



v i l l e
& v e l o



4€

n° 38

dossier > pages 6 à 15

mars/avril 2009



les associations, acteurs incontournables du développement du vélo urbain

Vente de vélo 2008
> un marché qui résiste > page 16

La parole à
Dominique Lefebvre > page 20

Altinnova, partenaire de vos aménagements cyclables



Racks à vélos double-étage :

- > compacts et modulables ;
- > résistants à plus de 30 000 utilisations ;
- > légers et avec assistance au levage ;
- > sécurisés : attache cadre et roue avant

+ DE 50 000 PLACES
DEJA INSTALLEES



Assistance au levage

Système breveté

Abris vélos sécurisés
modulables, écoconçus...

Stationnements vélos
individuels, compacts, personnalisables...

Stations de services vélos **Alto**
gonflage, lavage, réparation... en libre-service !



© Altinnova 2009 - Brevets et modèles déposés - Réalisation : Lailloise

Vous avez un besoin spécifique ? Notre bureau d'études vous propose des **solutions sur-mesure** : contactez-nous !

Altinnova
6 rue du Docteur Guinard
42680 SAINT MARCELLIN EN FOREZ - FRANCE
Tel : +33 (0)4 77 52 32 88
Fax : +33 (0)4 27 40 75 46

www.altinnova.com

Altinnova est spécialisée dans les équipements pour aménagements cyclables, avec un fort volet d'innovation. A la fois **concepteurs et fabricants**, nous mettons tout en oeuvre pour **favoriser et valoriser les différentes pratiques cyclistes**.

Ergonomie, design, robustesse, personnalisation... nos produits regroupent des qualités qui sont autant d'atouts pour assurer la **satisfaction des cyclistes** et la **réussite des projets** de nos clients !



agenda 2009



**Velocity 2009
Bruxelles**
> du 12 au 15 mai
www.velo-city2009.com



La Fête du vélo 2009
> les 6 et 7 juin
dans toute la France
www.feteduvelo.fr



**Semaine européenne
de la mobilité**
> du 16 au 22 septembre



**18^e congrès du Club
des villes & territoires
cyclables
La Rochelle**
> du 7 au 9 octobre
www.villes-cyclables.org

Crédits photos © Thierry Navas/Frédéric Le Lan



Le vélo c'est la santé !

C' édito

est ne pas en faire qui est dangereux ! Déjà en 2005, c'est ce que nous affirmions avec Jean-Luc Saladin, médecin, économiste de la santé, administrateur du Club, en conclusion de notre 16^e congrès.

La Rencontre 2009 du Club à l'Hôtel de Ville de Paris le 2 avril dernier a permis de le dire à nouveau, chiffres à l'appui, et avec le concours de spécialistes de la santé. La pratique du vélo comme mode de déplacement n'est pas dangereuse comme le prouvent les données de l'Observatoire national de sécurité et d'information routière (ONISR). Cependant, l'émotion et surtout l'amalgame régulièrement pratiqué entre deux-roues motorisés et vélos et – dans la "catégorie" vélo – entre pratiques sportives et pratiques utilitaires favorisent, voire cultivent, un ressenti bien différent.

Cet amalgame n'est pas non plus de nature à encourager la réflexion et la mise en œuvre prioritaire des mesures simples, efficaces, bonnes pour le cycliste et l'ensemble des usagers de la rue. Pourtant, les aménagements – double-sens cyclables, zones apaisées comme les zones 30 et les zones de rencontre... – façonnent davantage les comportements de tous les usagers que le seul rappel de la règle et la répression.

Il est toujours plus facile de s'adresser au plus faible, "dans son intérêt", et de l'accabler de conseils et de rappels de la règle. Voire de justifier la répression comme à Bordeaux en mars dernier lorsque 10 cyclistes ont été placés en garde à vue, un millier de PV distribués en un mois alors que les accidents mortels intervenus les semaines précédentes concernaient des motos...

Le professeur Toussaint, auteur du rapport remis à la ministre de la Santé, "Retrouver sa liberté de mouvement", nous a renforcés dans nos convictions le 2 avril en insistant notamment dans son brillant exposé sur le fait que le sport ne représente aujourd'hui que 7 % de l'activités physique quotidienne. C'est donc bien avec les activités de tous les jours, tels que les déplacements domicile-travail, pour faire les courses ou aller à l'école, qu'on dispose d'un gisement de solutions pour permettre et encourager cette activité physique régulière.

Jean-François Toussaint a, entre autres, souligné qu'il est aujourd'hui démontré que le fait de réunir quatre conditions principales – pas de tabac, peu d'alcool, une alimentation équilibrée et la pratique régulière d'une activité physique – permettait d'augmenter de quatorze ans l'espérance de vie d'un sujet en bonne santé par rapport à une personne qui ne remplirait aucune de ces conditions !

Sans médicaments... En se faisant plaisir et en ménageant son budget !

Alors qu'attend-on pour lancer en France un Plan national pour le développement du vélo dans la vie quotidienne ?

Jean-Marie Darmian,
Président

texto-vélo



São Paulo

Le réseau UseBike a été lancé il y a six mois. La location est gratuite la première heure et coûte 2 reais (0,67 €) pour chaque heure suivante. Dans la mégapole brésilienne et ses 6 millions d'automobiles où les bouchons dépassent 200 km, le vélo en libre service semble avoir peu de succès. Le système UseBike de São Paulo a pour objectif de proposer une alternative de transport légère et écologique, intégrée au réseau du métro afin de faciliter les trajets aux alentours des stations. Il a démarré avec 40 vélos répartis sur 4 stations de métro, et en compte désormais 202 pour 22 stations dans une ville de 11 millions d'habitants. UserBike rencontre un peu plus de succès le week-end, pour les loisirs. Avant la fin 2009, 28 nouvelles stations verront le jour, équipées de 300 bicyclettes.

Promo vélo au Québec

La ville de Laval et l'association Vélo-Québec mènent d'avril à juillet une opération de porte-à-porte auprès de 20 000 foyers pour défendre la cause de l'auto-bus, de la marche et du vélo. Baptisée Éco Mobile et dotée d'un budget de 500 K de dollars, la campagne vise à observer comment les habitants se déplacent et à leur remettre une trousse d'information comprenant une carte indiquant les secteurs où les Lavallois peuvent emprunter des transports actifs ou écologiques. Elle est financée à parts égales par la Société de transport de Laval (STL) et le ministère des Transports du Québec (MTQ), via son programme d'aide à la promotion des transports alternatifs à l'automobile.

d'État du gouvernement Fillon, Hubert Falco, pour le faible linéaire de voies cyclables (moins de 40 km), l'absence de continuités des itinéraires, de stationnement vélo et de concertation avec l'association locale.

Velo³v plus cher

La carte semaine coûte désormais 3 euros au lieu de 1 € actuellement et l'abonnement annuel passe à 15 €. Le prix de location après la période de gratuité augmente également. Dans le même temps, le Grand Lyon met progressivement en circulation 400 vélos nouvelle génération. Autres nouveautés, les stations les plus fréquentées seront équipées de bornes double face pour réduire l'attente, et les usagers pourront consulter l'état de remplissage des stations en temps réel sur leur portable.

Irlande

L'Irlande veut que sa population diminue sa consommation d'énergie. Son ambition est de réduire sa dépendance vis-à-vis du pétrole, de faire des économies et de réduire les émissions polluantes dans un contexte de crise économique et de prise de conscience écologique mondiale. Pour ce faire, le ministère des Transports irlandais a mis en place récemment un plan d'action destiné à encourager la population à utiliser au quotidien le vélo. Son objectif : multiplier par 5 le nombre de cyclistes d'ici avril 2010. Actuellement, moins de 2 % des Irlandais adoptent le vélo pour leur trajet domicile-travail.

Féria du vélo

Vélo Québec a lancé la Féria du vélo de Montréal qui se tient du 31 mai au 7 juin.

