

4€

n° 39

dossier > pages 6 à 16

mai/juin 2009



# Vélo = santé et sécurité

Retour sur Velo-city 2009  
le Pavillon français > page 17

Le vélo  
à New York > page 13

La parole à  
François Lombard > page 20

Vélo = liberté égalité fraternité! 7-8-9 octobre  
18<sup>e</sup> Congrès du Club des villes & territoires cyclables  
LA ROCHELLE 2009 > ESPACE ENCAN



Vélo = liberté  
égalité fraternité!



Conception graphique : Studio D'écriture - 07 83 99 00 00 - www.studio-écriture.com



# agenda 2009



**Semaine européenne  
de la mobilité  
et de la sécurité routière**  
> du 16 au 22 septembre  
[www.bougezautrement.gouv.fr](http://www.bougezautrement.gouv.fr)



**13<sup>e</sup> Rencontres  
des départements  
cyclables en Haute-Savoie  
Annecy**  
> les 17 au 18 septembre  
[www.departements-cyclables.org](http://www.departements-cyclables.org)



**18<sup>e</sup> congrès du Club  
des villes & territoires  
cyclables  
La Rochelle**  
> du 7 au 9 octobre  
[www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)



## Le vélo bat pavillon !

L

a 15<sup>e</sup> édition du congrès international Velo-city s'est tenue à Bruxelles en mai dernier. L'occasion d'un grand rassemblement en faveur du vélo, de rencontres et d'échanges de nature à vous redonner un moral à toute épreuve de retour dans votre collectivité! Ces quelques jours parmi 1000 congressistes en provenance de 52 pays permettent en effet d'enrichir le regard de chacun sur son expérience et sur les potentiels de son territoire, à partir des initiatives reproductibles et des bonnes pratiques contagieuses!

édito

C'est aussi l'occasion d'un bilan d'étape. La France n'a pas à rougir aujourd'hui de la prise en compte du vélo par les collectivités, et notamment en cette seconde année d'un mandat municipal où l'on voit bien que les projets sont ambitieux, nombreux et – enfin! – pris au sérieux. S'il y a encore beaucoup à faire pour atteindre partout les 15% de part modale vélo que les promo-

teurs de la charte européenne des villes cyclables ont fixé comme objectif à atteindre d'ici à 2020, des villes françaises ont résolument pris des engagements dans ce sens en signant cette charte. Saluons ainsi Bordeaux et sa communauté urbaine, Bègles, Toulouse et sa communauté urbaine, qui ont signé cet engagement aux côtés d'une vingtaine de villes européennes le 15 mai! D'autres villes et territoires les rejoindront vite, nous en sommes convaincus.

La Coordination interministérielle pour le développement du vélo avait confié au Club des villes et territoires cyclables l'organisation d'un pavillon français offrant ainsi une vitrine des réalisations et des projets portés par tous les acteurs du vélo français au sein de l'exposition de Velo-city. Non seulement une belle preuve de la confiance accordée à notre réseau de collectivités, mais aussi un symbole fort du partenariat entre l'État et les collectivités, indispensable au développement du vélo dans notre pays. Car c'est aussi sur ce front que nous devons progresser. L'impact et les vertus des politiques cyclables au plan local, les engagements du Grenelle au plan national donnent la bonne direction: notre pays doit se doter d'un Plan national vélo! Sans délai.

Le vélo a le vent en poupe... Ne boudons pas le plaisir de ce constat et profitons-en pour pédaler vite!

Jean-Marie Darmian,  
Président

# texto-vélo

## Tourne-à-droite

➔ Le conseil de Paris a voté le 7 juillet l'expérimentation de l'autorisation de tourner à droite pour les cyclistes aux feux rouges, sur proposition de Denis Baupin, adjoint au maire de Paris.

La capitale rejoint ainsi Strasbourg et la communauté urbaine de Bordeaux qui l'expérimentent sur plusieurs carrefours.



## Site Monsieur Vélo

➔ En raison du renouvellement du site du MEEDDAT, les informations du site de la coordination interministérielle vélo seront consultables sur [www.voirie-pour-tous.info](http://www.voirie-pour-tous.info) de juin à décembre 2009.

301

➔ C'est le nombre de places de stationnement vélo pour les agents de la communauté urbaine de Strasbourg.

Couvert et fermé, le parking est accessible grâce à un badge. 14 % des agents de la CUS se déplacent à vélo.

## Étudiants à vélo

➔ L'École d'ingénieurs en génie des systèmes industriels (EIGSI) située à La Rochelle encourage le vélo auprès de ses étudiants.

Pour la rentrée universitaire 2009-2010, l'école met en place un nouveau dispositif de sensibilisation et d'action afin de vivre et d'étudier autrement dans le cadre d'une démarche globale en faveur du développement durable avec de nombreux projets de recherche dans le domaine des transports propres. Avec le soutien de la communauté d'agglomération de La Rochelle, du Conseil général de Charente-Maritime, de la Régie des transports communautaires rochelais (RTCR) et de la MACIF, l'école, dès la rentrée, va offrir un vélo à ses étudiants.



## Bon anniversaire !

➔ À Vélib', qui souffle ses deux bougies à Paris en s'étendant à 30 communes limitrophes au-delà du périphérique.

Depuis son lancement le 15 juillet 2007, le service a enregistré plus de 53 millions d'utilisations, dont plus de 36 500 000 en longue durée et plus de 16 500 000 en courte durée. L'année dernière, à la

même époque, Vélib' comptabilisait 26 millions de locations. En deux ans, les bornes Vélib' ont délivré près de 7 millions de tickets. À peine ouvertes, les premières stations en service ont rencontré un véritable succès. Sur 17 communes bénéficiant déjà des stations en service entre le 1<sup>er</sup> avril et le 7 juin 2009, Vélib' a comptabilisé 136 556 utilisations.

## Mont-Saint-Michel

➔ Pour mieux découvrir la baie du Mont-Saint-Michel, une offre combine désormais train, car et vélo. Le coût : 10 € par adulte et 5 € par enfant. Baptisée « Ligne Baie », impulsée par les conseils régionaux de Basse-Normandie et de Bretagne et testée jusqu'au 30 août, cette nouvelle ligne reliant Granville à Saint-Malo fonctionne chaque jour avec deux allers-retours.



## Un vélo pour elle

➔ L'opération « Un vélo pour elle », lancée en 2006 par l'association « Juste pour eux », en collaboration avec la fondation Décathlon, vise à encourager la scolarité des jeunes filles au Maroc.

Cette initiative solidaire, étalée sur trois ans, a réussi à empêcher 200 collégiennes issues de la région de Tiznit, où ni les

moyens disponibles ni les mentalités n'encouragent la poursuite des études après le primaire, d'abandonner leur scolarité en leur offrant des vélos pour se rendre à l'école. L'opération a ainsi contribué à la lutte contre la déperdition scolaire avec un taux de 95,5 % de réussite. Quinze collèges ont été concernés, sur un périmètre de 397 km.

## AF3V

➔ La nouvelle présentation du site de l'AF3V offre un accès plus agréable et rapide aux informations sur les véloroutes et voies vertes qui sillonnent la France entière.

À partir de la carte interactive, d'une sélection multicritères, ou encore par région, les descriptifs se présentent sous une forme simplifiée, plus pratique grâce à des onglets.

[www.af3v.org](http://www.af3v.org)

## Grand Toulouse

➔ Le Grand Toulouse a adopté le 9 juillet son projet pour les déplacements à horizon 2020.

Tisséo, l'autorité organisatrice des transports en commun de l'agglomération toulousaine, a présenté le projet de PDU qui oriente les déplacements dans l'agglomération jusqu'en 2020. Projet ambitieux afin de freiner le développement de la voiture et de doper celui des transports en commun et des modes doux (marche et vélo). L'objectif est de porter la part de marché des transports en commun de 16 % des déplacements actuellement à 23 % à l'horizon 2020, et celle de l'automobile de 76 % aujourd'hui à seulement 70 %. Le vélo passerait de 5 à 7 %.

## vite dit

Le plan est estimé à un montant entre 1,3 et 1,5 milliard d'euros d'investissement.

### Ville, vélo et bus

↳ La RATP encourage le développement du vélo et, forte de son expérience de la cohabitation entre bus et cyclistes, l'entreprise sensibilise ces derniers aux risques de l'angle mort avec un bus de démonstration, le Vilbus.

