

V

&

i

V

l

≡

l

l

≡

O



n° 49

Dossier > pages 6 à 13

mars/avril 2011

6€



Objectif vélo ! Comment le vélo prend sa place

La lettre de l'Observatoire :
Choisir son système
de vélopartage > page 14

**L'économie
du vélo**
> page 15

**Les Talents
du Vélo**
> pages 16 et 17

**La parole
à Caroline Gerber**
> page 20



ÇA SE PASSE OÙ?

À DIJON!

www.villes-cyclables.org



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

agenda

> **27-29 mai**
« Fête du vélo » dans
toute la France



> **31 mai**
« La région,
un acteur clé du
développement du vélo ! »
Rencontre décentralisée,
en partenariat
avec la Région Basse-
Normandie Caen,
Hôtel de Région



> **16-22 septembre**
Semaine européenne
de la mobilité et de
la sécurité routière



> **16 septembre**
Journée des
« Vélo-Écoles »
dans toute la France

> **5/7 octobre**
« Vélo 2030 : l'avenir
a besoin du vélo ! »,
Congrès national du Club
des villes et territoires
cyclables
Dijon



> **7 octobre**
Cérémonie officielle
de remise des
Talents du vélo



Passé-partout



édito

Lorsqu'on circule à vélo dans beaucoup de villes suisses et allemandes, c'est le haut niveau de continuité qui est frappant. Oui, se déplacer à vélo y est fluide, facile, autrement dit efficace. Pas de ruptures, de coupures, d'interruptions des itinéraires. Pas d'aménagements systématiques pour autant ni de surcharge de marquage lorsque tout va bien pour le cycliste. En revanche, il est pris en charge à l'abord d'une difficulté, notamment en intersection. Il est bien inséré dans la circulation à l'amont d'un giratoire et correctement guidé. On pourrait multiplier les

exemples et les illustrations de cette exigence, mais on peut aussi résumer cette démarche par un mot : le pragmatisme.

Nous devons nous inspirer de ces exemples et nous fixer le même cap : il faut que le vélo passe partout ! C'est la garantie de l'efficacité du mode. Certes, en France la continuité est l'attribut le plus délicat des réseaux cyclables tant le réseau routier a lacéré l'espace public, introduit des obstacles, privilégié le motorisé aux dépens de la marche et du vélo. Mais ce doit être le premier point de nos cahiers de charges et de notre « objectif vélo ! ».

La Rencontre 2011 du Club consacrée à la manière dont le vélo prend sa place – dans la voirie, dans les documents d'urbanisme, dans les lieux d'habitation, dans les têtes aussi... – l'a montré par la force des témoignages, le détour par l'étranger, l'analyse des solutions efficaces : la continuité est la condition indispensable du succès et de l'efficacité du mode vélo.

C'est vrai aussi de la marche. Plus l'homme mobile fait appel à son énergie propre pour se mouvoir, plus les détours sont aberrants et dissuasifs. Plus les ruptures constituent une perte d'intégrité de son territoire. Nous avons malheureusement une spécialité française, qu'on rencontre en effet très peu dans ces villes suisses et allemandes, qui consiste à fermer ou à refermer. Fermer les sentiers et les venelles, les cheminements de lotissements, empêcher la traversée des îlots et des grands équipements publics, interdire les parcs aux vélos, etc.

Ce sont parfois les mêmes qui demandent chez eux ces fermetures en tant que riverains et s'en plaignent en tant qu'usagers de la ville...

Il faut résister à cette tendance au repli général (et au repli sur soi) pour déployer des réseaux vélo et marche dans toute la ville et une voirie apaisée ouverte qui permette de passer partout.

À Vienne, en Autriche, on peut traverser à pied le grand et très majestueux hôtel de ville. Depuis l'an passé, sur proposition du Secrétaire général de la ville, cycliste, on peut aussi le traverser à vélo ! Tout un symbole...

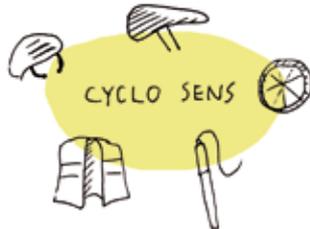
Jean-Marie Darmian
Président

Zapa

► **Nice-Côte-d'Azur, Communauté urbaine de Bordeaux, Grand Lyon, Grenoble-Alpes Métropole, Clermont Communauté, Pays d'Aix, Plaine Commune (Saint-Denis) et Paris. Ce sont les huit collectivités françaises qui se sont portées candidates pour expérimenter sur leur territoire, pendant trois ans, les « zones d'action prioritaires pour l'air » (Zapa).**

À partir de la fin 2011, l'accès des véhicules les plus polluants sera limité, voire interdit, dans certaines zones de ces agglomérations. Les véhicules concernés par cet accès limité et le dimensionnement des zones ne sont à ce stade pas encore définis.