Pendant toute la semaine, le vélo sera mis à l'honneur à travers diverses activités et lors du fameux Tour de l'île, qui célèbre cette année son 25^e anniversaire. Plus de 30 000 cyclistes sont attendus dans les rues de la ville le 7 juin !

Prague à vélo?

Environ 250 000 Pragois affirment prendre leur vélo au moins une fois par mois. Par ailleurs, près de 20 % des habitants de la capitale aimeraient rouler régulièrement à vélo dans le centre-ville si Prague possédait de meilleures conditions, notamment de sécurité, pour ce type de transport. Tels sont deux des principaux enseignements qui ressortent de la dernière enquête commandée par la municipalité. Pour l'heure, si on voit encore peu de cyclistes quotidiens dans Prague, c'est peut-être que les transports en commun sont utilisés par 44 % des habitants. Et que la circulation automobile est peu dissuadée. Mais la ville souhaite développer les itinéraires cyclables et les espaces partagés.

Quand vélo et transports en commun font bon ménage

Transpole, l'exploitant du réseau de transport urbain de l'agglomération lilloise, a créé récemment 6 Vélopoles. 5 sont situés près de stations de métro (Tourcoing-Centre, Saint-Philibert, CHR B-Calmette, Les Prés et 4-Cantons), et le dernier se trouve au sein du pôle d'échanges d'Armentières. Espaces de location et de gardiennage de vélo gratuits pour les abonnés de Transpole, ils visent à encourager l'intermodalité vélo + TC. Dans les tramways, il est désormais possible d'installer son vélo dans les dernières rames.



Tourne-à-droite

La Communauté urbaine de Bordeaux va expérimenter le tourne-à-droite aux carrefours à feux qui permet aux cyclistes en ralentissant et en respectant les piétons de ne pas mettre pied à terre au feu rouge quand il n'y a pas de danger. À Strasbourg, une expérimentation est menée sur cinq feux. La Communauté urbaine de Bordeaux vient d'avoir l'autorisation de la Délégation interministérielle à la sécurité routière pour mener une expérimentation sur dix feux à Bordeaux, Blanquefort et Mérignac.



Guidon d'or 2009

La FUBicy a décerné le 24 avril, lors de son congrès annuel à Lille, le Guidon d'or 2009 à la Ville de Grenoble pour sa politique de développement des double-sens cyclables avec 10 nouveaux kilomètres y compris hors de la zone 30.

Clou rouillé 2009

C'est la ville de Toulon qui est distinguée par la FUBicy comme modèle à ne pas suivre. La fédération des cyclistes remet son clou rouillé à la ville du secrétaire

vite dit

Altermobilité

➔ La communauté urbaine de Lille (LMCU) a arrêté les grandes orientations en matière de transports pour les dix prochaines années. Si, aujourd'hui, 54 % des déplacements au sein de la métropole s'effectuent en voiture, le vice-président aux transports, Éric Quiquet, tablant sur une hausse du pétrole, propose de ramener ce taux à 35 %. À l'inverse, la part des transports collectifs (10 % aujourd'hui) serait multipliée par 2, celle du vélo par 5. Le coût des investissements nécessaires pour y parvenir est esti-

mé à 1,7 milliard d'euros sur dix ans.

Rennes

➔ Les Rennais viennent de découvrir l'un des 900 vélos Star qui seront mis en libre-service le 6 juin dans l'hypercentre, puis en septembre dans les quartiers. Exploité par Kéolis, le vélo Star est bleu, pèse 19 kg, est doté d'une transmission par cardan. Il sera disponible 24 h sur 24, 7 jours sur 7. Dans l'hypercentre, 40 stations seront mises en service. Pour les 42 autres, il faudra attendre septembre lors de la semaine de la mobilité. Ce sont en tout 900 vélos qui seront ainsi disponibles en

libre-service avant la fin de l'année 2009. 80 % des parcs à vélos seront à proximité d'une station de métro ou d'un arrêt de bus, La première demi-heure sera gratuite. Il faudra d'abord s'abonner via la carte Korrigo pour 30 euros par an avec une caution de 150 euros. Pour les touristes, il sera possible de s'abonner à la journée avec leur carte bleue dans 9 stations équipées. Coût : 1 euro la journée ou 5 euros la semaine avec toujours une caution de 150 euros. Pour tous, au-delà de la première demi-heure gratuite, il faudra déboursier 1 euro pour la demi-heure suivante, 2 euros pour deux heures, 3 euros pour trois heures... ■

// Nous sommes la première génération qui a le pouvoir de détruire la planète (...)

Les économistes ne nient pas le problème du réchauffement climatique. Mais ils jugent que les conséquences seront de faible ampleur et lointaines. Pas moi. //

(Le Monde, 28/04/09)

Lord Nicholas STERN, économiste, professeur à la London School of Economics, auteur d'un rapport sur le changement climatique en 2006, vient de publier The Global Deal : *Climate Change and the Creation of a new era of progress and property.*



3, route de Vovray
74000 ANNECY France
Tél. (33) 04 50 45 13 45

2

PARCAGE ROUES SECURISE

Le seul système capable de protéger les pièces maîtresses de votre vélo.

Nombreuses références en France



Produit breveté



CONTROLE SOLIDITE
BUREAU VERITAS

Pour nous contacter

www.cyclogard.com



ans le travail de fond mené par les associations cyclistes depuis trente ans, le vélo occuperait-il la place qu'il occupe aujourd'hui ? Il est probable que non. Une politique vélo efficace, on va le voir, ne peut se concevoir sans une coopération active entre trois parties : les élus, les techniciens et les usagers. Et il semble que souvent – malgré des frictions parfois constructives – élus et techniciens soient satisfaits de trouver face à eux des militants associatifs compétents et motivés. Tour d'horizon, à travers quelques exemples, de la nébuleuse des associations vélo.

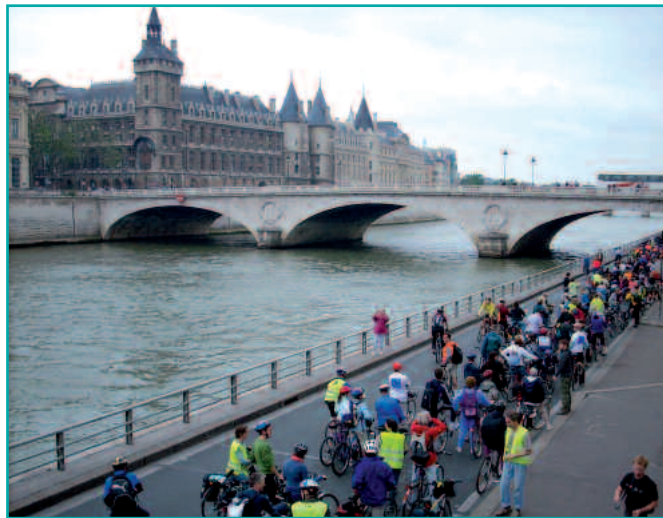


... les associations, acteurs incontournables du développement du vélo urbain



outes les associations cyclistes ne se ressemblent pas. Mais, issues pour la plupart des mouvements politiques contestataires et/ou écologistes, elles ont gagné aujourd'hui en sérieux, en technicité et en maturité. Si certaines ont très clairement rompu avec le passé contestataire, d'autres se voient encore comme des "agitateurs d'idées".