Des opérations sont régulièrement organisées à Paris et dans les communes limitrophes, notamment à l'occasion de l'arrivée de Vélip'. Vilbus était présent sur le village de stands de

Photo © Aurélie Labarthe/CLC



la Fête du vélo 2009 à Paris, en juin dernier. La plaquette « la rue sous tous ses angles », réalisée par le Club des villes et ter-

ritoires cyclables, en partenariat avec la RATP et le Certu, est diffusée aux participants dans le cadre de ces opérations. ■

La lutte contre l'étalement urbain doit être réhumanisée: elle sert à vivre sur un espace plus rassembleur, plus collectif. À ce titre, les dimensions urbanisme et transports sont donc complètement liées, on ne peut plus les déconnecter l'une de l'autre. //

Chantal Jouanno, secrétaire d'État chargée de l'Écologie, Actu-Environnement, 30 juin 2009

Reconnaissons-le, pour un constructeur, prendre conscience qu'il doit passer de l'homme « automobile » à l'homme « mobile », pour qui la propriété est moins importante que l'usage, est une véritable rupture. //

Nathalie Brafman, Le Monde, 8 juillet 2009



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 brevété

**CONTROLE  
SOLIDITE  
BUREAU  
VERITAS**

Pour nous contacter  
**www.cyclogard.com**



Il y a deux ans, dans un dossier de *Ville & Vélos* sur la santé, nous nous étonnions que la pratique du vélo soit si peu valorisée pour ses bénéfices dans ce domaine. Image négative et encombrante du cousin vélo sportif? Les choses ont bien changé: le boom des mobilités douces à la faveur de l'avènement du vélo en libre-service, des plans de déplacements d'entreprises ou d'administrations, des vélobus, bus cyclistes et autres vélo-écoles, a révélé les vertus multiples du vélo, et la santé n'est plus la dernière. En outre, ces deux dernières années ont produit un certain nombre de recherches sur le thème « mobilité et santé » mettant le vélo, avec la marche à pied, en bonne position. Cela n'empêchera pas les grincheux ou les anxieux d'insister sur

les risques inhérents à l'utilisation du vélo. Il faut y répondre, tant sont liées les problématiques santé-sécurité. C'est d'abord une manière de voir les choses, mais aussi un enjeu économique majeur à l'heure où le déficit de la Sécurité sociale franchit un nouveau record... Le vélo, c'est la santé! C'est de ne pas en faire qui est dangereux!





# ... Vélo = santé et sécurité le vélo, c'est la santé !



Aujourd'hui,  
l'ennemi c'est  
la sédentarité !

L'activité physique soutenue, c'est la santé de demain : tel est le diagnostic établi par le Pr. Jean-François Toussaint dans le rapport commandé par le ministère de la Santé, de la Jeunesse, des Sports et de la Vie associative destiné à préparer le futur PNAPS (Plan national de prévention par les activités physiques ou sportives).



Départ à vélo vers l'école : une journée qui commence bien !

Nous ne nous bougeons pas assez ! Aujourd'hui, en France, nous sommes très largement en dessous des trente minutes d'activité physique quotidiennes recommandées par une étude de l'INSERM de 2008 : 7 millions de Français entre quinze et soixante-quinze ans sont sédentaires, et 16 millions de Français ont une pratique occasionnelle qui n'est pas suffisante pour être favorable à leur santé. Parmi ces 16 millions, 6 ont une pratique dite soutenue, mais encore insuffisante pour être favorable à la santé. Seules 20 millions de personnes ont un niveau d'activité suffisant (INSEP 2000 et INPES 2005).

Le phénomène n'est pas nouveau : on observe depuis le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle une variation de l'activité physique liée au changement de type d'activité professionnelle. Avant la motorisation, 85% de l'énergie était utilisée pour la production agricole. Cette proportion n'a cessé de décroître avec l'arrivée massive de la tertiairisation et de la mécanisation durant les Trente Glorieuses. L'activité

45% des adultes sont en surpoids, et l'on dénombre entre 12 et 20% de personnes obèses selon les classes d'âges //

physique est alors devenue extrêmement faible.

Conséquence : les problèmes de poids se sont multipliés. 45% des adultes sont en surpoids, et l'on dénombre entre 12 et 20% de personnes obèses selon les classes d'âges. La situation est préoccupante lorsqu'on connaît la complexité des effets secondaires qui accompagnent le surpoids.

## Coup de pédale contre le trou de la Sécu !

L'étude de l'INSERM de 2008 montre l'impact de l'activité physique sur la santé. Ainsi, lorsqu'on ● ● ●

Suisse : opération « Bike to work »

Du 1<sup>er</sup> au 30 juin, l'association suisse Pro Vélo invitait les citoyens à aller travailler à vélo au moins une fois sur deux. Le principe est le suivant : les employés des entreprises inscrites forment des équipes et se motivent mutuellement à se rendre au bureau à bicyclette. L'opération est populaire, puisqu'en 2007, un an après sa naissance, pas moins de 600 entreprises et 30 000 salariés ont participé à l'action.

L'opération est soutenue notamment par l'Office fédéral de santé publique, qui insiste sur les bienfaits du vélo en termes de santé : il est apparu en effet que les employés cyclistes sont moins souvent malades et stressés que leurs collègues...

Québec : Défi Transport actif ?

Le Défi Transport actif consiste à effectuer au moins dix déplacements actifs, donc non motorisés, comme la marche ou le vélo, dans le cadre du travail ou non, entre le 4 mai et le 18 septembre 2009.

L'agence de la santé et des services sociaux du Bas-Saint-Laurent, Kino-Québec<sup>(1)</sup> et l'association « Rimouski ville cyclable » se sont attachées à impliquer l'ensemble des entreprises, des organismes et particulièrement les établissements du réseau de la santé et des services sociaux. Le président d'honneur de l'événement, le docteur Robert Maguire, directeur de santé >>>

(1) Créé en 1978, Kino-Québec est un programme ayant pour mission de « promouvoir un mode de vie physiquement actif pour contribuer au mieux-être de la population québécoise ». Il est géré conjointement par le ministère de l'Éducation, des Loisirs et des Sports et celui de la Santé.

● ● ● pratique une activité physique, le risque d'avoir un cancer du sein recule de 12%, et le risque de récidive pour un même cancer diminue de 30% : l'équivalent d'une chimiothérapie. Les effets bénéfiques de l'activité physique sont également visibles sur l'ensemble des maladies métaboliques et permettent des réductions de 15 à 30% des taux de mortalité et de morbidité dans le domaine cardio-vasculaire. La pratique de l'activité physique a également une influence sur la croissance et même le développement cognitif de l'enfant, en terme de développement physique aussi bien qu'intellectuel. Enfin, il a été observé que pratiquer régulièrement une activité physique aide à lutter contre la dépression et l'anxiété.

Le coût de ces « traitements » est très faible, en particulier si l'on compare avec le coût des médicaments, et leur bénéfice est immédiat pour les grands sédentaires comme pour l'ensemble de la population.

D'après une étude danoise publiée en 2000 par Anderson dans les *Archives of internal medicine*, il y aurait une réduction de mortalité de 40% chez ceux qui se rendent au travail à vélo par rapport aux sédentaires. Si on inférait de ces données une économie des dépenses de santé de l'ordre de 40%, on constaterait une économie de 1200€ par an et par personne qui reprend l'activité physique, puisque nous avons actuellement en moyenne 3000€ annuels de dépenses de santé par personne. Par tranche de 10 millions, cela donnerait 12 milliards d'euros d'économies, et, pour 36 millions de sédentaires, 43 milliards d'euros. Une étude similaire de l'ATE (Association Transport et Environnement), basée sur des expertises norvégiennes et britanniques, annonce une économie de 36 milliards d'euros.

Illustration de Isabelle Douval



Bouger et adopter une alimentation équilibrée : la balance dit bravo (Ville & Vélo n°22, 2006)

Ainsi donc, 1€ investi en infrastructures favorables aux transports actifs rapporterait entre 30 et 150€ toutes les années suivantes.

Peu d'investissements soutiennent la comparaison !

## Le vélo en pole position

Dans le cadre de la mise en place d'un PNAPS (Plan national de prévention par les activités physiques ou sportives), le Pr. Jean-François Toussaint a été chargé, au travers de la constitution d'une commission Sport et Santé, de proposer une stratégie nationale déclinée en actions concrètes.

Il n'est pas forcément nécessaire, même si c'est bien sûr très utile, de s'inscrire dans telle ou telle fédération sportive : c'est aussi dans les activités « de tous les jours », telles que les déplacements, les activités au domicile, les activités professionnelles ou scolaires, que l'on peut trouver matière à se dépenser physiquement.

C'est pourquoi il est important par exemple de mettre en place une meilleure prévention sur le site de l'entreprise. C'est l'objectif des Plans de déplacement d'entreprise qui favorisent le covoiturage, le vélo...

Les entreprises peuvent aussi mettre des bicyclettes à disposition pour les déplacements de service.

Les mobilités « douces », et le vélo principalement, occupent une large place dans ce rapport au niveau des propositions. Il ne s'agit pas seulement de dire : « faites du vélo. » Il convient aussi de favoriser la condition cycliste. Ainsi, il faut aménager « les espaces publics pour les rendre favorables à ces modes de déplacement actifs ; les intégrer dans les cahiers des charges publiques (plan local d'urbanisme, voiries, projets d'urbanisation et d'aménagement du territoire...) ».

Le rapport propose aussi de défiscaliser, à hauteur de 200€ par an, les personnes résidant à moins de 10 km de leur lieu de travail et s'y rendant à vélo.

