue, d'éclairage et dotés de services d'entretien. Ces flottes ont accéléré l'usage du vélo en ville alors que les infrastructures n'étaient pas

encore en nombre, générant une masse critique de cyclistes sur les territoires. Parallèlement, la visibilité a été donnée aux services de location de vélo dit « humanisés ». Grenoble, La Rochelle ou Amiens disposaient de services de location importants mais encore assez discrets. Les études de l'Ademe ont montré l'impact assez fort sur la mise en selle de nouveaux usagers des services de location longue durée (ndlr, Actualisation de l'étude sur l'évaluation des services vélo - octobre 2021). L'engouement pour le vélo à assistance électrique (VAE) a impacté les locations, notamment avec l'avènement des batteries au lithium dont

« EST-CE QUE LE VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE VA REMPLACER LA DEUXIÈME VOITURE ? »

la fiabilité a permis de proposer des locations de longue durée aux particuliers. Au même titre que les vélos en libre-service ont rendu le vélo de ville accessible, les services de location longue durée ont facilité les tests. Les collectivités territoriales s'en sont emparé pour faire essayer, faire connaître et « évangéliser ». Et ça marche ! Est-ce que le vélo à assistance électrique va remplacer la deuxième voiture ? Peut-être pas, comme nous l'avons constaté dans l'étude Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020. Il se peut que les Français conservent leur deuxième voiture mais qu'ils roulent beaucoup moins avec, à l'image des Néerlandais. Le parc automobile français par habitant équivaut à celui des Pays-Bas, à la différence que les Français utilisent beaucoup plus leur voiture.

La question qui va se poser sur ces services de location concerne leur usage par les plus jeunes, les collégiens et les lycéens, alors qu'ils servent une population relativement âgée. Ces services devraient se retrouver davantage dans des territoires plus petits où il est difficile d'organiser des transports collectifs. Beaucoup de services se sont concentrés sur des offres d'essai afin de mettre des gens en selle. Se pose la question de rendre renouvelables ces locations, financièrement le reste à charge pour les collectivités par abonné reste peu important et cela constitue une opportunité pour développer la pratique. »



Alors que les locations longue durée se proposent rarement au renouvellement pour les usagers, la communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire, la Carene, a choisi de pérenniser ce service pour accélérer la décarbonation et le report modal. CHRISTOPHE COTTA, VICE-PRÉSIDENT DE LA CARENE, REVIENT SUR VÉLYCEO, un modèle de service unique.

« Le projet de service de location longue durée de vélos à assistance électrique (VAE) a démarré en 2017 avec 200 vélos.



Les vélos en libre-service utilisés par les adolescents et les jeunes à Saint-Nazaire. Ce public d'usagers reste à développer pour les vélos en location.

Aujourd'hui nous en comptons 3500 avec une liste d'attente de plus de 1000 personnes, 1159 exactement à ce jour ! À la Carene les engagements ne sont pas limités et se renouvellent autant de fois que les usagers le désirent. Très peu de temps après le lancement du service Vélyceo, une étude avait confirmé le report modal de la voiture vers le VAE. Et aujourd'hui beaucoup d'habitants nous confirment ne plus avoir besoin de deuxième voiture grâce à ce service.

« CETTE POLITIQUE PUBLIQUE EST RENTABLE : 85% DU FONCTIONNEMENT EST PAYÉ PAR LE SERVICE DE LOCATION »

Dans la ville, les Vélyceos sont visibles partout ! À la cité scolaire de Saint-Nazaire, un grand lycée de 4000 personnes, les vélos Vélyceo sont devenus la mobylette des jeunes. Cette politique publique est rentable : 85% du fonctionnement est payé par le service de location. Ce n'est pas parce qu'il y a un aménagement que les gens vont faire du vélo mais parce qu'ils peuvent disposer d'un vélo facile et pas cher. Le prix de l'abonnement s'élève à 37 euros par mois, équivalent à l'abonnement au service de bus. Cela revient à 18 euros pour les salariés qui bénéficient de la participation employeur. La location inclut une visite d'entretien annuelle, mais également un service de dépannage en cas de casse mécanique ou de problème de batterie. Depuis juin 2022 nous assurons des permanences de mise à disposition des vélos dans les communes de l'agglomération pour amener ce service aux habitants. Aux 3500 VAE s'ajoutent 80 vélos mécaniques, 32 vélos cargos et 6 à 8 vélos pliants vont compléter cette flotte qui va passer à 5000 unités au premier trimestre 2024. Ce service Vélyceo, nous l'avons également développé dans l'agglomération voisine de Cap Atlantique qui est entrée dans la Stran (ndlr, Société des transports de l'agglomération nazairienne, société publique locale) pour acquérir 350 vélos. Pour parvenir à la décarbonation des mobilités, les aménagements ne suffisent pas, il faut également les services. » ■



À RETROUVER DANS LES COLONNES DU MAGAZINE



Le vélo partagé, numéro Hors-Série 2019

Près de 15 ans après l'apparition des premiers systèmes de vélos en libre-service, l'offre de vélos partagés se renouvelle en se diversifiant : locations humanisées, libres-services, free floating, flottes captives...