Photo > Jacques Baudou/ADB



Les manifestations, convergences et autres velorutions démontrent spectaculairement le potentiel du vélo

La plupart des associations ont en commun de militer à la fois sur le terrain local – parce qu'elles sont uniquement implantées dans une commune ou parce qu'elles ont des antennes locales – et de souhaiter qu'il existe enfin un jour, dans ce pays, une véritable politique vélo nationale, qui permettrait réellement, sans jeu de mots, de changer de braquet. Christophe Raverdy, président de la Fubicy, rappelle les chiffres qui laissent rêveurs de la part modale vélo aux Pays-Bas (27 %), et les compare aux petits 4 % français. *"L'objectif de 10 % fixé il y a plusieurs années, par exemple dans le rapport Le Brethon en 2004, est facile à atteindre en France. Mais il demande un changement de mentalités. Et c'est là que le rôle des associations peut être déterminant."*

Ce changement de mentalités ne pourra exister que si l'État se décide à prendre à bras-le-corps la question et à mettre en œuvre une politique nationale. On en est loin. Tous les militants associatifs ont remarqué

avec une certaine amertume que le vélo a été le grand absent du Grenelle de l'Environnement. La nomination récente d'un M. Vélo, en la personne d'Hubert Peigné, est évidemment un pas en avant. Mais certains militants associatifs, comme Nicolas Poulouin de l'AF3V, craignent que sans réel appui ni moyens politiques de la part de l'État ce M. Vélo n'ait que peu de possibilités de peser. Il peut paraître ahurissant, au fond, qu'il n'existe pas une structure étatique nationale traitant du vélo sous toutes ses formes. Parce que le vélo reste quand même, indépendamment des chiffres froids des enquêtes ménages, un mode de transport que tout le monde connaît, sait plus ou moins pratiquer, et qui, depuis l'explosion du vélo en libre-service, voit son usage en ville se chiffrer aujourd'hui en millions de kilomètres par an. Mais, en même temps, le vélo reste un peu inclasable. C'est l'un des problèmes que rencontrent les militants. De quel ministère pourrait ou ● ● ●

La FUBicy en activités

160 associations
adhérentes regroupant
17 500 membres
individuels.

La FUBicy regroupe aujourd'hui près de 160 associations adhérentes regroupant 17 500 membres individuels. Elle édite une revue, Vélocité, qui se veut la revue de référence des cyclistes quotidiens et des associations.

La FUBicy organise également des journées d'études dont la dernière s'est déroulée lors du 11^e congrès de la fédération, le 24 avril. Au programme, "Les partenariats collectivités associations sur la conception des aménagements cyclables", "L'initiation et l'accompagnement au report modal", "La voie verte, maillon du réseau cyclable urbain".

<http://www.fubicy.org>

Les associations non cyclistes se penchent sur le vélo

Signe de ces temps de la montée en puissance du vélo urbain, des associations n'ayant à priori rien à voir avec le vélo se penchent de plus en plus sur la question. Comme l'UNAF, l'Union nationale des associations familiales, qui affirme aujourd'hui que "les familles sont en premier lieu intéressées par le vélo et, en général, le développement de tous les modes de transport actifs". Membres de droit des PDU, les associations familiales peuvent s'exprimer sur les aménagements et l'organisation des transports.

<http://www.unaf.fr> >>>

● ● ● devrait dépendre une politique vélo ? Écologie, transport, santé, jeunesse, sport – et l'on en passe ? Ou un peu de tous à la fois, à travers une structure interministérielle ?

Il est donc clair qu'en attendant que cette politique vienne d'en haut il n'y a pas d'autre moyen que de l'impulser d'en bas, c'est-à-dire en partant des élus locaux. La légitimité que les cyclistes ne parviennent pas à trouver au niveau national, ils l'ont gagnée au niveau local. On verra dans plusieurs exemples à quel point le travail des associations peut être utile et convaincant, lorsque celles-ci se donnent pour but de "gagner les élus" à leur cause. Il existe bien sûr des communes où la volonté politique existe préalablement – mais dans bien d'autres, il a fallu un travail acharné pour "vendre le vélo aux élus", comme le dit Britta Boutry, présidente de l'association locale Velobuc. "Nous militons dans des villes qui ont été conçues pour la voiture et la vitesse. Où les sens uniques, par exemple, ont été créés pour dégager de la place pour le stationnement. Ce que nous, nous voulons, c'est que le vélo soit traité comme un piéton, c'est-à-dire que tous les lieux de la ville lui soient rendus perméables. C'est cette idée qu'il faut vendre aux élus. En leur expliquant inlassablement que le vélo est bon pour tout, l'économie, l'écologie, la santé. En ne parlant pas seulement vélo mais aussi développement de l'obésité préadolescente."

Ce travail militant envers les élus, mais aussi envers les parents et les techniciens de la ville, est l'un des enjeux les plus importants des associations cyclistes.

Reste que pour cela il faut... des moyens. L'un des problèmes clés rencontrés par les associations est celui du passage du bénévolat au salariat. Monique Giroud, ancienne présidente de la Fubicy, rappelle que celle-ci a "cinq fois moins de salariés que la fédération équivalente... au



Photo : MDR

Tous à vélo ! Au moins une fois par an et de plus en plus souvent...

Danemark". Certes, certains militants ont des préventions par rapport au passage au salariat, estimant que le bénévolat est plus légitime lorsque l'on est une association – le salariat serait une sorte de réintégration dans le système. Mais ce point de vue semble de moins en moins partagé : les fédérations comme la Fubicy ou l'AF3V savent bien que, au-delà d'un certain niveau de développement, il est impossible de ne pas fonctionner avec des salariés qui peuvent occuper tout leur temps au travail associatif. Et, bien souvent, le nombre d'adhérents – et donc de cotisations – n'est pas suffisant pour financer des salariés. À l'AF3V par exemple, Nicolas Poulain souligne certes le travail formidable qu'abattent les retraités au service de l'association, mais explique en même temps que "cela ne suffit pas". Et c'est là où un engagement de l'État pourrait avoir tout son sens : en aidant les associations, d'une façon ou d'une autre, à payer des salariés qui leur permettent de mener à bien leurs tâches. "Il faudrait par exemple que se remette en place un système d'aide à la création d'emplois", explique Christophe Raverdy. Un système ressemblant par exemple aux emplois jeunes des années 1990, qui avaient permis à de nombreuses associations de s'offrir enfin quelques salariés. Mais aussi, pour quoi pas, des aides directes sous forme de subventions ? Ce serait, d'après M. Raverdy,

une opération gagnant-gagnant pour tout le monde... y compris pour les salariés en question, qui peuvent à travers ce type d'emploi acquérir une expérience et une formation hors pair. "À Nantes, raconte le président de la Fubicy, nous avons ainsi eu une salariée qui s'est occupée pendant cinq ans de la Fête du vélo. Cela a été une expérience formidable, qui lui a permis, par la suite, de retrouver un emploi très facilement."

Il y a là un débat presque philosophique entre ceux qui attendent des subventions de l'État ou des collectivités, et ceux qui craignent que de telles subventions signent l'arrêt de mort de leur indépendance. Mais, après tout, que risquent les associations à essayer ? Le pire qui puisse leur arriver est de perdre leurs subventions, pas leur indépendance, si elles y tiennent réellement. Et, parfois, les choses ne se passent pas si mal. Comme le raconte Monique Giroud, "il y a deux situations possibles lorsqu'une association va voir les élus et leur dit, 'attention, vous allez faire une bêtise'. S'ils la font quand même, quand les conséquences deviennent visibles, ils peuvent devenir hostiles, voire couper les subventions ; mais souvent, ils acceptent d'apprendre, et de se dire que désormais ils nous écouteront."

Lorsque l'on interroge les militants associatifs, on comprend que leur attitude vis-à-vis des ● ● ●

>>> Voir sur le site le compte-rendu de l'Université des familles "Transports, mobilités et familles" du 19 janvier 2009.

L'AF3V, à la croisée de tous les chemins du vélo

L'Association française des véloroutes et voies vertes est par nature plus "classable" dans les associations cyclotouristiques que dans les associations de vélo urbain. Mais pas seulement. L'AF3V a souvent affaire aux villes et agglomérations traversées par les itinéraires pour lesquels elle milite. Il existe, de plus, des voies vertes en zones urbaines, qui peuvent être parfaitement pertinentes pour des déplacements quotidiens.

Certains associatifs comptent d'ailleurs sur les voies vertes pour résoudre en partie l'épineuse question des itinéraires banlieue-banlieue dans les grandes agglomérations. Ce n'est pas forcément à l'ordre du jour, car les voies vertes ont bien plus souvent une organisation radiale que circulaire aujourd'hui – et ce qu'il manque, autour de bien des grandes villes, c'est un itinéraire circulaire, une sorte de périphérique pour les vélos. Il y a là sans doute une piste de réflexion intéressante pour l'avenir.

