



4€

n° 31

dossier > pages 6 à 12

janvier/février 2008



vélo et seniors

> le vélo, c'est toute la vie !

le site cycl@ble
> page 14

les atouts du vélo
en banlieue dense > page 15

JCDecaux

NOS INGÉNIEURS AVAIENT LA TÊTE DANS LE GUIDON

MAIS ILS N'ONT PAS PERDU LES PÉDALES

AUJOURD'HUI, LEUR PETITE REINE EST 5 FOIS ÉLUE...



Trophée du vélo 2005



Trophée 2005 L'Usine Nouvelle



JANUS 2006
DE L'INDUSTRIE



Prix Entreprises & Environnement 2006



JANUS 2007
DES SERVICES

Récompensé par ces cinq 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, Janus 2007 des Services... 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 250 000 km.



agenda 2008



Paris – Pékin 2008 à vélo

Fédération française de cyclotourisme FFCT
> de mars à août 2008

À vélo, pour rejoindre Pékin le 1^{er} août pour l'ouverture des jeux Olympiques
www.ffct.org



Carrefour de la recherche et des transports du Predit 3 au Predit 4 Paris, Porte Maillot Palais des congrès
> les 5, 6, et 7 mai 2008

www.predit.prd.fr



ECOMM 2008 à Londres
> du 4 au 6 juin

11^e édition

<http://ecomm2008.eu>



3^e Salon européen de la mobilité Transports publics 2008

Paris - Porte de Versailles
> 10 au 12 juin 2008

Le rendez-vous de tous les acteurs du Transport public et des modes de déplacement durables. Le Club des villes cyclables, partenaire de ce Salon, organisera comme lors de la précédente édition en 2006 un « espace modes doux »
www.transportspublics-expo.com



Rencontre du Club des villes cyclables Paris, Hôtel de Ville
> 25 septembre 2008



La ville pour tous

N
édito

Notre espérance de vie gagne trois voire quatre mois par an. Les aînés sont de plus en plus nombreux dans notre société. Et de moins en moins uniformes. Ils constituent un groupe varié selon qu'ils sont de nouveaux seniors, dynamiques, mobiles voire sportifs, ou qu'ils entrent dans ce qu'il est encore commun d'appeler le "grand âge" et qu'on situe autour de 77 ans. Leur rythme et leurs habitudes changent alors pour beaucoup d'entre eux. Il est courant de considérer qu'on vieillit quand on ne peut plus se déplacer. Preuve supplémentaire que la mobilité est bien au cœur de notre culture, qu'il s'agisse des territoires, des espaces publics et privés, des relations entre les hommes ou des activités.

La société des personnes âgées est déjà là, nous disent les démographes et les sociologues. Mais en sommes-nous vraiment conscients ? Prenons-nous en compte les besoins spécifiques de cette population et pas uniquement lorsque les difficultés qu'elle aborde permettent de l'assimiler – un peu vite – aux personnes à mobilité réduite et aux handicapés ?

Cette prise en compte est pourtant plus que jamais urgente au regard du vieillissement rapide de la population française. Elle répond à des exigences morales, mais elle constitue aussi une chance. Celle d'améliorer notre regard sur la société dans toute sa diversité. 80 % des Français et parmi eux la même proportion de personnes âgées vivent en ville. Pour ces aînés, mais aussi pour les enfants et pour les personnes souffrant de handicaps, il est urgent de changer nos référents et d'arrêter l'apologie de la vitesse. Sauf à laisser au bord de la route une part de plus en plus importante de la société. La ville pour tous n'est pas la ville rapide. Elle n'est pas non plus la ville lente par opposition à la ville "efficace" ou dynamique. C'est une ville accueillante, bienveillante, où il est possible de se déplacer, à son rythme, sans être exposé au danger de ceux qui sont plus pressés et plus rapides.

Cette cohabitation et cette mixité sont possibles si et seulement si on abaisse la vitesse automobile. Et si, plus précisément, on s'emploie à limiter les différentiels de vitesse entre les modes de déplacement. Alors la différence entre les allures et entre les gens ne devient plus un problème. Elle est la chance d'une ville plus équitable, d'une ville à haut niveau de civisme.

Denis Baupin,
Président

texto-vélo

↳ Strasbourg expérimente le tourne-à-droite pour les cyclistes sur cinq carrefours à feux, dispositif qui leur permet de tourner sans marquer l'arrêt au feu rouge.

Un feu jaune clignotant rappelant au cycliste que le piéton reste prioritaire sera également mis en place. L'expérimentation va durer un an. Bordeaux vient d'obtenir de la DSCR la même possibilité d'expérimenter le tourne-à-droite et le feu clignotant vélo. À suivre...

↳ La Fédération professionnelle des entreprises de sport et de loisirs (FPS) a organisé une grande opération de contrôle technique gratuit des vélos du 16 au 22 février impliquant plus de 600 magasins issus de 8 enseignes adhérentes de la fédération.

<http://www.diagnosticvelo.com>

↳ Deux prix pour promouvoir le rôle des autorités publiques, d'une part, et des entreprises, d'autre part, dans la réduction des émissions de CO2 liées aux transports grâce à la mise en œuvre de plans de déplacements d'entreprises.

Dates limites pour la remise des dossiers : 14 mars pour les entreprises et 4 avril pour les collectivités.

Entreprises :
[http://www.international-](http://www.international-transportforum.org)

[transportforum.org](http://www.transportforum.org) ou
<http://www.epomm.org>
Collectivités :
<http://www.epomm.org>



↳ "Réussir sa politique vélo ; outils pratiques pour une communication efficace", tel est le thème du dernier "Dossiers d'experts" publié par l'Association des départements cyclables.

Autour des huit grands enjeux du développement du vélo – mobilité, santé, environnement, développement économique... –, l'ouvrage délivre arguments, conseils pour avancer et, en prime, sur chaque thème, un "florilège d'idées reçues"... à mieux combattre.

<http://www.departements-cyclables.org>

↳ C'est le pourcentage du parc automobile local qui suffirait à bloquer toute la circulation de l'agglomération lyonnaise selon Yves Crozet, chercheur au laboratoire d'économie des transports de l'université de Lyon.

En Île-de-France, le parc s'établit à 5 millions de

voitures pour 2 100 km de routes. Ce qui veut dire que si tous ces véhicules sortaient en même temps, chacun devrait se nicher dans 42 centimètres!...

Source : L'automobile au ban des métropoles, *L'Usine nouvelle*, 14/02/08

↳ La Ville de Saint-Étienne a lancé fin janvier un service de location de vélos.

410 vélos sont disponibles à la gare de Chateaufort parmi lesquels 130 vélos à assistance électrique tenant compte de la topographie de la ville. C'est la Stas, l'opérateur de transports urbains, qui gère le dispositif et propose également du gardiennage et le marquage des vélos pour lutter contre le vol. Le maire de Saint-Étienne a annoncé l'installation d'autres vélostations sur le territoire de la communauté d'agglomération et ses 43 communes.

↳ Le top départ de Velam, le système de vélos en libre-service d'Amiens Métropole, a été donné le 16 février.

Géré par JCDecaux, il comptera à terme 313 vélos vert et gris répartis dans 25 stations du centre-ville.



↳ Sio, c'est le nom de ce vélo futuriste, tricycle caréné doté d'une assistance électrique alimentée par des batteries rechargées par des capteurs photovoltaïques.

<http://www.lisio2.com>

↳ Assurez votre auto, l'abonnement vélo vous est offert...

Telle est l'offre d'une société d'assurance, baptisée "Je m'assure à Paris", qui permet de bénéficier gratuitement de l'abonnement au système Vélib' (29 euros par an). "Plus on fait de vélo, moins on roule en voiture et moins on a d'accidents", souligne son promoteur, le P-DG du groupe Protegys, maison mère de la Parisienne assurances.

↳ Le parc du Lubéron a fait réaliser une étude sur les retombées économiques du tourisme à vélo en 2007.

Les touristes à vélo dépensent 61,48 euros par jour contre 44,60 euros de dépense touristique moyenne. Les retombées économiques

vite dit

● ● ● directes et indirectes induites par cette activité représentent 8,9 millions d'euros. Les touristes à vélo organisent eux-mêmes leur séjour et, pour 29 % d'entre eux, la pratique du vélo constitue la principale motivation du séjour dans le parc. Ils fréquentent davantage la région hors saison et de façon plus étalée dans le temps. C'est un atout pour les villages un peu éloignés. S'ils sont majoritairement très satisfaits des itinéraires, ils attendent encore beaucoup de progrès côté aménagements et services.

→ La ville de Rome lance son système de vélos en libre-service avec, dans un premier temps, 250 bicyclettes dans 22 endroits parmi les plus fréquentés et les mieux reliés aux transports publics de la capitale.