Pour les étudiants, pourquoi ne pas faire prendre en charge tout ou partie de l'abonnement vélo dans les villes, de plus en plus nombreuses, où ce type de transport est implanté (Vélib', Vélo'v, Velodi et autres CycloCité) et soutenir le développement d'actions telles que Vélocampus (associations étudiantes qui prêtent et entre-

>>> publique et des soins de santé primaires de l'agence du Bas-Saint-Laurent, insiste sur le fait que l'intégration du déplacement actif dans le mode de vie de la population comporte des bénéfices pour la santé et permet d'acquiescer de saines habitudes de vie : « *Le transport actif permet d'agir en prévention des problèmes de santé, en agissant sur les facteurs de risque comme la sédentarité.* »

### À vélo contre le diabète

Quelque 50 cyclistes diabétiques devaient participer, du 12 au 14 juin, à la 16<sup>e</sup> randonnée cycliste du diabète, de Bourg-en-Bresse à Dijon et retour, soit un total de 255 km. L'objectif de cette randonnée, soutenue par l'Association française des diabétiques, est de promouvoir auprès des 3 millions de diabétiques français l'activité physique, qui joue aussi un rôle préventif. Selon une étude publiée par le journal médical de référence *The Lancet*, l'exercice, couplé à un régime alimentaire adapté, retarderait l'apparition du diabète de quatorze ans.

### Le parcours du cœur de Didier Pargade

Il y a tout juste un an, Didier Pargade, gros fumeur de quarante-sept ans, était victime d'un infarctus qui lui a valu la pose d'un stent. Depuis le 2 mai, ce fêru de randonnée pédestre et de cyclo-tourisme a entrepris de sillonner le sud de la France avec son VTT lesté d'une remorque de 80 kg. Son but ? « Sensibiliser les gens aux maladies cardio-vasculaires. » Parti de Lannemezan, en Haute-Garonne, il doit aller jusqu'à Toulon, dans le Var.

Une enquête CSA des 1<sup>er</sup> et 2 octobre 2008 révèle de profonds changements de comportement chez les automobilistes en raison, notamment, de la hausse des carburants et de l'évolution économique : 42 % déclarent moins utiliser leur voiture et choisissent la marche à pied quand il s'agit de petits trajets quotidiens de quelques centaines de mètres, tandis que >>>





● ● ● tiennent gratuitement un vélo pour une adhésion annuelle).

Les propositions classiques de développement urbain sont reprises, en considérant l'aménagement du territoire et l'urbanisme comme leviers d'action en faveur d'une amélioration de la santé publique: amplification des expériences facilitant l'utilisation urbaine du vélo, sécurisation des parcours de mobilité « active », vélo et marche, accroissement des zones urbaines en limitation de vitesse à 30 km/h. Le rapport ajoute quelques idées: « Intégrer une dimension mobilité active dans le cahier des charges des commandes publiques (projets d'urbanisation, révision de PLU, aménagements routiers, espaces publics, etc); conditionner l'obtention des permis de construire des bâtiments publics à la mise en place et à l'ac-

cessibilité des escaliers, des abris à vélos ainsi qu'au "prolongement d'extérieur" favorisant les activités physiques de proximité. »

## Un cercle vertueux

Le rapport préconise aussi de doter les communes d'une structure pérenne chargée de la promotion et de la mise en œuvre de mesures favorables aux piétons et aux cyclistes en nommant un responsable « mobilité active », afin d'améliorer le bien-être et la santé des citoyens en leur proposant un environnement plus sain. « Ce référent pourra analyser, centraliser et coordonner les demandes de projets allant dans ce sens pour une meilleure prise en compte des déplacements à pied et à vélo dans la cité et l'intercommunalité, et se poser comme avocat de la mobilité active dans tous les projets. » Les partenariats sont à développer

avec différents groupes professionnels afin que l'information, les messages et les mesures soient relayés le plus largement possible: avec les professionnels de la santé bien entendu, mais aussi des professionnels de l'activité physique et même des commerçants (centres commerciaux et centres-villes commerçants), afin qu'ils mettent en place des systèmes facilitant les achats à pied ou à vélo... La qualité de l'activité physique dépend des conditions atmosphériques, et une recherche est en cours à ce sujet à l'IRMES. Mais cette qualité de l'air dépend - aussi - de nous. Plus il y aura de cyclistes dans les rues, plus s'améliorera la qualité de l'air, ce qui créera des conditions plus saines pour les activités physiques quotidiennes. Un cercle vertueux. Enfin! ■

>>> 18 % prennent plus volontiers leur vélo. La réduction de la mortalité routière est directement proportionnelle à ces changements (- 25 % du nombre de tués en septembre 2008).

Capitaliser sur les pratiques populaires, activités et lieux de pratique

Il est plus facile de développer des pratiques déjà implantées dans le quotidien des Français.

Les activités les plus populaires en France sont :

Marcher > 20 millions (55 %)  
Nager > 14 millions (38 %)  
Faire du vélo > 13 millions (34 %)  
Courir > 6 millions (17 %)

Propositions d'ordre général, relevées par le ministère de la Santé, de la Jeunesse, des Sports et de la Vie associative à partir du rapport sur le PNAPS

- développer l'environnement construit pour favoriser les modes de déplacement en mobilité « active » (marche, vélo) depuis le domicile vers l'école, l'université ou l'entreprise, autour de plans de déplacements pertinents ;
- offrir une palette plus diverse d'activités, intégrant une pratique non compétitive et une offre adaptée pour les personnes atteintes de maladie chronique, de maladie rare ou en situation de handicap ;
- renforcer, autour de cette offre diversifiée d'activités physiques et sportives (APS), les interactions entre système éducatif, associations, clubs sportifs et collectivités territoriales ;
- développer des protocoles de recherche visant à établir la pertinence des critères de mobilité sur l'état de santé et la qualité de vie de tous les publics concernés ;
- mettre en place des tests d'évaluation ;

## LE CASQUE : UN DOSSIER ENTÊTANT

Les associations de cyclistes ou d'usagers de transports ont en la matière toujours prôné le libre choix. Les chiffres, en tout cas, ne parlent pas pour l'option sécuritaire: une étude de la médecine légale britannique a montré que le pourcentage de tués touchés au crâne dans un accident de la circulation était le même chez les automobilistes, les piétons et les cyclistes: environ 80%, quel que soit le mode de transport. Certains d'ailleurs portaient un casque, et, dans 64% des cas, le choc à la tête n'était pas le responsable du décès...



Plus probantes, les données venues des pays où le casque est obligatoire ne poussent pas particulièrement à renforcer la législation ici: en Espagne, où le taux de casqués est passé de 28 à 48%, le pourcentage de cyclistes hospitalisés blessés au crâne est passé, dans la même période, de 22 à 25%! (Source: J. Merallo, Congrès international Velo-city 2007, d'après des données de la Direction espagnole du trafic et l'Université polyclinique de Valencia) Trop grande confiance en soi?

En Australie, où le port du casque est devenu obligatoire en 1991, la contrainte a fait chuter de 30% le nombre de cyclistes en quelques mois, alors que la pratique du vélo était auparavant en essor. Il a fallu plus de dix ans pour remonter au niveau d'avant la « loi casque ». L'effet dissuasif a été dévastateur dans certaines catégories de population, en particulier chez les collégiens: - 90% de pratique du vélo chez les jeunes filles de dix à seize ans. Quant au pourcentage de blessés au crâne avant et après la loi, il n'a pas évolué...



## Jean-François Toussaint : « La promotion des mobilités douces prend toute sa valeur pour pouvoir retrouver des conditions d'équilibre. »



portif de haut niveau, cardiologue de formation et praticien hospitalier au Centre d'investigations en médecine du sport de l'Hôtel-Dieu, à Paris, Jean-François Toussaint est directeur de l'IRMES (Institut de recherche biomédicale et d'épidémiologie du sport). Il a présidé d'avril à octobre 2008 la commission chargée de jeter les bases du futur PNAPS à la demande de Roselyne Bachelot et de Bernard Laporte. Le rapport de 300 pages débouchant sur près de 250 propositions et recommandations est le fruit de dix réunions plénières et de 125 réunions de travail et auditions spécifiques.

Le rapport sur le PNAPS s'appuie sur l'étude de l'INSERM 2008 quand elle met l'accent sur les trente minutes d'activité physique recommandées. N'y avait-il donc pas eu d'études similaires auparavant ?

Cette étude de l'INSERM est une expertise collective qui a été publiée en mars 2008 ; elle fait une synthèse de l'ensemble des études scientifiques mondiales depuis une vingtaine d'années sur le thème des bénéfices sanitaires de l'activité physique. C'est une très grosse publication (800 pages !) qui travaille à la fois sur les maladies métaboliques, les maladies cardio-vasculaires et cancéreuses, les troubles psychopathologiques, ainsi que sur tous les bénéfices que l'on peut attendre d'un retour à l'activité physique, un reconditionnement grâce à la mobilité active.

Le schéma de l'évolution séculaire de l'activité physique quotidienne des Français depuis trois siècles est particulièrement marquant ! De huit heures d'activité physique en moyenne, on est descendu à moins d'une heure...

C'est profondément lié aux phases de développement qui ont conduit nos sociétés, depuis des siècles, à abandonner le temps consacré à des activités physiques importantes. Nos activités sont devenues de plus en plus intellectuelles et passent par des communications fortes, par le biais des écrans passifs, que sont les téléviseurs, ou actifs, que sont les ordinateurs.

Quels sont les effets bénéfiques du développement qui ont, par la motorisation, essentiellement amené à cette sédentarisation progressive ? Nous devons lancer une réelle discussion sur

les grands équilibres de société par rapport au progrès et à ses conséquences secondaires, parmi lesquelles l'obésité et les troubles dégénératifs, qui ne cessent d'augmenter.