À Paris, la municipalité réfléchit notamment à l'interdiction, dans certaines zones, des 4 x 4 et des vieux diesels, recensés comme les plus polluants. Cette expérimentation, qui vise à améliorer la qualité de l'air en restreignant la circulation des véhicules les plus polluants, concerne les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

**Vélo en tous Sens**

► **Trois mois après l'officialisation du label CycloSens – regroupant la ville, les associations Ailes et Vélo en tous sens, ou encore l'École nationale de police –, la ville de Sens a lancé le 2 avril dernier son pass'CycloSens**

à l'occasion de sa journée « Bougez autrement », en marge de la Semaine du développement durable. Ce pass « privilège » permet de bénéficier de tarifs réduits pour l'achat de matériel et d'entretiens gratuits pour son vélo, ainsi que d'un marquage Bicycode. La journée s'est organisée autour de plusieurs activités : bourse aux vélos, pôle d'information sur les modes actifs, formation au vélo urbain, atelier d'entretien, randonnées à vélo et exposition... et s'est conclue par un tirage au sort permettant de gagner un vélo de ville et de nombreux équipements vélo.

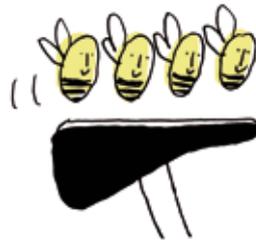
Vélo de Troyes

► **La ville de Troyes lance à son tour dans la mise en place de services de vélo pour ses administrés.**

Le système propose à la fois un système de location

« classique », des places de stationnement sécurisées dans un parking et un service de maintenance à un prix raisonnable. L'utilisateur loue son vélo auprès d'un employé pour une durée allant d'une journée à un an, pour un tarif de départ de 10 € par jour décroissant en fonction de la durée de location. Ce service est géré par le délégataire de stationnement automobile Troyes Parc Auto. Le service démarre à partir du mois de juin avec 50 vélos.

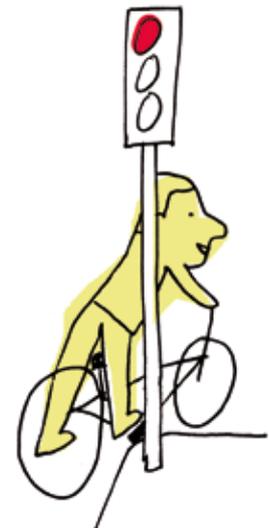
À l'issue d'une année de fonctionnement, une évaluation sera réalisée pour juger de la pertinence d'un tel service. Le coût d'exploitation annuelle d'un vélo ne devrait pas dépasser 400 €.

**Histoire de reines**

► **Qui a dit qu'une selle de vélo était inconfortable? Ce n'est pas l'avis en tout cas de cet essaim d'abeilles qui a élu domicile sur la selle d'une petite reine garée devant la gare de Genève!**

Les pompiers ont dû boucler le périmètre pour déloger les cyclistes du jour. S'ils ont pu sauver la reine et de nombreuses ouvrières, les fondations de la ruche improvisée ont malheureusement dû être détruites. Les abeilles

ont ensuite été confiées aux apiculteurs de la région. Tout est bien qui finit bien!

**Tourne-à-droite**

► **Nantes Métropole inscrit le tourne-à-droite aux feux pour les cyclistes dans son plan vélo. Il permet aux cyclistes – sans pour autant être prioritaires sur les véhicules de gauche et les piétons – de reléguer le feu rouge à un « cédez le passage ».**

Ils ont ainsi la possibilité de tourner à droite avant que les voitures arrêtées au feu ne redémarrent, ce qui leur assure une plus grande sécurité. Si le panneau officiel faisant suite au décret du 12 novembre 2010 qui autorise la mise en place de ce type de dispositif n'est pas encore paru, Nantes Métropole a pris de l'avance et a installé

vite dit

des panneaux provisoires avertissant cyclistes et automobilistes avant l'arrivée aux carrefours, ainsi que des panneaux au niveau des feux. Pour l'heure, 16 carrefours sont concernés dans les villes de Nantes et Rezé. À terme, la communauté d'agglomération souhaiterait étendre le dispositif à 700 carrefours.



La RATP souhaite ainsi s'affirmer comme opérateur de mobilités, mobilités actives comprises ! Dès 1995, avec l'ouverture des couloirs de bus et une charte vélo, la RATP s'est initiée à la bicyclette. En 2001, elle ouvre la vélostation de Neuilly-Plaisance « l'îlot vélo » à la gare RER A. Avec Villebus, elle sensibilise aux risques de l'angle mort. Gageons qu'elle finira par proposer un vrai calculateur d'itinéraire « actif », où il nous sera proposé de choisir l'itinéraire non pas avec le moins de marche, mais le meilleur pour la santé ! ■

« Une fille qui retrouve ses copains à vélo n'est plus considérée comme une ringarde, mais comme une maline. »

Didier Huré
Délégué général du Conseil national des professions du cycle, « Toutes en selle ! », Glamour, mai 2011

Métro, boulot, vélo

► La RATP (Régie autonome des transports parisiens) ne se contente plus de proposer des itinéraires en bus, en tramway ou en métro sur son site Internet.

Elle offre maintenant la possibilité de se connecter au calcul d'itinéraire vélo de la ville de Paris : www.ratp.fr/fr/ratp/c_20539/sites-de-transport-utiles

CONTROLE
SOLIDITÉ
BUREAU
VERITAS



PARCAGE 2 ROUES SECURISE



Réunir toutes ces fonctions en une seule touche. IMPOSSIBLE ?....

