



n° 46

Dossier > pages 6 à 12

Septembre/Octobre 2010

# Le vélo, c'est la santé !

Les bienfaits du vélo pour la santé : une évidence enfin reconnue

Écoquartiers  
aux Pays-Bas > page 14

Velocity 2010  
> page 16

La parole à Yves Contassot  
> page 20

# Smooove

facilite la mobilité durable

“ Smooove votre partenaire,  
pour vos services vélos ”



grand  
avignon

Système Sens



valence  
maior



Grenoble - Alpes Métropole  
Communauté d'agglomération

**Montpellier** : Vélomagg : 2000 vélos  
**Avignon** : Vélopop : 200 vélos  
**Valence** : Libélo : 200 vélos

**Saint Etienne** : Vélivert : 300 vélos  
**Grenoble** : Métrovélobox : 30 consignes et 350 vélos  
**Strasbourg** : Vélhop : 1500 vélos

Siège Social :

912 rue de la Croix Verte - Bât 3 Miniparc  
34198 Montpellier Cedex 5

Tél.: +33 (0)4 81 916 816 / Fax: +33 (0)4 81 916 817

Bureaux Montpellier :

65 impasse des Trois Pointes  
34980 Saint Gély du Fesc

[www.smooove.fr](http://www.smooove.fr)

# agenda

## Salon des maires et des collectivités locales

> du 23 au 25 novembre

Paris Expo

Porte de Versailles



## Réunion du réseau Marche coorganisée par le Certu et le Club des villes et territoires cyclables

(réservée aux  
adhérents du Club)

> 14 décembre

Paris



## Journée « Code de la Rue » coorganisée par la CUS et le Club des villes et territoires cyclables

> 3 février

Strasbourg



# édito

## Vive les délaissés !

Nos villes, nos territoires recèlent de ces endroits abandonnés, sans affectation, parfois nichés entre deux îlots ou deux rues. Qu'il s'agisse de grandes friches ou de ce que les urbanistes nomment joliment les « délaissés urbains », ces espaces petits et grands sont des ressources essentielles pour les villes et pour les campagnes. De nombreuses villes s'intéressent à ces délaissés en les confiant à des artistes, à des associations ou à des habitants pour réaliser ici un microjardin, là une halte ou un potager... Loin des démarches normatives et sécuritaires, ces interventions sur ces lieux délaissés sont très fécondes. Et très symboliques ! C'est la ville qui se construit sur elle-même en faisant appel à davantage d'imagination et de participation. Ce sont des espaces qui peuvent se prêter à des tronçons de véloroutes, à la réalisation de relais vélos, aux aménités urbaines...

L'espace est rare, aussi est-il souvent cher. Mais ces lieux « sans papiers » sont des pépites pour retisser du lien, de l'urbanité. Il faut aussi les utiliser pour assurer ou restaurer les continuités des itinéraires pédestres et cyclables. Ces espaces peuvent en effet constituer le maillon manquant entre deux rues, entre deux itinéraires à vélo. Les raccourcis sont précieux quand on se déplace à pied et à vélo ! Les délaissés doivent permettre aux piétons de trouver de nouveaux lieux de halte, aux touristes de faire une pause, mais ils doivent aussi offrir, dès que c'est possible, des interstices de circulation pour tous les non-motorisés. Les installations qui s'y trouvent peuvent être éphémères, le principe de la circulation des piétons et des cyclistes doit être recherché systématiquement. Refaisons des venelles, autre joli mot de notre langue française !

Et réaffirmons-le sans détour : le piéton et le cycliste doivent pouvoir aller partout ! Il y a longtemps que ce n'est plus une évidence, car l'espace a été confisqué par et pour la voiture. C'est donc l'enjeu, en apparence simple mais en pratique toujours compliqué par les règlements et les habitudes, qui doit être au cœur de nos politiques publiques d'aménagement et de mobilité.

**Jean-Marie Darmian**  
Président



### Sous les pavés, les vélos

→ En partenariat avec [www.innovcity.fr](http://www.innovcity.fr), Tokyo s'offre des parkings à vélos pour faire face au manque d'espace.

Selon les chiffres du Earth Policy Institute, 90 % des Tokyoïtes utiliseraient les transports en commun, et 30 % d'entre eux finiraient leur trajet à vélo. Le système, baptisé Ecocycle, se présente à l'extérieur sous la forme d'un abri familial. Le cycliste place son vélo sur la plate-forme, s'identifie grâce à sa carte à puce, et le vélo est avalé par le mécanisme et rangé dans le silo souterrain. L'opération ne prend que quelques secondes. Ces parkings peuvent accueillir jusqu'à 144 vélos et s'installent en 50 jours seulement !

### Embouteillage monstre sur la voie rapide chinoise

→ En août dernier, un embouteillage de 100 km sur la nationale reliant Pékin à la Mongolie intérieure a duré dix jours.

La cause : des travaux sur l'autoroute Pékin-Tibet qui ont commencé à fortement ralentir les camions le

14 août. Pendant les dix jours qui ont suivi, une véritable économie informelle s'est mise en place autour du bouchon, les habitants du voisinage venant ravitailler les malheureux conducteurs coincés. Si l'embouteillage s'est mystérieusement dissipé dix jours plus tard, cette situation risque de se produire de nouveau dans l'avenir. Le cap des 5 millions de voitures immatriculées à Pékin devrait être franchi d'ici la fin de l'année. Guo Jifu, chef du centre de recherches sur les transports à Pékin, prévient que, si aucune mesure n'est prise pour freiner le développement de la voiture dans la mégalopole de 20 millions d'habitants, la vitesse moyenne pourrait tomber à 15 km/h.



### Le 31e VLS français

→ Vél'in, 31<sup>e</sup> système français de vélos en libre-service, propose aux usagers calaisiens 160 vélos disposés dans 18 stations. L'opérateur de transport Calais Opale Bus est le gestionnaire du système. Les cyclistes calaisiens auront la possibilité d'utiliser leur téléphone portable pour emprunter un vélo.

### Lovely bike

→ L'opération Skyride, qui vise à faire la promotion du vélo dans les rues de Londres, a su choisir une marraine convaincante. La jolie Kelly Brook, mannequin de son état, a parcouru les



rues de Londres sur son vélo pour persuader les Londoniens des bienfaits de la petite reine sur la santé. Gageons que la preuve par l'exemple aura fonctionné.

### Le Louvre bouge intelligent

→ Le musée du Louvre a signé la charte Développement durable des entreprises et des établissements publics.

Il souhaite ainsi encourager ses salariés à adopter la mobilité durable au quotidien : adaptation des besoins de transport du personnel, baisse des émissions polluantes dans le cadre des déplacements, création de parcs vélos, pratique du covoiturage, formation à l'écoresponsabilité... Autant de mesures qui visent à inciter à un changement de comportement. Mais le Louvre veut également sensibiliser les 8,5 millions de visiteurs qui se rendent au musée chaque année. Il leur propose d'utiliser les transports en commun et le vélo afin que culture ne rime pas avec voiture !

### Center Parc partenaire de Chartres

→ La ville de Chartres a trouvé un accord avec Center Parc, qui dispose d'une importante flotte de vélos puisqu'il propose à ses clients de se déplacer à vélo dans ses

domaines. Center Parc prête des vélos durant quatre jours aux 120 congressistes de Villes en lumières, qui se sont réunis à l'occasion de la fête de la lumière à Chartres mi-septembre.



### Pédaler pour nager

→ Toujours à Chartres, la ville a acheté une flotte de 55 vélos d'occasion au domaine de loisirs Center Parc afin de mettre en place son opération « Pédaler pour nager ». Il s'agit de mener à vélo les classes de 6<sup>e</sup> d'un collège de la ville jusqu'à la piscine. Cette opération est soutenue par la préfecture du département et la sécurité routière, qui dispense une formation aux élèves avant qu'ils ne se lancent sur la chaussée.

### Concours « La rue... on partage ! » (en Île-de-France)

→ La délégation régionale de l'association Rue de l'Avenir, en collaboration avec l'association Vivacités Île-de-France, a lancé en septembre 2010 le concours : « La rue... on partage ! » En cohérence avec les



# LE VÉLO C'EST

## Les bienfaits du vélo pour la santé : une évidence enfin reconnue

Les Français ne bougent pas assez. Ils grossissent, et c'est une très mauvaise nouvelle pour la santé publique. Prenant la mesure de la catastrophe annoncée, les pouvoirs publics semblent avoir pris conscience de l'intérêt, dans cette optique, d'encourager les mobilités actives. L'argument « santé » enfin reconnu pour la pratique du vélo : voilà une excellente nouvelle !

