



V

i

l

l

≡

&

V

≡

l

O



4€

n° 25 dossier > pages 6 à 16

janvier/février 2007



Formation > où en est-on? Enquête sur l'enseignement des circulations douces

Ne tirez pas sur le mécanicien > pages 15/16

La ville creuse est notre avenir > pages 17/18

JCDecaux

NOS INGÉNIEURS AVAIENT LA TÊTE DANS LE GUIDON

MAIS ILS N'ONT PAS PERDU LES PÉDALES

AUJOURD'HUI, LEUR PETITE REINE EST 4 FOIS ÉLUE...



Trophée du vélo 2005



Trophée 2005 L'Usine Nouvelle



JANUS 2006
DE L'INDUSTRIE



Prix Entreprises & Environnement 2006

Récompensé par ces quatre prix, Cyclocity symbolise l'esprit d'innovation et de citoyenneté de JCDecaux.

Trophée du vélo 2005, Trophée 2005 L'Usine Nouvelle, Janus 2006 de l'Industrie, Prix Entreprises et Environnement 2006... des récompenses qui ont salué le talent de toutes les équipes JCDecaux ayant travaillé

sur ce concept innovant de vélos en libre-service. Autant de reconnaissances institutionnelles d'un véritable succès populaire en France et à l'étranger : ce nouveau transport collectif individuel parcourt chaque jour plus de 45 000 km.



agenda



**Rencontre du Club
des villes cyclables**
> **22 mars 2007**
Hôtel de Ville de Paris
Programme et inscription :
www.villes-cyclables.org

Congrès de la FUBicy
> **30, 31 mars**
et 1^{er} avril 2007
Lons-le-Saunier
Programme et inscription :
www.fubicy.org
info@fubicy.org

**La Semaine du
développement durable**
1^{er} > 7 avril 2007

La 5^e édition de la Semaine du développement durable se tiendra du 1^{er} au 7 avril 2007. Entreprises, collectivités, associations, établissements scolaires et particuliers sont invités à y participer en soumettant leurs actions de sensibilisation.

**European Conference On
Mobility Management
(ECOMM)**

> **9-11 mai 2007**
Lund (Suède)
Programme et inscription :
www.ecomm2007.se/

Vélocity 2007
> **12-15 juin 2007**
Munich

Informations :
www.velo-city2007.com
info@velo-city2007.com

**17^e Congrès
des villes cyclables**
> **17,18,19 octobre 2007**
Lyon

en partenariat
avec le Grand Lyon
Programme et inscription :
printemps 2007
www.villes-cyclables.org



(Dé)formation professionnelle

L
édito

La mobilité durable n'est plus seulement un thème de colloques et de symposiums mais de plus en plus l'objet d'une mobilisation concrète des acteurs locaux et nationaux. Tant mieux ! Et même s'il reste encore une marge de progression dans le passage du dire au faire, la volonté politique est là. Les réalisations nombreuses en matière de transports publics et plus globalement de nouveaux services à la mobilité en sont la traduction visible. On discute de moins en moins l'intérêt du vélo ni le potentiel dont il dispose si les solutions proposées sont faciles, cohérentes et innovantes. Les résultats sont en effet visibles dans de nombreuses agglomérations. Les Régions s'attendent à des politiques cyclables ambitieuses. L'usage du vélo progresse. Le sujet est devenu porteur. Aussi, dans ce paysage en évolution, nous a-t-il semblé indispensable de regarder si tout concourait à cet effort de mutation, de changement de paradigmes, comme disent les experts, afin de passer du système automobile à la mobilité durable et, ce faisant, de la route à la rue. Et notamment

si, en 2007, la formation des professionnels qui mettent en œuvre ces politiques publiques et interviennent sur l'espace public – aménageurs, ingénieurs, urbanistes, architectes... – prenait en compte les modes doux.

J'emprunte bien volontiers le constat d'un expert en mobilité* qui souligne que « les Français ont une voiture dans la tête » ! Les aménageurs n'échappent pas à cette inclination. L'orientation routière des projets, la priorité donnée longtemps et partout – ou presque – à la voiture a déterminé cette évolution des villes et des mentalités. Plus encore en France que chez nos voisins européens parce que chez nous la vision est restée très technicienne... et le lobby automobile très présent. La formation initiale et continue des aménageurs a largement contribué à reproduire les modèles dominants, sans interroger ni la démarche, ni la finalité des choix d'aménagement. Alors, qu'en est-il aujourd'hui ? Les orientations pédagogiques ont-elles évolué afin de former les professionnels à ces enjeux et ces nouvelles mobilités ou contribuent-elles toujours à déformer la vision et à sacrifier l'urbanité à des modèles de mobilité centrée sur l'automobile ? Notre enquête montre que la formation des aménageurs, dans toute la diversité des métiers, évolue. S'il reste encore beaucoup à faire, les responsables interrogés prouvent qu'il y a une véritable prise de conscience et intègrent désormais les circulations douces dans les enseignements. Ils nous disent aussi que la sensibilité et l'intérêt des étudiants pour cette problématique sont manifestes. C'est un signe très encourageant. On peut penser que cet intérêt existait aussi par le passé mais que la formation ne contribuait pas à l'entretenir. Bien au contraire... La bonne nouvelle, c'est que cette sensibilité, cette ouverture d'esprit sont aujourd'hui, si ce n'est très encouragées, au moins entendues ! C'est un bon début.

Denis Baupin,
Président

* Jean-Marie Guidez du Certu



texto-vélo

Climat, ça chauffe!

Les spécialistes du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) réunis à Paris du 29 janvier au 1^{er} février ont rendu leurs conclusions : elles sont alarmantes !

➔ Le constat est sans appel : le rôle des activités humaines dans le réchauffement du climat est certain à plus de 90%. Selon les scénarios, les températures moyennes du globe devraient augmenter de 1,8 à 4 °C d'ici la fin du siècle.

Lire le dossier sur : <http://www.actu-environnement.com>

Train + vélo

17 associations et fédérations cyclistes d'Allemagne, de Belgique, de France et des Pays-Bas se sont mobilisées pour réclamer la création d'espaces pour les vélos dans les trains Thalys à l'occasion de leur modernisation.

➔ Les trains Thalys ont remplacé toute l'offre de transport ferroviaire à longue distance entre la France, la Belgique et l'ouest de l'Allemagne, ainsi qu'entre la France et les Pays-Bas. Depuis que les Thalys ont pris en charge toutes les relations sur ces deux axes, il est impossible pour un cycliste de prendre le train avec son vélo. Le Parlement européen a pris position en faveur des cyclistes en votant le 18 janvier 2007 la "résolution législative sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux". Ce texte stipule que, désormais, "sur tous les trains, y compris les trains internationaux et les trains à grande vitesse, les voyageurs doivent pouvoir, éventuellement

contre paiement, emporter poussettes, fauteuils roulants, bicyclettes et engins de sport, lesquels doivent être rangés dans un espace prévu à cet effet". Par ailleurs, la rénovation complète en 2008 des rames Thalys constitue une opportunité. C'est l'objet de la revendication que 17 associations des 4 pays concernés ont présentée à Thalys International, ainsi qu'à la SNCF (70% du capital de Thalys), à la SNCB (30%), et à leurs associés (Nederlandse Spoorwegen BV et Deutsche Bahn AG), ainsi qu'aux ministres des Transports des 4 pays. Message reçu ! Chaque rame Thalys comprendra après rénovation 4 emplacements pour le transport des vélos, comme l'a confirmé la direction générale de Thalys International dans sa réponse aux associations.

2006, chaude année

Selon l'OMM, l'année 2006 se place au 6^e rang des années les plus chaudes depuis 1861 avec une température moyenne à la surface du globe présentant une anomalie positive de 0,42 °C par rapport à la normale calculée pour la période 1961-1990.

Molsheim, à pied, à vélo

Les parents d'élèves des 11 établissements scolaires développent un projet pour 2007 dont le nom de code est : "Molsheim ville à pied et à vélo".

➔ Avec 4 écoles maternelles, 2 écoles élémentaires, 2 collèges et 3 lycées, Molsheim regroupe sur son territoire chaque jour plus de 4000 élèves de 3 à 18 ans, pour moins de 10000 habitants. Cette ville, comme beaucoup d'autres en France, s'est urbanisée et étendue autour

de l'usage de la voiture. Les parents vont sillonner les rues de Molsheim en février-mars, à pied et à vélo, pour tester concrètement 33 trajets qui s'enchaînent, découpés en 4 parcours. Après un temps de coordination entre les 4 groupes de testeurs, ils feront part à la mairie de leurs propositions : des trottoirs à abaisser à la réalisation d'itinéraires cyclables... Et proposent de suivre l'avancée des travaux et des projets.

Plan parisien

Après deux ans de concertation, le Conseil de Paris a adopté le 12 février le plan de déplacement de la ville.

➔ Ce document propose une série de mesures visant, d'ici 2020, à réduire de 40% le trafic automobile et de 60% les émissions de GES.

Permanences vélo

Cyclistes, vos idées sont les bienvenues ! Johanna Bougon, vice-présidente d'Amiens Métropole en charge de l'environnement propose des permanences sur le vélo ouvertes à tous.

➔ La première permanence a eu lieu le 25 janvier. 3 rendez-vous étaient déjà pris pour cette première qui sera suivie de nouvelles rencontres le dernier jeudi de chaque mois. La boîte à idées est ouverte et se remplit déjà.