APPUYER ICI



3, route de Vovray 74000 ANNECY tél. 04 50 45 13 45

Pour nous contacter

www.cyclogard.com

OBJECTIF VÉLO !

Comment le vélo prend sa place

Journée d'étude du Club



La traditionnelle journée d'étude du Club s'est déroulée le 6 avril à la mairie de Paris, en présence d'une délégation de parlementaires britanniques, sur le thème : « Objectif vélo ! Comment le vélo prend sa place ». Avec deux débats pour y répondre : « Une affaire d'échelles et d'outils » et « Une affaire de voirie ». Et une conclusion à l'adresse de l'État : « Qu'attend-il pour adopter un Plan national vélo ? »



« Cette journée a pour thème "Comment le vélo prend sa place". Je dirais plutôt "Comment il doit conquérir sa place", car j'ai l'impression que sa progression est plus rapide dans nos têtes que dans la pratique. Le passage du dire au faire est difficile. »



Formulés en ouverture de la journée d'étude du Club, ces propos de Jean-Marie Damian peuvent sembler pessimistes au regard des témoignages et expériences présentés par les nombreux intervenants. À travers eux a en effet défilé un catalogue des dispositifs et des outils pour le développement du vélo, applicables dans des villes de toutes tailles : schéma directeur vélo de la communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée, plans de modération de la vitesse dans la région nantaise, généralisation des doubles sens cyclables à Sceaux, plan d'accessibilité de Lectoure se traduisant par la mise en zone de rencontre de tout le centre ancien, politique volontariste de développement du stationnement vélo à Strasbourg érigée en ville 30.

La journée a également mis en exergue une évolution importante, soulignée par Annick Lepetit, adjointe au maire de Paris en charge des Déplacements, des Transports et de l'Espace public. À savoir que « le temps est révolu où on évaluait une politique cyclable à l'aune du nombre de kilomètres linéaires. » Aujourd'hui, dans de plus en plus de collectivités, « l'usage du vélo est pensé dans sa globalité et son utilité. »

Le président du Club ne le conteste pas, quand il affirme que « les outils – en l'occurrence les documents d'urbanisme – existent pour faire de la place au vélo. » En outre, « il n'y a pas de difficultés techniques insurmontables dès lors qu'il existe un portage politique fort pour les projets. » Mais le vélo est-il porté de façon aussi

Crédit photo : CETE MED - J. Cassagnes



Donner sa place au vélo à l'extérieur des villes

volontariste par le gouvernement ? C'est là que le bât blesse, pour Jean-Marie Damian. Comme tous les participants à la journée, comme Hubert Peigné, il « attend la mise en place d'un plan national vélo », à l'image de ceux adoptés en Allemagne, en Espagne, en Italie... Le Club « ne désarmera pas » pour l'obtenir. Parce qu'il n'est « pas question qu'il renonce à une mutation historique et à une évolution inexorable » : faire du vélo une offre alternative complète à la voiture.

Une affaire d'échelles et d'outils

Pour que le vélo puisse « conquérir sa place », il faut qu'il soit « un réflexe à tous les niveaux, que l'on y pense en amont dans les projets urbains ». Sinon, estime Jean-Marie Damian, président du Club des villes et territoires cyclables, « la planification urbaine n'aura aucun impact » sur son développement.

Des outils pour un vélo de masse

Aujourd'hui, rien n'empêche la prise en compte du vélo dans les réflexions en amont de planification. En effet, tous les documents d'urbanisme – SCOT, PDU et PLU – sont « favorables aux modes actifs »,

De « Cycle to work » à « Au travail à vélo »

400 000 salariés,
15 000 employeurs,
700 fabricants et détaillants :

c'est le nombre total de personnes et d'entreprises mobilisées par le plan « Cycle to work », instauré en Grande-Bretagne depuis dix ans. Pour favoriser les déplacements domicile-travail à vélo, il accorde une exonération fiscale aux entreprises qui mettent des vélos à disposition de leurs salariés, sous forme de prêt ou d'aide à l'achat. Fort de cet exemple, dont une délégation de parlementaires britanniques a pu s'entretenir avec les participants lors de la rencontre du 6 avril, le Club des villes et territoires cyclables demande au gouvernement français de mettre en place un programme « Au travail à vélo ».



Photo © CETE MED - J. Cassagnès

Sur les voies vertes, vélo loisir et vélo quotidien se côtoient

pour deux raisons au moins, selon Thomas Vidal (chef du groupe Politiques et services de transports au Certu). D'abord un contexte favorable au transfert modal; ensuite un phénomène de saturation des réseaux de transports collectifs qui implique une « urgence » à développer les modes actifs.

Dans ce contexte, l'articulation de ces documents doit permettre de « développer des réseaux structurants tous modes, de favoriser l'intermodalité, de faciliter le stationnement ». Concrètement, les collectivités peuvent y définir des objectifs clairs et y inscrire des mesures concrètes en faveur du vélo : structuration et maillage des réseaux, continuité des itinéraires, mise en place d'un jalonnement, accès aux pôles d'échanges multimodaux, organisation du stationnement...