Le système fonctionnera sur abonnement souscrit auprès des points d'information touristiques. La première demi-heure sera gratuite, les trois suivantes coûteront un euro, puis quatre euros à partir de la cinquième. "Bike sharing" fonctionnera de

7 heures à minuit. Si cette phase d'expérimentation de 6 mois est concluante, le système comptera 20000 vélos au cours de 2008.

www.assessoratoambiente.it

→ C'est le nombre de locations de Vélib', six mois après sa mise en service à Paris.

On compte 164000 abonnés annuels dont 10 % originaires de banlieue ou de province. ■

// *Quand on commence à s'interroger sur la notion de mobilité chez l'animal, on se rend compte que cette mobilité n'est jamais mécanique, rarement seulement intelligente mais toujours signifiante. Aucun animal ne se déplace sans signification alors même qu'il se déplace souvent sans lieu à atteindre. Nous utilisons déjà implicitement cette idée de meaningful mobility quand nous disons qu'il faut mieux utiliser des transports en commun plutôt que sa voiture parce que les premiers polluent moins que les seconds. Nous lions ainsi le fait de se déplacer dans la ville et l'état de la planète.* //

Dominique Lestel, éthologue, maître de conférence ENS Ulm, in *Cognition & Mobilité*, RATP, 2007.

123envoiture.com
Le covoiturage facile

ÉCOLOGIQUE Je diminue quand je veux ma consommation de carburant, je contribue à la réduction de la pollution et des embouteillages.

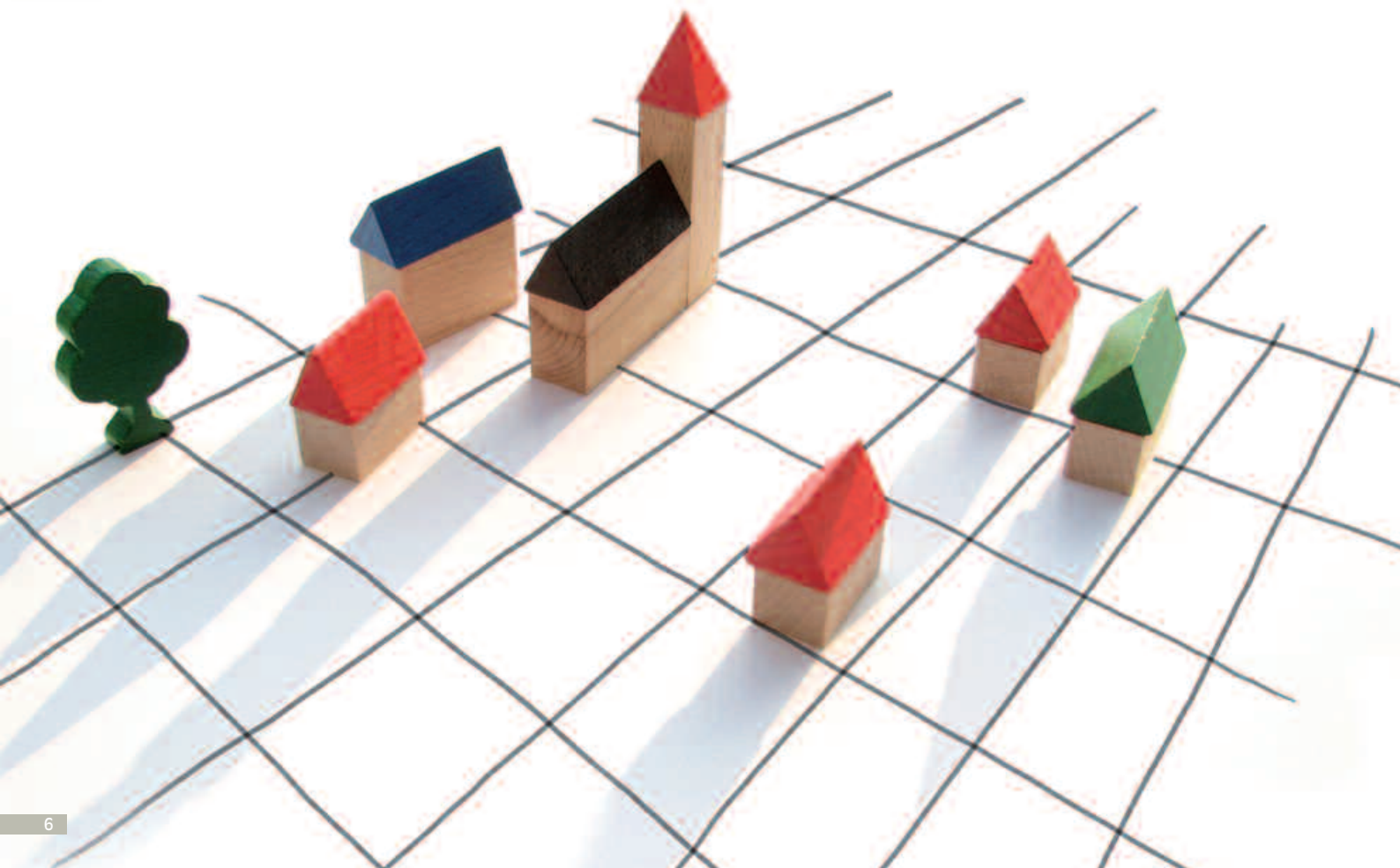
ÉCONOMIQUE J'utilise ma voiture moins souvent et je réduis mes frais de carburant et d'entretien.

ET... CONVIVAL Une bonne occasion de développer mon réseau de connaissances, de ne plus voyager solitaire...

Green Cove - Opérateur de covoiturage
Le Sésame - 8, rue Germain Soufflot
78180 MONTIGNY-LE-BRETONNEUX
Tél. : 01 34 60 59 73 contact@greencove.fr



Le vélo a toujours été l'ami des seniors pour les loisirs et le tourisme. Mais dans une société où l'espérance de vie gagne quelque trois mois par an, où les plus de 60 ans représentent déjà près du quart de la population et où la mobilité est devenue un enjeu majeur, qu'en est-il du vélo comme mode de déplacement lorsqu'on est à la retraite, quand on vieillit, pour ces nouvelles générations de l'après-60 ans? Vélo et seniors forment-ils un bon tandem?



.... Vélo et seniors

> le vélo, c'est toute la vie!

Une cycliste strasbourgeoise de 74 ans, qui avait tourné à droite à un feu rouge retenu pour expérimenter prochainement l'autorisation pour les vélos de tourner à droite, a été récemment condamnée à 90 euros d'amende, en dépit de son plaidoyer pour le vélo devant le tribunal de police. "J'ai pris un tourne-à-droite qui va être prochainement autorisé mais ne l'est pas encore, je n'ai mis personne en danger, mais la police m'a poursuivie et verbalisée au même titre qu'une automobiliste", a déploré la septuagénaire au lendemain de sa condamnation, ainsi que le relate l'Agence France presse. "Cela fait 21 ans que je ne me déplace plus qu'à pied ou à vélo, mais ici tout est fait pour la bagnole, on ne respecte ni les cyclistes ni les piétons."

Crédit photo © Adam Gryko/ Fotolia



Ne pas oublier le chapeau...

Cette septuagénaire strasbourgeoise ne serait-elle pas emblématique de l'essor du vélo en cette fin de mandat municipal et ce début d'année 2008? Cycliste quotidienne, bien au fait des évolutions attendues d'un Code de la route prenant mieux en compte les besoins et la sécurité des cyclistes urbains, râlant après le montant d'une amende si contradictoire avec le bénéfice pour la collectivité et pour

elle-même qu'elle offre sa pratique régulière du vélo, elle n'est pas une exception. Le vélo, en effet, s'impose de plus en plus comme un véritable service à la mobilité, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7... et tout au long de la vie. S'il faut avoir 14 ans au moins pour emprunter un Vélib', on observe un nombre croissant de Français à vélo, de 7 à 77 ans et même au-delà. "Quand je vois des per-

Petite sociologie du cycliste

La sociologie du cycliste montre quelques lignes de force et de faiblesse. Très également répandu dans toutes les catégories d'âge jusqu'à 65 ans (entre 13 % et 19 %), le cycliste se fait plus rare après cet âge, sans disparaître toutefois : on en trouve encore 9 % entre 65 et 74 ans, et même 8 % au-delà de 75 ans. Chez les hommes âgés de 75 ans et plus, l'utilisation se maintient même à plus de 10 %. Le vélo est un mode de transport plutôt populaire et "rurbain" : 20 % des commerçants et des ouvriers font du vélo, contre 11 % chez les cadres ; les femmes en font moins que les hommes (12 % contre 17 %), sauf entre 18 et 25 ans où elles en font presque deux fois plus que les jeunes hommes (16 % contre 9 %).