77,6 M€

C'est la part du budget 2007 de Nantes Métropole sur un total de 923 M€ consacrés à l'environnement, au cadre de vie et à la politique de l'eau.



Le vélo, une chance pour la Lorraine

La voie verte de 23 km le long d'une rivière, l'Orne, entre Moselle et Meurthe-et-Moselle, constitue un lien entre les communes et une vraie chance pour ce territoire en reconversion depuis le 28 septembre, date de son ouverture.

Orléans à vélo

L'Agglo a confié à EFFIA la mise en place et l'exploitation d'un système de location de vélos de courte durée en libre-service pour une durée de 10 ans.

➔ 300 vélos seront à la disposition des habitants courant juin 2007. 28 stations seront aménagées : 26 sur Orléans, 1 à Saint-Jean-le-Blanc et une autre à la gare de Fleury-les-Aubrais. Elles seront toutes équipées de bornes clients et de bornes d'attache pour les vélos.

- 32%

C'est la diminution des émissions de NO₂ entre 2002 et 2007 selon une étude d'Airparif sur la quantité d'oxyde d'azote rejetée dans l'atmosphère par le trafic routier parisien. 6% de cette baisse sont directement imputables aux modifications de la voirie.

<http://www.paris.fr>

La voiture en baisse à Lyon

D'après les premiers résultats de l'enquête déplacements du Grand Lyon, la voiture particulière n'est plus, pour la première fois depuis 1995, le moyen de transport majoritaire.



vite dit

● ● ● Elle assure aujourd'hui moins d'un déplacement sur deux.

➔ Cette diminution s'accompagne d'une forte augmentation de la part des autres modes : marche, vélo et, plus sensiblement, transports collectifs. L'usage du vélo a été multiplié par 3 en moyenne en 10 ans sur le Grand Lyon. L'usage des deux-roues motorisés est resté stable depuis 1995.

Code de la rue

Le premier étage de la fusée "Code de la rue" est prêt. Sur proposition du Comité de pilotage national en décembre 2006, le ministère des Transports a confirmé que la première réforme sera la création de la "zone de rencontre".

➔ Dès à présent, Bordeaux travaille à son propre Code de la rue qui pourrait prévoir la possibilité pour les cyclistes de tourner à droite malgré la présence d'un feu ainsi que la généralisation des contresens cyclables du cœur de la ville à tout le territoire de la commune. Une initiative à suivre et une expérimentation utile pour la démarche nationale !

La plus grande vélostation de France

La communauté urbaine de Strasbourg va ouvrir une vélostation de 800 places sous le parvis de la gare qui accueillera le TGV dès juin. L'exploitation a été confiée à Vinci Parc.

Boulevard nature

➔ C'est le nom de la voie verte de 72 km tracée volontairement en forme de cœur qui va entourer l'agglomération du Mans. Début des travaux cet été.

Vélo en libre-service à Nantes

Nantes Métropole a choisi JC Decaux pour réaliser un service de prêt de 730 vélos dès août 2007.

Meilleurs vœux 2007

➔ La rédaction de *Ville & Vélo* décerne, le prix des meilleurs vœux au bureau d'études suisse Citec qui, sur une invitation à bouger en 2007, proposait de se rendre sur son site Internet et d'y commander un podomètre. Citec a envoyé ce podomètre en souhaitant à chacun une utilisation immodérée, rappelant au

passage qu'il faut faire au moins 10 000 pas quotidiens... et que ce n'est pas si évident !
<http://www.citec.ch>

Denver ville cyclable

➔ La capitale du Colorado (2,6 millions d'habitants) compte 1 000 km d'itinéraires cyclables permettant de rejoindre n'importe quel point de la ville – y compris l'aéroport ! – et de ses environs. Dans les classements annuels de la presse américaine, Denver apparaît régulièrement comme la ville des États-Unis où la population est en meilleure santé. L'American Cancer Society l'a même récemment qualifiée de "ville la plus mince" en raison de son mode de vie qui fait une large place à l'activité physique.

À vélo, c'est la santé!

➔ Le concours organisé en 2006 pendant la Semaine du développement durable par la FUBicy avec le soutien du Club des villes cyclables a rencontré un bon succès avec la participation de plus de 50 agglomérations et de 51 000 participants. La liste des 253 gagnants est consultable sur :
<http://www.fubicy.org>

// Sur 452 accidents impliquant des vélos à Illkirch, 4 seulement se sont produits dans les rues à contresens cyclables. //

Claude Froehly, adjoint au maire d'Illkirch-Graffenstaden (67) lors de la remise des prix du palmarès de Villes et transports le 19 décembre 2006.

// A Nîmes, 0% des rues en sens interdit sont accessibles (aux cyclistes), il suffirait pourtant de mettre sous le panneau sens interdit "sauf aux vélos". Ce n'est pas cher et cela ne prend pas des années. De la même manière, toutes les rues piétonnes doivent être officiellement accessibles aux vélos. //

Henri Arnal du Collectif nîmois des usagers de la voie publique (CoNUVP) dans *La Marseillaise* du 20 décembre 2006.

Innovation pour la protection des cycles.

OPTIMISEZ VOTRE PLAN DE DEPLACEMENT AVEC oredon

- Simplifiez la pratique du cycliste pour la développer.
- Lutte contre le fléau du vol de vélo.
- Optimisez votre espace stationnement.
- Entourez-vous de garanties supplémentaires.

www.oredon.com
contact@oredon.com



La formation initiale et continue de tous ceux – agents territoriaux, aménageurs, architectes, urbanistes – qui interviennent sur l'espace public et sur la mise en œuvre des politiques de transport intègre-t-elle aujourd'hui la problématique des modes doux? Est-elle présente dans les parcours professionnels et les apprentissages de ces métiers? Ou,

pour reprendre une expression très à la mode, fait-on dans ce domaine en constante évolution de la formation aux modes doux "tout au long de la vie"?

Nous voulons, dans ce numéro, faire le point sur la formation aux problématiques de déplacements doux, comprendre quels sont les besoins et les attentes, et tenter de donner quelques pistes pour faire évoluer les choses. Explications.





Formation > où en est-on ?

Enquête sur l'enseignement des circulations douces

En 2001, le ministère des Transports commandait à l'urbaniste Anne Faure et à Michel Gilbert, ancien président du Club des Villes cyclables, une étude sur "la recherche et la formation dans le domaine des déplacements non motorisés". En conclusion de cette étude, les rapporteurs notaient : *"Le thème des déplacements non motorisés est très peu pris en compte dans l'enseignement comme dans la recherche, mais une évolution positive semble se dessiner."* Ce double constat – faible prise en compte, et évolution positive – est-il toujours d'actualité aujourd'hui ?



Au cœur de Chambéry, février 2007.

Lorsque l'on interroge des responsables voirie ou déplacements dans les collectivités locales, ou des urbanistes spécialisés, l'évolution "positive" soulignée ne saute pas aux yeux, c'est le moins que l'on puisse dire. Yan Le Gal, architecte et urbaniste, le résume d'une formule lapidaire : *"La formation aux modes doux est absolument indispensable... et pas dispensée."* Même si cet avis est probablement un peu exagéré – on le verra, de nombreuses formations existent –, il résume clairement le ressenti des spécialistes de terrain et des nombreux responsables au sein des collectivités locales. Chacun semble convaincu que si les collectivités bénéficient d'un corpus d'ingénieurs compétents, formés, et omniprésents, en revanche, elles manquent cruellement de techniciens bien formés dans le domaine du vélo. Hans van Eibergen par exemple, directeur des politiques de déplacement de l'aggloméra-

tion grenobloise, est catégorique : *"Les modes doux, et le vélo en particulier, ne sont pas du tout pris en compte dans la formation des urbanistes ou des ingénieurs voirie. Pour moi, la situation actuelle est tout simplement épouvantable. Lorsque nous travaillons avec des urbanistes, nos revendications en matière de vélo ne sont le plus souvent pas prises en compte. Mais attention : je ne dis pas que cela vient d'un manque d'intérêt des urbanistes pour le vélo; mais bien plutôt d'un manque d'information et de culture."*

La situation est grave... mais pas désespérée !

Même son de cloche à Lorient, où Jean-Michel Herry est directeur général des services techniques : *"Je pense qu'il y a une réelle carence de formation. Pourtant les attentes sont réelles :* ● ● ●

Rapport « Le Brethon »

La formation aux modes doux, l'une des préconisations du rapport parlementaire de Brigitte Le Brethon :

« Développer les compétences requises pour mettre en œuvre aux niveaux national et local ces dispositions : inscrire des modules obligatoires consacrés au partage de la rue, à la modération de la vitesse automobile et aux aménagements piétonniers et cyclables dans les formations initiales et continues des techniciens et ingénieurs de l'Etat et des collectivités territoriales... Ne pas oublier les formations aux professions d'architectes, paysagistes et urbanistes. »

Propositions pour encourager le développement de la bicyclette en France, Rapport parlementaire, Mme Brigitte Le Brethon, Député du Calvados, La Documentation Française (2004).

APERAU

Créée en 1984, l'association pour la promotion de l'enseignement de la recherche en aménagement et en urbanisme promeut la formation initiale et continue. En 1989, une charte a été adoptée par le ministère chargé de l'urbanisme. Elle consacre notamment le principe de l'interdisciplinarité et le recours aux stages.