Ville & Vélo n° 81, septembre/octobre 2018

Les vacances de monsieur vélo (pages 20-21) met en exergue les solutions de libre-service vélo des villes touristiques pour faire face à l'augmentation de la population l'été.



Ville & Vélo n° 78, janvier/février 2018

« La soudaineté de l'arrivée des vélos en free floating a pris de cours jusqu'aux observateurs les plus attentifs », annonce le dossier qui revient sur cette déferlante de l'automne 2017 (pages 6 à 13).



Ville & Vélo n° 76, mai/juin 2017

Modèles économiques pouvant se déconnecter de la publicité, apport de l'assistance électrique, électronique communicante... la mutation des libres-services vélo est en route (pages 16 à 18).



Ville & Vélo n° 49, mars/avril 2011

L'article revient sur la multiplication des libres-services vélo et en dresse le panorama (page 14)



Ville & Vélo n° 29, septembre/octobre 2007

Vélos en libre-service : la nouvelle donne. Un focus sur Lyon, ville pionnière du vélo en libre-service, rappelle qu'il existe un avant et un après Vélo'V (pages 6 à 19).



Ville & Vélo n° 27, mai/juin 2007

Avec Vélo en libre-service, le vélo sur un plateau ?, le magazine porte un éclairage sur la révolution du vélo en libre-service à l'aube du déploiement du Vélib' à Paris (pages 6 à 18).



LES VÉLOS EN LIBRE-SERVICE, D'UN MOUVEMENT LIBERTAIRE À UN SERVICE ÉCONOMIQUE

1966 À Amsterdam, le mouvement libertaire et écologiste Provo propose à la municipalité la mise à disposition gratuite de vélos pour les habitants. Suite au refus, les militants récupèrent de vieilles bicyclettes, les peignent en blanc et les répartissent dans la ville.

1976 Première expérience de vélos municipaux en libre-service avec la mise à disposition gratuite de 300 vélos (jaunes) dans le centre-ville de La Rochelle.

1995 Premiers tours de roue du service danois Bycyklen à Copenhague.

1998 Les « vélos à la carte » rennais annoncent l'instauration des premiers libres-services français.

2000 Mise en service de Call a bike, service de location en semi-free-floating aujourd'hui présent dans une cinquantaine de villes ; en 2003, Nextbike développe un concept similaire outre-Rhin.

2005 Lancement du Vélo'v lyonnais.

2017 Déploiement des premières flottes de vélos en free-floating sur le territoire français dès le mois d'octobre.

La révolution de l'assistance électrique

L'assistance électrique a inventé un nouveau vélo. Cet engin, né à la fin du XIX^e siècle puis « tué dans l'œuf » par le moteur à explosion et la culture automobile, a ouvert de nouveaux horizons, élargi les usages et les publics. Ce « nouveau vieux vélo » n'a écrit que les toutes premières pages de son histoire.



CYCLABLE est « né avec le vélo élec-trique », rappelle **CÉLINE FORESTIER, PRÉSIDENTE DU RÉSEAU DE MAGASINS**. L'enseigne urbaine reste toutefois attachée aux vélos classiques et prône avant tout la durabilité.

« L'enseigne a été une des premières, en 2005, à commercialiser des vélos à assistance électriques (VAE). Cyclable est né un peu avant les vélos Moustache et a référencé cette marque dès ses débuts. Et nous sommes allés chercher une marque comme Kalkhoff, en Allemagne. En 2005, le vélo comme mode de déplacement n'était pas la tendance. Le développement du vélo en ville tient en premier lieu à son efficacité, et le vélo électrique, en raccourcissant les distances, a augmenté le nombre de déplacements pratiqués par les citadins. »

« CE QUI EST IMPORTANT EST DE PROPOSER DES VÉLOS FAITS POUR DURER »

L'électrification a élargi le public et diversifié la pratique du vélo loisir, du voyage à vélo, de l'itinérance en nivelant les différences. Le VAE a aussi apporté de l'inclusivité en facilitant la pratique des seniors et personnes en surpoids. L'électrification a également ouvert le champ de la cyclologistique. Au lancement du premier magasin Cyclable se trouvait un vélo cargo de marque Bakfiets. Et le vélo cargo était un extra-terrestre ! La motorisation des vélos cargos, et maintenant des longtails, a aussi permis la démocratisation de ces vélos et autorisé le transport de charges lourdes. En valeur, le vélo électrique représente environ 50 % des ventes du