La sédentarité qui, hier encore, était ignorée ou négligée par nos gouvernants apparaît aujourd'hui comme un problème à traiter en urgence. Ce mal insidieux qui ronge les sociétés modernes, chaque jour un peu plus motorisées et automatisées, nous coûte en effet très cher en pathologies de tous ordres – de l'obésité aux maladies cardiovasculaires, en passant par le diabète et les cancers. Et ce n'est pas là le constat de quelques médecins illuminés : il y a désormais un consensus sur la question. En effet, qu'ils émanent de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), des instances européennes ou bien des institutions et organismes en charge de la santé publique en France, toutes les études, tous les rapports publiés dans les deux ou trois dernières années vont dans le même sens : nous ne bougeons pas assez. L'équilibre entre les « recettes » et les « dépenses » étant rompu, nous grossissons, nos artères se bouchent, les désordres métaboliques et autres prolifèrent.

On a longtemps pensé que la seule solution pour rétablir l'équilibre consistait à faire du sport sinon à outrance, du moins très régulièrement. L'ennui, c'est que cela ne plaît ni ne convient à tout le monde. Soufflée par quelques esprits éclairés, l'idée qu'il serait plus facile et plus efficace de réintégrer l'activité physique dans la vie de tous les jours a fini par s'imposer comme



# LA SANTÉ !



une évidence. Mais pas question, bien sûr, de remettre tout le monde aux travaux des champs (qui absorbaient autrefois 85 % de l'énergie humaine) ! En revanche, les déplacements quotidiens apparaissent comme une solution pertinente, accessible à tous ou presque. D'autant que les experts nous le disent : il suffit de 30 minutes d'activité physique par jour – par exemple de la marche rapide ou du vélo – pour commencer à en recueillir les effets bénéfiques en termes de santé. Et 30 minutes, c'est un trajet de 15 minutes aller et 15 minutes retour, associé ou non à un autre mode de transport.

Dans plusieurs pays d'Europe du Nord, notamment au Danemark, aux Pays-Bas et en Autriche, ce raisonnement a conduit les gouvernants à adopter depuis des années déjà des politiques dynamiques en faveur d'une mobilité active. Force est de reconnaître que la France n'en est pas encore là... Pourtant, il y a aujourd'hui une prise de conscience des pouvoirs publics.

## Au ministère de la Santé, ça bouge...

Hubert Peigné, Coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, en est pour sa part convaincu : « On sent un changement d'attitude vis-à-vis de la problématique vélo dans les rangs des instances ministérielles », admet-il. De fait, on assiste depuis quelques mois, à la Direction générale de la santé, à une vraie mobilisation sur le sujet. Des groupes de travail et des projets se mettent en place autour des mobilités actives. Tout le monde semble s'accorder sur la nécessité, pour ne pas dire l'urgence, d'inciter la population à utiliser un peu moins la voiture et un peu plus la marche à pied, le vélo ou même les rollers, la trottinette, etc.

« Il faut dire que nous pouvons aujourd'hui nous appuyer sur un faisceau de travaux scientifiques récents renvoyant tous à la

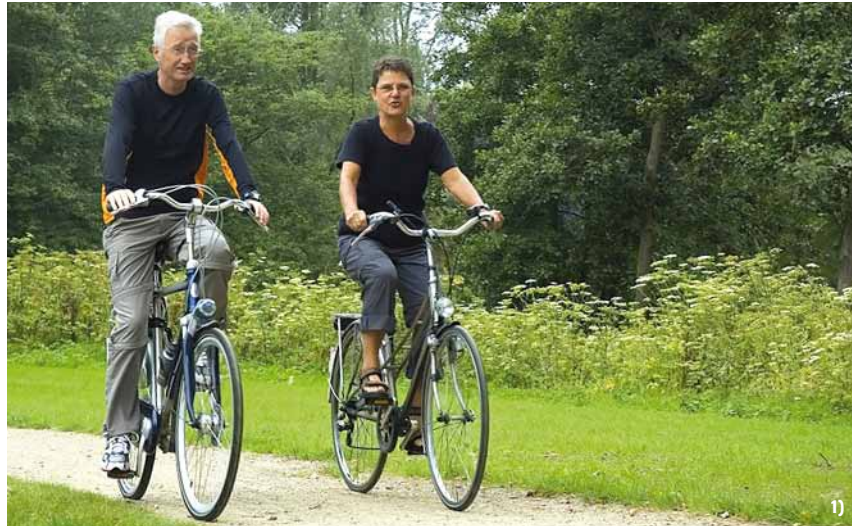
même problématique », explique Caroline Paul, responsable « Environnement extérieur et produits chimiques » à la Direction générale de la santé. « *Les conclusions de l'expertise collective de l'INSERM sur l'activité physique émettent des faits impressionnants. Elles n'affirment pas seulement que l'activité physique est un facteur de santé à tous les âges. Elles précisent qu'elle réduit la mortalité et améliore la qualité de vie, qu'elle est favorable à la santé mentale (-30 % de dépression), qu'elle contribue au traitement des pathologies chroniques et des maladies rares, qu'elle participe à la prévention des principales maladies chroniques (cancers, maladies cardiovasculaires, diabète, ostéoporose, maladies ostéo-articulaires), qu'elle favorise le développement des capacités cognitives chez les enfants et aide au maintien de l'autonomie des personnes âgées...* »

Le rapport du Pr Jean-François Toussaint, directeur de l'IRMES\* (Institut de recherche biomédicale et d'épidémiologie du sport), faisait déjà le même constat en 2008 et proposait des pistes d'actions publiques à initier sans tarder. Propositions qui ont servi de base au Programme national de prévention par l'activité physique ou sportive (le PNAPS). En janvier 2009, l'OMS apportait une nouvelle caution de poids avec la publication d'une vaste étude réalisée entre 2005 et 2008 avec le concours des autorités sanitaires d'Autriche, Grande-Bretagne, Pays-Bas, Finlande et Suède. Dans ce travail, 4 267 études scientifiques ont été passées au crible, permettant ainsi aux chercheurs d'établir une modélisation pour calculer de façon précise et fiable les effets bénéfiques de l'activité physique sur la santé. Présentée à Amsterdam, cette étude fondatrice a débouché sur le programme THE PEP (pour *Transports Health Environment Pan European Program*). Et son objectif est sans ambiguïté : il s'agit bel et bien d'inciter l'ensemble des pays européens à développer une politique de transports plus sains pour l'environnement et la santé des usagers.

Certains arguments présentés lors de cette conférence ont particulièrement marqué les esprits, comme le reconnaît Marie Fiori, chargée à la DGS du dossier Qualité de l'air extérieur et des mobilités douces. « *Je pense notamment à cette communication du chercheur britannique Paul Wilkinson qui a*

\*Institut national de la santé et de la recherche médicale

\*\*Voir l'entretien qu'il a accordé à Ville & Vélo dans le numéro 39.



*comparé des femmes de 35-44 ans de poids équivalent, les unes se déplaçant quotidiennement à vélo, les autres utilisant leur voiture. Résultat au bout d'une année : 5,6 kg de graisse stockée pour celles qui utilisent une automobile ! » (Voir détails – encadré 2)*

Toutes ces données, présentées avec des approches variées et sous des angles différents, se retrouvent aujourd'hui dans trois grands plans de santé publique : le Plan national santé environnement (PNSE2), le Programme national nutrition santé (PNNS) et le Plan cancer.

« *Rejoignant les programmes des grandes institutions internationales, ces plans nationaux de santé publique insistent sur l'importance de l'activité physique sur la santé et sur la nécessité pour les pouvoirs publics de la valoriser par différents moyens, précise Caroline Paul. Nous allons donc pouvoir nous appuyer sur ces bases scientifiques convergentes pour essayer de développer au mieux des déplacements actifs dans notre pays.* »

Une stratégie qui, comme le rappelle Marie Fiori, « *offre un double avantage : sur un plan individuel, elle est très favorable à la santé, mais elle l'est aussi pour la collectivité puisque l'augmentation de la part des mobilités douces permettra de diminuer la part des déplacements motorisés et donc les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.* »

Cela étant, mettre en œuvre ces bonnes intentions ne sera pas facile, Caroline Paul en convient. Dans une société dépendante de l'automobile depuis des décennies et formatée par elle, il va falloir négocier avec les lobbies industriels... et la force des habitudes. Mais le désir d'agir des pouvoirs

publics semble réel. Le 7 mai, une première réunion organisée à la Direction générale de la santé avec différentes directions ministérielles – dont la Sécurité routière – et les collectivités territoriales a permis de dresser un état des lieux et de lister les attentes et les besoins des collectivités pour favoriser les modes de déplacements actifs. « *Malgré les difficultés et obstacles inévitables, je suis assez optimiste, avoue Caroline Paul. Il y a un tel enthousiasme des villes et des associations pour cette démarche ! Nous pouvons, pour commencer, nous appuyer sur les réseaux qui mènent des actions et des réflexions intéressantes sur ce thème.* » Et comme pour montrer que l'heure n'est plus aux tergiversations, un programme d'actions des mobilités douces est déjà en préparation, qui sera présenté à la rentrée (voir encadré ci-contre).