**Vous dites que l'exercice physique, le vélo par exemple, peut enrayer la progression de la maladie d'Alzheimer...**

On n'en connaît pas toutes les interactions, on découvre depuis trop peu de temps ses principes physiologiques et pathologiques. Ce qui est certain par contre, c'est que la maladie d'Alzheimer et les démences séniles en général partagent avec un certain nombre de maladies dégénératives des facteurs de risques, dont la sédentarité. Maintenir une activité physique tout au long de sa vie va donc limiter la survenue d'une maladie de ce type.

**Vous êtes directeur de l'IRMES, un département de recherche médicale tourné vers le sport de haut niveau. Quelle différence faites-vous entre activité physique et activité sportive ?**

Pour moi, c'est la même chose ; ce sont deux formes différentes, pour l'une régulée, pour l'autre réglementée, qui sont en fait l'expression du même spectre de mobilité. L'important, c'est d'avoir une réflexion autour de l'équilibre énergétique, sur les dépenses par l'activité physique ou sportive, peu importe, et les apports par notre alimentation : le passage à une société d'abondance a tout changé depuis deux siècles. C'est seulement quand on équilibre les entrées et les sorties que l'on peut faire un certain nombre de propositions pour retrouver cet équilibre.

**Comment situer la France par rapport aux autres pays occidentaux ?**

Nous ne sommes pas très différents des autres pays à fort développement économique avec l'Amérique du Nord et le reste de l'Europe, y compris, et plus récemment, certains pays d'Europe de l'Est. Nous avons des indicateurs communs quant aux bénéfices sur le plan de la biométrie, en particulier l'espérance de vie ou l'augmentation de la taille, mais aussi une augmentation très importante de cette sédentarisation.

Pour des raisons qui sont d'ordre culturel et qui sont assez complexes à analyser, on constate que l'épidémie d'obésité est quand même plus importante chez nos voisins anglais, par exemple, que chez nous, mais on se situe également dans un gradient nord-sud qui, sur ce plan-là, montre moins d'impact dans les pays méditerranéens, par exemple, que dans les pays d'Europe du Nord.

**Pensez-vous que la crise économique peut avoir un impact positif sur la santé ?**

Elle aura essentiellement un impact négatif. La loi de santé publique de 2004, qui nous permet de regarder les évolutions de tous les progrès sur le plan médical comme sur le plan de la prévention, possède 100 indicateurs. On s'est rendu compte que les deux tiers vont être modifiés, indirectement ou directement, par les conséquences de la crise si elle se prolonge.

Le premier, qui a déjà changé, est celui des apports alimentaires : au premier trimestre 2009, on a constaté aux États-Unis une diminution des achats dans les rayons alimentaires ● ● ●



● ● ● des grandes surfaces d'au moins 4%; en France, elle est de 6 à 7%. Certains comportements vont changer de façon drastique sur des paramètres liés à la qualité de vie ou à des paramètres physiologiques majeurs, comme la nutrition.

Il y a quand même un paramètre qui a déjà bénéficié, si j'ose dire, de la récession économique: c'est celui de la mortalité routière. On a vu dès juin 2008, avec l'augmentation des prix du pétrole et des matières premières, une réduction de 10% des morts par rapport à l'année précédente, à nouveau 15% en septembre, puis encore une diminution très importante en janvier 2009. On va observer un gain sur la violence routière, ou du moins sur la mortalité routière, essentiellement lié au fait qu'on ne roule plus.

**Justement, si on ne roule plus en voiture, on se déplace quand même, à pied, à vélo...**

C'est un point qu'il faut absolument encourager, car sur ce transfert de mobilité, il faut à la fois considérer l'intérêt sanitaire, le cadre économique et le contexte environnemental; sur l'ensemble de ces trois facteurs, effectivement, la promotion des mobilités douces prend toute sa valeur pour retrouver ces conditions d'équilibre... De toute façon, on n'a pas besoin d'un moteur pour faire la plupart des déplacements urbains qui n'excèdent pas 1500 m...

**L'irruption des vélos en libre-service, le cyclisme urbain en hausse: un effet de mode ou une réalité durable?**

Je crois que ça va changer beaucoup de choses déjà vis-à-vis de nos percep-

tions. La représentation du vélo que l'on avait auparavant en France était relativement dédaigneuse comparée à celle de nos voisins néerlandais. On a tout intérêt à se réinvestir dans ce mode de déplacement, et je crois que les expériences qui ont été faites à Lyon, à Toulouse, à Lille, à Nantes et à Paris démontrent que c'est possible.

**Préconiser le vélo en zone urbaine, donc très polluée, est-ce vraiment bon pour la santé?**

C'est une bonne question qu'on se pose actuellement: il existe une étude en cours à l'IRMES qui va justement cibler cette problématique. Comment garder cette mesure sanitaire par le biais de la dépense énergétique tout en évitant les risques environnementaux liés à l'exposition. On mesure, avec Airparif et l'ADEME, toute une série de critères classiques, et on va analyser l'éventuel effet délétère sur l'utilisation quotidienne du vélo, en fonction de la dépense, du temps d'exposition. On constate déjà sur les critères environnementaux, mesurés en particulier lors des marathons dans les grandes villes européennes et nord-américaines, le rôle de la température, bien plus important, semble-t-il, que les expositions au SO<sub>2</sub>, au NO<sub>2</sub>, au CO<sub>2</sub>, au benzène, au toluène... Bien entendu, cela mérite ensuite d'être comparé à ce que sont les expositions en semaine (les marathons sont courus les dimanches), sur des physiologies qui ne sont pas celles de sportifs. L'étude va durer deux ans, sur quatre villes (Barcelone, Bâle, Copenhague et Paris), quatre modes de déplacements et quatre régions européennes différentes.

**Ce rapport sur le PNAPS est-il resté lettre morte, ou avez-vous eu des retours? Des concrétisations?**

On a voulu que ce rapport soit une boîte à outils: il y a à peu près 250 propositions qui y sont inscrites, par tranche d'âge, par environnement, par milieu, en ce qui concerne la formation... Près d'une soixantaine d'actions sont déjà lancées, que ce soit sur les mesures de la condition physique des enfants, sur des propositions avec la Fédération française de judo, par exemple, avec les familles monoparentales en Seine-Saint-Denis, sur les propositions des fédérations d'athlétisme... Différents acteurs de la santé, du sport, de la formation dans la région Nord-Pas-de-Calais se sont rencontrés lors d'une journée directement ciblée sur les applications de ce rapport... Par ailleurs, des personnalités qui avaient participé à l'élaboration de ce rapport se sont aussi investies dans les grands plans nationaux, en particulier le Plan national santé environnement numéro 2. Toute la partie sur les mobilités actives a été directement inspirée de notre réflexion sur le PNAPS; c'est le cas aussi sur le PNNS, le Plan national de nutrition santé, et également sur la participation dans les grandes campagnes de communication du conseil d'administration de l'INPES, l'Institut national de prévention et d'éducation pour la santé... En outre, le secrétaire d'État aux sports Bernard Laporte a récemment annoncé la création d'un pôle ressource sport-santé qui sera situé au CREPS (Centre régional d'éducation populaire et de sport) de Vichy. ■

**>>> • développer des actions de type UNIVER'SANTÉ ;**

- quantifier la pratique, via les observatoires régionaux de santé, en lien avec les agences régionales de santé (ARS) qui pourraient coordonner la mise en œuvre des mesures ;

- conduire des campagnes de communication, locales et nationales, pour changer la représentation sociale et les comportements vis-à-vis de l'APS ;

- intégrer les APS dans le projet d'établissement des maisons de retraite, les établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes et les établissements du secteur médico-social ;

- créer une filière d'opérateurs spécialistes d'activité physique ou sportive en lien avec la santé, facilitant l'accueil des personnes atteintes de maladie chronique, maladie rare ou en situation de handicap ;

- développer la formation médicale initiale et continue dans ce domaine.

# Vélo = santé et sécurité le vélo, c'est la sécurité !



Les accidents de cyclistes en ville, surtout s'ils se concluent par un décès, passent immédiatement sous couverture médiatique, donnant l'impression que le vélo reste un mode de transport particulièrement dangereux et que son extension va aggraver la situation. Curieux préjugé, qui peut aller contre... la santé publique !

Si les cyclistes sont particulièrement vulnérables dans le trafic, ils représentent pourtant la plus forte amélioration de tous les modes de déplacements en termes d'accidents :

En 2007, la baisse du nombre de cyclistes tués était de 21,5% par rapport à 2006 (passant de 182 à 142). Comparée à 2000, la baisse est de 48%. Quant au nombre de cyclistes blessés, il reste stable, autour de 4500 personnes par an depuis 2005, et pourtant les déplacements à vélo ont augmenté, stimulés par le développement des vélos en libre-service.

À titre de comparaison, les piétons ont eu 561 tués, soit une hausse de 26 par rapport à 2006, et les motards 830, soit une hausse de 61. Quant aux automobilistes, ils ont eu aussi moins de morts en 2007, 2464 contre 2626 en 2006.

Si on s'en tient aux chiffres bruts, il serait plus dangereux de circuler à pied qu'à vélo ! Mais on se contentera de remarquer que l'augmentation de la pratique du vélo urbain est corrélée avec une réduction des risques d'accidents.