Les outils existent, donc, « pour faire du vélo un transport de masse ». Il le deviendra d'autant plus rapidement que les collectivités « ne se focaliseront pas sur les infrastructures », mais « développeront également des services associés » : location, stationnement sécurisé... Et qu'elles « penseront cocktail de mobilité », c'est-à-dire complémentarité avec les transports collectifs, notamment en périphérie. Il y a là une « vraie réflexion à mener », estime Thomas Vidal, car elle est riche d'un potentiel de report de la voiture vers les transports collectifs et le vélo. Comment ? En concevant des

interstations longues de 7 km, une distance « crédible » pour le vélo.

L'enjeu du foncier

S'intéresser à la problématique de la banlieue est essentiel pour l'avenir du vélo. Parce que sa pratique y est encore marginale, alors que la population ne cesse d'y croître.

L'étalement urbain est lié, on le sait, au coût de l'immobilier. En la matière, Caroline Gerber, directrice de l'ADEF (Association des études foncières), dresse un constat clair : « Nous n'avons jamais atteint des injections d'argent aussi élevées dans l'immobilier. » Ainsi, entre 1997 et 2007, le prix de l'immobilier ancien à Paris a été multiplié par 2,5; celui des terrains à bâtir dans la France entière par 2,4; celui des maisons de campagne par 2,6.

La demande d'espace, qui émane de toutes les strates de la société, est telle que la surface consacrée à l'habitat a progressé de 30 % alors que la population augmentait de 16 % seulement. Où est aujourd'hui l'espace disponible pour construire, et surtout quel est le coût d'acquisition foncière ? La réponse est dans ces chiffres : le mètre carré d'une terre agricole vaut entre 0,50 et 1 €; celui du terrain de loisir entre 3 et 20 €; celui d'un terrain brut pour urbanisation entre 25 et 300 €. Rien d'étonnant alors au fait qu'entre 1997 et 2004 il y ait eu une

Enquête nationale sur les modes actifs

Le Club réalise une nouvelle enquête nationale sur les modes actifs dont les résultats définitifs seront dévoilés lors du congrès de Dijon. Celle-ci se veut très complète et s'inscrit dans une démarche d'observatoire, a expliqué Alexandre Laignel, chargé d'études au Club. Ainsi, elle ne se contente pas du seul calcul de linéaires, mais prend en compte la hiérarchisation de la voirie, les zones 30 et zones de rencontre, les équipements. S'y ajoutent également des données sur le stationnement (arceaux, stationnement en gare...). Le dépouillement des premiers questionnaires renvoyés par les collectivités laisse déjà apparaître quelques tendances, notamment en matière de stationnement vélo. L'offre affiche des taux de progression importants (+ 23 % dans l'agglomération bordelaise, + 39 % à Tours, + 43 % dans l'agglomération d'Amiens...). Dans cette offre, les arceaux sont largement prédominants, puisqu'ils représentent 91 % des places, mais il s'avère que « les collectivités ne réalisent aucun comptage sur leur utilisation. » Par ailleurs, il apparaît que « beaucoup de collectivités » utilisent l'article 12 du PLU pour fixer un minimum de stationnements vélos dans les nouvelles constructions.



« explosion » de la production de logements dans les communes de moins de 2 000 habitants, alors qu'il y avait une « stabilité » dans les agglomérations. Pour Caroline Gerber, cette situation « interpellée sur les enjeux du développement périurbain », dans la mesure où « l'essentiel de la production immobilière se passe en dehors du champ d'application de la loi SRU. » Avec ses conséquences sur la mobilité automobile... Quant aux effets du coût du foncier dans les agglomérations pour les aménagements vélos (parkings dans les immeubles), elle estime qu'ils ne doivent pas être négatifs. Pour une raison simple : « Le vélo n'est ni un problème d'argent ni un problème foncier, c'est une question de volonté politique. Il n'y a qu'à regarder les Pays-Bas, pays du vélo en dépit d'un foncier contraint. »

Source : PMV Treillières



Partir des modes doux pour planifier la voirie

Schéma directeur vélo pour Béziers Méditerranée

S'il est toujours compliqué à maîtriser, l'étalement urbain n'en est pas pour autant un obstacle au développement du vélo. Preuve en est avec la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée, qui a confié au CETE Méditerranée une étude sur un schéma directeur vélo.

Rassemblant 13 communes pour 104 000 habitants, le territoire de la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée est composé de communes rurales et viticoles au nord, de la ville de Béziers en son centre, de la côte méditerranéenne au sud. Le schéma, qui ne sera « pas un document contractuel, mais une première étape dans la recherche de planification », vise cinq objectifs généraux, selon Jérôme Casagnes, chargé d'études au CETE : faire émerger et développer la pratique du vélo (de loisir, touristique, utilitaire) ; créer un réseau armature ; encourager les communes à créer des aménagements cyclables ; définir des actions de promotion ; formaliser les partenariats avec les divers maîtres d'ouvrage.

Plus concrètement, il doit se traduire par le maillage du territoire, l'organisation du stationnement vélo, la définition des conditions d'intermodalité transports collectifs-vélo. La phase de diagnostic a permis de déterminer trois niveaux d'aménagements. Le niveau 1 constitue

l'ossature même du réseau, reposant sur un « aménagement fort et identifiable » : voies vertes ou pistes cyclables. Le niveau 2 a pour objet de relier les communes entre elles et au réseau ossature, via des pistes cyclables, voies vertes, zones de circulation apaisée en milieu urbain. Le niveau 3, à vocation plutôt touristique, est composé de jalonnement et de chemins type boucle VTT.