1) Le vélo au quotidien, de multiples effets bénéfiques sur la santé. Photo © Marcel Mooij - Fotolia.com

2) Si chaque Français parcourait chaque année 200 ou 300 km à vélo, les économies de santé d'élèveraient à 15 milliards d'euros pas an. Photo © Denis Desailly





2)

## Un gisement de solutions

Hubert Peigné, de son côté, compte sur la diffusion de l'étude réalisée par le bureau Inddigo-Altermodal sur l'économie du vélo. Cette étude a été menée à la demande d'Atout France, en partenariat avec le MEEDM\*, le ministère de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi, le ministère de la Santé et des Sports, Club des villes et territoires cyclables et l'Association des départements cyclables. Elle consacre en effet un important volet à la santé. Avec des chiffres impressionnants qui constituent une véritable découverte pour la plupart : sur la base des 4,4 milliards de kilomètres parcourus à vélo par les Français (dernier chiffre établi), le bureau d'études a calculé que l'impact annuel sur les dépenses de santé s'élève à 5,6 milliards d'euros. Soit 1,21 euro par kilomètre parcouru. Mais ce n'est pas tout : Inddigo-Altermodal a également calculé ce que pourrait rapporter une pratique cyclable quotidienne plus soutenue dans la population. Elle pourrait constituer pour notre pays un formidable gisement d'économies au niveau des dépenses de santé, affirment les auteurs de cette étude : « S'il n'y a qu'un point à ressortir de l'économie du vélo, c'est sans hésiter l'enjeu santé, écrivent-ils dans leurs conclusions. Les impacts d'une pratique régulière du vélo sont à présents connus, très bien documentés et monétarisés dans le cadre d'une large étude européenne menée par l'OMS. »

\*Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer

Et les auteurs de préciser que si la France rejoignait le peloton européen du vélo – ce qui reviendrait à passer de 75 km/an/habitant à 200 ou 300 km – « l'impact économique attendu serait de 15 milliards d'euros en économie de dépenses de santé publique, journées de travail perdues et valorisation d'années de vie supplémentaires, loin devant tous les autres impacts potentiels. » Un argument qui ne devrait laisser indifférent aucun responsable politique en ces temps de rigueur et de déficit chronique de la Sécurité sociale...

Reste, même les plus fervents partisans du vélo le savent bien, que pour atteindre cet objectif, il va d'abord falloir répondre à un argument qui revient régulièrement dans la bouche des « non pratiquants » : « Circuler à vélo, c'est peut-être bon pour la santé... mais c'est trop dangereux ! » L'étude Inddigo-Altermodal ne le cache d'ailleurs pas : « Le sentiment d'insécurité est un des principaux obstacles au développement de la pratique du vélo... »

C'est pourquoi, si les pouvoirs publics veulent vraiment encourager la pratique du vélo comme un mode majeur de déplacement actif en ville – là où vit aujourd'hui 80 % de la population française –, ils devront donc commencer par se battre contre les idées fausses. Car, il faut le dire et le répéter, l'idée que rouler à vélo en ville est dangereux est une idée fautive ! Sans remonter à la nuit des temps (en 1970, par exemple, il y avait près de 800 cyclistes tués sur les routes de France), l'évolution des

\*\*Ce qui, bien sûr, ne veut pas dire qu'il faudrait tripler ou quadrupler le nombre de kilomètres à parcourir pour chaque cycliste, mais plus logiquement qu'il faudrait multiplier le nombre d'usagers quotidiens des déplacements à vélo !

dernières années, celles qui ont vu naître Vélo'v et autres Vélib' dans nos villes, le montre clairement. Ainsi, en 2000, on comptait 225 cyclistes tués en France. En 2005, 180. En 2006, 181. En 2007, 142. En 2008, 159. En 2009, 162. « Le problème, c'est qu'il suffit d'un accident mortel de cycliste à Paris, surtout si c'est sur un Vélib', pour que ça fasse la une de tous les médias, remarque Hubert Peigné. Et tout le monde d'en conclure un peu vite que c'est vraiment très dangereux de se déplacer à vélo en ville... Il s'agit purement et simplement d'une déformation de la réalité. À Paris, par exemple, on oscille actuellement entre 0 et 5 morts par an ! En fait, ces événements malheureux restent extrêmement rares malgré l'augmentation substantielle des cyclistes. Ou plutôt grâce à elle, car plus il y a de vélos dans la circulation et moins il y a d'accidents. Toutes les statistiques le démontrent : dans les pays où la pratique du vélo s'est beaucoup développée, on a systématiquement constaté une baisse en valeur relative des cyclistes tués et une baisse de la mortalité dans la circulation pour l'ensemble des usagers. »

C'est l'effet de « masse critique » relevé dans toutes les études : plus les cyclistes sont nombreux, plus ils sont visibles. Et donc plus les véhicules motorisés tiennent compte de leur présence. Si bien que là où cette pratique s'est épanouie, on a généralement assisté à une pacification du trafic et à une diminution générale des accidents.

Il n'empêche : malgré la promesse d'une « garantie santé » et des statistiques d'accidents plutôt rassurantes, le sujet de l'insécurité risque de demeurer pour beaucoup un obstacle majeur au transfert vers le vélo. « Les collectivités soucieuses de développer

cette pratique l'ont bien compris, et c'est pour cela qu'elles déploient de réels efforts pour sécuriser les parcours », explique Hubert Peigné. Il est en effet essentiel de traiter la sécurité, mais aussi le sentiment d'insécurité. « Pour les pouvoirs publics, cela implique d'avancer sérieusement sur la démarche Code de la rue, de régler les problèmes de cohabitation des cyclistes avec les autres usagers et, bien sûr, de rendre leurs itinéraires aussi agréables, confortables, sûrs et attractifs que possible. »

Vice-présidente d'Angers Loire Métropole, Bernadette Caillard-Humeau en est parfaitement consciente : « Pour assurer la sécurité des cyclistes en ville et donner l'envie à de nouveaux citoyens d'adopter ce mode de déplacement, nous devons impérativement développer les secteurs limités à 30 km/h, les zones de rencontre, mettre plus de Code de la rue. Bien sûr, il nous faut aussi, là où c'est nécessaire pour la sécurité, faire des aménagements cyclables... Mais cela coûte cher, et nous ne pouvons pas les réaliser au rythme souhaité. Reste que construire 1 km d'autoroute, cela coûte encore bien plus cher ! »

En tout cas, pour Sonia Lavadinho, chercheuse à l'École polytechnique fédérale de Lausanne et convaincue pour sa part que l'avenir du vélo comme mode de déplacement est entre les mains des collectivités, l'urgence en la matière consiste à traiter tous les « points noirs » cyclables. Une telle politique, il est vrai, a été menée en France pour les véhicules motorisés depuis plus de trente ans et a incontestablement donné des résultats. Il serait temps d'envisager la même démarche pour les vélos (et les piétons).

Et l'enjeu, répétons-le, n'est pas mince puisqu'assurer la sécurité des cyclistes, c'est offrir à tous ceux qui pourraient faire leurs déplacements quotidiens à vélo l'opportunité de passer à l'acte et ainsi augmenter très sensiblement leurs chances de rester en bonne santé plus longtemps.

*\*Propos relevés lors de la table ronde organisée par le Club des villes et territoires cyclables, le 10 juin dernier, intitulée « Pour une grande dose de modes actifs dans le cocktail transport ».*



## 1 / La preuve par trois

**1) Le 2<sup>e</sup> Plan national santé environnement (PNSE 2009-2013)** propose dans sa « fiche n° 5 » consacrée au thème Santé et Transports d'améliorer la santé en agissant sur les modes de transports. Parmi les actions présentées, un paragraphe intitulé « Favoriser les transports actifs et les mobilités douces » (marche à pied, vélo, rollers...) précise qu'« il est nécessaire d'encourager les actions de transport actif et les programmes de sensibilisation portant notamment sur les trajets scolaires. » Il suggère naturellement de les accompagner par « des mesures axées sur la sécurité des infrastructures et la sécurité des piétons et cyclistes ».