Les progrès sont particulièrement nets dans les villes où le nombre de cyclistes a augmenté rapidement. Ainsi en 2007 à Lyon, où les Vélo'v ont relancé la pratique du vélo (+ 80% en deux ans), le risque d'accident rapporté au nombre de déplacements à vélo est 1,7 fois inférieur à celui d'avant 2004 ! À Paris, même phénomène avec le succès du Vélib' : en juillet 2008, + 70% de déplacements à bicyclette par rapport à début 2007, mais seulement + 21% d'accidents, donc, là aussi, une réduction du risque (- 30%) rapporté au nombre de déplacements à vélo. Des résultats similaires ont déjà été observés



Photo © Alexandra Lacroix

Tous à vélo ! vers l'école, l'entreprise, l'université...

dans plusieurs pays comme les Pays-Bas, le Danemark, la Suède et l'Allemagne : une étude de Hyden, Nilsson et Risser en 1998 montre clairement que, à mesure que la part modale du vélo augmente, la fréquence des accidents diminue.

## La peur contre la sécurité

Ces améliorations ont des causes multiples. L'effet de « masse critique » tout d'abord : plus les cyclistes sont nombreux, plus les automobilistes leur accordent d'attention. Les accidents surviennent souvent parce que les voitures ne tiennent pas assez compte de la présence des vélos (dépassement rasant, queue de poisson...). La création de voies cyclables, de zones 30 et autres aménagements pour une circulation plus douce ont beaucoup tempéré la violence routière.

Enfin, les cyclistes s'habituent au trafic urbain et connaissent mieux les principales situations à risques.

Ce préjugé du vélo comme danger pour ses utilisateurs a des effets néfastes redoutables : le plus important est le fait qu'il ralentit, par la peur, la progression du transport cycliste, et donc la proportion de « masse critique » dont on a énoncé la qualité sécurisante, et dont il convient aussi de noter les qualités environnementales évidentes. L'environnement faisant le lien avec la santé, développée par ailleurs, chaque « sédentaire » à qui a été suggéré que le vélo était dangereux est susceptible de creuser le trou de la Sécurité sociale : les experts de plusieurs pays (Norvège, Angleterre, Danemark, France) convergent pour estimer le coût sanitaire de la sédentarité à environ 800? par an et par personne, dont 200? pour les seules maladies cardio-vasculaires, alors qu'une demi-heure de vélo par jour diminue les risques par deux...

La peur du vélo nuit donc à la santé publique.

A contrario, faire du vélo, c'est bon pour la santé, c'est bon pour la sécurité... ■

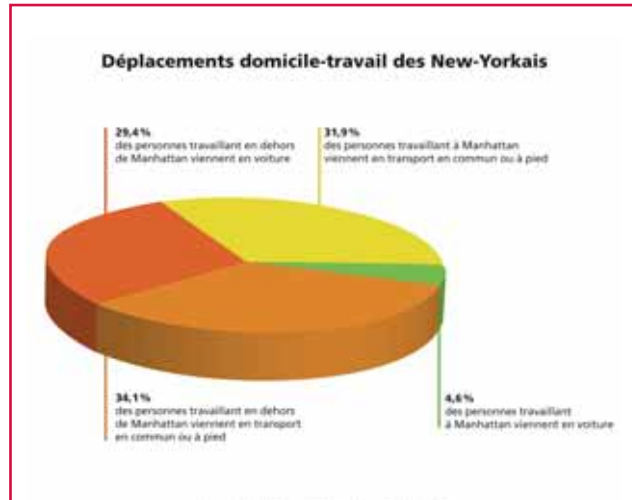


# New York en selle pour la pole position ? New York grand braquet



*New York goes green, and fast.*

On ne parle que de ça : les immeubles verts, les transports verts, les magasins bio. Le mouvement avait commencé depuis plusieurs années, mais l'élection d'Obama lui a encore donné de l'ampleur. Le vélo y a une place prépondérante. Les cyclistes sont de plus en plus nombreux, les pistes cyclables empiètent sur les chaussées, et Broadway devient même interdit aux voitures ! Qui l'aurait cru il y a une dizaine d'années ? Petite enquête dans le monde du vélo urbain à New York.



Source : chiffres du recensement américain (2000)

Aux États-Unis, tous les sujets ont un défenseur, un lobby. À New York, le vélo a le sien, l'association Transportation Alternative. Créée en 1973 pour faire reconnaître le droit des cyclistes, elle compte maintenant une douzaine de permanents et un budget de presque 2 millions de dollars. Wiley Norvell, représentant l'organisation, nous explique : « L'époque était à la première prise de conscience environnementale aux États-Unis, qui a vu la rédaction des premières lois de protection de l'eau et de l'air. Depuis, nous avons mené de très nombreuses actions pour autoriser les bicyclettes sur les ponts, des manifestations cyclistes, un schéma directeur cyclable par exemple. ». Les fruits ont porté, et de mi-1990 à 2006 apparaissent les premières mesures et jusqu'à une trentaine de kilomètres de pistes cyclables.

L'élection de Bloomberg à la mairie est un tournant. Prenant la suite de Giuliani, qui avait relevé le défi de

l'insécurité, son programme était vaste et comprenait un important volet environnemental. New York, qui souffrait d'une réputation sulfureuse d'insécurité et de corruption dans les années 1980, devait lutter pour conserver son rang au sein des métropoles mondiales. Bloomberg investit particulièrement la politique de déplacement avec d'importants projets d'infrastructures de transports publics, de péage urbain et aussi cyclables. Pour cela, il recrute en 2007 une *Commissioner of the New York City Department of Transportation* (directrice générale des transports), Janette Sadik-Khan, qui met en place un calendrier agressif d'amélioration des transports, comprenant leur impact sur la qualité de l'air. Le tout est regroupé dans un grand plan « PlaNYC ». La longueur des pistes cyclables a sensiblement augmenté, un concours pour des anneaux de stationnement pour vélos est lancé, une réflexion est menée pour l'implantation de vélos ● ● ●

New York a fermement décidé de rejoindre le groupe des métropoles durables et met en œuvre un plan extrêmement ambitieux. Une révolution. *Awesome!*

Des voitures à New York ? Si peu...

New York jouit d'une situation unique aux États-Unis. Compte tenu de sa forte densité, la voiture ne représente que 35 % de part modale : une exception aux États-Unis. L'efficacité et l'utilisation des transports en commun sont moins intensives qu'à Tokyo ou Shanghai, mais ils restent les moyens de déplacement privilégiés, avec la marche à pied et les taxis. Ces derniers et les véhicules utilitaires représentent souvent plus de 70 % de l'occupation de la chaussée. New York est donc certainement la ville américaine où l'on peut encore développer les modes actifs et les transports en commun. Toutes les autres se heurteront à leur urbanisme à la fois peu dense et spécialisé.



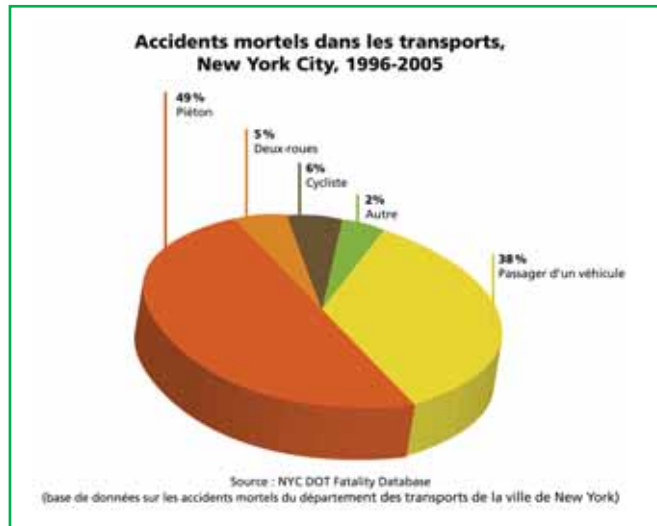
## le MOMA à vélo

Les initiatives originales pour montrer le grand atout du vélo sont innombrables. La dernière en date : Le MOMA, musée d'Art moderne, réserve un billet demi-tarif et un « véloturier » pour chaque visiteur qui viendra à bicyclette. Après avoir visité l'exposition de Martin Kippenberger, vous aurez encore une chance de gagner un billet gratuit pour une prochaine visite. >>>

● ● ● en libre-service, bike sharing... Plus de 300 km de pistes sont créés, et le trafic croît de 35 % entre 2007 et 2008.