Avec un moteur dans le vélo, les mobilités actives s'ouvrent un potentiel quasi infini.

réseau Cyclable, 70 % en incluant le vélo cargo. Je continue de croire qu'il faut absolument laisser de la place au vélo musculaire moins cher ; parfois l'assistance électrique n'est pas nécessaire. Une des orientations de l'enseigne est de développer la seconde vie des vélos afin de proposer des vélos de qualité à des prix inférieurs. Dans tous les cas, ce qui est important est de proposer des vélos faits pour durer. Ce qui est désastreux pour l'économie et la planète, ce sont les vélos jetables. »



CHRISTOPHE GAY, CODIRECTEUR DU FORUM VIES MOBILES, think tank de la mobilité, voit dans les véhicules légers le prolongement du vélo à assistance électrique.

« Selon l'enquête nationale mode de vie 2020 recensant tous les déplacements réguliers, sans limitation de distance, 30 % des Français pratiquent l'ensemble de leurs activités à moins de 9 km de leur domicile. Pour réaliser ces déplacements, 36 % de ces personnes utilisent leur voiture. Le détail par types d'activités relève encore davantage le potentiel des modes actifs pour les

activités quotidiennes, hors périodes de vacances : 59 % des trajets domicile-travail et des activités dites vitales

« 30 % DES FRANÇAIS PRATIQUENT L'ENSEMBLE DE LEURS ACTIVITÉS À MOINS DE 9 KM DE LEUR DOMICILE »

assez facilement, y compris pour les personnes qui ne sont pas en forme. Et si on accepte d'aller vers les véhicules légers (ndlr, intermédiaires entre le vélo et la voiture, ces véhicules de moins de 500 kg, roulent à moins de 50 km/h), le potentiel des mobilités actives s'accroît encore. L'enjeu est considérable, puisque le poids des véhicules a été le deuxième facteur d'augmentation des gaz à effet de serre en France. Il serait intéressant de créer des maisons de mobilité qui prêteraient et loueraient ces véhicules légers à l'échelle d'une

commune ou d'une intercommunalité. Pour que cela fonctionne, la mise en place d'un système vélo s'impose : la majeure partie de la population ne se risquera pas sur une route dangereuse sans piste cyclable, ne laissera pas son vélo ou son véhicule léger à la gare sans stationnement sécurisé... Nous recommandons le déploiement d'un système après-voiture à l'échelle départementale qui combine trains légers, cars fréquents et modes actifs et qui passe par la socialisation des routes, c'est-à-dire de pouvoir accéder de manière exclusive à ces routes. »

LE VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE VEUT ENTRER DANS L'HISTOIRE

Le vélo à assistance électrique prend toute sa place dans l'histoire du vélo, et pas uniquement depuis son essor au début des années 2000.

L'un des premiers vélos électriques à moteur daterait de **1895**, avec une motorisation équipant la roue arrière d'une draisienne. Deux années plus tard, en **1897**, un moteur au pédalier avec une transmission par poussoirs équipe un vélo. Ces éléments remis au goût du jour par l'association de promotion des deux-roues électriques ExtraEnergy.org replacent cette innovation dans l'histoire des premiers tours de roues du vélo, après l'invention de la draisienne (août **1817**), l'adaptation de la pédale dans le moyeu (**1861**), l'invention de la transmission par chaîne (**1868**), du dérailleur (**1887**) ou des pneumatiques par Thomson (**1845**) industrialisés par Dunlop (**1888**) et rendus démontables par Michelin (**1891**).

Les nombreuses histoires du vélo oubliées ou laissées à la marge. La sortie de la confidentialité date du lancement de la motorisation de la marque Yamaha en **1993** marquant l'ouverture d'une ère nouvelle.

À RETROUVER DANS LES COLONNES DU MAGAZINE



Ville et Vélo n°99, septembre-octobre 2022

Le vélo à assistance électrique doit-il porter la mutation du véhicule thermique vers l'électrique davantage que l'automobile, toujours largement créditée ? L'interrogation du dossier *Le vélo à assistance électrique pour sortir du tout-voiture* (pages 6 à 10) aurait semblé incongrue quelques années plus tôt.



Ville & Vélo n° 63, mai/juin 2014

Nouveau public, nouveaux acteurs, le vélo à assistance électrique fait système et embarque avec lui l'écosystème-vélo. Plutôt « avant-gardiste » en 2014, le dossier (pages 6 à 10) semble suranné et permet de mesurer le chemin parcouru.