Au total, 150 tronçons à aménager ont été identifiés. Il reste maintenant à définir ceux qui seront réalisés en priorité.



« Le territoire doit imposer sa loi »

Dans la région nantaise, le développement du vélo est clairement inscrit dans les documents d'urbanisme (PDU et SCOT), avec une option tout aussi claire : prescrire des plans de modération de vitesse à l'échelle intercommunale. Prescrire, cela signifie que l'« on ne discute pas, on oblige à faire », explique Yan Le Gal directeur d'études et de projets à l'AURAN. Des plans de modération de vitesse, car « c'est un moyen facile et pas cher de redonner la primauté au territoire. » À l'échelle intercommunale, parce que « c'est la bonne échelle ». Dans le nouveau PDU de Nantes Métropole, divisé en six secteurs d'agglomération, le réseau a été hiérarchisé pour faire en sorte que « tout ce qui n'est pas en voirie

La dynamique de l'intercommunalité

Le principe de prescription de plans de modération de la vitesse à l'échelle intercommunale (PMVI), développé par l'AURAN, intéresse les élus.

Après avoir travaillé pour les communes de Treillières et Grandchamp, l'agence a été contactée par la communauté de communes du Grand Erdre pour appliquer sur son territoire (12 communes) la même stratégie de PMVI. L'enjeu, pour cette communauté, est important puisqu'elle se trouve à proximité du futur aéroport et qu'elle accueille un nombre important de nouveaux habitants.

Pour Yan Le Gal, directeur d'études et de projets à l'AURAN, cette démarche volontariste de la communauté de communes du Grand Erdre est symptomatique de « la dynamique qui peut être impulsée par des petites communes ». Via l'intercommunalité, elles trouvent les moyens de faire ce qu'elles ne pourraient faire seules, par exemple « se battre contre les fous qui roulent en 4 x 4 en installant des chicanes ». Au-delà, l'intercommunalité permet de « mettre en place des stratégies qui nécessitent nettement moins d'investissements ». Et les PMVI s'avèrent des « outils de coproduction avec les habitants, les élus étant animateurs de la démarche ». Farouche partisan de l'échelle intercommunale, la seule sensée selon lui, Yan Le Gal attend avec impatience 2013. À cette date, les PDU seront intercommunaux et pourront intégrer les PMVI, aujourd'hui insérés dans les SCOT.

principale devienne zone 30 ». Ainsi, ce ne sont plus les flux routiers, mais le territoire qui « impose sa loi », toutes les zones urbaines devenant des zones 30 ou des zones de rencontre.

Le même principe a été adopté dans le SCOT du Pays de Retz, à une nuance près toutefois. Il ne prescrit pas, au sens fort, la modération de vitesse, mais « recommande » un schéma de modération pour « faciliter les actions communales en faveur des piétons et des cyclistes ». Pour reprendre la formule imagée de Yan Le Gal, « partout où il y a un clocher et une mairie, on met une zone 30, une zone de rencontre. » Cette option volontariste a fait d'autres émules. Les communes de Treillières et Grandchamp, qui constituent l'un des pôles d'équilibre du SCOT Nantes/Saint-Nazaire, ont demandé à l'AURAN de concevoir une stratégie de modération de vitesse. L'agence a identifié cinq pôles de vie, qui vont pouvoir être transformés en zones de rencontre.

Pour Yan Le Gal, passer par la prescription est le « seul moyen, aujourd'hui, de faire réellement bouger les choses en faveur du vélo ». Pour un coût accessible à toutes les collectivités, si elles « arrêtent de faire des zones 30 en or » ! Leur priorité, estime-t-il, doit plutôt être la transformation des routes départementales en « avenues départementales », pour modérer la vitesse.

Pour que le vélo devienne « passe-partout »

La mise en œuvre de tous ces outils pourrait – pourra ? – contribuer à faire naître en France un vrai « vélo passe-partout », à l'image des vélos allemands et suisses.

Derrière cette formule se trouvent trois principes : faciliter les rabattements sur les transports collectifs structurants ; permettre l'accès aux zones d'emplois, pôles secondaires et services ; traiter toute la chaîne de déplacement à partir de l'habitat. On peut en observer les effets concrets à Bâle, Karlsruhe et Fribourg-en-Brisgau, qui sont un véritable inventaire à la Prévert de toutes les options techniques possibles. Si la Suisse et l'Allemagne ne manquent pas de manuels ou de guides de recommandations, « on sait s'adapter sur le terrain et trouver une solution, quel que soit le