Pour en savoir plus sur cette association désormais internationale soutenue par l'Agence universitaire de la francophonie :

www.aperau.org

● ● ● les techniciens que nous embauchons sont, à mon avis, de plus en plus sensibles à ces questions de modes doux. Mais il leur manque une technicité pour laquelle une formation est indispensable. Et ces formations ne sont pas nombreuses chez les gens qui ont fait des études en urbanisme, aménagement, voirie, etc.”

De quelque côté que l'on se tourne, on entend le même écho : les modes doux en général et le vélo en particulier intéressent aujourd'hui tout le monde : élus,

“Je suis étonnée de la sensibilité des jeunes à ces problématiques de modes doux, qu'ils viennent des écoles d'ingénieurs ou des DESS transport. [...] On est dans un basculement.”

Geneviève Laferrère

citoyens, urbanistes, aménageurs... mais peut-être depuis trop peu de temps pour qu'un véritable cursus d'enseignement ait pu se mettre en place. Car, comme le souligne Anne Faure, co-auteure du rapport de 2002, lorsqu'on lui demande de faire le bilan cinq années plus tard, on est aujourd'hui “dans une phase de mutation”. “Petit à petit, des tabous se sont levés : sur l'accessibilité, la sécurité routière, l'aménagement, il y a une ouverture de plus en plus grande des élus. Quand on parle aujourd'hui d'itinéraire cyclable, c'est considéré comme porteur – et l'écoute, de la part des élus, est infiniment plus grande qu'elle ne l'était dans le passé.”

Et c'est encore le même constat qui est fait, cette fois à la région Ile-de-France, par Geneviève Laferrère, chargée de mission Circulations douces : si les formations ne sont



Le voyage d'étude, un module à intégrer dans les cursus de formation ? Ici, Utrecht (Pays-Bas).

pas forcément à la hauteur, ce n'est pas faute d'intérêt de la part des jeunes et des étudiants : “Je suis véritablement étonnée de la sensibilité des jeunes à ces problématiques de modes doux, qu'ils viennent des écoles d'ingénieurs ou des DESS transport. On sent bien la dualité avec l'ancienne génération, qui était très orientée route et modes lourds. L'environnement général de la société a changé ; la perception de la thématique environnementale commence à entrer dans le quotidien des gens. Du coup, je le vois à la région, lorsque des postes spécifiques se créent sur des thématiques vélos, par exemple, beaucoup de jeunes se disent qu'ils voudraient faire cela – beaucoup plus que lorsqu'il faut faire du routier pur et dur. On est dans un basculement.”

Il y a donc bien un changement de culture, tout à fait perceptible dans une grande partie de la jeunesse, qui a été baignée, dès l'enfance, dans les problèmes liés à l'environnement, au réchauffement climatique et aux questions de gaz à effet de serre. Il n'y a rien d'étonnant à ce que la culture et les réflexes ne soient pas les mêmes chez un ingénieur formé au cœur des années Pompidou, à la “grande” époque du tout-voiture, et chez un jeune architecte ou

urbaniste des années 2000, pour qui le développement durable est une notion naturelle, évidente. S'il ne s'agit pas de rejouer la querelle des Anciens et des Modernes, il est clair que ces sensibilités différentes existent – tous ceux qui travaillent dans les collectivités ou les entreprises le savent.

Alors, la culture change ; les élus changent ; les jeunes eux-mêmes ont changé. Mais l'offre de formation a-t-elle su s'adapter ?

Une offre de formation en renouvellement

C'est un signe des temps : on peut étudier la mobilité, et même la mobilité douce... à Sciences Po ! Mais au-delà de ce prestigieux symbole, quelle offre est-elle faite aujourd'hui aux futurs urbanistes – du moins à ceux d'entre eux, apparemment nombreux, qui veulent s'intéresser aux circulations douces ?

Avant de répondre à cette question, il convient d'en poser une autre, finalement plus complexe qu'il n'y paraît : un urbaniste, au fait, c'est quoi ?

La question semble naïve, mais les urbanistes eux-mêmes ont du mal à y répondre. “C'est quelqu'un, nous a-t-on dit par ● ● ●

Rapport « Frébault-Pouyet »

En février 2004, le ministère de l'Éducation nationale et celui de l'Équipement ont confié une mission de réflexion à Jean Frébault et Bernard Pouyet sur les formations à l'urbanisme et à l'aménagement.

Le rapport avance seize propositions pour structurer un réseau national de formation à l'urbanisme et à l'aménagement. L'idée centrale est de promouvoir une vision partagée entre les formateurs, les professionnels et les donneurs d'ordre.

Intitulé *Renforcer les formations à l'urbanisme et à l'aménagement*, le rapport (286 pages) est téléchargeable depuis octobre 2006 sur le site thématique du ministère.

www.urbanisme.equipement.gouv.fr

Le vélo, une vocation ?

Quatre étudiants inscrits à l'IUT « Gestion des entreprises et des administrations » de l'Université Paris 5 ont décidé de créer une entreprise de vélos en libre-service... ou presque. Dans le cadre du module « Projet de création d'entreprise », ils ont choisi de développer une entreprise de libre-service vélo avec son modèle économique et ses partenaires institutionnels et commerciaux. Un simple travail dirigé ? Et si c'était plutôt une vocation qui débutait... Résultats attendus dans un an et demi.

Vous avez des informations, des analyses, un terrain d'étude à leur proposer ? Contactez-les !

helenemaratie@voila.fr

● ● ● exemple, qui réfléchit à l'espace public." Voilà qui ne nous avance guère. Nous avons posé la question à Francis Beaucire, responsable du master Urbanisme et aménagement à l'université Paris-I. "Pas si simple en effet, répond-il. Je sais identifier un ingénieur, un architecte, un sociologue, un juriste... Mais je ne sais pas identifier un

Je ne sais pas identifier un urbaniste, parce que par essence, un urbaniste est un être collectif."

Francis Beaucire

urbaniste, parce que par essence, un urbaniste est un être collectif." Même type de réponse chez Anne Faure, qui explique que "l'urbaniste, c'est celui qui est capable de travailler de façon transversale, et qui est capable de gérer la complexité. Il peut être sociologue, économiste, voire psychologue. Pour moi, l'urbanisme n'est pas une discipline mais un champ disciplinaire".

Cela étant dit, voyons maintenant comment, au sein de cette pluridisciplinarité, peut se poser la question des modes doux. Autrement dit : lorsque l'on apprend le métier d'urbaniste, aborde-t-on la question des modes doux, et comment ?

À cette question, la plupart des universitaires que nous avons interrogés répondent oui... et non. Jean-Pierre Orfeuill, enseignant à Paris-XII au sein de l'Institut d'urbanisme de Paris, intervient dans le cadre d'un master d'urbanisme. Il explique que "les problématiques modes doux sont abordées un peu indirectement. Nous avons un cours de 42 heures sur la mobilité – et où se posent, forcément, les problèmes des vélos et des piétons. On va étudier par exemple les zones pertinentes d'action pour promouvoir

les modes doux". Mais il n'y a pas d'enseignement spécifique, de cours dédié à ces modes. Et il en va finalement de même dans tous les cursus étudiés : le vélo n'est pas abordé directement, mais à travers d'autres problématiques – ce qui n'est pas forcément une mauvaise chose, on le verra.

À l'Institut français d'urbanisme de Paris-VIII, où enseigne Sabine Barles, les étudiants se répartissent dans différentes spécialités : opérateur urbain, stratégie métropolitaine, ville durable, projets urbains... C'est dans la spécialité Ville durable que l'on parle le plus des modes doux – "car on y insiste plus sur le volet environnement et les questions de développement durable que sur l'économique et le social". Cela dit, dans le tronc commun à tous les étudiants, on trouve un cours d'ingénierie urbaine qui aborde les questions de modes doux. C'est cela qui est le plus révélateur d'un véritable changement, selon Mme Barles : "Dans ce tronc commun, on cherche à expliquer la grande variété de modes de transport existant en milieu urbain. La marche à pied et le vélo y sont traités au même titre que les autres modes, comme faisant partie intégrante de l'offre de transport. J'explique aux étudiants que l'on peut parler du vélo comme on parle de la voiture ou des transports collectifs. C'est assez nouveau : lorsque j'ai moi-même suivi des cours de transport, c'étaient des modes qui étaient sous-traités, dans le chapitre 'autres modes'. Par ailleurs, nous abordons beaucoup les questions de report modal. Donc, tout cela est loin d'être marginal – et n'est certainement pas vécu comme trivial par les étudiants."

Toujours dans le domaine de la formation en urbanisme, Francis Beaucire, le responsable du master Urbanisme et aménagement à l'université Paris-I, explique lui aussi qu'il n'y a pas d'enseignement spécialisé



Une jeunesse initiée aux sports et jeux urbains. Quai des Chartrons, Bordeaux, 2006.

dans les modes doux, mais qu'ils sont abordés par une autre entrée : l'espace. "Nous faisons un cours sur 'Aménager l'espace public pour tous les usagers', avec toute la problématique des alternatives à la voiture sur l'espace public. Je note que les étudiants y viennent très spontanément. De même dans les choix que font nos étudiants pour leurs stages, on s'aperçoit qu'une bonne partie d'entre eux plébiscite les sujets liés aux déplacements doux. Tout cela montre que, même si nous n'avons pas un affichage spécifique sur les modes doux, on les rencontre tout de même très souvent. Je dirai qu'environ 20% de notre effectif travaille sur ces questions."