<http://www.af3v.org>

Quand les associations organisent des activités

Les associations cyclistes n'ont bien sûr pas qu'un rôle militant vis-à-vis des élus ou des techniciens. Beaucoup d'entre elles cherchent également à aider les cyclistes au jour le jour, en leur apprenant le vélo, par exemple (voir le dossier de *Ville et Vélo*, n° 37, janvier-février 2009 sur les vélo-écoles), ou en leur montrant des itinéraires par la création de vélobus ou l'organisation de balades.

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

● ● ● élus est souvent un subtil mélange diplomatique de fermeté et de souplesse. Nicolas Pouloin met en garde les associations : *“Pour braquer un élu, il n’y a rien de tel que d’arriver en brandissant un ‘y a qu’à, faut qu’on’, et de leur ‘rentrer dedans’. La seule façon de se faire entendre, c’est d’avoir de meilleurs arguments techniques, autrement dit, d’être les plus compétents possibles.”*

La compétence, c’est bien le maître mot qui permet aux associations de se faire entendre et de gagner en légitimité. Parce que cette compétence est souvent un mélange de technicité et de connaissance du terrain – les associations pouvant bénéficier des remontées directes des usagers de la voirie. Et les élus sont souvent sensibles à ces deux faces de la médaille. Ainsi Alain Bucherie, élu à La Rochelle où il travaille en bonne intelligence avec l’association Vive le Vélo, qu’il définit ainsi : *“Ils savent être à la fois revendicatifs et constructifs. Nous travaillons ensemble au sein d’une commission deux-roues, qui se réunit chaque trimestre. Et certains d’entre eux sont très pointus, croyez-moi ! En plus, ils connaissent le terrain souvent mieux que les élus et les techniciens, et ils peuvent signaler les problèmes au fur et à mesure. Un peu ce que fai-*

saient les agents municipaux que nous n’avons plus sur le terrain.”

De plus en plus nombreux sont les élus qui, comme Alain Bucherie, mettent en avant la nécessité de cette “tripartite” élus/techniciens/associations. Parce que pour eux, les usagers doivent impérativement être partie prenante de toutes les décisions d’aménagement, pour que les erreurs puissent être évitées – par exemple, souligne-t-il en riant, *“mettre une piste cyclable à un endroit où il n’y a jamais de cyclistes...”*.

Pour autant, il serait certainement contre-productif que les associations se limitent uniquement aux problématiques liées au vélo. On le verra avec l’exemple de l’ADTC, l’avenir appartient sans doute aux associations qui ciblent l’intermodalité plutôt que le seul vélo, ou, plus précisément, qui considèrent le vélo comme un maillon indispensable de la chaîne de l’intermodalité. Comme l’explique Monique Giroud, il est impossible – et n’aurait pas de sens – de chercher à mettre tous les automobilistes sur un vélo. Et le vélo n’est pas toujours la solution la plus adéquate. Le rôle le plus intéressant que puissent jouer les associations est peut-être d’apprendre aux élus et aux usagers à jouer de tous les modes – transports collectifs, vélo et

Photo > MDB



On participe seul ou en famille, avec son vélo ou un Vélib’...

pieds... Sans oublier la voiture qui, déclinée par exemple à travers l’auto-partage, reste une solution à bien des problèmes. C’est là sans doute une des évolutions majeures qui s’est dessinée, et se renforcera à l’avenir, de la nébuleuse associative : ne plus considérer que le vélo est un concurrent des transports collectifs, par exemple, ne plus dresser les modes les uns contre les autres, mais apprendre à chacun à connaître les atouts de chaque mode et de leur combinaison, à respecter ses droits et devoirs, apprendre la priorité du plus vulnérable sur le plus fort (c’est toute la philosophie du Code de la rue), et penser la mobilité en termes d’intermodalité. Un combat militant qui ne fait que commencer... ■
(suite du dossier en page 12)

À LIRE

Le vélo à la reconquête des villes : bréviaire de vélorution tranquille.
C’est le titre de l’ouvrage de Nicolas Pressicaud que vient d’éditer L’Harmattan (32,50 euros).

Depuis le milieu des années 90, les autorités publiques françaises redécouvrent les vertus de la bicyclette dans les déplacements urbains. Après avoir situé la bicyclette dans le contexte général de la mobilité urbaine, l’auteur trace les grandes lignes d’une politique “vélo” efficace et décline un certain nombre d’idées pour redonner à ce mode de locomotion une place proportionnelle à son potentiel.

Smoove
facilite la mobilité durable

Des services vélos autrement

www.smoove.fr CONTACT > email info@smoove.fr tél : 04 81 916 816

Les bétons pour les pistes cyclables :
confort, solidité et sécurité



Realisation: www.beton.com - 06 00 00 00 00

Pour tout savoir

**Cimbéton,
votre centre d'information**

Documentation téléchargeable sur:
www.infociments.fr

ou contactez-nous à:
centrinfo@cimbeton.net
Tél. 01 55 23 01 00
Fax 01 55 23 01 10



CIMbéton
CENTRE D'INFORMATION SUR
LE CIMENT ET SES APPLICATIONS

Des pistes cyclables en matériaux clairs pour lutter contre le réchauffement climatique

Dans le numéro 103 de notre revue ROUTES paru en mars 2008, nous évoquons ce que nous avons appelé « une bonne vieille méthode » pour lutter contre le réchauffement climatique. Depuis, des scientifiques de Berkeley (Californie) ont réalisé d'intéressants travaux.

Rappelons son principe, qui est très simple. Il suffit de faire appel, dans la construction et dans l'entretien des bâtiments et des infrastructures de transport, à des matériaux à haut pouvoir réfléchissant: matériaux clairs et polis pour toutes les façades des bâtiments, matériaux clairs et à faible granulométrie pour les infrastructures de transport.

Cette bonne vieille méthode, utilisée depuis la nuit des temps dans la plupart des pays chauds, a l'énorme avantage d'être corrélée positivement au développement: plus la démographie augmente, plus on construit, plus on augmente les surfaces réfléchissantes et plus on atténue l'effet de serre. Quand on sait ce que représentent aujourd'hui les surfaces développées des façades des bâtiments et les surfaces des infrastructures de transport, on mesure ainsi toute l'importance d'une telle approche.

Or, nous ne sommes pas les seuls à proposer cette solution: en effet, six mois plus tard, le 26 septembre 2008, *Le Monde* a publié l'article ci-contre, dans sa rubrique "Planète".

En matière d'économies d'énergie, on constate donc que le béton a un rôle de plus en plus important à jouer. ■

Joseph Abdo
(Cimbéton)



Peignons les toitures en blanc pour contrer le réchauffement climatique

L'idée peut paraître loufoque, elle n'en fait pas moins l'objet de sérieuses cogitations et de savants calculs. Trois physiciens du Lawrence Berkeley National Laboratory (LBNL) et de l'université de Californie (Berkeley) évaluent, dans une étude à paraître dans la revue *Climatic Change*, l'impact climatique qu'aurait l'application de peinture blanche ou claire sur toutes les toitures des grandes agglomérations urbaines de la planète.

L'effet est connu : les couleurs claires réfléchissent plus de rayonnement solaire que les teintes sombres. Et stockent donc moins d'énergie. Mais de là à imaginer que la couleur des toitures du monde pourrait influencer sur le climat terrestre, il y a un pas. Hashem Akbari, Surabi Menon et Arthur Rosenfeld le franchissent allégrement : selon leurs travaux, la généralisation de telles mesures permettrait d'annuler l'effet climatique de plus d'un an d'émissions anthropiques mondiales de gaz à effet de serre, soit environ 44 milliards de tonnes de dioxyde de carbone (CO₂). Ou

encore à contrebalancer les augmentations annuelles cumulées des émissions de gaz à effet de serre pour les onze prochaines années (à raison de 1,5 % de croissance par an) !