Sondage TNS Sofres, "Les Français et l'utilisation du vélo" pour le Club des villes cyclables, 2003.

Santé

Les craintes principales des Français concernant les problèmes liés au grand âge sont les maladies neurologiques (Alzheimer, Parkinson...) pour 80 %, devant l'incapacité motrice (64 %), le cancer (60 %), la perte de la vision (40 %), les rhumatismes (8 %), la surdité (8 %).

Sources : Fédération hospitalière de France/Sofres 2005, cité par *FrancoScopie 2007*

● ● ● *sonnes âgées empruntant des contresens cyclables non encore autorisés dans ma ville*, nous dit ce maire d'une commune de moins de 5000 habitants, *je me dis que c'est vraiment gagné!* Du vélobus pour aller à l'école à la septuagénaire anticipant un tourne-à-droite au feu rouge, c'est toute une population qui, dans sa diversité, tente de s'affranchir de la dépendance à la voiture.

Mobilité quotidienne

Les Français de plus de 60 ans représentaient 20% de la population en 1999. En 2050, ils seront 40%. Les plus de 50 ans composeront 40% de la population francilienne en 2010 et 50% entre 2025 et 2030. Les nouvelles générations de seniors (plus de 65 ans dans la plupart des enquêtes) seront de plus en plus urbaines et de plus en plus familiarisées avec la voiture. Leur manière de se déplacer a considérablement évolué depuis ces vingt dernières années. Comme le souligne le Certu dans un rapport de 2001 sur "la mobilité des personnes âgées : analyse des enquêtes ménages déplacements", la familiarité avec le mode de transport n'influe pas seulement sur l'usage du mode concerné mais aussi sur le simple fait de sortir de chez soi chaque jour.

Grand changement pendant les Trente Glorieuses, la progression de la motorisation et de la bimotorisation ainsi que l'accès à la conduite des femmes ont modifié considérablement la mobilité des seniors. Plus on a accès à la voiture, plus on l'utilise, même après la retraite. Mais, au-delà du constat de ces évolutions des pratiques de déplacements, le vieillissement de la population impose aussi une vraie réflexion sur les mobilités et sur l'urbanisation.

Dans les années 80, la marche ne représente plus qu'un tiers des déplacements des seniors, les "deux-roues" (les enquêtes amalgament encore vélo et deux-roues motorisés) s'effondrent et les transports collectifs résistent

tant bien que mal. Cette répartition n'a pas beaucoup changé alors que la mobilité des seniors, comme du reste de la population, a augmenté. Les achats constituent le premier motif de déplacement des personnes âgées (45%) loin devant la visite aux amis, les loisirs et la promenade.

Rien d'étonnant donc à ce que l'arrêt de la conduite automobile, pour des raisons de santé et de diminution de performances physiques liée à l'âge, s'apparente à un véritable deuil, comme l'a montré Catherine Espinasse, psychosociologue, dans une étude pour le ministère de l'Équipement et Mondial assistance en 2006. Le "deuil de l'objet voiture" devient une véritable mort sociale dans beaucoup de cas, accentuée notamment par l'éloignement géographique. Pas étonnant non plus que, dans cette enquête, les Parisiens de plus de 72 ans soient ceux qui regrettent le moins la voiture puisqu'ils disposent, presque tous, d'un bus en bas de chez eux... Plus il y a de solutions de transports collectifs ou autres solutions alternatives, moins les personnes âgées souffrent de cette mort sociale que constitue la démotorisation, ainsi que l'observe la chercheuse.

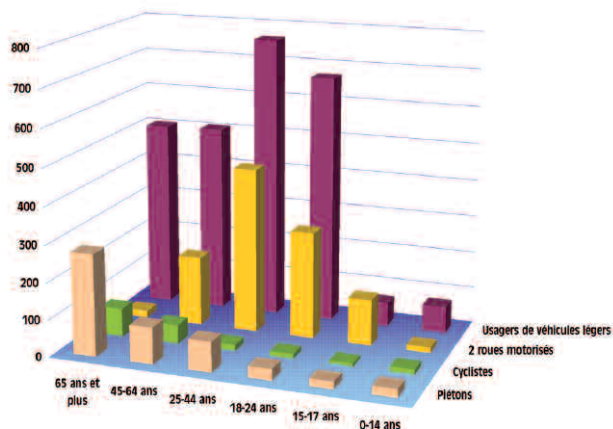
Face à cet allongement de la vie et à cet enjeu de l'accès à la mobilité des personnes âgées, le vélo peut-il être pris en compte comme un véritable service à la mobilité des seniors? Assurément, oui, répond le docteur Jean-Luc Saladin, médecin, qui a dirigé plusieurs travaux universitaires sur le vélo et la santé.

Vélo et santé

Le vélo, pour les seniors, a les mêmes atouts à tous les âges de la vie. Il est bon pour la santé. Une activité physique régulière diminue de moitié le risque d'un grand nombre de cancers, de maladies cardiovasculaires et d'ostéoporose. Mieux, les personnes physiquement actives voient leurs risques de maladies d'Alzheimer et de Parkinson diminuer de 40%. Chez les

Source: ONISR 2006

NOMBRE DE TUÉ(E)S EN 2006 PAR ÂGE ET MODE DE DÉPLACEMENT



personnes physiquement très actives, cette exposition au risque de ces deux pathologies diminue de 60%. Le risque de dégénérescence maculaire diminue, lui, de 80%! "La pratique du vélo joue un rôle central dans l'activité physique, selon le praticien. Elle permet d'intégrer l'activité physique au transport quotidien et de lutter contre ces trois fléaux du vieillissement que sont la maladie d'Alzheimer, Parkinson et la DLMA." Elle permet, en outre, de ralentir le vieillissement cognitif. Bref, la pratique du vélo en ville contribue à l'allongement de la durée de vie. Une étude danoise indique même que cet allongement compense largement la réduction de la durée de vie qui résulterait du risque d'accident accru. Pourtant, comme le souligne Jean-Luc Saladin, les Français ont eu très longtemps une représentation du vélo à travers le Tour de France qui n'a pas contribué à imposer cette idée qu'il est bon pour la santé. Bien au contraire! Le médecin considère même que la représentation de l'effort extrême, des performances hors normes et de l'apport de substances parapharmaceutiques pour y parvenir ont pu freiner la prise en compte du vélo comme mode de déplacement dans notre pays, et les politiques publiques de transport et de santé favorables à sa pratique.

Si la pratique sportive extrême s'avère délétère, dans le vélo comme dans toutes les autres disci-

Retraite sportive ?

"La durée moyenne de la retraite a plus que doublé en un demi-siècle. Elle est aujourd'hui plus longue que celle de la scolarité, bien que cette dernière se soit beaucoup allongée (19 ans aujourd'hui contre 11 ans au début du XX^e siècle). Cette évolution a entraîné des perspectives totalement différentes pour les personnes concernées. Celles-ci disposent du temps nécessaire pour faire des projets, s'intéresser à des activités de plus en plus variées et continuer de participer à la vie collective après être sorties du système productif."

Les aînés sont de plus en plus nombreux à faire du sport, pour entretenir leur condition physique et pour se divertir. "Leur taux de pratique a ainsi été multiplié par sept en quinze ans, alors qu'il doublait seulement chez les 40-59 ans."

Gérard Mermet,
Francoscopie 2007.

● ● ● plines sportives, les atouts du vélo quotidien sont de plus en plus souvent mis en avant dans les argumentaires. "Le vélo est le sport le plus accessible après la natation et la marche. On peut en effet moduler son effort pour en faire une discipline relativement douce : il est toujours possible de ralentir, de faire une pause ou de descendre de son engin quand la pente est trop dure, et avoir assez facilement une pratique pendant plusieurs heures tout en se faisant plaisir", souligne la Fédération française de cyclotourisme (FFCT). Chez les personnes de plus de 65 ans, l'activité physique régulière diminue de 34% la dégradation des fonctions intellectuelles sur un suivi de 8 ans, comme le montre le docteur Jean-Paul Lemonnier de la FFCT. Chez le sujet de plus de 65 ans, l'activité physique régulière (une heure de marche à 6 km/h, deux fois par semaine) per-

met un gain de 30% de masse musculaire, une réduction de 41% sur 12 ans de l'incidence des fractures du col fémoral par entretien de la densité osseuse (prévention de l'ostéoporose) et, enfin, une réduction annuelle de 50% des chutes et de 70% des chutes à répétition qui accroissent le risque de grabatisation et d'institutionnalisation. Elle diminue aussi très nettement la prévalence des pathologies comme la dépression, les phobies, etc. Représentant 60% de la mortalité mondiale et près de la moitié de la morbidité, les maladies non transmissibles (maladies cardio-vasculaires, diabète de type 2, obésité, cancers...) sont au cœur des programmes internationaux et nationaux de sensibilisation du public et des campagnes d'information sur la nécessité d'une activité physique régulière et d'une alimentation équilibrée et diversifiée.