Les instituts d'urbanisme ne sont pas seuls à dispenser des enseignements sur ces sujets. Les masters Transport en font autant, ou plus. C'est le cas à Cergy, dans le cadre du master Transports, logistiques, territoires et environnement, que dirige Erwann Minvielle. De ce master vont sortir aussi bien des urbanistes, des aménageurs que des ingénieurs territoriaux. "Chaque année, se félicite E. Minvielle, j'ai au moins un étudiant qui trouve un emploi dans le domaine des modes doux. C'est par exemple un de nos anciens étudiants qui est ● ● ●

SFU

Créée en 1911, la Société française des urbanistes débat et réfléchit de l'évolution des villes et des territoires, formule des propositions pour tout ce qui concerne l'urbanisme et l'aménagement du territoire, coopère pour cela avec des associations et institutions nationales et européennes, informe et communique sur la profession d'urbaniste. Elle donne également son avis lors de l'examen de textes législatifs ou réglementaires ayant trait à l'urbanisme et formule, si elle le juge nécessaire, des propositions d'amendement. La SFU a établi il y a quelques années une Charte pour l'urbanisme des villes du XXI^e siècle à destination du grand public, des associations d'habitants, des associations professionnelles et des collectivités territoriales.

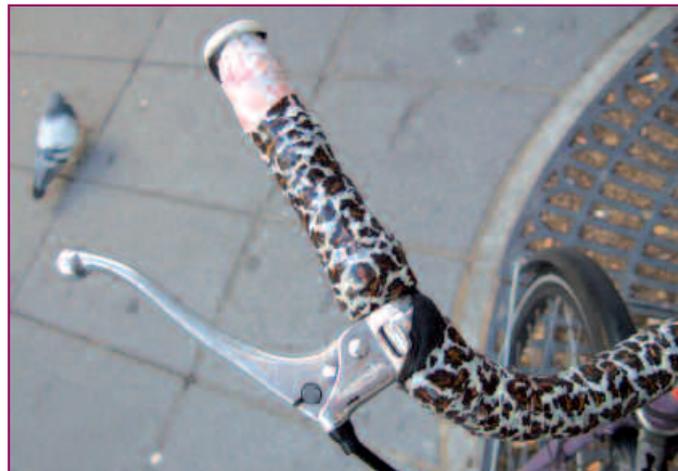
www.urbanistes.com

● ● ● en charge du dossier *Vélo·V à Paris.* Erwann Minvielle dirige lui-même l'un des blocs du master intitulé Mobilité et territoires. *"Je cherche à y avoir une approche globale, autour des questions de mobilité, d'accessibilité, des effets de coupure et des modes doux. C'est Frédéric Héran qui intervient dans ce module. Le cours mobilité représente, lui, 40 heures dans une année."* Le cours de Frédéric Héran sur les modes doux représente 3 heures dans l'année, et celui sur les effets de coupure, 4 heures.

Mais la formation sur les modes doux dépasse les seuls diplômes urbanisme et transport. Si les écoles d'ingénieurs sont encore à la traîne – du moins en formation initiale puisque, comme on le verra, certaines grandes écoles d'ingénieurs parlent de modes doux en formation continue – on peut trouver des cours consacrés à ces questions dans des lieux aussi inattendus que... l'Institut d'études politiques de Paris, plus connu sous le nom de Sciences Po. L'IEP abrite en effet un institut d'urbanisme – un cycle réservé à des étudiants ayant déjà travaillé, et venus d'horizons différents. *"Nous accueillons par exemple 7 architectes, 5 ingénieurs, 2 juristes"*, explique Michel Michaud, directeur du cycle. L'une des deux spécialisations du cycle traite de "Projets urbains, régénération urbaine, déplacements". *"Les étudiants sont mis en situation professionnelle, comme si les équipes qu'ils forment étaient de véritables bureaux d'études. Ils produisent de véritables travaux, comme une agence d'urbanisme. Par exemple, une des équipes a produit un très gros travail, pour le compte de l'Ademe, sur les blocages rencontrés par les politiques vélo. En réalité, sur les six groupes de travail qui se forment chaque année, il y en a systématiquement un qui se consacre aux modes doux."*

Une formation spécialisée ?

À partir de tous ces exemples, on voit que les problématiques de modes doux sont loin d'être absentes des formations des urbanistes. Pas absentes ; mais pas fondamentales non plus. Il est notable qu'il n'existe pas en France, pour les urbanistes, de formation centrée sur les modes non motorisés. Les responsables universitaires s'en justifient en disant, tout d'abord, qu'il faut veiller à la question des débouchés : pour qu'une formation se monte, elle doit pouvoir avoir des chances de déboucher sur un emploi. *"Y a-t-il plusieurs dizaines de postes de chargés de mission Vélo, ou circulations douces, qui se créent chaque année en France?"*, demande l'un d'eux. *"Je ne le pense pas. Si on sait qu'à la sortie il n'y aura qu'un étudiant qui trouve un emploi, ça ne marchera pas. Et je ne pense pas qu'il soit envisageable de caser toute une promo."* Cet argument fait littéralement éclater de rire Yan Le Gal : *"Pas de débouchés ? Vous plaisantez ? Moi, je suis débordé de travail, j'ai l'impression d'avoir du boulot pour un siècle. Il y a juste toute la France à refaire, et on me parle de manque de débouchés ?"* L'urbaniste breton prône donc un "changement de doctrine", qui devrait se traduire dans l'enseignement. *"J'ai souvent dit à l'école d'architecture de Nantes que j'en avais assez de venir 2 heures par an. Je leur ai dit : donnez-moi 80 heures par an, et je vous monte une formation. J'attends toujours."* Mais au-delà, beaucoup s'interrogent sur la pertinence qu'aurait une formation spécifique sur les modes doux. D'abord, parce que ce serait une approche "unimodale", comme dit Erwann Minvielle, donc insuffisante. *"Il faut toujours rester, à mon sens, dans une approche comparative entre les différents*



Former aux circulations douces. Où sont les freins ?

modes, sans quoi on peut aboutir à des résultats négatifs. Le militantisme pro-vélo, s'il ne s'inscrit pas dans cette démarche, peut être un peu aveugle, et aboutir à des solutions peu pertinentes." Et puis, faire des formations, voire des diplômes spécifiques sur le vélo pourrait avoir un effet contre-productif – tout simplement parce que cela contribuerait, encore, à couper le vélo des autres modes.

"Des formations spécifiques ? Trois fois non ! Il faut au contraire que le vélo soit intégré tout le temps, qu'il n'ait plus rien de spécifique."

Geneviève Laferrère

Comme le dit vigoureusement Geneviève Laferrère : *"Des formations spécifiques ? Trois fois non ! Il faut au contraire que le vélo soit intégré tout le temps, qu'il n'ait plus rien de spécifique. Ce sera ce jour-là que l'on aura gagné, quand on sera capables de réfléchir tous modes confondus. Plutôt que de faire des formations spécifiques, il faut penser à tout* ● ● ●

Ponts Formation Édition

Depuis 30 ans, l'École Nationale des Ponts et Chaussées a développé une activité de formation continue. Aujourd'hui, Ponts Formation Édition, sa filiale créée avec l'Association amicale des anciens élèves de l'école qui en est également actionnaire, constitue l'un des plus importants organismes de formation professionnelle.

Son pôle « Déplacements, mobilité, transports » devrait proposer en 2007 et 2008 des modules consacrés aux modes doux.

Renseignements :

<http://pfe.enpc.fr/>



● ● ● *reconstruire en intégrant toujours le vélo. Tant que c'est spécifique, particulier, c'est que c'est marginal.*

Le rôle de la formation continue

Alors, s'il paraît peu probable – et apparemment peu souhaitable – que se développe une offre spécialisée en la matière, dans le domaine de la formation initiale, en revanche, des solutions intéressantes sont à chercher du côté de la formation continue. Les CNFPT, qui forment les agents territoriaux, les CAUE (Conseils d'architecture, d'urbanisme et d'environnement), le Certu, les associations, et même certaines grandes écoles, dispensent des formations et des stages destinés à parfaire les connaissances des professionnels, ayant

déjà une expérience de terrain. On peut réellement dire que dans ce domaine l'offre explose. Ainsi le Certu se prépare-t-il à lancer des journées d'échange et d'information, ouvertes aux agents de l'État et des collectivités locales, sur les enjeux du partage de la voirie. À l'antenne Midi-Pyrénées du CNFPT, des formations sont organisées sur les aménagements vélo – sur des cas simples mais indispensables, comme par exemple pour expliquer dans quels cas il faut aménager des pistes ou des bandes cyclables. D'après un intervenant, la demande est forte et *"ces stages font le plein à chaque fois"*. Et il n'est pas jusqu'à la prestigieuse École des Ponts, considérée pourtant comme le temple de la logique routière, qui ne propose à présent des formations continues (en stage de deux ou trois jours) consacrées

au partage de la voirie avec les piétons et les vélos. Tout un symbole. C'est la filiale formation continue de l'École des Ponts (Ponts Formation Édition) qui se charge de délivrer ces stages, coordonnés par des intervenants du Certu. *"Nous avons déjà organisé une session l'an dernier, explique Marie Prévot, chef de projet à Ponts Formation Édition, qui a accueilli 13 personnes, issues de communes, d'EPCI, de conseils généraux ou régionaux. Ce n'est pas énorme – ramené aux 6000 stagiaires que nous formons chaque année."* Cette participation encore relativement faible peut être due au prix (un peu plus de 1000 euros pour deux journées, dont on peut déduire 20% de réduction pour les agents des collectivités locales); ou encore, avance Mme Prévot, *"à un manque relatif d'intérêt des élus pour ces questions"*. ● ● ●



Crédit: photo - Club des villes cyclables

L'effet Vélo'v ou l'image renouvelée du vélo dans les représentations des acteurs de la ville, en poste ou en formation.