## Les pistes cyclables à la new-yorkaise

New York dispose d'atouts importants à faire valoir pour le développement de la pratique cyclable. Peu de pluie (121 jours contre 171 à Paris), un relief relativement plat (quoique...), une forte densité. Trop forte ? Le centre de New York réunit 15 361 habitants/m<sup>2</sup> avec un pic à 53 000 habitants/m<sup>2</sup> au cœur de Manhattan. Seule Shanghai fait mieux. Les 250 000 m<sup>2</sup> de l'Empire State Building regroupent plus de 20 000 personnes sur une base de 8 000 m<sup>2</sup>, soit une densité de 2,5 personnes/m<sup>2</sup>. Alignées dans la rue, elles formeraient une file de 1000 m, soit quatre blocs. Cet exemple illustre le problème spécifique à Manhattan. Lorsque ces silos humains se vident, ou au contraire se remplissent aux heures de pointe, les trottoirs sont bondés. Ils débordent sur la route et bien sûr plus facilement encore sur les pistes cyclables. Une expérience menée dans les années 1980 témoigne de cette difficulté. Sam Schwartz, surnommé « Gridlock Sam », travaillait alors au département Transport de la ville (DOT NYC). « Au cours d'une grève affectant le métro, nous avions installé sur les principales avenues des couloirs réservés aux vélos pour faciliter l'écoulement du trafic. L'expérience ayant été concluante, le maire m'a demandé de pérenniser le dispositif sur les 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> avenues, entre Washington Square et Central Park. Malheureusement, en un mois, trois piétonnes sont mortes d'une collision avec un vélo, sans que ce soit en rapport avec les pistes. Mais cela a suffi à freiner l'ardeur des cyclistes, qui ont déserté les pistes au profit des piétons conquérants de ce nouveau territoire soustrait à



la circulation automobile. Les plaintes des habitants, puis une moquerie du président Carter, de passage, ont eu raison de ce projet. » Les 300 km de pistes sont aujourd'hui essentiellement des bandes cyclables, peintes sur la chaussée, voire des « couloirs de la mort » appelés ici « *sharrows* », contraction des mots *share* et *arrow*. De véritables couloirs ont été créés sur la 9<sup>e</sup> avenue, et bientôt sur la 8<sup>e</sup>, en insérant la piste entre le stationnement et le trottoir. Mais ils posent deux problèmes : les véhicules en stationnement créent des risques d'accident par ouverture des portières, et la largeur des engins de déneigement impose des dimensions supérieures à celles qui seraient utiles pour le trafic. Leur nombre devrait cependant augmenter dans les années à venir. Une expérience passionnante vient d'être mise en œuvre. Deux sections de Broadway sont totalement soustraites à la circulation automobile et consacrées aux piétons et aux vélos... Transat au milieu de la ville, ambiance incroyable, articles dans les journaux et, bien sûr, les râleurs, au premier rang desquels les taxis ! En attendant, il faut reconnaître que ces installations souffrent, comme dans beaucoup d'autres villes, d'une fréquentation par les cyclistes peu

élevée et d'une colonisation par les piétons très forte dès que le partage d'espace est tendu. Il faut faire des choix : « Quel usage pour l'espace, quel usage pour la bicyclette ? »

## Une place pour la bicyclette

New York est fière d'avoir la part modale transport en commun la plus forte des États-Unis : 55 %. Une exception dans ce pays tout entier voué à l'automobile. Cependant, à cause de la forme allongée de l'île, l'essentiel des 390 km de métro est orienté nord-sud et concentré sur le flanc ouest de Manhattan. Les usagers doivent marcher pour rejoindre leur station et marcher encore pour aller d'est en ouest. Le trajet typique est en alternance marche-métro-marche. Cela explique la part modale de marche à pied importante (14 %), qui fait souvent dire aux New-Yorkais que le métro de New York, ce sont les chaussures. Il est d'ailleurs courant de voir les femmes foncer au bureau en baskets confortables, version soucoupe volante, et en changer pour d'élégants escarpins une fois arrivées. Une place naturelle pour le vélo serait la complémentarité avec les transports en commun, en répondant à la forte demande de pistes cyclables orientées est-ouest. ● ● ●

## TIMES SQUARE



BEFORE



AFTER

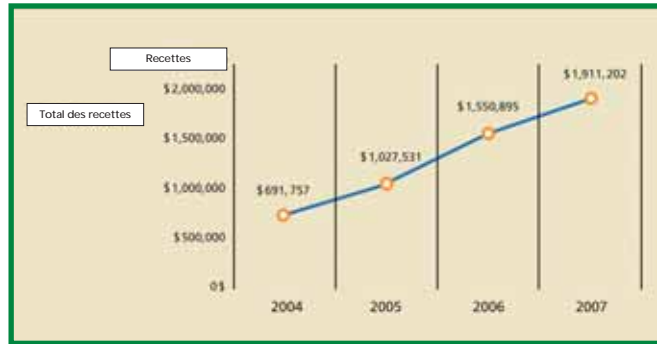
## BROADWAY À PIED

Le 26 février 2009, Bloomberg, maire de New York, et J.S. Khan, *Commissionner* aux transports, annonçaient un véritable scoop : avant l'été, Broadway va devenir zone piétonne sur cinq blocs, soit 1,2 ha. Plusieurs objectifs : fluidifier la circulation en deux points où la fameuse avenue en diagonale crée des entrecroisements inhabituels dans le quadrillage new-yorkais ; augmenter la sécurité des piétons, qui sont 356 000 à traverser Times Square chaque jour (une vingtaine d'accidents par an) ; améliorer l'attractivité touristique et commerciale ; faciliter l'accès des secours bloqués par le trafic...

Le projet a plus de 30 ans. Mais aucune municipalité n'a encore osé le mettre en œuvre. Depuis le mois de mai, les équipes municipales réalisent les aménagements en régie. Certains déplorent un projet purement routier ou aucun travail sur le paysage urbain n'a été effectué, d'autres s'inquiètent sur la justesse des prévisions de trafic... Nous verrons bien. À l'heure où vous lisez ces lignes, nombreux sont ceux qui prennent un verre SUR Broadway.



● ● ● Malheureusement, ce sont ces rues les moins larges dont les trottoirs sont les plus saturés, un défi à relever ! Les gares devraient pouvoir accueillir de vastes stationnements. Des travaux ont déjà eu lieu à la station Williamsburg. La rénovation de la gare de Pennsylvanie, sous le Madison Square Garden, sera peut-être l'occasion de faire la démonstration que c'est possible dans un espace contraint. « Vous imaginez le potentiel fabuleux ! », s'enthousiasme Douglas Adams de Sam Schwartz Engineering. Aujourd'hui, au-delà des livreurs, ce sont encore essentiellement de jeunes adultes qui utilisent le vélo comme moyen de déplacement et représentent moins de 1 % de la part modale. Charles McCorkell, qui tient l'un des plus grands magasins de vélos de Manhattan, nous confirme que ses clients sont ciblés : « Ils sont essentiellement jeunes, font



du vélo pour être cool. Ils choisissent donc des modèles légers, sportifs, sans porte-bagages ni éclairage qui les alourdirait. » Nous sommes assez loin des vélos urbains européens, dont l'équipement est souvent plus lourd que le cadre ! Ils réalisent tout le trajet à bicyclette, parcourant parfois de longues distances. Dans les quartiers les plus calmes, où les pistes sont les mieux protégées, où le sentiment de sécurité face au flot de voitures

est le plus fort, on voit pédaler des enfants ou des adultes plus âgés...

### Où donc laisser son vélo ?

Le vol de vélos est partout l'obstacle numéro un à sa pratique. New York détient le triste record des villes américaines comptant le plus de vols de bicyclettes (70 000, pour un total de 300 000 dans ● ● ●

### Des associations tenaces

Les associations de défense d'une politique ou d'un thème particulier sont des *advocates*. Elles sont en général très structurées. Transportation Alternative, qui défend les modes de déplacement actifs à New York par exemple, parvient à lever 1,1 million de dollars de fonds privés qui servent à financer une équipe de 17 permanents. Hautement spécialisées, ces associations mènent de nombreuses actions auprès des élus et de la population et sont un véritable relais pour la mise en place de la politique publique. D'ailleurs, on constate de nombreux allers-retours de personnel entre les services municipaux et les *advocates*. Ces derniers font partie d'un réseau très actif d'associations américaines. Quand on leur demande s'ils développent des relations avec des associations d'autres pays, ils répondent : « Non, nous avons beaucoup à faire aux États-Unis. »