**2) Le Plan cancer 2009-2013**, se référant à un rapport scientifique international récent<sup>\*\*</sup>, insiste lui aussi sur l'intérêt d'une activité physique régulière contre le risque de cancers. Celle-ci, précise-t-il, a notamment un effet préventif sur le cancer du côlon, sur le cancer du sein après la ménopause et sur celui de l'endomètre. Par ailleurs, elle améliore la qualité de vie des patients atteints de cancer pendant et après le traitement. Forts de ces arguments, les auteurs du plan proposent dans la mesure n° 11 la promotion d'actions d'information des élus et des fonctionnaires territoriaux, mais aussi des architectes et des urbanistes sur la nécessité de rendre l'environnement plus favorable à la pratique d'une activité physique. *Don't act.*

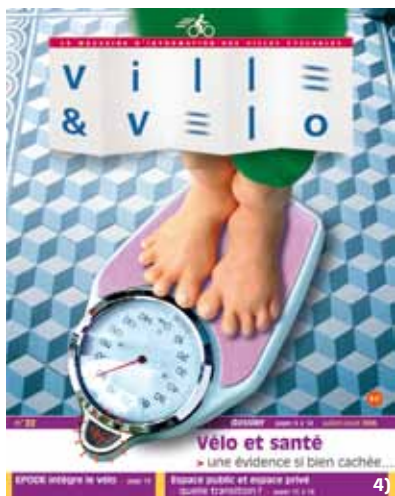
*\*\*Rapport du WWCRC/AICR Food, Nutrition, Physical activity and the prevention of cancer : Global perspective (novembre 2007).*

**3) Le Programme national nutrition santé** a été conçu avec un objectif très précis d'information vers le grand public via l'Institut national de prévention et d'éducation à la santé (INPES). Il porte sur deux axes indissociablement liés : manger-bouger. Si le volet « Nutrition » est essentiel à la santé, on y découvre que le volet « Activité physique » est tout autant. « Bouger est un facteur essentiel de protection contre les maladies cardiovasculaires, divers cancers, le diabète, l'ostéoporose ou encore la prise de poids », affirme ce rapport. Il recommande au moins 30 minutes d'activité physique modérée chaque jour. Bien sûr, « plus, c'est mieux »...

Il est en tout cas clairement précisé qu'il est plus profitable pour la santé de faire un peu chaque jour, plutôt que longtemps en une seule fois – par exemple, trois heures et demie le dimanche sur un terrain de sport ou une salle de gymnastique. C'est pourquoi le PNNS suggère la marche ou le vélo, pratiques qui s'intègrent facilement dans la vie de tous les jours, dans les trajets pour se rendre au travail, à l'école, faire ses achats ou se promener.



**3)** Choisir le vélo pour ses trajets quotidiens, un moyen efficace pour pratiquer une activité physique régulière !  
Photo © Denis Desailly



5)

## 2 / Les bénéfices du vélo au quotidien

Selon des travaux publiés en 2007 dans *The Lancet* et repris par Paul Wilkinson dans la présentation qu'il a faite au colloque d'Amsterdam, pour une femme âgée de 35 à 44 ans qui se déplace à vélo plutôt qu'en voiture pour ses trajets quotidiens, le « bénéfice » est de 15 g de graisse en moins par jour. Soit 5,6 kg par an. Outre les avantages sur le poids, cette option se traduit également par une diminution de 20 à 40 % du risque de mortalité prématurée, de 25 % du risque de cancer du sein, de 20 % du risque de survenue des autres cancers et de 30 % de diabète. Bref, un bilan globalement très positif !

## 3 / Des mesures concrètes pro-mobilité active

Soucieux de faire des propositions concrètes, les auteurs du PNSE2 suggèrent notamment (chapitre 14) trois types de mesures réglementaires susceptibles d'aider au développement de la mobilité active dans notre pays.

1/ Inciter les collectivités à développer le transport actif et les mobilités douces, notamment en introduisant l'obligation d'un volet « Mobilité active » dans les Plans de déplacements urbains.

2/ Inciter les entreprises et organismes publiques à mettre en œuvre des Plans de déplacements entreprises pour une gestion durable de la mobilité en développant l'exemplarité des administrations.

3/ Encourager les modes de transports alternatifs à la voiture en développant et en sécurisant les zones pour piétons et cyclistes, avec la mise en place du Code de la rue et des zones de rencontre, avec la sécurisation de la circulation des cyclistes en milieu urbain. Ce texte suggère également l'évaluation de l'article L.228-2 du Code de l'environnement qui prévoit l'obligation de mise en œuvre d'itinéraires cyclables... Obligation maintes fois bafouée, faut-il le rappeler ?

4) Manger équilibré et bouger : la bonne équation pour garder la ligne ! (*Ville & Vélo* n°22, 2006).  
Photo © Denis Desailly /  
Illustration volume : Isabelle Duval

5) Les collectivités locales ont un rôle à jouer en développant les aménagements cyclables  
Photo © Diego Cervo - Fotolia.com

## 4 / Un formidable gisement d'économies potentielles

L'étude Inddigo-Altermodal a chiffré à partir de la modélisation établie par l'OMS ce que pourraient être pour notre pays les gains économiques d'une activité physique satisfaisante dans la population. Pour la baisse du cholestérol, c'est entre 500 millions et 1 milliard d'euros économisés sur les statines. Si l'on estime qu'on peut avoir 30 % de diabètes de type II en moins, cela équivaut à 2 milliards d'euros en plus pour la Sécurité sociale. Et si l'on table sur une réduction de 35 % des cas d'obésité, c'est encore 2,2 milliards d'euros gagnés. Il suffit par ailleurs de 15 % de cancers en moins pour économiser 1,8 milliard d'euros en traitements divers. Avouons qu'en ces temps de crise et de rigueur annoncée, cela devrait donner des idées à nos gouvernants...



## Interview MICHEL CHAULIAC (Direction générale de la santé)

**Responsable du PNNS à la Direction générale de la santé et médecin de santé publique, Michel Chauliac n'oublie pas que l'un des objectifs prioritaires de ce plan, en place depuis 2001, a toujours été d'augmenter l'activité physique des Français... Où en est-on aujourd'hui, neuf ans après ?**

Les bienfaits de l'activité physique sont désormais reconnus. Ce n'est donc pas un hasard si cette dernière est actuellement au carrefour de plusieurs plans nationaux de santé publique. Tous insistent en effet sur cet aspect. Il y a par ailleurs quelques signes positifs. Par exemple, la courbe de progression du poids de l'enfant s'est stabilisée ; elle commence même à régresser (alors qu'en France la fréquence de l'obésité infantile reste l'une des plus faibles d'Europe avec 3,5 % chez les 3-18 ans\* et 14 % de surpoids). Dans la population adulte, on est encore en progression avec 17 % d'obèses. Bien sûr l'alimentation joue aussi un rôle majeur dans le développement de cette pathologie, comme bien des maladies cardiovasculaires, le diabète, etc., et c'est bien la diversité des stratégies d'intervention qui doit permettre l'amélioration de la santé.

\*Chiffres de 2006-2007.

### Des progrès du côté de l'activité physique ?

Notre objectif de santé publique était de réduire de 25 % le nombre de personnes faisant moins de 30 minutes de marche par jour (ou équivalent). Il a été atteint chez les femmes mais pas chez les hommes. Bien sûr, à terme, il faudrait que près de 100 % des personnes atteignent ce niveau d'activité physique.

### Comment inciter la population à bouger plus ?

Nous disposons de deux moyens d'action. D'abord en sensibilisant les professionnels de santé et en leur apportant une information afin qu'ils la retransmettent à leurs patients. Ensuite, en contribuant à créer les conditions d'environnement favorables à une pratique quotidienne d'activité physique.

### Quelle part le vélo a-t-il dans votre stratégie ?

Si la marche reste le moyen le plus naturel pour se déplacer à tous les âges de la vie, il ne fait aucun doute que le vélo bénéficie aujourd'hui d'un engouement qu'il faut encourager. C'est pourquoi, à travers les partenariats que nous menons avec différents réseaux (réseau de villes actives PNNS, réseau Villes Santé de l'OMS, réseau des Éco-maires), nous essayons de promouvoir des actions en faveur aussi bien de la marche que de la pratique cycliste : sécurisation des trottoirs et des itinéraires cyclables, amélioration de la signalétique pour les usagers non motorisés, etc. Nous travaillons également à un projet de charte, l'objectif étant que les entreprises, via les plans de déplacements, incitent leurs salariés à adopter des modes actifs pour leurs trajets domicile-travail...