Ville & Vélo n° 60, septembre/octobre 2013

Le vélo à assistance électrique dépasse les bornes (pages 6 à 11) relate la montée en puissance du vélo à assistance électrique à une époque où il reste absent des stations de libre-service.



Ville & Vélo n° 51, septembre/octobre 2011

Vingt-quatre collectivités locales engagent des aides à l'achat de vélos à assistance électrique (VAE), rapporte une enquête du Club. La préhistoire ?



Ville & Vélo n° 48, janvier/février 2011

L'acquisition de vélos à assistance électrique pour les salariés du BRGM (bureau de recherches géologiques et minières) montre la voie à suivre. « Et elle pourrait bien faire des "petits" dans les mois qui viennent... », conclut l'article. Bingo !



Concepteur et assembleur de vélos destinés à la location, notamment pour les collectivités territoriales, ARCADE CYCLES mesure les évolutions du vélo à assistance électrique. Le témoignage de FRANÇOIS ET FRÉDÉRIC LUCAS, RESPECTIVEMENT PRÉSIDENT ET DIRECTEUR GÉNÉRAL.

« L'ouverture au vélo à assistance électrique (VAE) a été progressive et a véritablement décollé en 2017 avec la prime à l'achat. Cette mesure gouvernementale a été un déclencheur pour les particuliers, mais aussi pour les gestionnaires de flottes privées et les collectivités. À partir de 2018, la plupart des appels d'offres des collectivités se sont tournés vers des flottes de VAE. Certains produits sont maintenant très éprouvés : l'autonomie des batteries a beaucoup évolué, comme la connectivité

« Le VÉLO ÉLECTRIQUE TIRE Le MARCHÉ vers Le HAUT en termes de PRIX, mais aussi de QUALITÉ »

ou la miniaturisation des moteurs. Comme pour les loueurs, les services vélo des collectivités veulent minimiser les dépenses liées à l'entretien et recherchent de la fiabilité. L'Observatoire annuel du marché du cycle

montre que, désormais, le prix de vente moyen du VAE se stabilise alors que celui du vélo mécanique augmente. Le vélo électrique tire le marché vers le haut en termes de prix, mais aussi de qualité. Demain, le vélo à assistance électrique sera de plus en plus intégré avec des moteurs plus petits, des batteries miniaturisées avec davantage d'autonomie, plus de connectivités, plus de fonctionnalité. Il ne serait pas surprenant de voir l'ABS (ndlr, le système d'assistance au freinage d'antiblocage des roues) devenir un standard d'ici quelques années, à l'image du feu stop actuellement. » ■

Les femmes prennent place dans le vélo

« La bicyclette a fait plus pour l'émancipation des femmes que n'importe quelle chose au monde », affirmait la militante américaine des droits des femmes Susan B. Anthony. Il va tout de même falloir que les femmes appuient encore plus fort sur les pédales pour se retrouver sur la même ligne que les hommes dans l'espace public. Elles le savent et se mobilisent.



NOUVEAU VISAGE DU FÉMINISME À VÉLO, LOUISE ROUSSEL roule contre les inégalités, pour transmettre le goût du vélo aux femmes et créer des rôles modèles. Après la publication de *À vos cycles ! Le guide du vélo au féminin*, son film coréalisé, *Les Échappées*, met en scène des actrices du vélo.

« *À vos cycles !* a surtout été pensé pour créer des rôles modèles et permettre à toutes les femmes de se sentir concernées par l'univers du cycle. Beaucoup de femmes font de belles choses dans le vélo mais ne sont que rarement mises en valeur. Résultat : les petites filles ont du mal à s'imaginer cadreuses, sportives de haut niveau ou autres. Le film *Les Échappées*, réalisé avec Océane Le Pape, part à la rencontre de 200 femmes impliquées

: des élues qui pensent l'espace public, des directrices d'associations, des sportives ou anciennes sportives de haut niveau, des voyageuses, des femmes qui se déplacent à vélo... Nous sommes allées à leur rencontre à vélo par un voyage de 3 000 kilomètres qui disait aussi la possibilité de parcourir de telles distances à vélo, même quand on n'est pas particulièrement sportive. Valérie Masson-Delmotte (ndlr, paléoclimatologue française directrice de recherche au CEA et coprésidente du groupe n° 1 du GIEC) affirme utiliser le vélo au quotidien parce que c'est aussi une manière d'habiter le paysage. Prendre le vélo ou juste marcher, occuper l'espace public,