Crédit photo: Fotolia @ Lisa F. Young

La longueur moyenne d'un déplacement à pied en Europe est d'environ 1,5 km et celle de la circulation à bicyclette est d'environ 3,5 km. Cela prend dans les deux cas environ 15 minutes, de sorte que deux déplacements de ce type suffisent à réaliser la "dose quotidienne recom- ● ● ●

Vélo ou véhicule à propulsion humaine? Vers une gamme de produits pour tous les usages...

Fabricant

PARCAGE
sécurisé 2 roues

MOBILIER
urbain

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

CONTROLE SOLIDITE BUREAU VERITAS

Simple et efficace

"Design" contemporain

Nombreuses références

Sécurité MAXIMUM

Pour nous contacter

www.cyclogard.com

ETUDES - PROJETS
D'IMPLANTATION

Modèles déposés / systèmes brevetés

● ● ● mandée" d'activité physique. Outre les loisirs et la promenade, les déplacements utilitaires à vélo pour le motif achat, qui représente le premier motif de déplacement en voiture des seniors, offrent des perspectives encourageantes pour le développement de la pratique à tout âge, sauf handicaps spécifiques. Car, contrairement aux idées reçues, on n'a pas besoin d'être très bien portant, voire sportif, pour faire du vélo.

Opinion

La pratique de la bicyclette peut même s'avérer plus facile que la marche pour des personnes souffrant de pathologies comme la maladie de Parkinson ou de certains handicaps. Tel cet internaute, "75 ans, marche très mal avec deux cannes, mais ça roule sur un mini-vélo!", interrogeant récemment la communauté cycliste sur une liste de discussion à propos d'un fournisseur de manivelles. Ou cette patiente âgée du docteur Saladin "qui habitait en hauteur et se servait de son vélo pour descendre de chez elle jusqu'aux commerçants, quasiment en roue libre, chargeait son vélo et remontait chez elle simplement en le poussant". Par nécessité et courageusement, ces personnes ont fait du vélo l'allié de leur mobilité. Mais la majorité des plus de 65 ans voit-elle l'intérêt de mettre ou remettre une dose de vélo dans leur cocktail de mobilité? Autrement dit, quelle représentation du vélo les seniors ont-ils, et notamment les non-cyclistes, aujourd'hui? Un sondage TNS Sofres de 2003, "Les Français et l'utilisation du vélo", réalisé pour le compte du Club des villes cyclables, révèle que les personnes interrogées qui n'ont pas recours au vélo pour se déplacer (86% de l'échantillon) donnent deux raisons principales : les distances à parcourir (22%) et la forme physique (21%). Ces deux raisons segmentent deux types distincts de population. Pour 33% des moins de 50 ans, les distances parcourues quotidiennement sont trop longues pour être faites à

vélo. Cet argument arrive très loin devant la peur de se faire renverser (11%) et le besoin d'emmener des passagers (8%). Chez les plus de 50 ans, c'est la forme physique insuffisante qui est avancée comme première raison par 40% des personnes interrogées. Ces réponses augmentent avec l'âge et témoignent de l'idée que ce mode de transport est inadapté à la vieillesse : 26% entre 50 et 64 ans, 46% entre 65 et 74 ans, 62% après 75 ans. L'insécurité supposée du vélo n'est donc pas le frein premier pour les seniors comme pour le reste de la population contrairement à une idée très répandue.

Sécurité

Les plus de 65 ans représenteront 40% de la population en 2050 : il est donc urgent de concevoir une ville pour tous plutôt qu'une ville axée sur la vitesse. Si l'insécurité supposée du vélo n'est pas le frein principal, les seniors sont-ils néanmoins plus exposés au risque? 51% des piétons tués ont plus de 65 ans. Cette population paie donc un lourd tribut à la mal nommée insécurité "routière". Elle n'en est pas vraiment consciente puisque, comme le montre le Certu dans son étude sur la mobilité des seniors en 2001, 58% des plus de 65 ans jugent que l'insécurité de la marche est un problème "plutôt pas important". C'est pourtant un enjeu de sécurité des déplacements car, comme le souligne l'Observatoire national interministériel de sécurité routière, 70% des piétons tués le sont en ville! Les données de l'ONISR concernant les seniors cyclistes sont assez pauvres. L'observatoire indique juste que 43% des cyclistes tués en 2006 étaient des seniors. Les personnes âgées entrent davantage dans les statistiques depuis qu'on recense les tués à 30 jours et non plus à 6 (depuis 2005), en raison de leur moindre capacité de récupération, des complications plus lourdes à la suite de traumatismes ou de l'aggravation de déficiences chroniques. L'exposition au risque des personnes de plus de 65 ans

circulant à vélo comme de l'ensemble des usagers n'est pas mesurable puisqu'on ne connaît pas le kilométrage parcouru à bicyclette ni le nombre de cyclistes. Mais on sait que la pratique globale a notablement augmenté ces dernières années. Sur 181 cyclistes tués en 2006 en France métropolitaine, ce chiffre de 43% représente 77 cyclistes de plus de 65 ans, toutes pratiques du vélo confondues. Sur tous les accidents mortels de cyclistes de plus de 65 ans en Ile-de-France en 2006, on constate que les scénarios ne sont pas en corrélation systématique avec l'âge du cycliste. Seules des données plus précises permettant d'intégrer des éléments des procédures d'accidents (PV) pourraient apporter un éclairage plus pertinent que la seule observation des données de Concerto issue des bordereaux d'analyse des accidents corporels (BACC). Sans oublier que les accidents corporels où le cycliste est indemne ou très légèrement blessé sont souvent déclassés en accident matériel pour éviter des complications (accord tacite des parties, décharges, etc.).

Les plus de 65 ans ont moins d'accidents mais "ils sont plus graves du fait de leur plus grande vulnérabilité physique à des chocs de violence égale", écrit l'ONISR. Pierre Solviche, inspecteur départemental de la sécurité routière des Yvelines, a étudié les données issues de la base Concerto de l'Observatoire régional de la sécurité routière d'Ile-de-France. Sur les 1192 accidents en Ile-de-France dans lequel un cycliste est impliqué pour l'année 2006, 69 accidents concernent des plus de 65 ans, soit moins de 6%. On peut même noter que le doyen de ces cyclistes accidentés a 105 ans et qu'il n'est même pas hospitalisé! L'observation que Pierre Solviche a faite des scénarios d'accidents est plus riche que ces chiffres bruts : "Les tourne-à-droite des motorisés, le rôle des séparateurs sur une voirie rétrécie, l'impact des travaux de chantiers, les conditions climatiques qui peuvent diminuer l'intervisibilité entre les impliqués, notamment à cause des vitres ● ● ●

Mobilité

Les besoins des seniors sont trop souvent confondus avec ceux des personnes à mobilité réduite, selon la Fédération nationale des agences d'urbanisme. La Fnau préconise notamment que soient développées les "solutions intermédiaires" qui favorisent la mobilité des seniors. "C'est aujourd'hui un marché émergent, que ce soit pour les transports à la demande ou les services d'accompagnement à la marche ou aux courses, ou même les livraisons à domicile, et il devrait être amené à moyen terme à se développer."

Seniors, quelle intégration dans les documents de planification et d'urbanisme? Fnau, novembre 2007.

"Groom urbain"

À Amiens, l'association Les vitrines d'Amiens a développé avec la Chambre de commerce et d'industrie un service de "grooms urbains" qui accompagnent les personnes de tout âge pour faire leur course dans le centre-ville, en portant leurs paquets, etc.

Quelle ville pour les seniors?

C'est le thème de l'émission du 3 février 2008, "Vivre sa ville", sur France Culture à la suite d'un colloque organisé à Nancy par la Fondation de France et la Fédération nationale des agences d'urbanisme.

Elle peut être écoutée sur http://www.radiofrance.fr:80/chaines/france-culture2/emissions/vivre_ville

Des espaces publics intergénérationnels

"Le degré de civisme se mesure à des comportements >>>

● ● ● des véhicules non nettoyés ou fumées." Autrement dit, les causes accidentogènes ne sont pas différentes de celles qui concernent l'ensemble des cyclistes, mais les conséquences de l'accident peuvent, elles, être plus importantes (y compris les conséquences d'une hospitalisation sur une personne âgée, les risques de complications, etc.). "Tant que l'on ne saura pas de quel type de cycliste il s'agit : sportif, cyclotouriste, quotidien urbain ou 'du dimanche', on n'avancera que des hypothèses sur l'effet pervers de la baisse de la vue et de l'audition et du sens de l'équilibre", insiste Pierre Solviche, qui ajoute, comme le docteur Saladin, que ces handicaps, quand ils existent, sont en général bien compensés par une prise de risques moindre, "comme pour les conducteurs automobiles âgés qui ne sont pas plus impliqués que les 25-40 ans mais dans des scénarios spécifiques".