## Un programme d'actions dans les « cartons » de la DGS

**Un programme d'actions des mobilités douces sera présenté dès cette rentrée aux collectivités. Il devrait comporter quatre volets que justifient Caroline Paul et Marie Fiori :**

- Un volet recherche, étude et formation : « Nous avons besoin de développer les études sur les mobilités douces, mais nous avons surtout besoin de former les élus sur ces sujets. Par exemple, dans la mise en place des Pedibus, nous avons constaté que l'argument santé n'était pas suffisamment pris en compte... »
- Un volet d'information en direction des élus et du public : « Nous souhaitons définir une politique de communication pour favoriser la prise de conscience de la population à la nécessité de marcher plus, de se déplacer à vélo plutôt qu'en voiture pour les petits trajets. L'Institut national de prévention et d'éducation pour la santé (INPES), qui est associé à tous nos travaux, dispose déjà d'un

*kit d'actions avec affiches, conseils, etc., que toute collectivité peut demander. Mais nous devons aller plus loin, développer des supports informatiques, notamment via le site [www.manger.bouger.fr](http://www.manger.bouger.fr). Nous préparons également la traduction de la « boîte à outils » proposée dans le cadre du programme THE PEP, qui donne une ouverture sur des exemples d'actions menées dans diverses collectivités européennes... »*

– Un volet réglementation : « Le PNSE 2 a introduit un chapitre sur la mobilité active qui implique la mise en place de mesures réglementaires nouvelles (voir encadré 3). Nous devons développer ce volet. »

– Un volet d'actions concernant les déplacements domicile-établissement scolaire ou entreprise : « Ce volet sera mené avec l'Ademe et portera en particulier sur la mise en place des Plans de déplacements entreprises. »



### → À RETENIR

- 2 trajets quotidiens à vélo de 15 minutes équivalent à la quantité minimale recommandée par les autorités médicales pour mettre toutes les chances « santé » de son côté.
- À pédaler sur un trajet sans difficulté particulière, on brûle en moyenne 5 calories par minute...
- Le même trajet réalisé quotidiennement par une cycliste et une automobiliste se traduit au bout d'une année par 5,6 kg de graisse brûlée pour la cycliste.
- Si l'on pouvait, en France, tripler voire quadrupler le kilométrage effectué à vélo, on pourrait économiser jusqu'à 15 milliards d'euros de dépenses de santé !



## Racks Optima® : testés et approuvés !

La SNCF et la Ville de Lille viennent d'inaugurer à la gare Lille-Flandres une vélostation comportant 550 places en double-étage. Ce sont les racks Optima® proposés par Altinnova qui ont été retenus pour ce projet exemplaire !

**F**ntreprise spécialisée dans les équipements innovants pour les aménagements cyclables, Altinnova travaille régulièrement sur des projets de stationnement sécurisés pour des pôles multimodaux ou des gares. « Chaque fois, un problème commun survient, celui du foncier, souligne Corinne Verdier, l'un des deux fondateurs de la société. Il y a rarement assez d'espace pour pouvoir installer le nombre d'emplacements nécessaires sur ces lieux publics. » Face à cette contrainte, le rack Optima® qu'Altinnova propose est la solution idéale. « Il s'agit d'un système innovant de stationnement à double-étage. Le concept repose sur des racks autoportants, des rails coulissants sur roulements à billes et une assistance au levage réduisant considérablement le poids du vélo (système breveté). »

Déjà, pas moins de 3 000 stationnements à double-étage ont été installés par Altinnova dans tout l'Hexagone (100 000 en Europe)! Et la demande est en forte croissance. « C'est un procédé qui est très demandé, car il est la meilleure réponse qu'on puisse trouver pour optimiser l'espace. Il possède en effet de multiples avantages. Tout d'abord, il est modulable, dans le sens où il permet d'installer autant de places qu'on le souhaite, en version monolatérale ou bilatérale. Son assistance au levage (système breveté) le rend incroyablement ergonomique et utilisable par tous les publics. D'ailleurs, lors de tous les derniers tests comparatifs mettant en scène plusieurs produits, c'est Optima® qui a été désigné comme étant le plus facile à employer et nécessitant le moins d'effort! Pour bien choisir un rack double-étage, il faut absolument le tester, le comparer et ne pas seulement se fier à une documentation. Il s'agit réellement d'un produit technique qu'il faut manipuler, insiste Corinne Verdier. »



**Altinnova**  
l'alternative par l'innovation



550 places Optima® à la gare Lille Flandres

### Fiabilité et sécurité

Le troisième avantage d'Optima® est sa **robustesse** et sa **durabilité**. Les rails, coulissants, sont montés sur des roulements à billes étanches les rendant **extrêmement fiables**. La structure des racks est en acier galvanisé (peinture possible en option) et s'adapte parfaitement à une **utilisation intérieure ou extérieure**. Quant aux pistons d'assistance au levage, ils sont conçus pour **plus de 30 000 cycles d'utilisation!** « Et bien entendu, poursuit Corinne Verdier, que ce soit en haut ou en bas des racks Optima®, le vélo est parfaitement sécurisé car il peut être attaché avec un antivol en U – ou tout autre antivol – à la structure métallique du rack. » Après avoir été installé dans de nombreuses gares –

notamment en région Rhône-Alpes dans les consignes collectives des gares TER, mais aussi les consignes à vélos des gares de Lyon Jean-Macé (110 places) et de Lyon St-Paul (65 places) récemment réhabilitées – **Optima® équipe désormais la toute nouvelle « vélostation » de la gare Lille-Flandres.** « Celle-ci a été inaugurée le 30 septembre dernier, en présence de **Martine Aubry, maire de Lille et de Guillaume Pépy, Président de la SNCF.** Ils ont même testé le stationnement en y rangeant leur vélo, tandis que **des associations de cyclistes l'ont éprouvé** en y garant des modèles variés de bicyclettes. Avec 550 places – 408 « sécurisées » accessibles aux abonnés, et 142 en accès libre –, il s'agit du **plus grand stationnement vélos à double-étage de France!** » ■

# EVA LANXMEER : QUARTIER DURABLE AUX PAYS-BAS

Un écoquartier qui n'oublie pas la mobilité, mieux, qui l'intègre à sa conception, c'est possible ! La preuve avec EVA Lanxmeer dans la ville de Culemborg, aux Pays-Bas.

Ce n'est sans doute pas par hasard que « *les premiers projets d'écoquartiers hexagonaux oublient souvent les déplacements* ». Ils s'appellent d'ailleurs « écoquartiers » en France, où l'aspect mobilité est escamoté. Ailleurs en Europe on les appelle sans complexe « quartiers sans voitures » (« *car-free neighbourhoods* », « *autovrije wijken* »), ou « pauvres » en voitures (« *car-poor zones* », « *autoluwe wijken* ») lorsque les voitures ne sont pas totalement exclues (livraisons, secours, visiteurs et stations d'autopartage).

## Un « écoquartier » social à mobilité durable

EVA Lanxmeer, sans doute plus connu à l'étranger qu'aux Pays-Bas, se désigne lui-même comme un « quartier durable » ; plus récemment, le PvdA (parti socialiste néerlandais) a parlé de « *sociale ecowijken* » (écoquartiers sociaux), qui constituent selon lui les « *quartiers du futur* ». Notamment parce que, estime-t-il, construire durablement est une question non seulement de matériaux, mais aussi de mobilité et de circulation durables et de lien social renforcé, y compris avec les quartiers alentour.



En France, on traite parfois EVA Lanxmeer de « *quartier socio-écologique* » ou d'« *écoquartier coopératif* ».

## Participation des futurs habitants dès la conception

Selon les experts et les habitants de la fondation EVA (Centre écologique pour l'éducation, l'information et le conseil), créée en 1994 par Marleen Kaptein qui a initié le projet, Lanxmeer est d'abord un quartier conçu et réalisé « ensemble », en coproduction avec la municipalité de Culemborg. Les

principes de participation, de diversité et de mixité y ont été appliqués de manière conséquente dès la conception et tout au long de la planification et de la réalisation qui s'en sont suivies.

En effet, pour Marleen Kaptein, le changement de comportement permettant d'adapter les modes de vie des citoyens aux milieux naturels ne peut résulter que de leur forte implication dès le départ, dans un processus « bottom-up », partant de la « base ». Les futurs habitants ont ainsi défini eux-mêmes leurs besoins et ont participé avec les autres partenaires (architectes, consultants, agence de développement urbain, municipalité,

entrepreneurs, paysagistes...) à l'élaboration du plan d'urbanisme pour Lanxmeer.