être visible est politique. Le vélo rend les femmes visibles, potentiellement autonomes et libres. C'est un outil de liberté et facilement accessible. Pour mon premier voyage à vélo, j'ai acheté un vélo 80 euros pour me rendre à Budapest : c'est fou de se dire qu'on peut aller à Budapest pour 80 euros ! Pour certaines femmes, apprendre à faire du vélo permet de se rendre à 5 kilomètres de leur domicile de manière autonome,

« **Le vélo rend Les Femmes VISIBLES, POTENTIELLEMENT AUTONOMES ET LIBRES** »

sans être accompagnées. Le vélo leur donne potentiellement accès au loisir, à du bien-être et à un temps pour soi, mais aussi à la santé, à un travail, à la culture, à du lien social. Le vélo décuple notre capacité à bouger ; donc il est

L'association *Les femmes à vélo*, créée en 2023, revendique la place pleine et entière de toutes les femmes dans l'économie du vélo et à vélo dans les rues. Ici au salon des Pro-Days après des échanges de cinq femmes entrepreneuses dans le vélo sur la féminisation des métiers du cycle.



très politique. Le sujet des femmes me touche vraiment, mais ce qui est intéressant est aussi de permettre l'accès au vélo aux personnes qui en sont éloignées par leur condition sociale. C'est un droit à la mobilité qui donne accès au travail, à l'éducation... »



À Perpignan, le déficit de mobilité des femmes des quartiers prioritaires inter-pelle. **ARMELLE REVEL-FOURCADE, MAIRE DE LE SOLER ET VICE-PRÉSIDENTE DE PER-PIGNAN MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE,** pré-cise les projets pour faciliter la mobilité à vélo mais également les débouchés professionnels dans le cycle.

« Dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville, la moitié des femmes n'ont pas le permis de conduire, ni de moyens de se déplacer. Et nous devons former plus de femmes aux métiers du vélo ! Pour ce faire, nous allons construire une Maison du vélo à Perpignan, en collaboration avec la métropole, et un foyer pour des jeunes travailleurs et travailleuses va être installé au-dessus de cette Maison du vélo. L'objectif est qu'il soit investi par des personnes formées à la réparation de vélos par le centre de formation des apprentis (CFA) de Rivesaltes. Ces apprentis pourront ensuite travailler

« nous devons former plus de femmes aux métiers du vélo ! »

dans une association, la Casa Bicycleta, à Perpignan, pour mettre en pratique leur apprentissage. Cet écosystème se destine plus particulièrement aux quartiers prioritaires de Perpignan, les quartiers de Saint-Mathieu et Saint-Jacques. L'apprentissage et la mise à disposition de vélos accessibles, des vélos réparés par la Casa Bicycleta, et la nouvelle aide à l'achat de vélo mise en place dès septembre par la métropole vont faciliter la mise en selle, notamment celle des femmes. » ■



Le partage de l'espace public reste genré et les femmes ne se trouvent pas (encore ?) à égalité avec les hommes dans les usages.

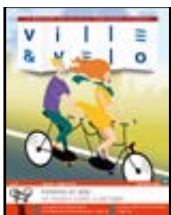


À RETROUVER DANS LES COLONNES DU MAGAZINE



Ville et Vélo n° 94, août/septembre 2021

Parole est donnée à Marie-Xavière Wauquier, présidente de l'association Femmes en mouvement, qui montre du doigt les aménagements cyclables réalisés par et pour les hommes.



Ville & Vélo n° 71, mars/avril 2016

Femmes et vélo, un espace public à partager (pages 6 à 15) met en relief les inégalités persistantes de l'usage du vélo, mais aussi la nouvelle mixité de l'objet vélo. Le vélo, c'est la santé !, affirme le magazine, qui le prouve tout au long des pages (de 6 à 12) par des témoignages.



Ville & Vélo n° 54, mars/avril 2012

La femme est l'avenir du vélo ! affirme le magazine (pages 6 à 12). Plus de dix années après, que nous dit le présent ?



■ Les femmes marchent plus que les hommes mais font moins de vélo. Les parts modales de la marche et du vélo sont respectivement de 25,8 % et de 1,5 % pour les femmes, contre 21,5 % et 4 % pour les hommes, selon l'enquête mobilité des personnes de 2019 (EMP 2019).

■ Les déplacements moins longs mais plus fréquents des femmes tiennent aux charges domestiques, qui reposent aux trois quarts sur elles (INSEE).

■ 87 % des élèves des vélo-écoles sont des femmes, avec une part importante de femmes issues de l'immigration, n'ayant pas appris à faire du vélo.

■ 47,2 % des hommes ont appris à faire du vélo avant l'âge de 6 ans contre 39,8 % des femmes (Dossier du Club « Femmes et mobilités actives »).