Innovation

En revanche, l'observation des trajectoires des cyclistes âgés de Pierre Solviche lui indique qu'ils peuvent être plus vulnérables au démarrage, "leur manque de puissance ne permet pas une stabilité rapide de la trajectoire par l'effet gyroscopique des roues". La solution tricycle pourrait alors s'avérer favorable à une plus grande sécurité ainsi qu'à la mise à distance plus grande des motorisés, selon notre expert. Le docteur Jean-Luc Saladin va plus loin. Il est en effet convaincu que ces vélos à trois roues tout comme les vélos couchés et autres véhicules à propulsion humaine (HPV) constitueront à l'avenir une véritable gamme de produits vélos et de services à la mobilité, à tous les âges, pour tous les usages et adaptés à toutes les conditions physiques. Notre bon vieux vélo à deux roues ne sera qu'un des pro-

duits de cette gamme et, selon le médecin, sera doublé par des produits très innovants. L'assistance électrique au pédalage est aussi une source d'amélioration de la performance et du confort pour tous les cyclistes, et pour les personnes âgées notamment. "Le tricycle, qu'il soit en delta avec une roue devant et deux derrière ou l'inverse, deux roues devant et une derrière, offre une bonne stabilité. Il supprime la crainte de la chute, importante quand on vieillit. Et il permet de transporter des courses!" s'enthousiasme Jean-Luc Saladin qui ajoute un autre atout, ergonomique, à notre engin : le pédalage automatique. Les coureurs cyclistes le connaissent bien, mais le pied attaché à la pédale inquiète les néophytes. "Or, il permet non seulement d'augmenter la force du cycliste mais d'avoir un pédalage constant. Il y a un très grand intérêt à séparer les fonctions ● ● ●

>>> abords des passages piétons, laisser la priorité aux citoyens les moins mobiles, libérer les trottoirs... Cette prise en considération d'autrui nécessite une empathie suffisante pour déjouer les multiples conflits qui naissent de l'usage collectif de la cité. Nos villes doivent mettre à profit leur double influence, celle policée des villes du Nord, où toute agressivité automobiliste est perçue comme la marque d'un sous-développement culturel, et celle extravertie des villes du Sud, où subsiste un réel art d'aménager des places animées et où toutes les classes d'âges se côtoient sans se gêner."

Francis Cuiller, directeur de l'Agence d'urbanisme de Bordeaux, in *Villes et Vieillir*, Institut des villes, La Documentation française, 2004.



L'I.N.C.M, le spécialiste des formations Cycle

Les journées Portes Ouvertes

pour découvrir un métier passion

mercredi 19 mars et samedi 5 avril de 10h à 16h

POUR LES JEUNES

Deux formations en alternance reconnues par les professionnels :
Le CQP Mécanicien Cycles, le CQP Conseiller Technique Cycles
en Contrat de Professionnalisation.

POUR LES ADULTES

- > des formations adaptées,
- > des possibilités de prise en charge financière.

POUR LES PROFESSIONNELS EN ACTIVITÉ

Des formations de perfectionnement.

INCM - 51 bis, rue des Epinettes - 75017 Paris
Tél. : 01 46 27 82 28 - Fax : 01 42 28 97 65
www.incm.asso.fr

INSTITUT NATIONAL
DU CYCLE ET
DU MOTOCYCLE



INCM

l'INCM est une association loi 1901.
Une documentation conforme
à l'article L920-6 du code du travail
est disponible sur simple demande.

TroisQuatorze - Paris photos : © A. Brunet Gamma

● ● ● *activité physique et avancement. On atteint alors une activité physiologique parfaite en faisant ce qui est bon pour entretenir la santé sans fournir un effort trop important.* Sans faire de futurologie hasardeuse, mais dans un avenir proche selon le docteur Saladin, on verra donc de plus en plus de trois-roues à assistance électrique et à pédalage constant. Et le vélo droit, à deux roues, qui garde tous ses avantages à ses yeux, léger, maniable et facile à garer, ne sera toutefois qu'un produit parmi d'autres! Au même titre que le trois-roues ou le vélo couché carénés qui permettent d'aller trois fois plus vite... Jean-Luc Saladin est même convaincu que le trois-roues, qui offre des solutions adaptées à la

personne handicapée comme au super-sportif, sera l'élément central de cette gamme de vélos, ou plutôt de véhicules à propulsion humaine. "Il y a un gisement de solutions à la mobilité très innovantes bien plus important autour de ces modes légers que, dorénavant, dans les transports collectifs routiers et ferroviaires!" Nous y reviendrons dans un prochain dossier de *Ville & Vélo*.

La sécurité des déplacements, des citadins jeunes et moins jeunes, valides et souffrant de handicaps, résidents et touristes, et la qualité de vie qui va avec imposent plus que jamais un aménagement des villes qui réponde à cette société multivisages, en général, et au phénomène du vieillissement de la

population, en particulier. Le vieillissement des populations aura obligatoirement des effets sur la physiologie des villes. Nous pouvons faire en sorte qu'ils soient très positifs et bons pour le plus grand nombre. Un peu comme avec l'invention de la télécommande du téléviseur, la "zapette" des Québécois, conçue au départ pour les personnes en fauteuil et dont tous les utilisateurs actuels sont loin d'imaginer le cahier des charges qui a présidé à sa conception, et loin d'envisager de s'en passer... C'est la démarche "design for all" ou "conception pour tous". Les conditions de la sécurité du déplacement à vélo des seniors et de l'encouragement de cette pratique bonne pour leur santé et pour l'environne-



ment sont davantage à inscrire dans des politiques d'urbanisme et de transports que dans une série de mesures spécifiques.

Qu'il s'agisse en effet de sécurité, de qualité ou de confort du déplacement à vélo, les gains réels – pour les cyclistes âgés ou non – viendront d'abord de la réduction de la vitesse relative des motorisés et de la sensibilisation des automobilistes aux particularités des deux-roues, motorisés ou non. ■

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.

VELOCITO
www.velocito.fr

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



Michèle Sarrazin, 72 ans, cycliste quotidienne

“Le vélo parce que je suis brouillée avec le temps!”

M₂

Michèle Sarrazin est une vraie publiciste pour le vélo au quotidien. D'abord, parce qu'en la voyant, vous la créditez d'une dizaine d'années de moins que l'âge que son état civil atteste. Mais aussi parce qu'en l'écoutant, vous vous redites que l'argumentaire en faveur du vélo a souvent un temps d'avance dans la société civile et qu'il va falloir que les acteurs accélèrent leur prise de conscience que la bicyclette est bien de retour, partout, dans toutes les couches de la société et à tous les âges de la vie.

Pourquoi le vélo? *“Parce que je suis depuis toujours brouillée avec le temps”,* répond sans hésiter notre habitante du Perreux-sur-Marne (94), tout en soulignant qu'au fil des années cette course de vitesse avec les vingt-quatre heures de la journée s'est intensifiée. *“Il y a dix ans, j'ai laissé tomber la voiture pour tous les petits trajets, bien trop lente si vous comptez le temps de la garer. Et j'ai opté pour le vélo. Nous le pratiquons déjà avec mon mari pour la balade sur les bords de Marne, mais un jour, je me suis dit, pourquoi ne pas essayer d'aller à Intermarché à vélo?”* Expérience concluante, ce sont les trajets vers Monoprix et le marché du centre-ville qui ont succédé naturellement. *“Et je n'ai plus lâché le guidon pour tous ces trajets, avec mes deux sacoches pour rapporter les courses. Le vélo permet d'aller beaucoup plus vite qu'à pied, et c'est plus commode pour transporter quelques paquets.”* Michèle Sarrazin qui a toujours sa *“petite voiture”,* en plus de celle du couple, considère que le vélo l'a *“libérée”* de l'automobile qu'elle n'utilise que pour des trajets plus longs. Elle se rappelle les incessants trajets de la maman-taxi qu'elle a été pendant de longues années avec ses quatre enfants. *“Je les accompagnais à toutes leurs activités et même à l'école, lorsqu'ils étaient petits. En me disant au fil des années que c'était vraiment lamentable. Mais je le faisais...”*