Photo © IAU-IDF, A. Duguet



Chez nos voisins Allemands, on franchit tranquillement les coupures

gabarit de la voie », note Anca Duguet, chargée d'études à l'IAU-IDF et qui a présenté le compte rendu d'un voyage organisé par la CIDUV (Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo) et l'IAU-IDF. Au nom de ce pragmatisme, « tous les dispositifs peuvent s'enchaîner » pour construire la continuité d'itinéraires, à partir d'une « savante hiérarchisation des voies » : zones 30, jalonnement, couloirs verts... Le franchissement des coupures se fait à niveau, « sans hésiter à insérer le vélo dans la circulation ». Le rabattement vers les gares est conçu pour être « le plus direct possible », comme cela est particulièrement le cas à Bâle. À quoi s'ajoutent une signalisation claire, des parkings vélos largement dimensionnés dans les grandes gares (1 000 places à Fribourg-en-Brisgau) et des aménagements sécurisés dans les petites gares et les stations de tramway. Au-delà du pragmatisme des solutions techniques, trois éléments concourent au succès des politiques vélo allemande et suisse, selon Anca Duguet : la continuité, dans la durée, des politiques cyclables ; l'organisation transversale des services techniques ; l'intercommunalité et la coopération entre collectivités. Le résultat est là : la part modale du vélo varie de 5 à 35 % en Allemagne. Avec 12 %, Karlsruhe est dans la moyenne mais ambitionne de faire mieux, en se fixant un objectif de 23 % en 2015.

Un seul texte pour les « tourne-à-droite »

Qu'en est-il des « tourne-à-droite cyclistes » aux feux ? L'arrêté précisant le dispositif est « en cours de rédaction », a répondu Benoît Hiron à cette question d'un participant à la journée. Le ministère « essaie de faire un seul texte, qui chapeautera l'ensemble des problématiques », a-t-il précisé. De façon plus globale, il s'est dit « inquieté » par le fait que « dans certains endroits, les feux ne sont pas adaptés. » Et d'affirmer : « Le feu n'est qu'un mode de gestion des conflits, mais en aucun cas un mode de gestion des traversées. »



Une affaire de voirie

« Le retour du vélo dans nos paysages se traduit-il dans des aménagements, dans la conception même des lieux de vie ? » La mise en place des double-sens cyclables et leur généralisation répondent à cette question posée en préambule de la journée par Jean-Marie Damian.

Les double-sens cyclables : de l'agenda politique à leur mise en œuvre

Si le décret de 2008 relatif au code de la rue lui a redonné un « second souffle », le double-sens cyclable n'est pas une nouveauté en soi, car Strasbourg s'en est doté dès 1983, a rappelé Benoît Hiron, chef du groupe Sécurité des usagers et des déplacements au Certu. Globalement, il doit permettre d'améliorer l'efficacité du déplacement à vélo en privilégiant le plus court chemin, donner du confort au cycliste, rendre le trottoir aux piétons, modérer la vitesse des voitures.

Rien que du positif, donc. Pourtant, il existe encore des freins à l'instauration des double-sens cyclables. Le premier a trait au risque d'accident qu'il pourrait induire. À ce jour, rien ne permet d'étayer cette crainte, selon Benoît Hiron. À Illkirch, où la quasi-totalité des rues sont à double-sens cyclables, aucun accident n'a été enregistré. Les « quelques accidents » qui ont pu survenir dans d'autres villes étaient dus à des « erreurs d'aménagement ». En fait, on constate globalement qu'un automobiliste ralentit quand il voit un cycliste en face de lui.

Un second frein concerne le coût de l'aménagement. C'est un faux problème, estime Benoît Hiron, car sa mise en place n'implique pas la création obligatoire d'une zone 30. L'investissement peut donc se réduire à l'achat de panonceaux « sauf vélo » à 30 € pièce, à la mise en place tous les 50 mètres de pictos (15 € pièce) et de flèches (15 € pièce).

Pour que les double-sens cyclables se généralisent, il faut « communiquer vers les élus d'abord, vers la population ensuite ». Mais, d'ores et déjà, « de nombreuses agglomérations » se saisissent du dossier, et les double-sens cyclables « quittent l'agenda politique pour entrer dans le quotidien ». Le mouvement pourrait s'accélérer quand les collectivités pourront s'appuyer sur le *Guide des*

Crédit photo : Patrice Pattée



Sceaux: ville 30 et en double-sens

double-sens cyclables, qui doit être publié par le Certu fin 2011, début 2012.

L'évidence des double-sens cyclables à Sceaux

Les double-sens cyclables sont entrés dans le quotidien de la ville de Sceaux le 7 novembre 2009, jour de l'ouverture du sommet de Copenhague, comme l'a souligné avec malice Patrice Pattée, adjoint au maire en charge de l'Urbanisme.

La décision s'est imposée comme une évidence dans cette commune de près de 20 000 habitants, où toute la voirie irriguant l'habitat pavillonnaire est en zone 30 et la voirie départementale limitée à 50 km/h. Une évidence qui aurait pu ne pas l'être dans une ville où la largeur des rues n'excède pas 2,50 mètres. Mais Sceaux a une « longue tradition de circulations douces » : première rue piétonne d'Île-de-France en 1974, zones 30 et pistes cyclables en 1995, cours urbaines en 1998, plan local de modération de la vitesse en 1999.

Si la création des double-sens cyclables n'a « pas suscité trop de débats » au conseil municipal, il a « fallu en revanche convaincre » les services techniques de la ville. L'opposition de certains s'est traduite en effet par quelques gestes étonnants : vols de panneaux, pictos peints dans les caniveaux ! Une vaste campagne de communication a parallèlement été

menée pour la population : organisation d'une journée vélo, affichage sur les panneaux Decaux, articles dans le magazine municipal...