■ Les services vélos des collectivités territoriales stimulent la mobilité des femmes : 58 % des bénéficiaires d'aides à l'achat de vélos à assistance électrique et 56 % des abonnés à un service de location de VAE sont des femmes (Ademe : diagnostic d'évaluation des services vélo).

Le vélo en mode **touriste**

La France du tourisme à vélo ne s'entend plus uniquement l'été le long de la Loire et en Provence, ni réservée à une minorité de passionnés. Partout dans les territoires, aménagements et services se multiplient et se partagent entre vélo utilitaire, vélotourisme, vélotaff et vélo loisir. La tendance au slow tourisme et aux grandes aventures de proximité devient-elle durable ?



© DR

Nouveaux voyageurs de plus en plus nombreux, développement des aménagements et multiplication des services, le tourisme à vélo trace sa voie.



L'ASSOCIATION FRANCE VÉLO TOURISME réunit les partenaires publics et privés pour développer le tourisme à vélo. SON PRÉSIDENT, LIONEL HABASQUE, ÉGALEMENT PDG DE TERRE D'AVENTURES, revient sur l'effervescence du vélotourisme et sur les leviers à actionner pour faire de la France la première destination mondiale du vélotourisme, un objectif fixé dans la feuille de route vers une stratégie nationale du tourisme à vélo, Destination France.

« Le nombre de voyageurs à vélo a beaucoup augmenté ces dernières années et continue d'augmenter fortement.

Le vélo à assistance électrique (VAE) a ouvert ce genre de voyage à des personnes qui ne pensaient jamais pouvoir parcourir 50/60/70 km à la journée pendant plusieurs jours. Le VAE a démocratisé la pratique, permettant de faire voyager en famille ou entre amis des personnes pas nécessairement hyper-sportives : certaines partent avec un vélo mécanique, d'autres avec un VAE. Dans l'air du temps, le voyage à vélo répond aussi aux besoins de tourisme nature et écologique, et il autorise le franchissement de sacrées distances par rapport à la randonnée pédestre. Là

encore, le VAE démultiplie le potentiel. Il faut rajouter l'apport du développement des infrastructures touristiques un peu plus importantes chaque année avec les nouveaux aménagements de voies cyclables, des grands itinéraires Euro-

« **LES TOURISTES à vélo attendent une LOGISTIQUE De voyage FACILITÉE** »

Vélo. La France reste encore loin de ce qui existe dans les pays nordiques, mais cela s'améliore fortement. Je pense également que le covid a joué un rôle dans cette appétence pour le tourisme à vélo, en permettant à beaucoup de Français de découvrir ou redécouvrir la France (...). Dans les années cinquante, la France a fait le choix d'ouvrir des voies pédestres avec les fameux sentiers de randonnée et compte plus de 20 millions de randonneurs. Dans ces années, des pays comme l'Allemagne et l'Autriche, par exemple, se sont focalisés sur les voies cyclables, et l'Allemagne est devenue première destination mondiale pour le tourisme à vélo. Les touristes à vélo attendent une logistique de voyage facilitée avec des vélos, des réparateurs, des hôtels où laisser son vélo en sécurité, mais aussi des transports de bagages. Ces services sont intégrés par les tours opérateurs ou directement gérés par les voyageurs qui préfèrent partir en autonomie. L'autre besoin concerne l'intermodalité et la possibilité de transporter les vélos en train. Et sur ce point, la situation nationale est catastrophique ! »



À ANGLET (64), sur la côte basque, aux touristes de littoral s'ajoutent les touristes à vélo, notamment sur la Véلودysée qui partage ses voies entre vélo utilitaire et vélotourisme. La ville basque s'intéresse aux services à développer, précise ANNE DUMORTIER, ADJOINTE DÉLÉGUÉE AUX MOBILITÉS DOUCES.

« Entre le développement du vélotourisme et le report modal que nous encourageons et développons, Anglet risque d'être contrainte par les afflux de vélos sur certains axes comme sur la Véلودysée. Cette véloroute traversant Anglet le long du littoral sur plusieurs kilomètres est maintenant fréquentée tout au long de l'année. La communauté d'agglomération vient de mettre en place des outils de comptage et, de son côté, la ville s'est dotée de Cycling Insights de Geovelo, un service qui va nous permettre d'évaluer ces flux