Fabricant

PARCAGE
sécurisé 2 roues

MOBILIER
urbain

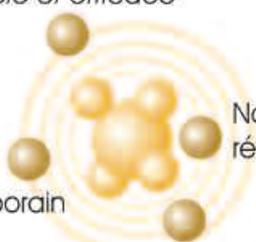


04 50 45 13 45
3, route de Vovray - 74000 ANNECY



CONTROLE SOLIDITE
EUROPEAN STANDARD

Simple et efficace



"Design" contemporain

Nombreuses références

Sécurité MAXIMUM



Pour nous contacter

www.cyclogard.com

ETUDES - PROJETS
D'IMPLANTATION

Modèles déposés / systèmes brevetés



● ● ● Reste que l'offre de formation continue s'étoffe et se multiplie, ce qui représente peut-être une chance formidable pour le secteur qui nous intéresse. Certes, d'aucuns diront – à raison – que deux ou trois jours de stage ne peuvent permettre de former des aménageurs compétents dans le domaine des circulations douces. Mais cela nous ramène à l'une des problématiques de départ : il n'est évidemment pas possible qu'un urbaniste, un ingénieur ou un technicien voire sachent tout faire. "Monsieur" ou "Madame vélo" doit même, de l'avis d'un certain nombre d'universitaires, rester un généraliste. Mais un généraliste qui en connaît assez, dans tous les domaines, pour s'entourer de véritables spécialistes, de professionnels de terrain. C'est bien ainsi

qu'un enseignant comme Francis Beaucire conçoit les choses : *"Mes étudiants, sur la question du vélo, ils ne sont pas formés... mais très fortement sensibilisés. Si on leur demande de faire une piste cyclable, ils ne savent pas directement la faire, mais ils sont capables d'aller chercher l'expérience là où elle se trouve. C'est là-dessus que l'on pourrait sans doute faire mieux, en améliorant les formations continues, comme celles de l'École des Ponts ou du CNFPT. Mais j'insiste : un urbaniste ne peut pas être omniscient. Je crois que le vrai boulot d'un urbaniste ou d'un chargé de mission modes doux, c'est de savoir assembler, d'aller chercher les gens pointus et de les faire travailler ensemble. L'urbanisme, c'est un concours de savoir-faire."*

Et comme le souligne Marie-José Wiedmer-Dozio, directrice de l'urbanisme de la ville de Genève qui conduit une politique exemplaire de valorisation de la marche et du piéton depuis dix ans, *"dans le mot 'aménagement' on trouve toutes les notions fondamentales : âme, aménager et ménager"... !*

Le célèbre réalisateur de cinéma Milos Forman, père d'Amadeus, définit ainsi la vision qu'il a de son métier : *"Un bon réalisateur, c'est quelqu'un qui sait un peu de tout ; suffisamment en tout cas pour pouvoir s'entourer, dans tous les domaines, de gens meilleurs que lui."* Nous nous demandions au début ce qu'est vraiment un bon aménageur... et si, finalement, la réponse était : un réalisateur ? ■



Crédit photo > Club des villes cyclables

Vélo + transports publics
> une combinaison gagnante à étudier, à faciliter et à vivre au quotidien.



Roulez électrique !

C'est bon pour vous et bien pour la ville

Velocito est le partenaire idéal des collectivités pour la promotion du vélo électrique, la fourniture et la gestion externalisée de votre service vélo.

Velocito sélectionne des vélos de grandes marques et propose des solutions complètes pour faciliter l'intégration du vélo électrique dans vos plans de déplacement.



SHOWROOM PARIS

7, rue St-Ambroise
75011 Paris
01 43 38 47 19



Urbanistes et ingénieurs > comment cohabiter ?



es mentalités changent, les étudiants changent, les élus changent. Et pourtant, trop souvent, cet édifice complexe que nous appellerons, faute de mieux, “le monde de l'aménagement”, ne change pas beaucoup, lui.

Parce que si l'on se pose la question de savoir qui est responsable de l'aménagement, dans les villes, on est bien forcé de constater qu'il n'y a pas de réponse définitive – mais une nébuleuse, où se rencontrent urbanistes, architectes, paysagistes, économistes... et ingénieurs.

Et une grande partie de ce monde de l'aménagement reste encore totalement ou partiellement fermé aux changements culturels liés à l'émergence des circulations douces – par manque de formation, ou par méconnaissance. Les responsables de l'agglomération grenobloise en donnent un exemple frappant : l'installation d'un magasin Ikea est actuellement à l'étude en périphérie de Grenoble. Or, dans les projets proposés par les bureaux d'études pour l'aménagement de la zone commerciale, rien n'a été prévu pour le vélo – ni accès ni stationnement. “Ça ne leur est tout simplement pas venu à l'idée, se désole Hans van Eibergen. Et la première fois que je suis intervenu pour dire ‘Comment on va chez vous à vélo?’, on m'a répondu... que l'on ne va pas acheter une armoire en vélo! Or, 80% des clients d'un magasin comme Ikea font ce que l'on appelle du window-shopping, c'est-à-dire qu'ils viennent regarder avant d'acheter. C'est pourquoi devant les magasins Ikea des Pays-Bas, il y a 3000 places de stationnement vélo. Vous voyez qu'on est au-delà d'un simple problème de formation...”

En fait, pour beaucoup de ceux qui réfléchissent aux questions de mobilité, la non-prise en compte – volontaire ou non – du vélo dans les politiques de déplacement serait due, en partie du moins, à la place excessive occupée par les ingénieurs. Frédéric Héran, économiste des transports, explique :



Prévenir les conflits d'usage : un challenge à relever.

“Qu'on le veuille ou non, nous vivons toujours dans la France des Ponts et chaussées, où les enseignements sont principalement issus de la logique routière.”

Yan Le Gal

“Soyons clairs : dans une ville, en matière d'aménagement, qui a le pouvoir? Ce sont les ingénieurs des villes, les ingénieurs des Ponts, ou de l'École nationale des travaux publics de l'État. Ce sont eux qui font la loi; les urbanistes et architectes rament derrière pour tenter d'embellir... des 4-voies décidées par les ingénieurs.” Or, poursuit M. Héran, pour la plupart de ces ingénieurs, “les modes non moto-

risés sont disqualifiés d'emblée, parce qu'ils ne vont pas vite, et que les ingénieurs restent intimement convaincus qu'aller vite est forcément une bonne chose. D'autre part, les modes non motorisés sont vus – de façon très contestable – comme moins sécurisants que la voiture”. On serait donc encore bien, selon Frédéric Héran, dans un monde urbain dominé par les partisans de la voiture – ou en tout cas “par des ingénieurs trafic formés pour savoir écouler des flux, et avant tout des flux de voitures”, selon Francis Beaucire.

Yan Le Gal partage en grande partie ce point de vue : “Qu'on le veuille ou non, nous vivons toujours dans la France des Ponts et chaussées, où les enseignements sont principalement issus de la logique routière. Résultat, il y a un problème de doctrine de fond, parce que l'on fait passer les voitures d'abord – ou les ● ● ●

● ● ● *modes lourds, ce qui n'est pas mieux : voyez le 'Busway' de Nantes ou certains aménagements de bus en site propre qui ne laissent aucune place ni aux vélos, ni aux piétons... On est encore bien loin de ce que je souhaite, c'est-à-dire passer d'une échelle routière à une échelle de l'habitant, qui est d'abord un piéton. Je dis, pour ma part, qu'il faut apprendre à redistribuer la voirie urbaine, pour des déplacements à pied, à vélo, en transports collectifs, et en voiture; dans cet ordre."*

Selon de nombreux spécialistes, ce changement de logique est encore très loin d'être pris en compte dans les enseignements. Pour pouvoir convaincre les ingénieurs de la pertinence des modes doux, il faudrait en fait apprendre à parler leur propre langue. "Pour beaucoup, souligne par exemple Sabine Barles, enseignante à l'Institut

"Il faut bien comprendre que les modèles [mathématiques] utilisés actuellement par les ingénieurs, qui mettent en avant la vitesse avant tout, rendent d'emblée stupide le fait de s'intéresser aux modes doux. Il faut donc fournir d'autres modèles."

Frédéric Héran

français d'urbanisme (IFU) de l'université Paris-VIII, ceux qui se posent le problème de la mobilité sont vus comme des 'écologues' un peu attachés." Il semblerait donc souhaitable que les spécialistes des modes doux aient un bagage technique qui leur permette d'être compris – et, déjà, écoutés – des ingénieurs. C'est ce que préconise Frédéric



Tranches de ville ? Lyon, automne 2006.

Héran, lorsqu'il explique : "Tous les raisonnements que font les ingénieurs trafics, et qui les conduisent à privilégier l'automobile, sont appuyés sur des formules et des modèles mathématiques. Eh bien, je suis convaincu qu'il faut leur parler le même langage, c'est-à-dire être capables de traduire l'intérêt des modes non motorisés en formules mathématiques. Il faut bien comprendre que les modèles utilisés actuellement par les ingénieurs, qui mettent en avant la vitesse avant tout, rendent d'emblée stupide le fait de s'intéresser aux modes doux. Il faut donc fournir d'autres modèles, et les proposer à des gens comme le directeur de l'École des Ponts."