Aujourd'hui, regroupés au sein de l'association BEL (Habitants EVA Lanxmeer), avec 3-4 représentants à la fondation, les habitants s'occupent de la gestion de l'eau et de la centrale de chauffage, de la maintenance des jardins, des espaces verts de transition et du verger d'origine. Tout le monde s'investit (locataires autant que propriétaires) et travaille en commissions professionnelles ou informelles qui reçoivent des subventions de la ville de Culemborg, qui intervient beaucoup moins dans ce quartier qu'ailleurs en ville. Ce mode de vie participatif est considéré ici comme normal, loin de l'idée de communauté des années 1960-1970...

## Approche intégrée d'urbanisme durable

Le concept EVA, dont est garante la fondation EVA, recouvre à la fois l'harmonie avec le paysage existant, l'intégration et la diversité des fonctions habitat, travail et loisirs, la gestion durable de l'eau et de l'énergie et la réduction de l'usage de la voiture. Et bien sûr l'utilisation de matériaux de construction écologiques. L'implication des habitants futurs,

l'éducation et les conseils pour une réduction maximale de l'empreinte de l'homme sur son environnement font partie intégrante de la démarche. L'ensemble de ces principes participe à la réalisation d'une ville compacte, à courtes distances. C'est d'ailleurs parce que le souci d'une empreinte écologique minimale est au cœur du concept EVA que la ville de Culemborg a autorisé exceptionnellement la construction du quartier sur une zone protégée de captage d'eau (nappe phréatique) autour d'un ancien château d'eau (cf. photo aérienne).

La collaboration avec la municipalité de Culemborg a débuté en 1996. Après un premier plan d'urbanisme établi avec la ville de Culemborg, le second, amélioré, a été adopté en 1998, ce qui a permis de commencer la construction en 1999 – elle a été achevée en 2009.

Le quartier EVA Lanxmeer couvre environ 30 ha. Il comprend 250 logements et appartements (6 ha), accessibles à différentes catégories de revenus (30 % de logements sociaux), 40 000 m<sup>2</sup> de surfaces de bureaux (sur 6 ha) dont une partie mixte habitat et travail (1,5 ha), une ferme urbaine écologique (4 ha) fournissant les quelque 800 habitants en produits bio et facilitant le contact entre les agriculteurs et les autres habitants, trois écoles, une piscine (4 ha), voirie et espaces verts (10,1 ha). Quelques magasins

se trouvent à 100 m du quartier ; pour les autres, on prend le vélo ou le bus pour le centre de Culemborg ou le train pour Utrecht (15 minutes).

\* Anne Faure, in "Ecoquartiers" en France : et si on parlait de mobilité ? V & V n° 44, mars/avril 2010

## Conçu pour une mobilité durable

Situé à 5 minutes à pied de la gare de Culemborg (train, autobus), le quartier ne comporte aucun arrêt de bus et aucune « route » ne le traverse. L'accès aux logements et aux entreprises s'effectue à vélo ou à pied, même s'il reste toujours possible d'accéder partout en voiture. Seuls un immeuble de bureaux et une résidence pour personnes âgées, situés près de la rue bordant le quartier, disposent d'une petite dizaine de places de stationnement pour visiteurs ; pour le reste, le stationnement est décentralisé en bordure de quartier et se limite à moins d'une voiture par ménage. Un système d'autopartage a été mis en place, utilisé par 150 des 250 ménages.

Francine Loiseau-van Baerle  
Photos : Anne Faure  
Mai 2010

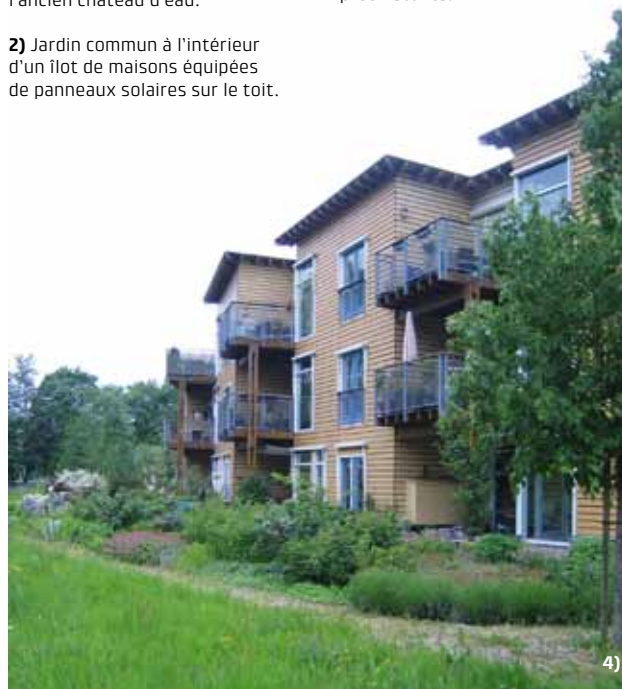


**1)** Vue aérienne et château d'eau : L'eau est omniprésente à EVA Lanxmeer, situé autour d'une zone protégée de captage d'eau très sensible. Les eaux pluviales sont récupérées et canalisées vers des étangs pour infiltration dans la nappe ; les eaux usées sont, elles, séparées en « eaux grises » (ménage) et « noires » (toilettes). Les premières sont captées pour être épurées par des roseaux et rejetées vers les étangs du site, les secondes sont dirigées en partie vers une installation de biogaz qui les dépollue et les utilise pour la fabrication de biogaz (chauffage et électricité), l'autre partie des fluides noirs étant acheminée pour l'heure vers le système d'égouts municipaux avec l'objectif ultime de traiter toutes les eaux usées sur place. À l'avant-plan, le sommet de l'ancien château d'eau.

**2)** Jardin commun à l'intérieur d'un îlot de maisons équipées de panneaux solaires sur le toit.

**3)** Les habitations et autres constructions sont desservies par des voies piétonnes et cyclables qui restent accessibles aux secours et autres livraisons exceptionnelles. De ce fait, de très nombreux espaces ouverts aménagés en jardins, potagers, aires de jeux ont été dégagés, limitant les surfaces recouvertes, ce qui rend possibles le jeu, la rencontre et les rapports sociaux de proximité.

**4)** Derrière les maisons et immeubles, on trouve de petits jardins (sans murs ou barrières) qui aboutissent dans des espaces communaux plus sauvages, eux-mêmes bordant des étangs, des bassins de rétention et une zone verte protégée avec de vieux pommiers et peupliers préexistants.



# RETOUR SUR VELO-CITY 2010 LE PAVILLON FRANÇAIS À COPENHAGUE



La France était présente à Copenhague pour Velo-city Global 2010 du 22 au 25 juin 2010, après Velo-city 2009 à Bruxelles.

Pour la première fois ce congrès international dédié au vélo est qualifié de « global », dans la mesure où la réflexion a dépassé le prisme strict du vélo pour l'intégrer dans une réflexion sociétale : les politiques de transport, le réchauffement climatique, la santé des citadins, le rôle démocratique du vélo... La Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo, en partenariat avec le Club des villes et territoires cyclables, a présenté sur le Pavillon français les savoir-faire français dans ce domaine.

## En prologue de Copenhague : un espace Velo-city à Paris, au Salon européen de la mobilité

Hubert Peigné, coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, et Jean-Marie Darmian, président du Club des villes et territoires cyclables, ont affirmé ensemble l'importance de développer les échanges à l'international sur les politiques cyclables et l'innovation vélo, aujourd'hui en plein essor.

Le 1<sup>er</sup> juin 2010, une conférence de presse au CAPE – Centre d'Accueil de la Presse Etrangère – a permis d'annoncer la présence française à Velo-city Copenhague. L'objectif : rappeler à l'Etat, au plus haut niveau, que les politiques cyclables et les savoir-faire français dans ce domaine sont désormais d'un niveau de qualité incontesté, par rapport à nos voisins anglo-saxons et nordiques.



Jean-Marie Darmian, président du Club des villes et territoires cyclables au CAPE



## L'ambassadrice de France au Danemark, Bérangère Quincy, est venue en vélo à Velo-city, pour rencontrer l'ensemble des acteurs français présents.