## 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](http://www.abrisvelos.com)

N°Azur 0 810 811 353

PREMIER D'APPEL LOCAL

NOMINÉ  
au PRIX de  
INNOVATION  
2008

salon  
des maires  
et des collectivités locales

Support vélos 2 étages  
DPG-justa

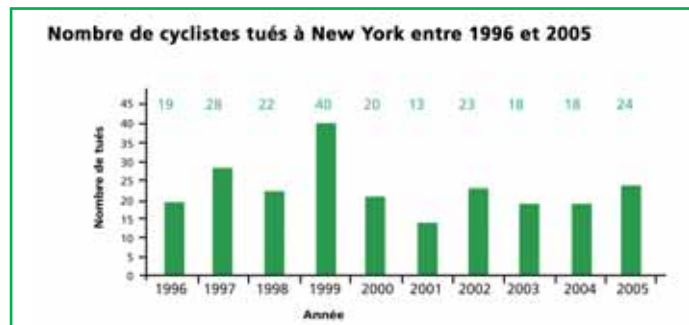
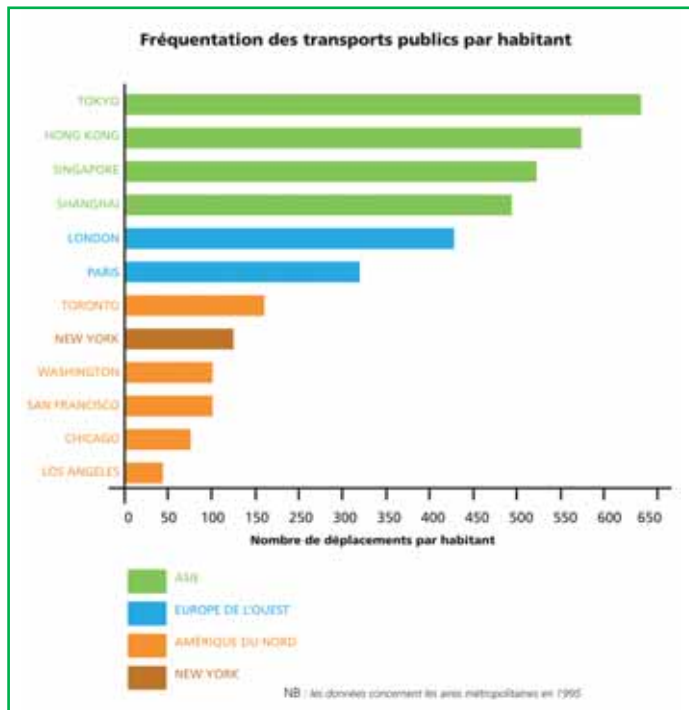
● ● ● l'ensemble des États-Unis). Pour s'attaquer à ce problème, la ville a lancé deux concours, l'un pour de nouveaux arceaux extérieurs attractifs, un autre pour des aménagements de parking intérieur. Les implantations se multiplient maintenant un peu partout dans la ville, mais restent insuffisantes. Ceux qui veulent garder leur vélo investissent dans des antivol de qualité (la marque Kryptonite est très bien implantée), les autres se font voler leur bien par des bandes très bien organisées. On trouve sur YouTube des démonstrations sur l'art de bien attacher son vélo. Deux élus proposent des pistes : David Yassky suggère d'imposer le libre accès aux immeubles commerciaux pour les vélos, et Oliver Koppell envisage une obligation pour les propriétaires de parkings publics de réserver des places aux vélos. Le cabinet de M. Yassky confirme : « Les opposants à ce projet de loi nous disent que ça ne marchera jamais. Nous répondons alors que cela est sans risque ! Nous sommes convaincus qu'il y a une forte opportunité de développer la pratique du vélo. Bien sûr, il pourra y avoir ça et là des problèmes d'encombrement dans certains immeubles, c'est pourquoi la loi ne s'impose que s'il n'y a pas impossibilité technique. Nous pensons que le bon sens l'emportera. ». Certaines entreprises vertueuses montrent l'exemple. Google va installer dans ses quartiers généraux de la 9e avenue le projet des lauréats d'un concours de garage à vélos, les jeunes architectes anglais Anthony Lau et Jessica Lee. Crédit Suisse a installé en son siège de Madison Avenue un parking de 35 places contiguës à son hall marbré d'un luxe désormais passé de mode dans le monde de la finance !

## Le vélo en partage

L'expérience parisienne de Vélib' a bien sûr été observée de près. Le maire de New York a essayé le dispositif lors de son passage à Paris en 2007 et a demandé à son administration

d'étudier le dossier. Une demande d'intention a été lancée, assez peu engageante pour le futur. Beaucoup de spécialistes prédisent à ce dispositif un grand avenir. Les groupes JCDecaux, très implanté aux États-Unis, et ClearChannel, qui a réalisé une première expérience à Washington, mais avec un petit nombre de vélos, sont bien décidés à remporter le marché new-yorkais quand il sera créé. En attendant, c'est le suspense.

New York est à l'aube de sa conversion vers une politique de transport durable. Son urbanisme visionnaire ultradense, qui permet à l'essentiel des déplacements d'être effectué à pied ou en ascenseur, va trouver un renouveau probable avec la mise en œuvre de cette nouvelle politique. Elle est déjà entrée dans le club des villes reconnues cyclables par l'association des cyclistes américains. La crise actuelle sera soit l'occasion d'enterrer des projets considérés coûteux, soit au contraire celle de saisir une extraordinaire opportunité comme en écho du fameux discours de Kennedy à Indianapolis en 1959 : « Quand on l'écrit en chinois, le mot crise est composé de deux idéogrammes : 危機. L'un représente le danger, l'autre l'opportunité. » Tous les Américains ont cela en tête. Surtout en ce moment ! ■

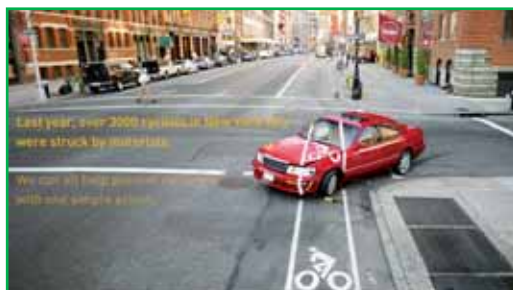


## ATTENTION AUX ACCIDENTS

La sécurité routière à New York, bien que relativement faible au regard des statistiques nationales, reste une préoccupation impor-

tante. En ce qui concerne spécifiquement le vélo, 24 cyclistes sont morts à New York en 2005. À peine 1% de part modale, mais 6% des morts. La moyenne est d'environ 23 morts par an sur les 10 dernières années, et le nombre de blessés se stabilise à plus de 300 par an. Le taux de décès par habitant est de 2,8 pour 1 million de New-Yorkais, ce qui est comparable à la

moyenne nationale, alors que le vélo y est un mode de transport beaucoup plus utilisé qu'ailleurs. Comme on peut s'y attendre, 89% des accidents résultent d'un accrochage avec un véhicule, celui-ci étant à moteur dans 92% des cas, et généralement de grande taille.



Bien que la plupart des accidents se produisent à des intersections, 7% ont tout de même lieu sur autoroute (où les vélos sont

bien sûr interdits). Les pistes cyclables, quant à elles, s'avèrent sûres. 91% des morts sont des hommes et 74% des accidents ont provoqué une blessure à la tête. Mais la réelle surprise est annoncée par une étude récente publiée par la mairie et relayée par le *New York Times*: après autopsie, de l'alcool a été détecté chez 21% des morts à vélo! La mairie de New York, qui mène

déjà une campagne importante sur la sécurité routière en général et sur les cyclistes en particulier, va donc renforcer son intervention dans la lutte contre l'alcool au guidon. Affiches, distribution gratuite de casques...



# Retour sur Velo-city 2009 > le Pavillon français



Velo-city, le rendez-vous international du cyclisme urbain, s'est

déroulé à Bruxelles du 11 au 17 mai dernier. 3 jours et demi de conférences sur le thème de *Recycling cities*, le retour du vélo comme moyen de déplacement urbain à part entière.

Dans l'espace exposition, le Pavillon français a permis de valoriser et diffuser les savoir-faire français, une initiative de la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo, en partenariat avec le Club des villes et territoires cyclables.

Crédit photo > © Altermodal



**La France à Velo-City: le savoir-faire français s'est fait savoir.**

Le Pavillon français de 100 m<sup>2</sup> a accueilli les participants français et étrangers. À leur disposition: une documentation sur le vélo, les politiques cyclables innovantes... de plus de 30 organismes français – associations, collectivités territoriales, industriels, entreprises, opérateurs, bureaux d'études... Des films informatifs, pédagogiques, institutionnels, publicitaires ont été diffusés en continu – prémices d'une banque de données multimédias sur le vélo, engagée par l'association Pignon sur rue.



La FFCT - Fédération française de cyclotourisme, a assuré une permanence pour présenter ses actions de valorisation des territoires par le tourisme à vélo. [www.ffct.org](http://www.ffct.org)  
Nicolas Leroy, directeur de la FFCT.



Le stand Pavillon français a été inauguré par Pascal Smet, ministre chargé de la mobilité et des travaux publics de la région Bruxelles Capitale (jusqu'en juin 2009), Hubert Peigné, coordonnateur interministériel pour le Développement de l'usage du vélo (à gauche), et Jean-Marie Darmian, président du Club des villes et territoires cyclables (au centre), lors d'une réunion du Réseau international des villes à vélos partagés.

**Les interventions des Français ont été remarquées.**

Alain Juppé, ancien Premier ministre, maire de Bordeaux, et Georges Amar, directeur de la Prospective de la RATP, sont intervenus en séance plénière. Hubert Peigné, coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, a présidé la conférence sur « *circuler à vélo en toute sécurité* ». Sont également intervenus en sous-plénières Jean-Marie Darmian, président du Club des villes et territoires cyclables, Fabienne Bardin de la CCI de Grenoble, Jean-Sébastien Decaux de JCDecaux, Monique Giroud, présidente



## Velo-city 2009

- 1 000 participants
- 700 congressistes
- 52 pays représentés
- 116 participants français
- La France : 3<sup>e</sup> pays le mieux représenté
- 3 jours et demi de séances plénières
- 6 jours d'exposition ouverte au grand public

de l'ADTC, Yan Le Gal, Pascal Le Grand de la FUBicy, Jean-Luc Saladin, conseiller municipal du Havre, Gilles Vesco, vice-président de la

Florence Larcher, chef de projet Modes doux à EFFIA est intervenue sur le thème « *A chacun son vélo avec la gamme Vélossimo : libre-service, location, stationnement* ».