Pour être exact, la seule application de teinte blanche sur les toitures (ou l'utilisation de matériaux clairs pour les nouvelles constructions) n'y suffirait pas. Car la surface des grandes zones urbaines – qui selon les estimations des chercheurs compte pour un centième des terres émergées – est constituée de toiture (20 % à 25 %), mais aussi et surtout de voirie (environ 40 %). Le revêtement des réseaux de communication urbain devrait donc également être revu. En lieu et place de l'asphalte sombre, le béton serait plus « climatique-ment correct ».

Toitures claires, béton au sol. Pour les trois chercheurs californiens, ces seules mesures suffiraient, non seulement à modifier suffisamment l'indice de réflectivité de la Terre pour en ralentir le réchauffement, mais aussi à réduire l'effet dit « d'îlot de cha-

leur urbain » qui rend l'air de certaines villes presque irrespirable en été et occasionne d'importantes dépenses énergétiques en climatisation.

Sur la foi de ces travaux, repeindre en blanc un toit sombre et plat d'une surface de 100 m² équivaut à ôter 10 tonnes de CO₂ de l'atmosphère terrestre. Du coup, il devient simple d'imaginer un système de subventions adossé aux marchés des droits d'émissions comme il en existe en Europe... Les chercheurs proposent donc rien de moins qu'un programme international *ad hoc*, pour faire appliquer ces règles aux nouvelles constructions, aux ravalements et aux travaux publics. Absurde ? La Californie, depuis 2005, contraint les propriétaires de constructions au toit plat d'utiliser des revêtements blancs. Et en juillet 2009, une nouvelle réglementation devrait entrer en vigueur : les toitures pentues devront être de « couleur fraîche » (*cool-colored*) soit, au pire, deux fois moins réfléchissantes que le blanc. ■

STÉPHANE FOUCAERT

Revue d'association

La mère de toutes les associations : la Fubicy

La Fédération des usagers de la bicyclette est aujourd'hui, de loin, la plus importante et la plus influente structure associative au service des cyclistes urbains. Elle n'est pas à proprement parler une association cycliste mais une fédération d'associations – 156 à ce jour, regroupant de 10 000 à 15 000 adhésions individuelles. Loin, bien sûr, de fédérations telles que la FFCT et ses dizaines de milliers d'adhérents, la Fubicy ne vise pas non plus le même public : elle a pour objectif de créer un réseau, dans le but d'encourager l'usage du vélo comme mode de déplacement quotidien, "en complémentarité avec les transports collectifs". Le président de la Fubicy, Christophe Raverdy, souligne que l'un des intérêts de ce réseau est de pouvoir "mutualiser les expériences", et intervenir auprès des élus pour les "aider à convaincre et à changer les représentations de leurs collègues et des techniciens qui les entourent".

La Fubicy est née en 1980 sous la houlette de Jean Chaumien. Elle était dans la lignée des premières associations cyclistes urbaines créées à Paris et à Grenoble en 1974, et, selon son ancienne présidente, Monique Giroud, a "vivoté" pendant toutes les années 1980. Puis, le "vrai décollage" s'est fait dans les années 1990 avec la possibilité pour la fédération de se doter d'une équipe de permanents salariés. Une équipe modeste au demeurant (4 salariés), bien loin des grandes associations européennes ou, à fortiori, de son homologue québécoise et de ses 40 permanents ! Cette relative faiblesse de la force de



Photo © MCB

La fédération française des usagers du vélo compte 5 fois moins de salariés que son équivalent au Danemark

frappe de la Fubicy est probablement ce qui explique que, si elle a gagné une grande légitimité auprès des élus et des usagers eux-mêmes, elle soit encore peu reconnue par l'État – elle n'a, s'indigne Monique Giroud, même pas été invitée au Grenelle de l'environnement. Mais on est un peu, ici, dans la quadrature du cercle : pour que la Fubicy soit plus reconnue, il faudrait qu'elle ait plus de moyens ; et pour qu'elle ait plus de moyens... il faudrait que l'État lui en donne. C'est la raison pour laquelle M. Raverdy souhaite à la fois "une évolution du monde associatif pour apprendre à gérer le salariat", et un certain nombre de gestes forts de l'État pour "aider le réseau à se développer et se faire entendre".

Un point de vue partagé, par exemple, par Britta Boutry, qui anime l'association locale de Buc, dans les Yvelines. "Bien sûr, il serait nécessaire que la Fubicy ait plus de poids, à l'égal des grandes associations de cyclotourisme, en tant que promoteur de la mobilité. Les associations cyclotouristes ont des licences, des finances,

une reconnaissance, elles sont dans les structures. Pas nous. Nous sommes un peu inclassables, ce qui nuit à notre représentativité auprès des politiques. Ce qui ne nous empêche pas, à mon sens, d'être parfaitement représentatifs sur le terrain."

La jeune association hyperactive : Velobuc

"Velobuc, sans accent !" Britta Boutry insiste, tenant visiblement à ce que le nom de son association soit bien orthographié : "Dans Velobuc il n'y a pas que 'vélo' mais aussi 'velox', en latin, qui veut dire rapidité." Velobuc est assez nouvelle dans le monde des associations affiliées à la Fubicy, elle a été fondée en 2005. Mais sa jeunesse n'empêche pas une impressionnante maturité. Velobuc est loin, très loin, des associations contestataires des années 1970. D'emblée, elle s'est positionnée sur un terrain technique et presque institutionnel, puisque sa première réalisation a été de créer un schéma directeur pour la commune

de Buc. "Nous cherchons à réunir les cyclistes et les piétons, explique Mme Boutry, qui ont selon nous les mêmes problèmes, à savoir la définition de leur place dans l'espace public face à la vitesse des véhicules motorisés." L'association a été créée par une dizaine de familles, et elle en regroupe aujourd'hui 140. Si elle n'a pas un nombre extraordinaire d'adhérents, Velobuc a en revanche gagné une légitimité "nationale" à travers son site Internet ⁽¹⁾. "Ce site nous fait beaucoup de publicité, et il reçoit 150 à 200 visites par jour." Il est tellement précis et d'une telle exigence technique que Velobuc est aujourd'hui sollicitée "pour des expertises".

La réalisation la plus notable de Velobuc est d'avoir réussi à faire implanter à Buc la toute première "voie centrale banalisée" du pays. Un aménagement courant en Suisse ou aux Pays-Bas, mais jusqu'ici inconnu en France, visant à réduire la vitesse de circulation des véhicules motorisés tout en partageant mieux l'espace entre les différents usagers de la rue. À Buc, le système a été baptisé Chaudidou.

Britta Boutry se félicite de cette réalisation qui est le fruit, selon elle, d'un long travail de conviction auprès des élus aussi bien que des parents. Pour elle, le travail de l'association consiste précisément en cela : "convaincre les élus que le vélo est bon pour la ville, et les parents que le vélo est bon pour leurs enfants. Lorsque l'on a gagné cela, on peut et on doit proposer des aménagements – et c'est pour cela que nous avons fait, pour le site Internet, un très gros travail de documentation technique, avec notamment une importante base de photos prises dans ● ● ●

(1) velobuc.free.fr

● ● ● *d'autres pays.* Ce patient et conséquent travail a porté ses fruits, et a permis au site de Velobuc de faire référence dans le petit monde des associations.

Un réseau : MDB et ses antennes

MDB (Mieux se déplacer à bicyclette, anciennement Mouvement de défense de la bicyclette), est probablement la pionnière des associations cyclistes. Créée en 1974 par le Parisien Jacques Essel, elle avait alors pour revendication l'ouverture des voies de bus aux vélos. À l'origine strictement parisienne, MDB a aujourd'hui un important réseau d'antennes qui lui permet d'irriguer toute l'Île-de-France. Christine Lambert, la présidente de MDB, est une infatigable militante. Pour elle, le travail d'une association

Photo > Sébastien Andream MDB



Départ d'Alfortville en famille

cycliste est de participer à 100 % à la concertation, c'est-à-dire *"participer aux réunions publiques, aux comités de pilotage, demander, réclamer, écrire, écouter... et lutter contre la culture induite par 70 années de tout-automobile. Tout*

en faisant comprendre à nos interlocuteurs que les cyclistes ne sont pas les ennemis des automobilistes, que nous voulons simplement faire entrer le vélo dans la réflexion des décideurs."