Michèle Sarrazin à vélo est une automobiliste libérée et un piéton véloce! Et sa conviction s'accompagne d'une certaine impa-

tiance envers ce qui manque pour que tout soit parfait. À commencer par les stationnements près des commerces et du marché : *“On ne se déplace pas à vélo pour aller le garer loin de sa destination! Ce serait complètement absurde! Au marché, faute d'endroits où attacher mon vélo, j'ai choisi de le garer dans la halle, en attachant juste la roue.”* La nécessité d'emprunter les trottoirs pour éviter les longs détours des sens uniques la contrarie : *“Il faut faire attention aux piétons. On est alors chez eux. Je circule doucement mais je ne me vois pas faire tout le tour du pâté de maisons.”* La sécurité? *“Je n'ai jamais eu peur même si on me dit régulièrement que je devrais”,* sourit notre cycliste qui trouve que les aménagements de la voirie dans le centre de la commune vont dans le sens de l'apaisement de la circulation mais qu'il reste beaucoup à faire, à commencer par

des rues bien droites où les vitesses des voitures sont toujours excessives et où elle choisit, *“à l'oreille”* de laisser passer l'automobiliste pressé plutôt que de se faire doubler sans distance. *“Parlez-lui du casque”,* nous suggère malicieusement son époux. *“Ah non, merci!”* réagit-elle, vous m'obligez à mettre ce machin, j'arrête le vélo pour aller faire les courses.” Seule la question *“Pensez-vous que la pratique régulière du vélo contribue à vous maintenir en bonne santé?”* la laisse un peu songeuse. *“Je n'y ai pas pensé, quoiqu'à la réflexion, l'été, je me fais souvent la remarque que j'avale une trentaine de kilomètres de marche sans problème.”* Des projets? Oui, le nouveau vélo que son époux veut lui offrir pour remplacer celui qui commence à accuser ses vingt-cinq ans. *“Mais le choix est compliqué, j'hésite encore. Montrez-moi donc le vôtre.”* ■



Chez les personnes actives physiquement, le risque de maladies d'Alzheimer, Parkinson et de dégénérescence maculaire diminue de 40%.

Le site cycl@ble



élotaf.com, c'est, comme son nom l'indique, un espace du web dédié à ceux qui ont choisi le vélo ou qui envisagent de le faire pour leurs trajets domicile-travail. Le vélotafeur n'est pas un original mais bien plutôt une espèce en voie d'expansion qui apprécie les conseils des autres et le partage d'expériences, qu'il s'agisse de sa monture, des itinéraires malins, de la pratique du vélo et de la vie qui va avec. Explications.

<http://www.velotaf.com>



Vélotaf.com est un espace d'information et de partage pour les « vélotafeurs » et autres adeptes du vélo pour aller au boulot, qu'ils soient expérimentés ou décident de se lancer et, ainsi, de bénéficier de conseils avisés de « vrais individus »,

comme l'explique son promoteur, Christophe Jobic. Selon lui, dans cette démarche, la solution du web au lieu de la presse s'est naturellement imposée "dans un souci de développement durable, de création d'un réseau communicant de pratiques et d'investissements de départ modérés". Parti d'un simple petit forum en août 2006, le site fédère désormais une vraie communauté. Il repose sur une architecture restructurée sur des bases logicielles et matérielles professionnelles et accueille de nouvelles rubriques depuis juin 2007.

Ses pages traitent à la fois de l'actualité, de la pratique, des itinéraires, du matériel et des cyclistes.

Tous ceux qui utilisent le vélo pour leurs trajets domicile-travail et qui souhaitent partager leurs expériences et inciter le plus grand nombre à faire comme eux sont les contributeurs naturels de ce site. Côté visiteurs, vélotaf.com intéresse tous ceux

qui sont tentés par le vélo mais hésitent encore à franchir le pas. Les témoignages vécus, les conseils pratiques personnalisés et les encouragements les aident à passer à l'acte.

Vélotaf.com est emblématique de l'essor du web 2.0. et de l'apport des démarches collaboratives à la mobilité et, notamment, aux dynamiques de transfert modal. Si tout le monde ne troque pas sa voiture contre un vélo pour aller au travail, le partage d'expériences encourage beaucoup les stratégies individuelles et le passage à l'acte. Ainsi cet internaute qui, postant la photo de son vélo, conclut: "encore merci pour vos réponses sans lesquelles je serai piéton à l'heure actuelle". ■



Vélotaf.com sonde les vélotafeurs (février 2008)

Pour ou contre l'obligation de port du casque à vélo

Total des votes > **234**



pour
57
(24,36%)



contre
159
(67,95%)



ne sait pas
18
(7,69%)

Vélotaf.com est lauréat des Trophées du vélo 2007 dans la catégorie entreprises

les atouts du vélo en banlieue dense!



Le vélo, une chance pour le périurbain?

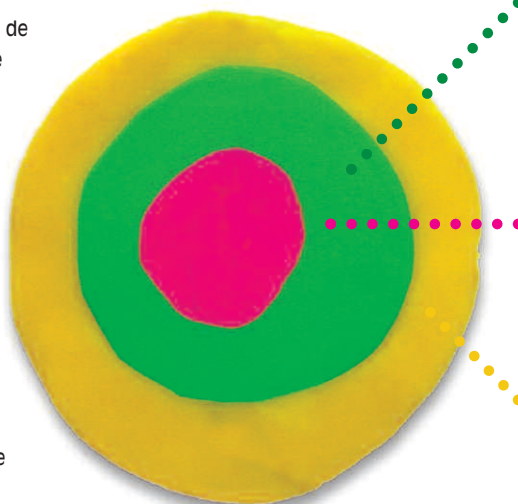
La périphérie des villes est, plus que leur centre, façonnée par la voiture. L'étalement urbain est encore une tendance lourde avec ses conséquences en termes d'inégalité, de nuisances environnementales et de conditions défavorables aux modes alternatifs à la voiture. Pourtant, c'est sur ces espaces que se joue l'avenir des agglomérations. Le Club des villes cyclables affirmait en avril 2005, à l'occasion d'une rencontre sur la place de la bicyclette en périphérie des villes, que le vélo était un remède à ce « péril urbain ». La réflexion engagée alors se poursuit aujourd'hui avec un travail de recherche dont les premiers résultats sont déjà encourageants. Explications.

L'enjeu du développement de l'utilisation du vélo comme moyen de transport n'est plus seulement le centre-ville, mais aussi les proches couronnes d'agglomération denses qui se caractérisent souvent par une offre de transports publics lacunaire, de nombreuses coupures urbaines, une fragmentation sociale de l'espace assez marquée et... une utilisation marginale du vélo.

Alors même que ce moyen de transport permettrait souvent de pallier des déficiences de l'urbanisme pratiqué dans ces quartiers, il est, au mieux, le plus souvent appréhendé pour ses seules « vertus loisirs » pourtant toutes relatives dans ces quartiers. C'est face à ce constat que le Club des villes cyclables (avec le soutien de la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo) a confié une recherche au bureau 6T¹ avec une double ambition : identifier les obstacles à l'usage du vélo dans les quartiers de banlieue dense et mettre en relief les conditions nécessaires au développement du vélo en milieu suburbain, en termes d'aménagement urbain, d'équipements (garages sécurisés, etc.), d'interconnexion et de communication.

Pour ce faire, huit sites en Île-de-France et en Région ont été retenus selon des critères géographiques et socio-économiques (voir *graphique ci-contre*) :

Quant à l'analyse, c'est une méthodologie en trois étapes qui a été retenue.



Mesurer l'image du vélo

Pour chaque quartier, la mesure de l'image du vélo consiste en un corpus d'adjectifs cités spontanément pour qualifier le vélo comme moyen de transport urbain. Ces adjectifs sont ensuite classés par ordre décroissant de citation, puis triés selon l'usage ou non du vélo, de la voiture ou des transports publics, selon l'âge, le sexe et la catégorie socio-professionnelle d'appartenance.

Mesurer les performances du vélo

Pour les six quartiers excentrés et en proche couronne, des cartes d'accessibilité en vélo depuis les quartiers étudiés seront réalisées. Elles offriront une visualisation des pôles d'attractivité (emploi, école, santé, loisir, achat) accessibles à 5, 10, 20 et 30 minutes en vélo à partir du centre du quartier. Et, au-delà des effets de coupures, elles mettront en évidence les possibilités de rabattement sur les

LES 8 SITES RETENUS
SELON DES CRITÈRES GÉOGRAPHIQUES
ET SOCIO-ÉCONOMIQUES

POPULAIRES

Lyon-La Duchère (69)
Strasbourg-Hautepierre (67)

AISÉS OU EN GENTRIFICATION

Montreuil- Bas-Montreuil (93)
Paris-La Réunion (75)

POPULAIRE

Lyon-Charpennes (69)

AISÉ OU EN GENTRIFICATION

Paris-Gobelins (75)

POPULAIRES

Saint-Martin-
d'Hère-Renaudie (38)

Saint-Denis Centre (93)

- Centre
- Excentré
- Proche couronne

1. Les directeurs d'études associés à cette recherche sont Nicolas Louvet et Vincent Kaufmann



● ● ● pôles de transports collectifs grâce au vélo.