Acquérir de la technicité

Dans le même ordre d'idées, certains responsables regrettent que les modes doux, et le vélo notamment, ne bénéficient pas d'un corpus technique suffisant, c'est-à-dire que l'on reste, trop souvent, dans un certain flou. C'est l'avis de Jean-Michel Herry, à Lorient, qui souligne que "la culture vélo reste encore essentiellement orale. Bien sûr, il y a

les précieuses brochures du Certu. Mais regardez la différence entre une brochure du Certu sur les zones 30, par exemple, et une brochure du Setra [Service d'études techniques des routes et autoroutes]. La brochure du Setra est toujours hyper-normée, très définie; lorsque l'on y parle d'un rayon de courbure, on donne une valeur précise. Dans une brochure du Certu sur le vélo, on donne plus l'esprit des choses, les contours, les objectifs. Or, quand un projeteur est devant sa feuille de travail, il va bien falloir qu'il fasse des choix de positionnement, de rayon, de dimensionnement. (...) Il y a bien une sensibilité, conclut M. Herry, mais il faut à présent passer de la sensibilité à la technicité."

Sauf que cela suppose aussi... de changer la mentalité de bien des urbanistes. Car eux-mêmes, comme le souligne Sabine Barles de l'IFU, "ont un peu tendance à penser que les problèmes techniques ne les concernent pas, que l'urbanisme 'noble' n'a pas à se préoccuper de ces questions techniques. Personnellement, je pense tout le contraire : les ingénieurs ne doivent pas être seuls propriétaires de ces champs-là."

Une jeune architecte-urbaniste que

nous avons interrogée, Marianna Kontos, confirme d'ailleurs ce cliché. Titulaire d'un diplôme d'architecte et d'un DESS d'urbanisme, elle regrette que les études d'urbanisme et d'architecture soient "bien trop éloignées de la réalité". "Quand on arrive sur le marché du travail, on ne sait pas grand-chose. On nous a appris des raisonnements, sur la façon de construire un projet. Mais les questions techniques, on les apprend sur le terrain... le plus souvent au contact des ouvriers, qui en général en savent bien plus que nous!" Belle leçon de modestie...

Il y a apparemment un peu de chemin à faire des deux côtés, et chacun doit apprendre à parler la langue de l'autre. On est parfois surpris de la virulence qu'entretiennent certains urbanistes vis-à-vis des ingénieurs, et réciproquement. Cela aboutit à une coupure entre ces deux mondes qui ne peut être que dommageable au développement de la mobilité.

Beaucoup préconisent que des urbanistes interviennent systématiquement dans les écoles d'ingénieurs, et des ingénieurs dans les écoles d'urbanisme. Il est probable qu'un tel mélange des genres ne pourrait être que profitable. ■



Ne tirez pas sur le mécanicien!



aire ses armes est essentiel lorsque l'on se destine à un cycle de formation court pour une entrée rapide dans la vie professionnelle. Parents, élèves, enseignants, professionnels, plébiscitent pour cela l'obtention d'un diplôme en alternance. Mais les jeunes ne sont pas

tous logés à la même enseigne. Ceux qui se destinent à la mécanique cycles devront à l'avenir faire preuve de témérité, ou de mobilité géographique pour pouvoir suivre un cycle de formation désormais non diplômant et rare. Faut-il s'inquiéter pour l'avenir des vélocistes implantés dans nos villes ?

"Se dirige-t-on vers un vélo jetable? Ou faudra-t-il se rendre avec une voiture en périphérie des agglomérations pour trouver une enseigne multisports capable de réparer une bicyclette ?" s'interroge avec sérieux Gérard Chausset, cycliste et vice-président de la Communauté urbaine de Bordeaux, après avoir été informé des problèmes de recrutement de son vélociste méridional à la suite d'une modification des diplômes en alternance. Si tel devait être le cas, ce serait une aberration pour tous les adeptes du vélo comme mode de transport quotidien. Ce qui relève pour l'heure d'un mauvais rêve serait-il en passe de devenir une amère réalité ? On peut, sans catastrophisme excessif, s'interroger. L'élu de la CUB a écrit à Gilles de Robien, ministre de l'Éducation nationale, pour lui faire part de son inquiétude sur l'avenir des vélocistes, ces petits artisans de proximité exerçant le commerce et la réparation de bicyclettes.

Une abrogation...

Il existait jusqu'alors un CAP "mécanicien en maintenance de véhicules, option cycles et motocycles". Ce diplôme à part entière, reconnu par l'Éducation nationale, permettait aux vélocistes de former des apprentis dans de bonnes conditions – tant pour le professionnel encadrant que pour le jeune en forma-

tion. En 2004, dans le cadre de la 3^e Commission professionnelle consultative¹ Métallurgie, sous-commission automobile, matériel agricole et de travaux publics, ce CAP a été abrogé et remplacé par le CAP "maintenance des véhicules automobiles, option motocycles". La mécanique cycles n'est donc plus désormais intégrée au CAP. L'argument des professionnels de la mécanique motocycles était que, de leur point de vue, les compétences liées à leur activité s'éloignaient significativement de celles du cycle. Ils ont souhaité dissocier les formations. Pour Gérard Chausset, les conséquences de cette décision sont plus que regrettables : *"L'usage du vélo progresse dans les centres urbains, on évoque ses bienfaits sur la santé, il apparaît comme un moyen intelligent de se déplacer en ville, un remède à la pollution et contre les émissions de gaz à effets de serre et on abandonne cette discipline ?"*. Comment dès lors se former à la mécanique cycle aujourd'hui en France ? Où et comment recruter du personnel qualifié et diplômé ? Lors de la disparition de la mention "cycles" de l'intitulé du CAP, l'ANFA (Association nationale pour la formation automobile) a engagé une concertation avec les professionnels, représentés par la FNCRM², afin d'étudier les mesures à prendre pour assurer et poursuivre la formation à la maintenance des cycles. En

mai 2005, les deux organismes ont assez logiquement conclu – pouvait-il en être autrement ? – à la nécessité de créer une formation dédiée aux seuls cycles. Il s'agit d'un "certificat de qualification professionnelle mécanicien cycles" (CQP). Ce certificat a été conçu sur le modèle du CQP CTCC (conseiller technique et commercial cycles) créé en 1995 et repose sur le même petit réseau de centres de formation basés dans les villes de Besançon, Lyon, Nîmes, Paris et Poitiers.

... problématique

Cette nouvelle formation a néanmoins plusieurs inconvénients majeurs pour les jeunes et les entreprises.

Tout d'abord, le CQP n'est pas un diplôme mais une formation de branche, non homologuée par l'Éducation nationale. C'est l'inconvénient essentiel du CQP, tant pour les jeunes qui recherchent une formation validée par l'Éducation nationale que pour les entreprises qui souhaitent recruter du personnel diplômé. Le diplôme étant une garantie pour les deux parties. Par ailleurs, la durée de formation n'est pas la même : le CAP est un diplôme obtenu en alternance en deux ans tandis que le CQP est une formation en alternance d'une année. Le premier donne accès à une autre formation, le second valide simple-

ment une qualification.

Ensuite, le CQP est pour une entreprise moins avantageux financièrement qu'un CAP. La différence tient dans le type de contrat : pour le CQP, il convient de signer un contrat de professionnalisation, et pour cela, le jeune doit avoir atteint sa majorité ; pour le CAP, il s'agit d'un contrat d'apprentissage accessible dès seize ans, et dont les charges sont moindres pour l'entreprise.

Enfin, une formation en alternance accessible à partir de l'âge de dix-huit ans ne correspond que très peu aux attentes de jeunes (et de leurs parents), qui en règle générale opèrent un choix d'orientation professionnelle au cours de leur quizième année. On a pu le constater avec le CQP "réparateur spécialiste motocycles" mis en place il y a plusieurs années et qui n'attire que peu de jeunes et d'entreprises contrairement à l'intérêt que présente le CAP. Aujourd'hui, les jeunes sont peu attirés par ce CQP moto, qui de plus n'est dispensé que dans cinq villes françaises. Avec l'abrogation du CAP, la situation semble se dégrader tant pour les vélocistes que pour les jeunes qui se destinent à ce métier. Alors que le nombre de vélos vendus en France est en constante progression depuis quelques années, les détaillants, les opérateurs de vélostations et de nou- ● ● ●

¹ Les diplômes sont élaborés dans le cadre des CPC nationales, composées de quatre collèges : employeurs, salariés, personnalités qualifiées et pouvoirs publics.

² Fédération nationale du commerce et de la réparation de cycles et motocycles.

● ● ● veaux services vélo rencontrent des difficultés à recruter du personnel diplômé pour réparer les vélos. La menace serait de voir à moyen terme disparaître les petits artisans de proximité que sont les vélocistes³. Même partielle, une telle disparition remettrait en cause le "système vélo" (itinéraires cyclables, stationnement, services, etc.) dont se dotent de plus en plus de villes françaises et dans lequel le maillage d'un réseau de vélocistes est un facteur de réussite.

Solutions ?

Pour la FNCRM, la solution au problème actuel serait de procéder à

une homologation du CQP mis en place avec l'ANFA. L'intérêt serait de permettre le développement de cette filière de formation sur l'ensemble du territoire. Cependant, il n'est pas certain que cette formation de branche réponde à toutes les attentes. Ainsi, dans les cinq centres de formation qui proposent le CQP, certains jeunes pourtant admis ne trouvent pas d'entreprise d'accueil. Pour mieux connaître les attentes des entreprises, la Fédération va lancer une enquête auprès de ses adhérents spécialisés dans le vélo dont les résultats devraient être communiqués au cours de l'été prochain. La Fédération pourrait

alors être amenée à jouer le rôle d'intermédiaire entre les entreprises et les jeunes inscrits dans les centres de formation.