Pendant longtemps, MDB a beau-

coup milité au travers de l'organisation de manifestations – que le mouvement continue, plus rarement, d'organiser, avec un succès variable. *"On est sorti de la vague protestataire, explique lucidement Christine Lambert, et si c'est pour faire des manifestations à 50 pour en plus se faire insulter, ce n'est pas très efficace."*

En revanche, depuis deux ans, MDB s'est lancé dans une politique très intéressante de mise en place d'"antennes locales" dans les communes de banlieue. Pierre Toulouse, le secrétaire général de l'association, explique que ces antennes sont nées *"du constat que les élus de banlieue avaient un réel manque d'interlocuteurs. Comme nous avions des adhérents un peu partout en Île-de-France, nous avons eu l'idée de créer des petits noyaux locaux. Un ou* ● ● ●

Roulez électrique !

C'est bon pour vous et bien pour la ville

VELOCITO, votre premier partenaire pour la mise en place de flottes de vélos pour votre collectivité.

VELOCITO propose une gamme complète de services (vélos classiques et VAE, maintenance, mobilier urbain, gestion de la flotte, supports d'information et de promotion de votre service) pour vous faciliter tous vos projets vélos.

NOS PRINCIPALES RÉFÉRENCES

Saint-Étienne, Clermont-Ferrand, Lyon, Rueil Malmaison, CG 94, DDE 77, DDE 14, OPHM 94, EDF, Dassault, BETC Euro RSCG...

SHOWROOM

7, rue St-Ambroise	112, rue Moncey
75011 Paris	69003 Lyon
01 43 38 47 19	04 78 62 22 39

VELOCITO

www.velocito.fr

● ● ● deux adhérents signent une convention avec la présidente de MDB, et l'antenne est créée, sur la base du principe de subsidiarité, c'est-à-dire que l'antenne ne s'occupe que de ce qui se passe dans sa commune. Au-delà, c'est MDB qui prend le relais. L'avantage, c'est que le maire a en face de lui un groupe sérieux et structuré. Personnellement, j'ai été contacté par des élus qui m'ont dit qu'ils souhaitaient qu'une antenne se crée dans leur commune, pour les aider à mettre en œuvre une politique vélo. L'objet, pour nous, n'est donc pas de faire grossir MDB à tout prix, mais de créer une plate-forme d'échange, pour faire avancer les politiques publiques."

Ces antennes MDB ont un rôle et une tâche différents selon qu'elles se trouvent dans la première couronne ou en banlieue lointaine. "La première couronne, selon Pierre Toulouse, est à présent cyclable au même titre que Paris. Même si bien sûr il y a encore beaucoup de travail à faire, la politique cyclable de Paris est en train de gagner la première couronne de manière assez naturelle. Même les entrées-sorties de Paris sont finalement assez franchissables par les vélos, si l'on excepte quelques points noirs. Évidemment, en grande banlieue, à Poissy ou Montmorency, c'est un peu plus compliqué. C'est pour ça qu'il y existe des antennes locales qui ont leur propre logique, indépendante de celle de Paris."

Plus radicale, comme son nom l'indique : la Vélorution

Vélorution qui organise une manifestation chaque mois à Paris ne rougit pas d'être fille des mouvements contestataires post-68. Lorsque l'on demande à Philippe Colomb, le président du collectif (il y a une trentaine de Vélorution dans des villes françaises), si la Vélorution ne souffre pas



Photo © MDB

Un réseau en plein développement en région parisienne : Mieux se déplacer à bicyclette (MDB)

d'une image, aujourd'hui un peu passée de mode, de rêveurs ou de babas cool, il répond qu'il faut sortir de ces préjugés et reconsidérer ce que ce mouvement a pu apporter. "Si à l'époque, on avait un peu plus écouté les 'rêveurs' et un peu moins les messieurs sérieux qui vendaient du pétrole et du nucléaire, on n'en serait peut-être pas là aujourd'hui." <http://www.velorution.org>

Celle qui a su tout changer : Vélocité Bordeaux

Transformer une ville non cyclable en ville cyclable. Quelle association ne rêverait pas d'un tel bilan ? C'est – selon en tout cas le maire adjoint de Bordeaux chargé de la circulation, Michel Duchène – ce qu'a réalisé Vélocité, "l'association qui a tout changé". Si Alain Juppé lui-même a pu dire à ses collaborateurs que "l'on se croirait en Chine" tant il y a de vélos à Bordeaux, c'est parce que Vélocité "a su devenir incontournable, apprendre à travailler avec tous les maires de l'agglomération, quelle que soit leur couleur politique, et obtenir que le vélo soit placé au cœur de l'ensemble du projet urbain", raconte encore Michel Duchène.

Il semble qu'à Bordeaux les choses se soient faites en trois étapes. D'abord,

comme partout, il y a eu l'époque où la voiture prenait toute la place dans les esprits et sur la voirie. Puis, sous la houlette de Jacques Chaban-Delmas et celle d'Alain Juppé, le vélo a commencé à apparaître dans la logique des décideurs. "Mais on ne savait pas faire, raconte M. Duchène, on n'arrivait pas à fabriquer des aménagements cyclables qui soient performants et peu coûteux. On faisait des choses trop luxueuses, qui ne correspondaient pas à ce que voulaient les cyclistes. La force de Vélocité a été de faire évoluer les mentalités là-dessus." Et ce n'était pas gagné ! Michel Bayard, ancien président de Vélocité, raconte l'anecdote suivante : lors de la première réunion de Vélocité avec les ingénieurs de la ville, l'un de ceux-ci est arrivé en voiture, et s'est garé juste devant la salle... en plein sur une piste cyclable ! "Les militants de Vélocité ont pris des photos et les ont envoyées à la presse locale." Le décor était planté. Vélocité est apparue comme une association à la fois revendicative et prête au clash, et comme une association techniquement pointue et prête à discuter, comme dit Michel Bayard, "d'égal à égal avec les services techniques". Alors, M. Bayard, quel est votre secret ? "L'indépendance politique et la compétence", répond l'intéressé. Avant 1995, les associations bordelaises

étaient avant tout dans la revendication et la contestation. Ce qui nuisait à leur représentativité. L'arrivée de Michel Bayard à la tête de Vélocité a permis de rompre avec cette tradition : "Nous nous cramponnons donc farouchement à notre indépendance politique. À tous ceux qui nous demandent conseil, je dis : vous n'êtes ni verts, ni rouges, ni bleus : vous êtes vélo."

L'association a connu un beau succès sur le plan des adhésions, passant en quelques années de 50 adhérents à plus de 1 000. Mais surtout, elle a permis d'arriver, ce qui peut paraître contradictoire mais est en fait la finalité même de toute association militante... à se rendre moins indispensable. Selon Michel Duchène, "il n'y a aujourd'hui plus de demande d'aménagement cyclable à Bordeaux. Tout simplement parce que le vélo est devenu hégémonique au centre-ville !" Devenir moins indispensable parce que l'on a gagné, quelle association n'en rêverait pas ?

L'association transversale : ADTC

Ce n'est pas par hasard que nous concluons ce petit tour d'horizon par un coup de projecteur sur l'ADTC (Association pour le développement des transports collectifs, voies cyclables et piétonnes) grenobloise. De toutes les associations que nous avons rencontrées, c'est la plus transversales, celle qui raisonne le plus en termes d'inter- et de multimodalité ce qui, on l'a dit, est probablement la voie la plus porteuse d'avenir.