Au centre avec les élus du Club et leurs représentants présents à Copenhague : Isabelle Mesnard, adjointe au Maire de Chartres, Patrick Geroudet, adjoint au maire de Chartres, Eléonore Perrier, conseillère communautaire de Grenoble Alpes Métropole, Alain Jund, adjoint au maire de Strasbourg, Philippe Goirand, conseiller communautaire du Grand Toulouse, Bernadette Caillard-Humeau, Première adjointe au maire d'Angers, ainsi que Clément Rossignol, vice-président de la Communauté urbaine de Bordeaux, Jacques Garreau, vice-président à la Communauté urbaine de Nantes...

Au Salon européen de la mobilité à Paris, du 8 au 10 juin 2010, sur le stand du Club, un espace dédié à Velo-city a présenté la manifestation et les partenaires du Pavillon français : la FFCT/Fédération Française de Cyclo-tourisme, le CNPC/Conseil national des Professions du Cycle et la Mission Véloroutes Voies Vertes du CRTB/Comité régional du tourisme de Bretagne. En direct du salon, l'émission

d'Anne-Cécile Bras, « C'est pas du vent » sur RFI/Radio France International, partenaire du Pavillon français, a été consacrée au thème du vélo : « le vélo serait-il en train de prendre sa revanche et nos villes se mettre au rythme du vélo ? »

**Velo-city 2010 : une conférence réellement internationale**  
Intervenants et participants

sont venus du monde entier : 2000 acteurs représentant plus de 66 pays.

Pendant quatre jours, échanges d'idées et d'expériences ont confirmé qu'une nouvelle organisation de la ville est possible, donnant la priorité aux cyclistes et aux piétons, et non pas aux automobilistes – partout dans le monde.

Le slogan du congrès « *Different gears, same destination* » confirme que les méthodes et les moyens seront différents mais l'objectif est pour tous le même : des villes cyclables durables.



Le Pavillon français

## À Velo-City : un pavillon français informatif et convivial

Une centaine d'acteurs du vélo – le dixième des participants de la conférence - élus, associatifs, professionnels, institutionnels, techniciens, chercheurs, opérateurs de transport... se sont retrouvés à Copenhague. Une occasion privilégiée pour





Hubert Peigné, inaugure le Pavillon français

se rencontrer et travailler sur des projets communs, et pour échanger avec les collègues étrangers sur les politiques cyclables et l'innovation vélo, aujourd'hui en plein essor.

Les organisateurs ont réuni la documentation et les vidéos de plus de 50 acteurs français qui ne pouvaient se rendre à Copenhague. Des « murs de documentation » et un écran plasma ont permis de montrer et de diffuser les savoir-faire français.

### Des interventions françaises remarquées

Sont intervenus sur des savoir-faire remarquables :

- Emmanuel Roche, chef de projet Circulations douces, au bureau d'études Altermodal/Inddigo, sur l'impact économique du vélo en France,
- Robert Clavel, chargé d'études vélo, au Certu, sur le vélo en libre-service en France,
- Serge Ascencio, chargé de mission vélo à la Communauté urbaine de Strasbourg, sur la politique de stationnement strasbourgeoise,
- Annie-Claude Sebban et Didier Feneron, de l'association bordelaise Vélophonie, sur l'opération « faire ses courses à bicyclette »,
- Simon Boddy, Le Recycleur, sur les ateliers vélos,
- Diane Bouchenot et Alexandre Laignel, chargés d'études au Club des villes et territoires cyclables, sur la démarche et l'impact des associations d'élus vélos.

Il est à noter que les intervenants des séances plénières ont été principalement anglo-saxons, une défense historique de savoir-faire, aujourd'hui rattrapé par les pays latins !

### Les partenaires du Pavillon français



Jacques Fournier, Steve Jackson avec Daniel Haoarau ont présenté le concept et le label fédéral « Ville Touristique » et toute l'activité de la FFCT pour le développement de la pratique de la randonnée à vélo.



Maud Le Houérou et Nadège Alix ont présenté les actions de la Mission Véloroutes Voies Vertes / Comité régional du tourisme de Bretagne



Didier Huré, délégué général du CNPC

### L'économie du vélo : un argument international

Les intervenants ont tous rappelé – New-Yorkais, Indiens, Bulgares... – que les politiques vélos et les aménagements cyclables demandaient peu de budgets pour des réalisations mises en place en peu de temps. L'impact notable de la pratique du vélo sur la santé engendre des économies sur les dépenses de santé publique qui, au vu de leur importance, suffiraient à justifier le choix d'une orientation forte vers le développement de l'usage du vélo. Les économies sur le budget « transports » peuvent être très nettes si l'on privilégie les déplacements à vélo, au détriment des moyens affectés à la circulation automobile (notamment grâce aux coûts bien moindres des infrastructures cyclables). Enfin pour les particuliers, le choix du vélo en remplacement de la voiture pour les transports quotidiens est un facteur d'économies importantes. L'argument économique, essentiel pour convaincre de développer la pratique quotidienne du vélo, est donc très fort.

À noter le best seller français : l'étude « Spécial économie du vélo » (oct. 2009) réalisée par Atout-France et Inddigo Altermodal. Elle a été largement diffusée en français et en anglais. Jean-Charles Poutchy-Tixier, collaborateur d'Hubert Peigné, s'étant attaché à la faire traduire.

### Copenhague, 50% de part modale vélo en 2015

À Copenhague aujourd'hui, 37% des déplacements se font à vélo, soit 1,2 million de km par jour, et l'ambition des autorités est d'atteindre 50% en 2015.

Copenhague a commencé par expérimenter une rue piétonne en 1962. La piétonisation a été la première étape pour changer la culture des

déplacements dans la ville. Ensuite, le développement du vélo a été la réponse locale à la crise pétrolière dans les années 70. Aujourd'hui, l'essentiel du centre historique est libéré des voitures, les zones apaisées sont la règle dans les quartiers résidentiels et les pistes cyclables sont sur tous les grands axes.

Pour les autorités, le vélo génère une économie d'argent public de 0,16 €/km, alors que les transports motorisés coûtent à la collectivité 0,09 €/km. Pour les utilisateurs, il est rapide, pratique, économique et garant d'une bonne santé. Pour atteindre l'objectif de 50% de part modale vélo en 2015, des « autoroutes cyclables » sont à l'étude. Elles relieront les banlieues au centre-ville et les feux seront phasés en fonction de la vitesse des cyclistes.

### À Copenhague, le stationnement reste un problème

Les vélos sont partout, souvent pas attachés.



Dans une rue de Copenhague



À la gare de Copenhague

.../...

.../...

### Stationnement innovant : la réponse d'un designer londonien, Antony Lau


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

### Les acquis de Vélo-City 2010

- Le Pavillon français a accueilli la première rencontre entre les élus du Club des villes et territoires cyclables et les élus de l'association des grandes villes américaines. Une première qui aura des suites !
- La Ville de Namur a décidé d'adhérer au Club des villes et territoires cyclables.
- Le Club des villes et territoires cyclables a conforté son ambition d'initier des Clubs du même type dans les autres pays.
- Hubert Peigné a initié un réseau international des « Monsieur Vélo ».

### Un appel au développement de l'usage du vélo en France

En clôture de Velo-city, Hubert Peigné et Philippe Goirand, conseiller communautaire du Grand Toulouse, représentant le Club des villes et territoires

cyclables, se sont exprimés devant l'AFP pour demander une plus grande volonté politique pour développer l'usage du vélo en France, en s'inspirant de l'exemple des Pays-Bas et du Danemark, pionniers européens dans ce domaine.

« La principale difficulté est l'absence de conviction chez beaucoup de nos hauts responsables par rapport à ce qu'on voit dans d'autres pays (...) Avec la petite utilisation de la bicyclette en France, on n'a pas à s'inquiéter de faire trop pour les vélos. Il faut passer à la vitesse supérieure, car on a une part entre 2 à 3% seulement de déplacements à vélo. C'est 10 fois moins que les Pays-Bas et 6 à 7 fois moins que le Danemark. La France a un potentiel de progression énorme qu'on peut atteindre avec des moyens autrement moins importants en termes d'investissements que si on

devait le faire dans le domaine des transports collectifs par exemple. Et dans un contexte de crise, on a un moyen fabuleux de changer la mobilité des citoyens qui sont prêts à modifier leurs habitudes et notamment les jeunes enthousiasmés par le vélo ».

« Si la volonté politique est là, les comportements changeront », a confirmé Philippe Goirand, « car en dépit des sensibilités diverses et variées, tout le monde doit se mettre à travailler activement pour le vélo, comme l'ont fait avec succès certains élus à Paris, Bordeaux, Strasbourg, Toulouse... »

### Rendez-vous à Velocity 2011

À Séville du 23 au 25 mai 2011, Velo-city Global 2011 aura pour thème : « El ciclo de la vida », « The cycle of life », « le cycle de la vie ».