Pour 25 km de linéaires, la mairie a investi 40 000 € pour la signalisation verticale – qui a été renforcée aux intersections avec les carrefours à feux, en mai 2010 – et 60 000 € pour le marquage au sol. Au bout de dix-huit mois, aucun accident n'a été enregistré, la vitesse des voitures étant faible : « avec les double-sens cyclables, la zone 30 prend toute sa valeur », note Patrice Pattée. Reste cependant une « incompréhension des usagers » sur l'intérêt du dispositif et « une méconnaissance » des nouvelles règles du code de la route, peu de personnes sachant que le double-sens cyclable est légal.

Lecture s'affranchit de ses contraintes

Les contraintes topographiques, la ville de Lecture n'en manque pas. Mais elles ne l'ont pas empêchée de s'engager dans un plan ambitieux de modération de la voiture.

Ancien oppidum romain présentant des dénivellés importants qui ont rendu obligatoires des escaliers, elle est sillonnée en centre-ville par des rues étroites et pentues avec peu de trottoirs, et son artère principale est congestionnée par les voitures. Si l'on y ajoute des contraintes imposées par son patrimoine historique, tout laissait supposer qu'elle ne disposait de « quasiment aucune marge de manœuvre », selon son maire, Gérard Duclos. Pourtant, la décision d'élaborer un plan d'accessibilité l'a amenée à prendre des décisions fortes.

Ainsi, tout le centre ancien a été classé en zone de rencontre, avec une vitesse limitée à 20 km/h et des double-sens cyclables sur toutes les rues. L'investissement nécessaire n'a pas ruiné la mairie, à en croire Gérard Duclos : « Les seuls aménagements réalisés ont été l'installation de panneaux entrée et sortie de zone. » Il faut y ajouter cependant un garage à vélos, implanté à proximité de l'office de tourisme. Parallèlement, l'accessibilité des parcours touristiques pour les personnes à mobilité réduite a été « travaillée ».

Le dossier le plus lourd concerne la rue principale. Le projet prévu comprend la création d'un large trottoir et d'une file de stationnement sur son côté nord, la

création d'un trottoir côté sud, la création d'une piste cyclable de 1,30 mètre et une chaussée routière bordée de deux caniveaux. Le coût du projet, 475 000 €, et la durée des travaux, de quatre à cinq mois, ont incité la mairie à s'orienter « *plutôt vers un aménagement transitoire* ».

En l'occurrence, la création d'une piste cyclable et la mise en place d'un plateau pour réduire la vitesse, le tout pour un coût de 50 000 €. Une piste cyclable pour laquelle « *il a fallu se battre avec l'État pour lui en faire comprendre l'importance.* »

Changer les comportements de la population

Quelle que soit leur taille, les villes peuvent mettre en œuvre des politiques favorables au vélo, à la modération de la vitesse et de la circulation. Tout, au fond, est affaire de « *volonté politique et de force de conviction des élus pour inciter la population à changer de comportement* ». C'est ce dont a voulu témoigner Jean-Marie Damian, au titre de maire de Créon.

Clé de voûte de sa démarche: « *On n'affiche pas de politique vélo tant que l'on n'a pas réalisé les équipements.* » C'est

après avoir franchi cette étape, qui s'est déroulée de 1995 à 2005, que l'équipe municipale s'est « *attaquée* » au comportement de ses concitoyens. Le moyen: une charte qui fixe la façon de gérer la ville, signée par tous les élus, tous les habitants, toutes les associations. Pour Jean-Marie Damian, en effet, « *il n'y a pas de pratique du vélo sans passage du statut de consommateur au statut de citoyen.* » Parmi les mesures de cette charte figure un contrat de déplacement par lequel les familles renoncent volontairement à utiliser leur voiture pendant un an. Celles qui réussissent sont récompensées, les autres ne sont pas sanctionnées. Autre mesure: la suppression du car scolaire. « *Si l'on veut que les enfants viennent à l'école primaire à pied ou à vélo, il faut assumer cette logique jusqu'au bout* », estime-t-il.

Ces actions sur le comportement sont complétées par des « *décisions politiques* ». Ainsi, le nouveau PLU de Créon interdit toute constructibilité au-delà de 800 mètres du centre-ville. Il instaure un droit de préemption sur tous les cheminements individuels permettant de rejoindre le centre-ville (entre les maisons, les lotissements, les quartiers):

« *Empêcher les barrières de riverains favorise les raccourcis.* » Décisions techniques également, telles que le changement d'emplacement des panneaux solaires de vitesse chaque semaine « *pour que les automobilistes restent vigilants* », la création de zones d'ombre la nuit sur les voies à grande circulation pour réduire la vitesse...

« *Vouloir changer les mentalités n'est pas dangereux* », affirme Jean-Marie Damian: « *la preuve, j'ai été réélu au premier tour!* »

Les sept piliers du stationnement de Strasbourg

Décision politique forte également, celle de Strasbourg de passer à la ville 30. Elle induit « *un changement fondamental pour l'espace vélo disponible* », selon Alain Jund, adjoint au maire en charge de l'urbanisme, car elle marque une rupture: « *Il faut arrêter de mesurer la politique vélo au nombre de kilomètres linéaires, car le stationnement vélo devient prédominant.* » Comment répondre à cette prédominance? En mettant en œuvre sept

Abris vélos 100% Modul'ère

Nous vous proposons une gamme complète d'abris (vélos, conteneurs, covoiturage...) modulables, sécurisables et surtout au design personnalisable.