« ANGLET SE PENCHE SUR L'INSTALLATION DE CONSIGNES SUR LA VÉLODYSSÉE QUI VONT SE DESTINER AUTANT AUX VÉLOTOURISTES QU'aux RÉSIDENTS »

et de les étudier. Au niveau du développement des services, après l'installation de bornes de réparation, Anglet se penche sur l'installation de consignes sur la Véلودysée qui vont se destiner autant aux vélotouristes qu'aux résidents, qui pourront se rendre à la plage à vélo. Par ailleurs, l'agglomération vient de commencer le déploiement de vélos en libre-service, des double Pony permettant de se déplacer à deux. L'objectif est d'en implanter 800 sur douze villes d'ici la fin de l'année. » ■



À RETROUVER DANS LES COLONNES DU MAGAZINE



Ville & Vélo n° 87, novembre/décembre 2019

Focus sur le projet de voies vertes urbaines de Saint-Étienne, conçu sur d'anciennes lignes de chemin de fer, primé par les Talents du Vélo 2018, catégorie Innovation de service.



Ville & Vélo n° 81, septembre/octobre 2018

L'article Le vélo plante la tente (page 19) pointe la tendance croissante au tourisme familial à vélo.



Ville & Vélo n° 76, mai/juin 2017

Le tourisme active la mobilité (pages 6 à 11) revient sur le mélange des genres du vélo-tourisme et du vélo-utilitaire, entre compétences partagées par différents échelons territoriaux.



Ville & Vélo n° 62, mars/avril 2014

Introduite au Code de la route en 2004, la voie verte fête ses dix ans avec un dossier (pages 6 à 11) au titre évocateur : Dix ans de véloroutes et voies vertes, un tremplin pour la mobilité active.



Ville & Vélo n° 28, juillet/août 2007

Un magazine quasi exclusivement consacré au vélo, « formidable moyen de transport touristique ».



■ **Seconde destination mondiale pour le tourisme à vélo après l'Allemagne**, la France accueille **plus de 9 millions de séjours cyclistes par an** et attire **20 % de cyclotouristes étrangers**.

■ **22 millions de Français déclarent faire du vélo pendant leurs vacances**.

■ **Les retombées économiques directes du tourisme à vélo sont estimées à 4,6 Md€, soit une progression de 46 % en dix ans**.

■ **La dépense moyenne d'un cyclo-touriste s'élève à 68 €/jour, dont 70 % pour l'hébergement et la restauration** ; pour les touristes sportifs en montagne, cette dépense atteint 80 € ; chaque euro généré par le tourisme à vélo crée 2,7 € pour l'économie du territoire, pour un total de retombées du secteur estimées à 4,2 milliards d'euros.

■ **La filière du tourisme à vélo générerait 33 800 emplois**, dont la moitié dans l'hébergement et la restauration, mais aussi dans les commerces locaux, dans les professions du cycle et chez les opérateurs de tourisme.

■ **Au 1^{er} janvier 2023, le linéaire EuroVelo dans l'Hexagone représentait 8 408 kilomètres** ; le territoire compte également 21 grands itinéraires balisés, des parcours urbains, plus de 1 000 boucles cyclables, une centaine de stations VTT (de la Fédération française de cyclisme et de la Fédération française de cyclotourisme) et une dizaine de grandes traversées VTT.

■ **7 000 établissements disposaient du label Accueil Vélo en 2022**.

■ **Les véloroutes touristiques ont enregistré une progression de la fréquentation de 36 % entre 2019 et 2021**.

(Sources : ministère de l'Économie, Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France ; Vélo & Territoires).

Le vélo soigne son image

Le développement de la culture vélo passe par celui de son image, mais aussi d'un espace public adapté ne vantant pas les mérites de l'auto à chaque coin de rue par des panneau-tages publicitaires. La perception du vélo comme véhicule de déplacement mixte, populaire, et pas uniquement comme engin de sport et de loisir doit être accompagnée.



JONATHAN COHEN, LÉA ZOÉ MERCIER ET WILLIAM SERPEBOIS, ÉTUDIANTS DE SCIENCES Po, ont étudié la perception de la marche et du vélo dans les quartiers de la politique de la ville. L'étude réalisée dans trois communes franciliennes, Cergy (95), Gennevilliers (92) et Ivry-sur-Seine (94), a été commanditée par le Club et restituée le 27 juin dernier.