Monique Giroud, ancienne présidente de la Fubicy, préside l'ADTC. Elle explique que pour elle, il est fondamental "de considérer les questions de mobilité comme un tout". L'association – qui existe depuis 1974 comme MDB, c'est-à-dire qu'elle est aussi fille du choc pétrolier – ne milite pas pour le vélo seulement mais pour tout mode alternatif à la voiture, et cherche à unifier les ● ● ●

● ● ● points de vue des différents défenseurs de ces modes. Une sorte de front uni permettant d'être plus efficaces. Monique Giroud a eu l'occasion de tester la capacité de certains élus à "jouer un mode contre un autre". Des élus qui, lorsqu'on leur demande d'aménager une voie cyclable, répondent : "Vous voulez donc prendre sur le bus ?" "Si l'on n'a pas discuté avant, poursuit Monique Giroud, l'élu joue sur les divisions, on se déchire entre associations devant lui, et il a beau jeu, ensuite, de constater que faute de consensus, il n'y a plus qu'à laisser filer."

La tactique de l'ADTC est donc tout autre : "Trouver un compromis en interne, se mettre tous d'accord, puis ensuite défendre ce compromis tous ensemble." Ce type de démarche paraît en effet très adapté lorsque l'on se penche sur les aménage-

Photo © Claire Bléche Tillien



Tandem de l'association Réseau Vélo 78

ments partagés de la voirie urbaine – telle que l'interface stationnement-couloirs-trottoirs.

Monique Giroud a compris, au fil de ses activités de militante des modes doux, que "la place est limitée en ville, il faut bien le reconnaître. Cela

oblige à des compromis. Et puis, c'est productif aussi vis-à-vis du public. À un automobiliste qui nous dit qu'il ne peut pas faire de vélo, on répond qu'il y a toute une palette d'autres possibilités, qu'on peut jouer sur les correspondances, chan-

ger de mode selon le jour." Ce qui est évidemment nettement plus convaincant que de se contenter de le vouer aux gémonies.

Pour la présidente d'ADTC, le problème pour une association comme la sienne est le même que celui que nous avons souligné pour les associations purement cyclistes : "Nous n'avons pas d'interlocuteur national. Tout dépend en fait de l'envie et de la motivation des élus locaux."

Après la nomination, certes saluée mais pas encore suffisante, d'un M. Vélo, à quand une mission interministérielle de l'intermodalité ? ■

ABRI PLUS

DES ESPACES INTELLIGENTS

STRUCTURE DE DÉPART

MODUL'ÈRE,

LA NOUVELLE GÉNÉRATION
D'ABRIS 100% MODULAIRES

→ EN CAPACITÉ

→ EN TAILLE

→ UNE GAMME DE PANNEAUX D'HABILLAGE ADAPTABLES À VOTRE ENVIRONNEMENT

www.abrisvelos.com

☎ N°Azur 0 810 811 353

PRIX D'APPEL LOCAL

NOMINÉ
au PRIX de
INNOVATION
2008

Support-vélos 2 étages
DPG-josta

Vente de vélo 2008

> un marché qui résiste



vec une légère baisse du volume des ventes qui ne se répercute cependant pas sur le chiffre d'affaires global., le marché du cycle résiste à la crise.

Le 9 avril, le Conseil national des professions du cycle a présenté les chiffres du marché du vélo en 2008. Pas d'évolution notable par rapport à 2007 puisque les ventes de cycles, d'équipements et d'accessoires pour cycles se sont élevées à 1,4 milliards d'euros, soit un niveau d'activité semblable à celui de l'année précédente.

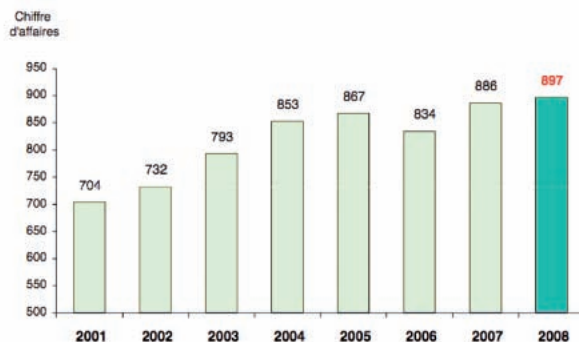
La France demeure le 4^e pays consommateur de cycles par habitant avec 5,4 vélos pour 100 habitants, derrière le Japon, les Pays Bas et les Etats-Unis, et devant l'Allemagne et la Grande Bretagne.

3417100 vélos ont été vendus soit un repli de 3,5 % par rapport à 2007. Cependant, le chiffre d'affaires de la vente des cycles a progressé de 1 %, avec un total de 897 millions d'euros. La situation est assez contrastée selon les familles de produits. Le marché du vélo mobilité (vélo déplacement, vélo moyen de transport) représente près de 22,5 % des achats vélos, soit une croissance de + 4 % en 2008 par rapport à 2007. Dans cette catégorie, l'année 2008 est marquée par une forte progression de + 50 % (soit 15700 unités vendues) des ventes de vélos à assistance électrique. En ce qui concerne les achats de vélos pour une utilisation de loisirs, leur part reste prépondérante puisque qu'elle représente 60 % de l'ensemble des achats de vélos. Les VTT adultes et enfants constituent la famille leader avec près de 50 % du marché total, malgré une baisse sensible de leur volume de ventes (-6 %). Enfin, le marché des vélos sportifs, courses et VTT, reste stable avec 9,5 % du marché total.

Les grandes surfaces multisports confortent leur position de premier distributeur en volume avec plus de 50 % des ventes. Les spécialistes indépendants confirment quant à eux leur position de premier acteur économique du secteur avec 53,5 % du chiffre d'affaires global. Les grandes surfaces alimentaires poursuivent leur recul.

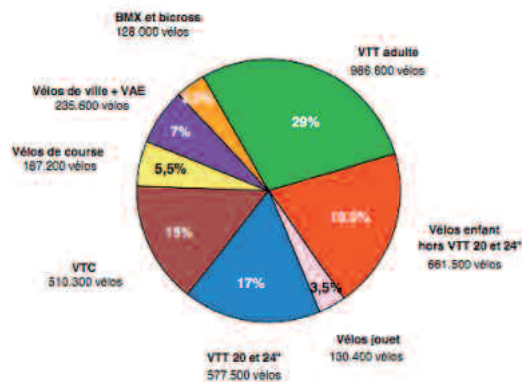
Les ventes de composants et accessoires pour cycles tels que roues, pneumatiques, pédales, freins, éclairages, antivols, pompes, casques, etc.

HISTORIQUE DU CHIFFRE D'AFFAIRE



Le chiffre d'affaires a progressé de 1% par rapport à 2007, alors que le volume des ventes est en léger recul.

3 417 100 DE CYCLES VENDUS EN 2008



La vente des vélos de ville continue sa progression avec une augmentation de 4 % du nombre de vélos vendus par rapport à 2007 ; la progression des ventes de vélos à assistance électrique est très marquée avec +50 % en un an.

représentent 535 millions d'euros, près de 40 % du chiffre d'affaires du secteur et marquent un recul de 2 %. En 2008, les constructeurs français ont livré 1110000 vélos dont 80 % sur le marché national et 20 % à l'exportation. En revanche, 2110000 vélos ont été importés sur le marché français. Au total, l'activité industrielle et commerciale du cycle regroupe 12000 emplois en France.

Le chiffre d'affaires a progressé de 1 % par rapport à 2007, alors que le volume des ventes est en léger recul.

La vente des vélos de ville continue sa progression avec une augmentation de 4 % du nombre de vélos vendus par rapport à 2007 ; la progression des ventes de vélos à assistance électrique est très marquée avec +50 % en un an. ■

Vélo = liberté égalité fraternité!

07/08/09
octobre 2009



18^e Congrès du Club des Villes & Territoires Cyclables

LA ROCHELLE 2009 > ESPACE ENCAN

Vélo = liberté
égalité fraternité!