Mettre en exergue les « faux a priori » quant à l'usage du vélo

Pour les six quartiers excentrés et en proche couronne, une série d'entretiens semi-directifs auprès de l'autorité locale et des habitants sera réalisée afin d'appréhender les possibilités, les

limites et les obstacles qu'ils perçoivent à l'utilisation du vélo dans les six quartiers étudiés. Par ailleurs, ces entretiens mettront en évidence, le cas échéant, les décalages de représentations entre les différents types d'acteurs. Au terme de la première étape, trois grands enseignements se dégagent.

Une image très positive

Que l'on habite au centre ou en périphérie, que l'on soit jeune ou vieux, homme ou femme, riche ou pauvre : l'image du vélo est globalement positive. 77% des adjectifs cités sont positifs. Les usagers quotidiens de la voiture sont certes les moins élogieux mais ils reconnaissent tout de même des vertus civiques et écologiques au vélo. Par ailleurs, si les non-usagers du vélo critiquent parfois le vélo comme un mode lent ou fatigant, les usagers

ne citent jamais ces adjectifs et considèrent, au contraire, qu'il est rapide et bon pour la santé. Autrement dit, lorsque l'on en devient usager, les *a priori* négatifs du vélo disparaissent. Par ailleurs, dans l'image, deux grands préjugés sont contredits. D'abord, sur la pratique elle-même du vélo. Souvent associé à la promenade, il s'avère au contraire que le vélo est avant tout appréhendé comme un mode de « déplacement utilitaire » : 25% des adjectifs cités font référence aux déplacements « utilitaires » alors que la promenade arrive toujours au second plan. Catégorique dans les quartiers centraux (4 contre 1), cette priorité donnée aux « déplacements utilitaires » se maintient aussi dans les quartiers excentrés et en proche couronne. Ensuite, sur ce qui serait l'un des principaux fléaux du vélo : le vol. Il est en effet de coutume de penser qu'il est aussi difficile de passer au vélo

qu'il est facile de se le faire voler. Pourtant, que l'on soit non-usager ou usager du vélo, le vol n'est jamais cité spontanément.

Un des buts de la recherche est de savoir comment développer le vélo dans les banlieues denses. Aussi, la bonne image consensuelle du vélo montre qu'il n'y a pas d'obstacles liés à l'image pour le faire. Mieux encore, vu que les données analysées sont antérieures aux politiques de vélos en libre-service dans les quartiers centraux, on peut espérer un succès similaire dans les quartiers périphériques.

Dangereux ? Pas pour tout le monde...

Si l'image du vélo est très positive, le vélo reste néanmoins considéré comme un mode dange- ● ● ●

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

Des abris ultra sécurisés pour limiter au maximum le vandalisme.

● ● ● reux. D'abord, c'est un adjectif qui est cité dans chaque quartier et ce la plupart du temps en première position, ensuite, c'est un adjectif qui n'est jamais cité pour les modes voiture et transports publics. En déplacement urbain, la dangerosité est donc très spécifique au vélo. Pour autant, au-delà d'une perception de la dangerosité plus élevée chez les non-usagers du vélo que chez les usagers, deux variantes apparaissent.

Un mode moins dangereux pour les plus jeunes ?

Le vélo est un mode dont l'image s'avère de plus en plus dangereuse au fur et à mesure que l'on avance en âge. Sauf pour les quartiers centraux où ce sont les personnes de 25 à 50 ans qui sont les plus inquiètes : il semble s'agir de parents qui, puisqu'ils ont le choix pour leurs enfants entre le vélo et les transports collectifs, privilégient le mode alternatif le plus sûr, à savoir les transports collectifs, qui sont très satisfaisants en centre-ville.

Un mode moins dangereux pour les classes populaires ?

C'est chez les catégories sociales professionnelles supérieures et dans les quartiers aisés ou en « gentrification » que le vélo est le plus généralement considéré comme un mode dangereux. S'il n'y a pas de différence entre les quartiers centraux et périphériques, à Lyon La Duchère et à Strasbourg Hautepierre (quartiers excentrés populaires), l'image du vélo comme un mode dangereux y est beaucoup plus faible. À Hautepierre, c'est très certainement dû à une culture strasbourgeoise du vélo (Strasbourg est la seule agglomération française où la pratique du vélo n'a pas baissé depuis les années 1990), mais à La Duchère cette culture n'y est pas.

Aussi, on peut s'interroger sur la forme urbaine de ces deux quartiers. Il s'agit en effet des deux seuls quartiers étudiés se caractérisant par un « urbanisme de dalle », d'où cette question : cela sécuriserait-il l'usage du vélo ?

Prêts pour l'intermodalité

À mesure que l'on s'approche du centre de l'agglomération, les usagers des transports publics ont une image plus négative du vélo (danger) que les non-usagers des transports publics, et à mesure que l'on s'éloigne du centre, c'est l'inverse qui se produit. Ce constat peut être expliqué par des pratiques modales distinctes. C'est en centre-ville que le réseau de transports collectifs est le plus efficace. Aussi, les usagers des transports publics en centre-ville ont une image plus négative du vélo parce qu'ils considèrent avoir une offre alternative déjà très satisfaisante en transports collectifs que le vélo ne peut pas concurrencer. En centre-ville, le vélo et les transports publics sont en effet des modes qui se concurrencent. En périphérie, le réseau de transports collectifs est moins efficace. Aussi, les usagers des transports publics en périphérie ont une image plus positive du vélo parce qu'ils considèrent que le vélo peut les aider à rejoindre leur station de desserte en transports collectifs : il est complémentaire. Quant aux non-usagers des transports collectifs en périphérie, s'ils sont plus largement négatifs sur le vélo c'est qu'ils sont très certainement des usagers de la voiture qui n'attendent rien du vélo en matière d'intermodalité.

Cette tendance est renforcée par l'analyse de l'adjectif « rapide » appliqué au vélo. En effet, plus on s'approche du centre, et plus le vélo est considéré comme un mode rapide par les non-usagers des transports publics et, inversement, plus on s'éloigne du centre, et plus le vélo



Le vélo pour tous, c'est aussi la formation à tous les âges de la vie

devient un mode rapide pour les usagers fréquents des transports publics. En d'autres termes, une politique vélo semble devoir appréhender deux types d'usagers : un monomodal au centre et un intermodal en périphérie. Si cette nécessaire intermodalité en périphérie pouvait être pressentie, l'étude montre néanmoins que les usagers y sont déjà prêts.

Enfin, si cette première analyse des adjectifs montre qu'il n'y a aucun obstacle lié à l'image pour promouvoir une politique vélo dans les banlieues denses, du moins pas plus que dans les centres-villes d'agglomération, il semble qu'il y ait deux types d'innovations à inventer :

Des innovations relatives à sa sécurisation, d'une part. Comment protéger les usagers du vélo des autres modes mécanisés sans retomber dans un urbanisme de séparation des flux ? Des innovations relatives à l'intermodalité, d'autre part. Dans les banlieues denses, en attendant une politique de vélos en libre-service, l'intérêt porté à l'intermodalité par les habitants montre qu'il y a de nouveaux services vélos à inventer. Par exemple, aux abords de la station de transports collectifs la plus proche du quartier, une vélostation sûre, efficace, agrégeant des services connexes au transport. ■

Chaque quartier retenu avait déjà fait l'objet d'une enquête quantitative (sondages téléphoniques réalisés sur 400 à 500 personnes représentatives de la population).

Sources

> Pour les sites de Paris-Gobelins/Lyon-Charpennes/Lyon-La Duchère/Strasbourg Hautepierre. Questionnaires Ifop/Kaufmann, Jemelin, Guidez, 2001, La documentation Française.

> Pour le site de Saint-Martin-d'Hère-Renaudie : SMTTC - INSEE - Enquête ménages déplacements 2002 sur la région grenobloise

> Pour les Sites de Paris-La Réunion/Montreuil-Bas Montreuil/Saint-Denis Centre :

Questionnaires MV2/Kaufmann, Jemelin, Louvet, 2004, 6T-Bureau de recherche/EPFL.

1, 2, 3 roues... Le tricycle, un vélo pour tous

Lorsqu'on entend le mot tricycle, on pense au premier vélo de l'enfant. Or le marché commence à offrir une large gamme de produits dont des tricycles pour adultes et adolescents qui répondent à des usages différenciés, avec de hauts niveaux d'équipements. Ils permettent de pratiquer le vélo à des âges avancés ou lorsqu'on souffre de handicaps.