L'autre solution serait de revenir sur l'abrogation de la mention "cycles" du CAP de 2004 ou de créer un nouveau CAP dédié aux métiers du vélo et répondant à l'évolution technologique (on pense en particulier aux vélos à assistance électrique) et aux souhaits d'une clientèle de plus en plus exigeante. Gérard Chausset, des usagers et des professionnels de Gironde ont lancé une pétition en ce sens. Alerté, Denis Baupin, président du Comité de promotion du

vélo et président du Club des villes cyclables, a écrit à son tour au ministre de l'Éducation nationale afin de l'informer des préoccupations des acteurs nationaux du vélo (associations d'usagers, collectivités territoriales, industries du cycle...) et de lui demander d'intervenir "en faveur du maintien et de l'encouragement de la formation diplômante validée par l'Éducation nationale dans le domaine du cycle". Il apparaît en effet primordial de trouver une solution rapidement avant que la formation des vélocistes de demain ne prenne, en France, un vélo de retard. ■

3/ Les enseignes multisports (ou grandes surfaces spécialisés) sauront toujours s'adapter et tirer leur épingle du jeu.

ABRI PLUS
DES ESPACES INTELLIGENTS

ESPACES DE SÉCURITÉ

- **ABRIS VÉLOS/MOTOS**
Fabriqués en acier galvanisé à chaud et en polycarbonate, nos espaces de stationnement deux roues sont composés de modules allant du simple à l'infini pour s'adapter à tous vos besoins spécifiques.
- **SUPPORTS ET BORNES VÉLOS**

Prenez contact dès maintenant avec notre équipe commerciale au **02 40 78 08 08**
Rue de l'Industrie - ZA de Grand Lieu - 44 310 SAINT-PHILBERT-DE-GRAND-LIEU
Fax : 02 40 78 08 10 - abri-plus@wanadoo.fr

→ www.abri-plus.com



La ville creuse est notre avenir...



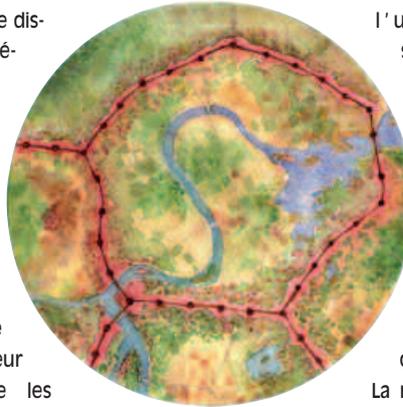
uisant stimulant sur le plan intellectuel, *La ville creuse pour un urbanisme durable – nouvel agencement des circulations et des lieux* n'est pas un essai de plus sur la ville et les transports. Son auteur a imaginé, dessiné et développé un système d'urbanisation qui entend proposer un ensemble de solutions concrètes aux grandes équations que, inéluctablement, les générations futures auront à résoudre en matière d'énergie, d'environnement, de transport, de logement et d'économie. Fruit des réflexions non pas d'un songe-creux mais d'un ingénieur, chercheur à l'INRETS, cet essai est à mettre entre toutes les mains!

L'essai de Jean-Louis Maupu est paru à la fin de l'été 2006 aux éditions L'Harmattan (dans la collection "Villes et entreprises"). Depuis le milieu du xxe siècle, l'urbanisme et les transports sont de grands producteurs d'études, de rapports, d'essais. Pas si évident donc de se faire une place dans cette profusion littéraire. Pourtant, l'essai de Jean-Louis Maupu se distingue assurément de ce qui a pu être produit jusqu'alors. Marc Wiel, dans la postface critique, salue l'audace de cet ingénieur qui interpelle les urbanistes, il relève également l'originalité des thèses de *La ville creuse*. "Y a-t-il un autre optimum collectif dans la façon de faire la ville à côté duquel nous serions passés depuis toujours sans nous en rendre compte?" s'interroge Marc Wiel, lui-même urbaniste et bon spécialiste des problématiques de transports.

Un urbanisme convivial...

Quelle est donc l'originalité de la ville creuse proposée par Jean-Louis Maupu? Ni compacte ni dispersée, la ville creuse se construit au seul voisinage d'une boucle de tramway doublée d'une rocade routière couverte. Au creux de chaque anneau bâti et en périphérie de la ville : des espaces verts traversés d'allées. Ce cœur vert n'est accessible qu'aux seuls modes doux. Cette ville creuse

repose sur un développement urbain très maîtrisé – une contrainte au service d'un urbanisme convivial. Cependant, la ville peut croître : il suffira de lui greffer une nouvelle boucle pour qu'un nouvel anneau bâti se constitue. Autrement dit, la croissance de la ville creuse préserve ses qualités. Le long de



la boucle de tramway, l'urbanisation s'opère selon des principes de mixité (et non de zonage) : un mélange et "une imbrication fine" de bureaux, habitations, commerces, etc. La mixité est ici au service d'un urbanisme de proximité. "Faut-il rappeler l'avantage de rapprocher les habitants entre eux comme leurs logements et lieux de travail ou de loisirs, afin de réduire leurs demandes de transport et de redonner une pertinence aux modes doux pour l'ensemble de leurs pratiques quotidiennes, voire de les aider à enrichir ou rebâtir leur vie sociale?" s'interroge l'auteur.

... favorable aux modes doux

Comment se déplace-t-on dans la ville creuse? La question des circulations est au cœur de la proposition urbanistique formulée par Jean-Louis Maupu dans son ouvrage. Avec la ville creuse, il entend consacrer et résoudre l'interdépendance qui existe entre urbanisme et transport. Point besoin de voiture parti-

Arpenteur de territoires délaissés

Après quelques œuvres de fiction et de nombreux reportages pour la presse quotidienne nationale et la presse magazine qui l'ont conduit à travers le monde, Jean Rolin se consacre depuis une décennie à la publication de récits atypiques. Il y décrit, dans un style mordant, et avec une minutie extrême, ses pérégrinations à pied à travers villes, périphéries, zones portuaires...

"Arpenter, quadriller, s'approprier, arriver à une familiarité totale avec un espace géographique, c'est quelque chose de très important pour moi (...) Ce que je fais, c'est percevoir une réalité. Je m'attache à une infinité de détails qui n'intéressent pas le journalisme : la topographie des lieux, la description d'un paysage, d'un bâtiment. (...) Je préfère l'exactitude à la beauté de la langue. Ou plutôt la beauté de la langue procède de son exactitude¹."

Lu, apprécié et recommandé notamment par les enseignants et les étudiants des écoles d'architecture tout comme dans les cursus en sciences humaines à l'université, les récits de Jean Rolin sont à découvrir d'urgence ou à relire avec délectation.

Quelques titres à lire en priorité : *Zones* (Gallimard, 1995), *La Clôture* (P.O.L, 2002), *Terminal Frigo* (P.O.L, 2002). On consultera également le recueil de ses meilleurs reportages paru aux éditions P.O.L : *L'homme qui a vu l'ours* (2006).

Bibliographie complète : www.pol-editeur.fr

¹ Le Matricule des anges, n° 62, avril 2005.



● ● ● culière en ville, ou si peu, tant l'organisation urbaine est ici favorable aux modes de transport consommant peu d'énergie et d'espace, la marche et le vélo. La ligne de tramway qui

contre les piétons, les vélos ou les TC, puisqu'un site propre rationnel lui est même dédié en souterrain. Il est simplement conçu pour éviter d'en dépendre au quotidien, pour enrichir le citoyen de ne pas en avoir besoin".

tuer son propos de très nombreuses interrogations qui ont autant à voir avec l'urbanisme qu'avec la philosophie. "Comment satisfaire l'individualisme sans contrarier la recherche d'associations? Comment augmenter les échanges sans engendrer une mobilité gaspilleuse, améliorer la variété des activités et services sans détériorer la qualité de l'environnement? Comment conserver les performances du transport motorisé sans garder ses nuisances? Comment densifier sans étouffer? Comment protéger le passé et assurer le présent sans compromettre l'avenir?" C'est aussi pour ses interrogations, ses digressions et son ton souvent ironique et impertinent que le livre de Jean-Louis Maupu est à parcourir avec attention.