Conception graphique > Studio Decalby / Photo reportage > © Thierry Maréchal - Photos de La Rochelle - © Frédéric Le Jan - Impression > L'Unité

« LA RUE SOUS TOUS LES ANGLES »

Guide à l'attention des usagers de la rue



Le projet est né d'une collaboration entre la Club des villes et territoires cyclables et l'agence de développement territoriale des Hauts-de-Seine (RATP). Le document a été distribué dans quatre collèges des Hauts-de-Seine lors d'une intervention réalisée par des agents de la RATP sur le thème de la cohabitation bus/modes doux et a reçu un très bon accueil. Forte de ce succès, la RATP a décidé de diffuser le guide lors de chacune de ses interventions portant sur la sécurité routière.



Conception graphique > Studio Desailly

Ce guide permet de mettre en évidence les situations à risque pour les cyclistes qui circulent sur la chaussée et qui côtoient des véhicules à grand gabarit (bus, poids lourd, véhicules utilitaires...).

Il se présente sous la forme de questions/réponses adaptées à un large public (adolescents et adultes). Le guide « *La rue sous tous les angles* », validé par le CERTU, peut être commandé

au Club des villes et territoires cyclables (info@villes-cyclables.org) pour un prix de 0,62€ l'exemplaire pour les adhérents, et de 0,65 € pour les non adhérents. ■



Ville & Vélo est édité par le Club des villes et territoires cyclables



33, rue du Faubourg Montmartre
75009 Paris
T 01 56 03 92 14
F 01 56 03 92 16
info@villes-cyclables.org
www.villes-cyclables.org

Directeur de la publication :
Jean-Marie Darmian

Rédactrice en chef :
Véronique Michaud

Ont collaboré à ce numéro :
Franck Lemarc (dossier),
Diane Bouchenot,
Véronique Cézard, Sabine de Ligny

Abonnement / Diffusion :
Olivier Sauron
T 01 56 03 92 14
osauron@villes-cyclables.org

Photos :
Club des villes et territoires cyclables,
Cergy-Pontoise Énergie Ouest
Ville de La Rochelle, Thierry Nava,
MDB, Frédéric Le Lan, Fotolia

Publicité :
IM Régie:
Marc Grand, directeur
Véronique Annereau
Anaïs Fraigneau
23, rue Faidherbe
75011 Paris
T 01 40 24 14 90/12 63
F 01 40 24 22 70
v.annereau@impub.fr
anaïs.fraigneau@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 + 3D :
Isabelle Duval

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

ISSN 1631 – 3054
Dépôt légal :
Mai 2009

BULLETIN D'ABONNEMENT À VILLE & VÉLO

À compléter et à retourner à : **Club des villes & territoires cyclables** 33, rue du Faubourg Montmartre 75009 Paris

Tarif : 1 an / 6 numéros **20 euros TTC**

Tarif adhérent du Club des villes et territoires 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 du **Club des villes et territoires cyclables**
d'un montant de euros



VÉLOSSIMO

et le vélo devient intermodal

Avec Vélossimo, le vélo devient un véritable mode de transport intermodal s'intégrant parfaitement dans les politiques de déplacement. L'offre Vélossimo d'EFFIA se décline en trois volets :



Libre service

Un réseau de stations en libre-service réparties dans la ville, en lien avec les pôles de transport.



Location

Des vélos disponibles à la location courte, moyenne ou longue durée dans les gares, les gares routières et les sites touristiques.



Stationnement

Des abris à vélos et des vélostations de capacités évolutives dans les gares et parcs relais.



Dominique Lefebvre, maire de Cergy, président de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise

1) *Le vélo peut-il être un vrai service à la mobilité dans une agglomération nouvelle comme Cergy-Pontoise ?*

Pour que le vélo devienne un vrai service à la mobilité des Cergypontains, nous travaillons depuis de nombreuses années sur l'ensemble du réseau cyclable et prenons en considération cet élément dans tous les nouveaux quartiers. Le réseau d'agglomération, tel que défini par le schéma directeur cyclable que nous avons adopté, est aujourd'hui de 80 km de continuité cyclable (pistes, bandes, zones 30) et en comptera environ 160 à terme. À partir de 2010, 10 km de continuité cyclable seront à créer ou confortés chaque année, ce qui devrait permettre une large utilisation du vélo.

Avec ses 25 000 étudiants, les nombreuses pistes cyclables, les divers cheminements adaptés à l'usage du vélo, l'agglomération de Cergy-Pontoise fait le pari qu'un libre-service vélos saura convaincre un public nombreux et créer un mouvement plus large en faveur de l'usage du vélo. C'est la raison pour laquelle elle est aujourd'hui la première agglomération d'Ile-de-France – après Paris – à s'équiper de ce libre-service. Nous nous sommes bien sûr interrogés sur la viabilité d'un tel service dans une agglomération nouvelle comme la nôtre, notamment au regard de la géographie particulière du territoire. C'est pour cela que nous avons décidé d'installer 23 des 41 stations dans la ville centre de l'agglomération, tout en rendant 7 autres communes accessibles et équipées.

2) *Comment Vélo2, le nouveau système de vélos en libre-service, s'inscrit-il dans l'offre globale de mobilité ?*

L'agglomération de Cergy-Pontoise propose déjà une offre globale de mobilité très large puisqu'elle est fort bien desservie par le réseau routier et autoroutier, ainsi que par les transports en commun (RER A et C, trains SNCF, bus). Cela permet aujourd'hui aux Cergypontains de se déplacer facilement sur le territoire. Avec la mise en place d'un libre-service vélos, la communauté d'agglomération offre une plus grande mobilité aux Cergypontains et poursuit sa politique en faveur des modes de déplacement doux et du développement durable. Le vélo offre un moyen de se déplacer de façon autonome, libre et non polluante. Il permet dans certaines circonstances de se substituer à la voiture, par exemple pour se rendre dans les zones commerciales, pour faire des courses légères, se rendre au travail...

Afin de s'inscrire dans l'offre globale des moyens de déplacement, les stations ont été implantées de façon assez proches les unes des autres, le territoire est ainsi maillé pour y proposer toujours une station. De plus, les stations se trouvent à des endroits stratégiques : près des entreprises, de l'université, des écoles, des stations de transport en commun... De cette façon, le libre-service vélos s'inscrit de manière complémentaire avec les autres modes de déplacement.

3) *Constatez-vous des évolutions majeures dans les comportements de mobilité des habitants de Cergy-Pontoise ? Quelles solutions sont selon vous de nature à les encourager ?*

L'enquête ménage réalisée en 2006 nous a permis de constater que, avec 1,5 vélo par ménage, le taux d'équipement en vélos des Cergypontains est supérieur à ceux de l'Ile-de-France et des agglomérations de grande couronne. Néanmoins, l'utilisation du vélo est essentiellement liée à des motifs de loisirs et non pour des trajets domicile-travail ou domicile-études. C'est la raison pour laquelle la communauté d'agglomération a souhaité encourager l'usage du vélo pour les trajets domicile-travail en proposant un dispositif de libre-service vélos répondant aux besoins de déplacement de courte durée des étudiants, des actifs... qui évoluent sur le territoire.

D'une façon générale, on remarque que la voiture particulière reste le mode de déplacement privilégié (53 %), mais que depuis une dizaine d'années son utilisation a diminué au profit de la marche à pied (+ 2 %), des transports en commun (+ 1 %) et des deux-roues (+ 1 %). Cette évolution positive devrait continuer grâce à la mise en place de Vélo2, qui doit permettre de vivre la ville autrement. ■

repères

- Cergy-Pontoise est composée de 12 communes
- **11 août 1972** > création officielle de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise
- **1er janvier 2004** > transformation du SAN en communauté d'agglomération (nouvelle identification *Cergy-Pontoise Énergies Ouest*)
- **Octobre 2007** > adoption d'un schéma directeur de circulations douces
- **80 km** de continuité cyclable actuellement
- **21 mars 2009** > lancement officiel, inauguration et mise en service des stations vélos
- Le service Vélo2 compte 360 vélos disponibles sur 41 stations dont 23 stations à Cergy.