[www.velo-city2011.com](http://www.velo-city2011.com)

#### → + D'INFOS

##### → SUR VELO-CITY 2010 :

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)  
<http://philippegoirand.blogspot.com>  
[www.velo-city2010.com](http://www.velo-city2010.com)

##### → LES PARTENAIRES DU PAVILLON FRANÇAIS 2010 :

[www.ffct.org](http://www.ffct.org)  
[www.tourismebretagne.com](http://www.tourismebretagne.com)  
[www.tousavelo.com](http://www.tousavelo.com)

##### → LES ÉMISSIONS DE RFI :

« C'est pas du vent »

[www.rfi.fr](http://www.rfi.fr)

- En direct du stand Vélo-city, au Salon européen de la mobilité.
- Les politiques cyclables, les matériels et services vélos innovants.
- Les amoureux de la bicyclette au salon Vélocity de Copenhague

##### → LA POLITIQUE VÉLO DE COPENHAGUE EN VIDÉO :

[www.copenhaguenize.com](http://www.copenhaguenize.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 :

Arlette Ferraris-Chabrol (dossier "vélo santé"), Francine Loiseau-van Baerle (reportage "écoquartiers"), Claude Lisbonis (Velo-city), Diane Bouchenot, Denis Desailly, Céline Demay, Giulia Valmachino, Sabine de Ligny

### Abonnement / Diffusion :

T 01 56 03 92 14

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

### Photos :

© Jean-Pierre Delagarde (couverture + p. 20), Tiero © Fotolia (p. 20/vélo), © Anne Faure (p. 14+15), © P. Goirand, N. Boyer-Lisbonis, A. Richardot, CAPE (p. 16+17+18)

### Publicité :

IM Régie :  
Marc Grand, directeur,  
Anaïs Fraigneau  
23, rue Faidherbe 75011 Paris  
T 01 40 24 14 90/12 63  
F 01 40 24 22 70  
[anis.fraigneau@impub.fr](mailto:anis.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)  
[www.liensgraphiques.fr](http://www.liensgraphiques.fr)

### Illustrations en pâte à modeler

+ 3D : Isabelle Duval

### Photogravure et impression :

LVRI  
44, avenue de Lattre-de-Tassigny  
91100 Corbeil-Essonnes  
T 01 60 89 06 22  
[lvri.fr](http://lvri.fr)  
Imprimé sur papier recyclé  
ISSN 1631 - 3054  
Dépôt légal : octobre 2010

## 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 / 5 numéros

**25 € TTC**

Tarif adhérent du Club des villes et territoires cyclables

**20 € TTC**

Tarif associations membres de la FUBicy, agences du réseau Fnau, DDE-DRE-CETE

**20 € 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 €

Références bancaires : Banque : Crédit Mutuel, 47, rue Lafayette - 75009 Paris - Code banque : 10278

Code guichet : 06039 N° de compte : 00035666741 - Clé RIB : 70 IBAN : FR76-1027-8060-3900-0356-6674-170

# Cyclos Gard®

La Qualité

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



Nombreuses références en France

## 2 PARCAGE ROUES SECURISE

LE SEUL SYSTÈME  
CAPABLE DE PROTÉGER  
LES PIÈCES MAÎTRESSES  
DE VOTRE VÉLO.



Produit breveté



CONTROLE  
SOLIDITE  
BUREAU  
VERITAS

Nouveau le  
**VEL  
SPIR**



Pour nous contacter

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



### VelKlip (brevet) Stationnement vertical

- Grande capacité  
(31 vélos sur 10 m x 1 m)
- Coût avantageux
- Installation rapide  
et sans effort

## VelParc

Le stationnement sécurisé des 2 roues



Conception et fabrication françaises



VelSpir, serpentins 6 et 2 vélos



## VelParc

55, rue de l'Université 75007 Paris  
Tél. / Fax : 01 45 19 01 98  
velparc@neuf.fr velparc@gmail.com  
[www.velparc.fr](http://www.velparc.fr)



## Yves Contassot

Chef du service développement durable Banque de France

**1) L'arrêté interpréfectoral du 30 octobre 2008 a imposé à 150 établissements générateurs de trafic en Île-de-France d'élaborer un PDE. La Banque de France fait partie de ces établissements. Comment de cette obligation est né un véritable projet d'entreprise ?**

L'obligation d'établir un PDE pour le siège de la Banque de France est intervenue en pleine période d'élaboration d'un plan stratégique de développement durable pour l'entreprise. Cela a permis de faire comprendre que les contraintes externes et la volonté interne pouvaient et devaient se conjuguer pour mettre en œuvre des actions concrètes reposant sur une ambition élevée. C'est ainsi que nous avons décidé de faire des PDE dans trois villes et pas seulement à Paris. L'extension à l'ensemble des implantations de la banque est en cours, et les règles de déplacements ont été modifiées pour que le PDE du siège soit la référence en la matière. Aujourd'hui, tout le monde intègre ces changements comme inéluctables, même si cela peut apporter à quelques-uns des contraintes légèrement plus fortes et surtout des changements de comportement. Les PDE s'inscrivent dans la stratégie de réduction de l'empreinte environnementale de la Banque de France avec des objectifs précis de réduction de 15 % en trois ans des émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements professionnels.

**2) Quelles ont été les étapes de l'élaboration du PDE ? À quels acteurs avez-vous fait appel pour vous accompagner dans cette démarche ?**

L'élaboration des PDE a été réalisée en plusieurs phases. La première a consisté à convaincre en interne de l'importance de la mise en place pour que le projet soit porté par l'ensemble de la hiérarchie. Un comité de pilotage du projet a donc été institué, regroupant tous les responsables des services pouvant être concernés. La deuxième étape, sans doute la plus déterminante, a été consacrée à communiquer au personnel les enjeux d'un PDE et à expliquer comment il serait élaboré. Un questionnaire très détaillé sur les conditions de déplacements, les attentes, les freins au changement, les opportunités de modifier les habitudes, etc., a été adressé à chaque salarié. Le taux de réponse a été particulièrement élevé, permettant ainsi d'établir un diagnostic très fourni et précis.

La phase suivante s'est déroulée avec l'assistance d'un bureau d'études spécialisé (Mobilité). Elle a permis de dégager 44 actions pour le siège. Ont été notamment proposés l'accroissement de la prise en charge par la Banque de France des frais de transports en commun, la création d'un vaste parking pour les vélos, la définition d'une zone écomobile imposant les transports doux, la modification des règles de déplacements professionnels, le développement massif de la visioconférence pour diminuer les déplacements, la restriction conséquente des accès au parking du siège, la diminution de la puissance des véhicules de l'entreprise, etc.

Ce plan a été ensuite soumis pour avis aux diverses institutions représentatives du personnel (CHSCT et CE), largement communiqué au personnel, et un blog a été ouvert pour que tout le monde puisse donner son avis.

**3) Quelle place avez-vous accordée au vélo dans votre PDE ? Quels étaient vos objectifs ? Pouvez-vous établir un premier bilan ?**

Le vélo a bénéficié d'une attention toute particulière dans ce PDE. Non seulement nous créons au siège un parking de plus de 70 places pour les vélos (avec douches et atelier pour les petites réparations), mais nous avons également acheté des vélos à assistance électrique pour les déplacements professionnels (au siège et en province). Nous avons aussi retenu le principe d'une formation pour celles et ceux qui hésitent encore à prendre un vélo en ville. Nous allons doter les cyclistes qui le souhaitent d'un kit de sécurité (gilet, casque, lampes, antivol). L'abonnement aux systèmes de vélos en libre-service est intégralement remboursé et cumulable avec l'usage des transports en commun. Nous subventionnons également l'achat de vélos et vélos à assistance électrique. Les actions relatives au vélo sont au nombre de 9 sur les 44 que comporte le PDE, montrant ainsi l'importance accordée à ce mode de déplacement.

La mise en œuvre est progressive, et tous les objectifs attendus en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre n'ont pas encore été atteints. Nous savons qu'il faut du temps pour changer les habitudes et les mentalités, mais nous constatons un accord profond du personnel sur les objectifs et moyens de les atteindre.

### repères

- > Qu'est-ce qu'un Plan de déplacement d'entreprise (ADEME) : le Plan de déplacements d'entreprise (PDE) est un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs par rapport à la voiture individuelle.
- > 70 places de stationnement vélos ont été installées au siège de la Banque de France