« Pour ces jeunes qui vivent dans des quartiers très spécifiques, contrairement à ce que l'on pourrait penser l'image du vélo n'est ni ringarde, ni à la mode. Le vélo est considéré comme les autres modes de transport et assez souvent comme un véhicule sportif et un moyen d'amusement. La littérature ressort souvent des différences entre garçons et filles,

« Le marqueur social lié à la voiture peut vite être remplacé, surtout si on arrive à mobiliser des influenceurs »

mais nous n'avons pas eu ce retour : si certaines filles ont arrêté de faire du vélo à un certain âge, ce frein n'est pas si présent. En revanche, ce qui est plus marquant est le rôle de la famille : avoir été socialisé au vélo est beaucoup plus important pour la perception et l'usage que le genre de la personne. Un sentiment de liberté à vélo ressort par rapport aux autres modes de transport (...). La marche est associée à beaucoup de sentiments très positifs par ces jeunes, à des moments où ils peuvent penser à ce qu'ils veulent. L'insécurité à vélo est également ressortie, mais ce sentiment existe aussi en tant que piéton. La voiture reste très importante dans les quartiers de la politique de la ville (QPV) en termes de réussite sociale mais, chez ces jeunes,



À RETROUVER DANS LES COLONNES DU MAGAZINE



Ville & Vélo n° 90, septembre/octobre 2020
La pub auto passée à tabac revient sur l'obligation de la loi d'orientation des mobilités (LOM) d'accompagner les publicités automobiles par des messages en faveur des mobilités actives.



Ville & Vélo n° 18, novembre/décembre 2005
Et si l'image créait l'usage ?, interroge le magazine en relayant une campagne de publicité pour inciter les jeunes urbains à utiliser leur vélo quotidiennement.



Ville & Vélo n° 8 & 9, décembre 2003
Le vélo dans la publicité (pages 15 à 20) revient sur le festival éponyme, premier du genre organisé par le Club des villes cyclables.

le marqueur social lié à la voiture peut vite être remplacé, surtout si on arrive à mobiliser des influenceurs. »



Pionnière dans le passage de la ville à 30 km/h, Grenoble a accompagné la réduction de la vitesse par la limitation de la publicité dès 2015, souligne GILLES NAMUR, ADJOINT AU MAIRE EN CHARGE DES MOBILITÉS ET CONSEILLER COMMUNAUTAIRE. Cette initiative se poursuit au niveau de la métropole par un règlement local de publicité intercommunale (RLPI) mis en place en février 2020.

« L'objectif de la ville à 30 km/h était d'apaiser le trafic dans une démarche visant à rééquilibrer le trafic entre voitures, vélos, piétons. Cette reconquête

de l'espace public a été accompagnée par la réduction de la publicité dès 2015 parce qu'il existe un lien entre la baisse de la vitesse et la suppression de la publicité. La réappropriation de l'espace

public au profit des modes actifs revient à accorder moins de place à la voiture dans les affichages publicitaires, mais aussi à ne pas destiner les rues aux voitures qui roulent vite, avec de grands panneaux d'affichage visibles même par les automobilistes roulant à 50 km/h. Cette suppression des panneaux publicitaires laisse davantage de place à la végétalisation, aux lieux de rencontres... » ■

« IL EXISTE un Lien entre LA BAISSSE DE LA VITESSE ET LA SUPPRESSION DE LA PUBLICITÉ »



LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS ET LA PUB

L'article 75 de la loi d'orientation des mobilités impose la présence d'un message promotionnel en faveur des mobilités actives partagées ou des transports en commun dans les publicités destinées à la vente ou à la location de longue durée de véhicules terrestres à moteur. Une loi décrétée en décembre 2021 appliquée depuis le 1^{er} mars 2022.



CENTRALE D'ACHAT DU TRANSPORT PUBLIC

Un catalogue vélo complet
au service des acheteurs publics

CATP
www.catp.fr
contact@catp.fr
01 53 68 04 22

AMO



gautier-conquet
architectes et paysagistes

INGETEC



BL
evolution



Gérer la Cité

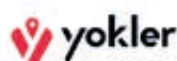
BCV
AVOCATS

Vélos et
VAE urbains

ARCADE
Vélo et VAE

Tricycles et vélos cargos

MEIL VLEURS
ELOS FR



amsterdam air

Add Bike

Nielsen concept
Mobilités

cyclable
entrepreneur

EBIKE
solutions

Abris et
stationnement

Système de vélos
en libre-service

altinnova

ecovelo

Outils au service des
politiques cyclables

Maintenance vélos
et marquage

IMMERGIS
RESEAUX MOBILITEES



cykle

eco
compteur

VÉLOGIK
MANAGEMENT
+ MAINTENANCE

LuminoKrom

diwio[®]

dites oui au vélo

La solution de référence pour exploiter vos parkings vélos.

- + Un site internet personnalisé pour votre territoire
- + Un contrôle d'accès connecté par abri vélo
- + Une plateforme de supervision des abris par territoire
- + La plateforme nationale diwio.com

 n°1
en France

Compatible avec toutes
vos installations actuelles et à venir

Solution distribuée par :

abriplus

altinnova[®]

Solution
sélectionnée par


diwio[®].com