Une roue devant et deux derrière, c'est le tricycle "classique" mais les constructeurs proposent aussi l'inverse. Avec deux roues à l'avant, le tricycle Helkama de la société finlandaise E.Trike est un véhicule d'une excellente stabilité de conduite. Les roues jumelles sont repliables pour une plus grande facilité de transport ou de rangement. Il est équipé d'une assistance électrique d'une autonomie de 30 km. Le dérailleur, intégré dans la roue arrière, est entièrement automatique. La plupart de ces produits sont équipés d'un cadre qui facilite l'enjambement. Plus globalement, la stabilité du vélo permet de s'asseoir sur la selle sans crainte de perte d'équilibre.

Le Trycidoo, également doté d'une assistance électrique, permet de transporter jusqu'à 35 kg dans le porte-bagages installé à l'arrière. Les prix de ces tricycles varient dans une fourchette de 1500 à 2500 euros. L'ISD608 offre, lui, une grande panier à l'arrière avec une charge maximale



Crédit photo : ISD

de 80 kg ! Car le tricycle à assistance électrique est aussi une solution disponible pour des besoins industriels ou utilitaires grâce à l'espace important entre les roues à l'arrière qui permet de transporter des colis, par exemple sur des plateformes d'entreprise ou d'assurer des livraisons de colis, etc.

On voit déjà sur les voies vertes des engins à deux ou trois roues qui permettent la balade en famille ou entre amis, de tous âges et de toutes conditions physiques. On verra de plus en plus souvent dans les villes françaises ces véhicules à propulsion humaine, du vélo droit au vélo couché en passant par la gamme des tricycles et autres vélos carénés. Ils répondront aux besoins de mobilité dans toute leur diversité et à l'urgence de se doter de moyens de se déplacer, notamment sur les courtes distances, non polluants et bons pour la santé. *Ville & Vélo* reviendra prochainement sur ce champ d'innovation que devient le "vélo" aujourd'hui. ■

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 :
Olivier Sauron, Denis Desailly

Ont collaboré à ce numéro :
Véronique Cézard

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

Photos :



Club des villes cyclables, Jean-Pierre Delagarde (photo de couverture), Nikolai Sorokin © Fotolia, Adam Gryko © Fotolia, ISD, Fotolia © Lisa F. Young, Denis Desailly

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
ddesailly@mac.com

Illustrations en pâte à modeler :
Isabelle Duval

Illustrations :
Sabine Hurault de Ligny

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 2008

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

BULLETIN D'ABONNEMENT

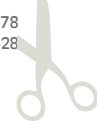
À compléter et à retourner à : **Eurl Ville & Vélo** 33 rue du Faubourg Montmartre 75009 Paris

> 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



3^e salon européen

de tous les acteurs du transport public
et des modes de déplacement durables

Transports 2008 Publics

LE SALON EUROPÉEN DE LA MOBILITÉ
THE EUROPEAN MOBILITY EXHIBITION



PARIS EXPO
PORTE DE VERSAILLES
10-12 juin 2008

Organisé par

GIE Objectif transport public

Groupement des Autorités Responsables de Transport **GART | UTP** Union des Transports Publics et Ferroviaires

En partenariat avec

ALSTOM **BOMBARDIER**



VEOLIA
TRANSPORT

Transport
PUBLIC

Réservation des stands
IM Régie

Tél. : +33 (0) 1 40 24 25 37
E-mail : bzambo@impub.fr

www.transportspublics-expo.com



Photo arrière plan : © Andreas C - Fotolia.com

www.centre-ville-en-mouvement.com

Claude Gressier, vice-président de Centre-Ville en Mouvement



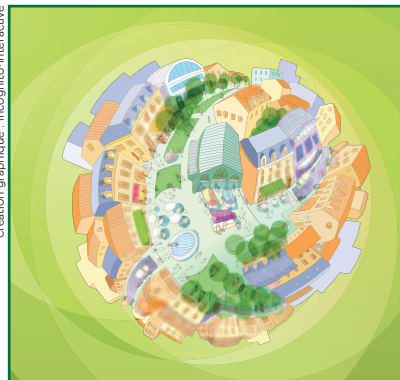
1/ Quelles sont les évolutions les plus remarquables des centres-villes ces dernières années?

Nous observons depuis plusieurs années une tendance générale à la revitalisation des centres-villes. Elle peut emprunter des voies différentes. Il peut s'agir en effet dans certains centres urbains d'une réhabilitation davantage orientée vers le tourisme, valorisant un bâti remarquable. Mais de façon plus générale, c'est à une démarche globale de revitalisation qu'on assiste, favorisant tout à la fois l'habitat de centre-ville, les commerces de proximité et la présence de bureaux. On assiste à un véritable regain d'intérêt de la population pour les centres urbains avec un retour d'habitants qui, aujourd'hui, souhaitent y vivre, en couple, en famille, à la retraite. Cela suppose bien évidemment qu'ils y trouvent une offre de logements adaptée, des commerces, des aménités et des moyens de se déplacer efficaces. Cette offre conjuguant habitat, mobilité et services doit être au rendez-vous. Nous avons beaucoup travaillé, au sein de Centre-Ville en Mouvement, sur la problématique des commerces parce que leur présence est essentielle à cet attrait des centres et parce qu'ils posent la question de l'équilibre et de la diversité dans toute son acuité. Il est important que les agences bancaires ne prennent pas la place des commerces et des artisans de proximité et aussi que les commerces ne soient pas seulement ceux des grandes marques que l'on retrouve partout.

2/ La mobilité y joue-t-elle un rôle important?

Ce rôle est essentiel. Ce développement et cet équilibre des centres-villes et l'impératif d'amé-

Création graphique : Incoognito-Interactive



nité qu'ils impliquent concernent aussi la mobilité. Il faut pouvoir s'y déplacer de façon pratique, conviviale et grâce à des moyens économes en énergie. Les livraisons n'échappent pas à cet impératif de mobilité durable. L'accès des populations non résidentes de même. Il faut leur proposer des solutions innovantes telle la desserte des parcs de dissuasion de périphérie par des minibus comme le fait la ville de Bayonne. La mobilité est un enjeu et non pas un problème. De multiples solutions existent et permettent de modérer la circulation automobile, pour la mobilité des personnes et pour les livraisons. Il faut aller vers un moins et un mieux d'automobile. Il faut également une prise en compte globale des questions de mobilité et d'urbanisme. S'agissant de la mobilité, c'est l'articulation des problématiques de stationnement et de transports collectifs, de la police de la voirie et de l'organisation des livraisons qui permet d'offrir de véritables alternatives. Cependant, les démarches de schémas

directeurs de transport, de plans locaux d'urbanisme ou d'organisation des livraisons sont trop dispersées entre différents niveaux de compétences. L'évolution vers une autorité organisatrice dotées de pouvoirs plus fédérateurs est une nécessité.

3/ Selon vous, le vélo est-il un atout pour les centres urbains?

Il est évident qu'il fait partie des solutions. Qui dit aménité dit transports collectifs mais aussi déplacements de proximité facilités. Qu'il s'agisse des centres des agglomérations ou des centres secondaires en périphérie, il est essentiel de développer les déplacements de proximité à pied et à vélo. Dans une logique d'articulation avec les transports collectifs, le vélo trouve aussi tout son rôle en prolongeant la ligne de tramway, de métro ou de TER. Le Laboratoire d'économie des transports (LET) à Lyon a montré que la desserte de Meyzieu par le tramway avait multiplié par six le nombre d'emplois accessibles en moins de 40 minutes par les habitants de la commune et qu'avec Vélo'V c'était un facteur sept qu'on obtenait. En périphérie des villes, pour le rabattement sur des lignes de transports collectifs, il faut développer et sécuriser le stationnement des vélos si on veut favoriser cette combinaison. Le vélo revient en force et c'est une très bonne chose. Les commerçants n'y sont pas hostiles, comme ils ont pu être, autrefois, rétifs aux mesures de restriction de l'usage de la voiture. La démonstration du succès et de l'attrait renforcé des centres-villes apaisés, où circulent bus, tram, piétons et cyclistes les ont convaincus! ■

Quelques dates

• **Août 2005**

Création de Centre-Ville en Mouvement

• **Novembre 2006**

Les 1^{ères} Assises Nationales du Centre-Ville : 9 novembre à Sceaux

• **Octobre 2007**

Les 2^{es} Assises Nationales du Centre-Ville : les 18 et 19 octobre à Bordeaux

• **Février 2008**

Journée technique sur "le vélo, un outil de développement durable des villes" le 8 février à la Défense