Sur le Pavillon français, on pouvait tester une « vélo station Effia » reconstituée : un vélo, une borne client équipée d'un mât d'information et d'un lecteur de carte bancaire, une borne d'attache. [www.elfia.fr](http://www.elfia.fr)

# Retour sur Velo-city 2009 > le Pavillon français

● ● ● communauté urbaine de Lyon et vice-président du Club des villes et territoires cyclables. Parmi les trois lauréats du meilleur poster, deux sont français: l'agglomération de Nantes et Pignon sur rue (Lyon).

Sur le Pavillon français, lieu convivial d'échanges et de débats: des rencontres informelles et un programme de « conférences off ».

Sont notamment intervenus: • Jean-Marie Darmian et Xavier Corominas, du bureau Veritas (Espagne) sur les collaborations possibles entre les clubs des villes cyclables européens, • Bernadette Caillard-Humeau, maire-adjointe d'Angers, sur l'exemple réussi de la Maison du vélo d'Angers, • Pepa Garcia Jaen de l'Observatoire du développement urbain durable de Séville sur son système VLS, Jean-Charles Poutchy-Tixier, de la Coordination interministérielle au vélo, avec Nicolas Nuytens du Certu, sur le code de la rue à la française...



Alain Juppé, ancien Premier ministre, maire de Bordeaux, avant la signature de la Charte de Bruxelles.

Les associations étaient au rendez-vous: Patrick Carde, de la Boîte à outils à Toulouse, a présenté son exposition de photographies « À vélo citoyen » et Philippe Aubert a pu décrire l'ensemble des méthodes de son association, la Vélo-école de La Rochelle, pour rendre le vélo accessible à tous et en toute sécurité. ■



## 2010: Velo-city Global à Copenhague

Du 22 au 25 juin 2010, Copenhague/ Danemark accueillera Velo-city Global sur le thème du vélo dans l'amélioration de la qualité de vie et dans la résolution de défis globaux tels que les changements climatiques. [www.velo-city2010.com](http://www.velo-city2010.com)



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](mailto:info@villes-cyclables.org)  
[www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)

**Directeur de la publication :**  
Jean-Marie Darmian

**Rédactrice en chef :**  
Véronique Michaud

**Ont collaboré à ce numéro :**  
Éric Simon, Emmanuel de Lanversin (New York), Claude Lisbonis, Aurélie Labarthe, Diane Bouchenot, Daphné Keller, Giulia Valmachino, Sabine de Ligny

**Abonnement / Diffusion :**  
Olivier Sauron  
T 01 56 03 92 14  
[osauron@villes-cyclables.org](mailto:osauron@villes-cyclables.org)

**Photos :**  
Club des villes et territoires cyclables, Ville de La Rochelle, Thierry Nava, Altermodal, Claude Lisbonis Communication, 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](mailto:v.annereau@impub.fr)  
[anaïs.fraigneau@impub.fr](mailto: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  
[d-desailly@mac.com](mailto:d-desailly@mac.com)

**Illustrations en pâte à modeler + 3D :**  
Isabelle Duval

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

ISSN 1631 – 3054  
Dépôt légal :  
Mai 2009

## BULLETIN D'ABONNEMENT À VILLE & VÉLO

A 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**

# 22<sup>e</sup> Rencontres nationales du transport public

NICE – 25, 26, 27 novembre 2009



## Faire face à la demande de transport public: vers une nouvelle mobilité

Organisées par

**GIE** Objectif transport public

Groupement des Autorités  
Responsables de Transport

GART | UTP

Union des Transports  
Publics et Ferroviaires

Partenaires officiels

ALSTOM

VEOLIA  
TRANSPORT

Réservation des stands

IM Régie

Tél. : +33 (0)1 40 24 25 37

E-mail : bzambo@impub.fr

[www.objectiftransportpublic.com](http://www.objectiftransportpublic.com)



Photo © Denis Desailly

[www.matra-ms.com](http://www.matra-ms.com)

## François Lombard, responsable relations presse et événements de Matra

*1/ La vente des VAE a connu une progression de 50 % en 2008, ce qui confirme la tendance engagée en 2007 ; comment expliquez-vous ce succès croissant ?*

En effet, 15 000 VAE ont été vendus en 2008, contre 8 000 en 2007. Il s'agit donc d'une progression importante... mais à relativiser si l'on compare ces chiffres avec ceux d'autres pays européens. Aux Pays-Bas, par exemple, la part des VAE dans l'ensemble des ventes de vélos s'élève à 12%, voire 15%, c'est-à-dire 150 000 VAE vendus par an ! Il faut dire que la « culture vélo » est bien plus développée dans les pays du nord de l'Europe, où la pratique du vélo comme mode de déplacement quotidien est très ancrée. Ce n'est pas vraiment le cas en France. Le vélo est encore largement associé aux loisirs et au sport. Mais les choses sont en train de changer. L'arrivée de Vélo'v et de Vélib' a permis de faire revenir le vélo dans le paysage urbain. Certes, le chemin à parcourir pour rejoindre les pays d'Europe du Nord va être long, mais nous sommes aujourd'hui sur la bonne voie.

Ces évolutions ne peuvent qu'être profitables au développement du VAE ! Parce qu'il permet de résoudre un certain nombre de problèmes posés par le vélo « classique » (grimper des côtes, arriver en sueur au travail ou à un rendez-vous...), le VAE va s'imposer parmi les autres familles de vélos grâce à l'arrivée d'une nouvelle clientèle plus urbaine.

Le développement des politiques en faveur du vélo est de ce fait favorable au VAE. La mise en place de PDE (Plans de déplacement d'entreprise) conduit par exemple les salariés à repenser leur trajet domicile-travail et à opter pour le vélo lorsque les conditions (distance, stationnement,

douches...) sont réunies. De plus en plus d'entreprises s'équipent même de flottes de vélos et optent souvent pour des VAE. C'est un bon moyen pour faire connaître au public ce nouveau produit.

*2/ Matra se positionne fortement sur ce produit : quel est le client du VAE aujourd'hui et celui que vous souhaitez capter demain ? Quels freins éventuels faut-il encore lever pour favoriser cet achat ?*

Pour l'instant, en France, la clientèle du VAE est majoritairement composée de personnes qui ne peuvent plus fournir l'effort physique suffisant pour pédaler. Il s'agit d'une population plutôt féminine et au-delà de 40-45 ans. Il faut donc casser cette image, car le VAE peut répondre aux besoins de déplacement d'une population beaucoup plus large. On voit d'ailleurs arriver une nouvelle clientèle, plus jeune, active et souvent féminine. On voit que le VAE n'est pas un moyen de déplacement dévalorisant, et qu'il s'avère au contraire très pratique dans bien des situations.

Le VAE de Matra, par exemple, a une image plus sportive, qui va à l'encontre de l'image classique du VAE. Il s'adresse à une clientèle plus attachée au design, à la qualité des produits et aux services associés. Nous ne commercialisons nos vélos que dans des magasins spécialisés, ce qui nous permet de garantir à nos clients de bons conseils et un meilleur suivi de leur VAE. C'est pourquoi nos VAE sont vendus en magasins entre 1 450 et 2 550 €. Ces prix sont ceux que l'on rencontre habituellement dans les pays d'Europe du Nord. Certes, nous ne pouvons concurrencer, en terme de prix, les vélos fabriqués en Asie (principalement en Chine), mais les clients se rendent rapidement compte que la différence en matière de prestation et de qualité est importante.

Le développement des PDE et des PDA (Plans de déplacement d'administration) nous ouvre un nouveau marché. C'est le cas avec la ville de Blois, qui avait tenté une première expérience il y a quelques années avec du matériel bon marché, mais qui n'a pas duré longtemps, et qui a

donc décidé d'investir dans un matériel de qualité supérieure adapté à un usage professionnel quotidien.

*3/ Que faudrait-il pour que le VAE devienne une vraie famille de produits à égalité avec le VTT et le VTC ?*

Plusieurs conditions doivent être réunies. Dans un premier temps, les industriels doivent poursuivre leurs efforts. L'offre des constructeurs s'est étoffée ces dernières années, et l'on peut désormais trouver des vélos qui correspondent à toutes les demandes. Le marché va devenir plus mature, et nous verrons émerger les marques qui vont faire référence.

Mais c'est aussi aux politiques et aux services de l'urbanisme (aménageurs) de faire en sorte que le vélo et le vélo électrique se développent et prennent toute leur place en ville. Il faut donc redoubler d'efforts en matière de plan de circulation, de construction de voies dédiées au vélo, d'espaces apaisés, de places de stationnement... Mais cela dépend très largement de la volonté politique des élus.

Afin de poursuivre les avancées qui ont été réalisées, il serait intéressant de mettre en avant ce qui a été fait dans certaines villes françaises en pointe sur le sujet, mais surtout à l'étranger.

Il faut aller encore plus loin et mettre autour de la table les constructeurs, les élus, les services de l'État et les usagers afin de répondre au mieux aux attentes en matière de déplacements « durables ». Et dans ce contexte de crise économique et environnementale, les constructeurs français de vélos et VAE ont des atouts à faire valoir et un rôle majeur à jouer avec le soutien des décideurs politiques, de l'État et des collectivités locales. ■

### repères

15 000 VAE ont été vendus en France en 2008, contre 8 000 en 2007.  
Les VAE de Matra sont vendus en magasin entre 1 450 et 2 550 €