Proposition ouverte

La lecture de cet essai réjouira tous ceux qui aiment penser l'urbain. Ils n'y trouveront pas une solution "clé en main" mais un ensemble cohérent de propositions urbanistiques, que l'auteur prend le temps de décrire et d'expliquer. Des propositions ouvertes sur bien des thèmes, une ville creuse dont le lecteur est invité à s'approprier, à façonner et à discuter (tel Marc Wiel dans la postface critique). Et si l'auteur dévoile de nombreuses remarques chiffrées quant à la densité, au périmètre et à l'architecture de sa ville creuse ainsi que des ordres de grandeur des économies qu'offrirait ce nouvel agencement, c'est aussi et surtout pour rappeler "les gaspillages non seulement de l'étalement dispersé des grandes agglomérations mais surtout de bien des villes moyennes". Jean-Louis Maupu prend également le soin de ponc-

La ville creuse est un essai que l'on conservera opportunément à portée de main lorsqu'il s'agira de définir le programme d'une nouvelle zone à urbaniser, d'élaborer un document de planification stratégique ou bien encore d'assister à une consultation publique. La ville creuse pour un urbanisme durable, ses propositions et ses interrogations, pourraient bien nous servir d'aiguillon. ■

"Le modèle de la ville creuse n'est pas conçu contre l'automobile, comme certaines cités l'ont été contre les piétons, les vélos ou les TC."

compose la nervure de chaque anneau bâti assure les déplacements entre les quartiers, certains plus denses que d'autres, elle permet les entrées et les sorties de l'anneau (vers le réseau interurbain tout à la fois routier et ferroviaire ou vers un autre anneau), et elle prend également en charge une part substantielle de la logistique urbaine. Les possibilités offertes aux circulations douces dans le creux de l'anneau achèvent de rendre l'automobile superflue au quotidien. Pour autant, l'auteur précise que "le modèle de la ville creuse n'est pas conçu contre l'automobile, comme certaines cités l'ont été

Éditeur :
Ville & Vélo Eurl
33 rue du Faubourg-Montmartre
75009 Paris

Directeur de la publication :
Denis Baupin

Rédactrice en chef :
Véronique Michaud

Secrétariat de rédaction, mise en page :
Édouard de Ferrières,
Denis Desailly

Ont collaboré à ce numéro :
Franck Lemarc
Véronique Cézard

Rédaction/Abonnements :
Ville & Vélo
T 01 56 03 92 14
F 01 56 03 92 16
info@villes-cyclables.org

Photos :

Denis Desailly, La Petite Reine

Publicité :
IM Régie:
Marc Grand, directeur
Véronique Annereau
23, rue Faidherbe
75011 Paris
T 01 40 24 14 90
F 01 40 24 22 70
v.annereau@impub.fr

Conception maquette & couverture :
Studio Desailly
Denis Desailly
13, rue Pascal 75005 Paris
T 01 45 35 79 71
F 01 43 36 30 17
desailly@club-internet.fr

Illustrations en pâte à modeler :
Isabelle Duval

Photogravure et impression :
LVRI
44 avenue de Lattre-de-Tassigny
91 100 Corbeil-Essonnes
T 01 60 89 06 22
lvri@lvri.fr

ISSN 1631 – 3054

Dépôt légal : février 2007

N° CPPAP :
0108 K 81197
Ville & Vélo
est membre du SPEJP.

BULLETIN D'ABONNEMENT

À compléter et à retourner à : **Eurl Ville & Vélo** 33 rue du Faubourg Montmartre 75009 Paris

- > Tarif : 1 an / 6 numéros **20 euros TTC**
- > Tarif adhérent du Club des villes cyclables..... **15 euros TTC**
- > Tarif associations membres de la FUBicy, agences du réseau Fnau, DDE-DRE-CETE **15 euros TTC**

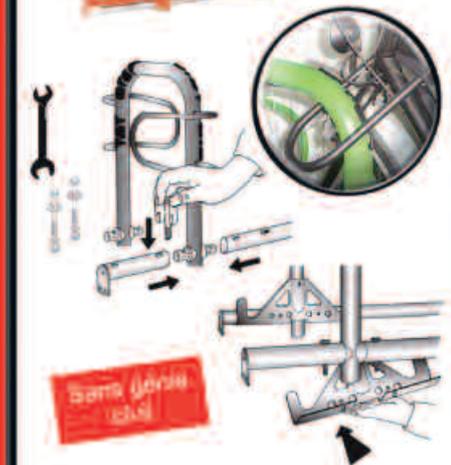
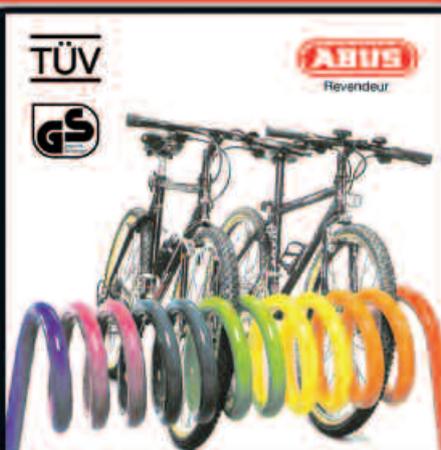
Collectivité, société, association.....
 Nom..... Prénom.....
 Fonction.....
 Adresse.....
 Tél..... E-mail.....@.....

- > Je souhaite abonnement(s) à **Ville & Vélo**
 - > Je paierai à réception de facture
 - > Je souhaite recevoir une facture acquittée
- Ci-joint mon règlement par chèque à l'ordre de Ville & Vélo d'un montant de euros

Références bancaires : Banque : Crédit Mutuel, 47, rue Lafayette - 75009 Paris - Code banque : 10278
Code guichet : 06039 N° de compte : 00020182645 - Clé RIB : 28 IBAN: FR76-1027-8060-3900-0201-8264-528



Réconcilier le vélo et la ville...



**Nouvelle
adresse**

AGUIDON PLUS
27, rue Exelmans - BP 451
78004 VERSAILLES CEDEX
Tél. : 01 30 24 60 95
Fax : 01 30 24 60 96



... avec le spécialiste du parking à vélos !



Photo > La Petite Reine

Gilles Manuelle, directeur de La Petite Reine

1/ Avec La Petite Reine, le vélo a fait une entrée remarquable dans la logistique urbaine. Comment expliquez-vous ce succès ?

Notre succès est dû à la cohérence de notre concept "éco-logique". Nous nous sommes attaqués au créneau le plus important des déplacements de marchandises en ville : celui des petits colis pour les entreprises ou les particuliers. 80% des déplacements de marchandises en ville sont effectués avec des véhicules utilitaires qui transportent en moyenne 100 kg de charge. Pourquoi utiliser un véhicule qui pèse plus d'une tonne pour transporter 100 kg de marchandises sur un périmètre qui ne dépasse pas une vingtaine de rues ? C'est une aberration écologique et donc économique.

Nos Cargocycles® pèsent 80 kg et transportent jusqu'à 150 kg de charge. L'assistance électrique et le faible encombrement des véhicules permettent une circulation rapide, facile et efficace au cœur des villes ; et ce d'autant que leur statut de vélos leur autorise l'utilisation des itinéraires cyclables et des couloirs de bus. Nous participons ainsi à l'amélioration de la fluidité du trafic automobile, à la diminution de l'occupation de l'espace par un stationnement aisé. Et, surtout, nous contribuons à la réduction des émissions de polluants dans l'atmosphère, des consommations d'énergie et des nuisances sonores.

2/ Comment s'intègre votre service dans "le dernier kilomètre de livraison" ?

Nous avons modifié le modèle logistique existant en réintroduisant la plate-forme logistique en ville. Nous recevons nos colis à des heures où l'approche du centre-ville est facile (entre 6h30 et 7h30 ou vers 16 heures). Ensuite, nous trions les colis et mutualisons les flux de nos livreurs qui partent en tournée pour une demi-journée. Ils reviennent en fin de matinée et repartent l'après-midi pour la secon-

de tournée. La proximité entre les lieux de livraison et la plate-forme logistique nous permet cette gestion en deux temps.

Nos concurrents fonctionnent différemment : ils trient dans des entrepôts situés en périphérie et rentrent en ville aux heures de pointe. À titre d'exemple, à Paris en messagerie express (colis de moins de 30 kg à livrer impérativement dans la journée), ce sont 1 000 camionnettes qui arrivent chaque jour entre 8 et 9 heures, à l'heure où les écoles et les commerces ouvrent. Cette activité logistique "classique" est incontestablement source de congestion sur les axes de circu-



lation et à l'origine de conflits d'usage. Aussi, le modèle logistique vertueux développé par La Petite Reine participe à rendre les centres-villes plus fluides en rationalisant pour "le dernier kilomètre de livraison" le mode de transport en fonction du poids et de la taille du colis. En moins de trois ans à Paris, La Petite Reine a créé 20 emplois et a évité plus de 250 000 km de camions diesel dans la ville.

3/ Fondée à Paris, La Petite Reine est dorénavant présente dans d'autres villes françaises : quels sont les critères guidant vos choix de localisation ?

Le marché du transport de petits colis est en croissance permanente (nouveaux modes de consommation, e-commerce...). Cette activité rencontre de plus en plus de contraintes dans les centres-villes. Je vais peut-être vous étonner : notre critère premier n'est pas celui du marché. Nous savons que le marché existe et qu'il nous sera possible, sans trop de difficultés, de prendre des parts à nos concurrents.

Nous retenons donc d'autres critères. En premier lieu, c'est la configuration du centre-ville qui nous importe. Existe-t-il des mesures visant à restreindre la circulation automobile ? Des aires piétonnes (rappelons qu'elles sont accessibles aux cycles) ? Quelle est la forme urbaine du centre-ville ? S'agit-il d'un centre historique composé de ruelles ou au contraire d'une ville plus récente structurée par de larges artères en damier ? Les activités économiques, administratives et institutionnelles sont-elles concentrées dans un secteur de la ville ou sont-elles au contraire éclatées en plusieurs points de la ville ? On peut également avoir intérêt à regarder de près l'armature commerciale. Le second critère déterminant nos choix d'implantation est le coût du foncier urbain dédié à la plate-forme logistique. Enfin, nous sommes attentifs aux politiques locales. Existe-t-il une volonté politique de modifier le fonctionnement de la logistique urbaine ? Si oui, dans quel sens ? Le modèle développé par La Petite Reine peut-il s'intégrer aux projets ou réflexions ?

Aujourd'hui, nous sommes présents à Paris, à Bordeaux, à Rouen et à Dijon. ■