Labels: Tôle perforée, Grille acier, Bardage bois horizontal, Bardage bois vertical, Sécurisation, Cadre vitré.

vel'hop

ABRI PLUS
la solution pour tout abriter

www.abri-plus.com

Découvrez nos solutions modulaires au service de votre environnement. Tel : 02 40 78 08 08



Les rues étroites de Lectoure, ville bastide, encouragent le partage de l'espace

mesures, qui couvrent tout le territoire de la ville et qui sont autant de « services quotidiens » pour les cyclistes, répond Alain Jund :

- augmenter le nombre d'arceaux vélos disponibles : « S'il en existe 15 000 dans une agglomération, on peut alors dire qu'il existe une vraie concurrence avec la voiture sur l'espace public »,
- construire des places de stationnement « à peu près sécurisées » près de tous les établissements recevant du public,
- augmenter « de façon importante » le nombre de parcs à vélos dans les nouvelles constructions, en diminuant parallèlement le stationnement des voitures,
- construire, de « façon impérative », des parcs sécurisés près des gares et des stations de tramway,
- généraliser l'intégration de parcs à vélos gratuits dans les parkings voitures : « toutes les collectivités peuvent négocier cela avec leur délégataire »,
- offrir du stationnement vélo dans les quartiers d'habitat social : « C'est là que le vélo est le moins utilisé et qu'il existe le moins de places sécurisées »,
- proposer du stationnement dans l'habitat ancien du centre-ville, même si cette mesure est « la plus difficile à réaliser ». Dans ce dispositif global, le développement de l'offre de stationnement dans les quartiers d'habitat social constitue un enjeu majeur. À Strasbourg, la pratique du vélo y atteint en effet péniblement les 3 %, contre 14 % en centre-ville, parce que « la voiture reste encore un outil de promotion sociale », constate Alain Jund. Pour

renverser cette tendance, il faut donc non seulement proposer des équipements mais, surtout, « expliquer que le vélo est synonyme de plus grand pouvoir d'achat ».

Stationnement dans les logements : « Que la barre soit haute ! »

Dans quelle proportion ? Une étude en cours devrait permettre d'y répondre. Confiée par Hubert Peigné à l'UNAF (Union nationale des associations familiales), elle a pour objet de donner une « analyse microéconomique » du vélo. En clair, savoir quel budget les familles consacrent au vélo. De l'aveu même du coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, il semble que cette « nouvelle entrée microéconomique pose des difficultés », mais il espère néanmoins disposer de premiers éléments de réponse « dans quelques semaines ». En attendant, la CIDUV travaille à sensibiliser les organismes d'HLM à la future obligation de construction de stationnements vélos dans les logements. Des groupes de travail ont été mis en place, et la coordination devrait publier des fiches pratiques « stationnement », à la demande de l'Union nationale de l'habitat social. Quant au financement des équipements, une solution est en vue, a annoncé Hubert Peigné. L'ANRU, qui gère de grosses opérations, a commencé en effet à examiner la façon « d'introduire le vélo et les éléments de mobilités » dans les nouvelles conventions qu'elle signera avec les organismes HLM. Reste à connaître les dispositions réglementaires précises, prises en application de l'article 57 de la loi Grenelle 2 qui fixe l'obligation d'installer des stationnements vélos dans les nouveaux bâtiments d'habitations et à usage de bureaux. Le décret d'application modifiant le code de la construction a été transmis par le gouvernement à Bruxelles et devrait être signé « sans problème ». L'arrêté, lui, devrait être publié « dans quelques mois », mais il fait déjà l'objet d'un travail de réflexion sur les normes qui seront retenues, telles que le ratio de places de stationnement par logement. Hubert Peigné « espère » bien, comme il l'a affirmé en conclusion de ses propos, que « la barre sera la plus haute possible. » ■

Fini le plaqué or !

« Il faut arrêter de faire des aménagements plaqués or, y compris pour les vélos ! »

Alain Jund en est convaincu : si le vélo est synonyme de gain de pouvoir d'achat pour les usagers, il doit l'être également pour les collectivités qui « doivent arrêter avec les aménagements très chers et privilégier les aménagements bon marché ». Plusieurs intervenants et participants à la journée ont exprimé la même opinion, comme Philippe Goirand, conseiller communautaire du

Le coût d'une entrée de zone 30 est passé de 15 000 € à 5 000 € et « il est tout à fait possible de réduire encore ce montant. »

Alain Jund

Grand Toulouse, s'interrogeant sur « le niveau qualitatif de l'aménagement en zone 30 par rapport à son coût ». Benoît Hiron y a répondu sans détour. Il estime que « les collectivités montrent une trop grande bienveillance vis-à-vis de prestataires qui proposent parfois des réalisations surprenantes. » Or, elles peuvent « optimiser leurs budgets ». La preuve, le coût d'une entrée de zone 30 est passé de 15 000 € à 5 000 € et « il est tout à fait possible de réduire encore ce montant. » Au-delà, a-t-il affirmé, « il faut faire des aménagements lourds là où c'est vraiment utile, par exemple lorsque la zone 30 est placée au bout d'une longue ligne droite où les voitures arrivent à 90 km/h. »

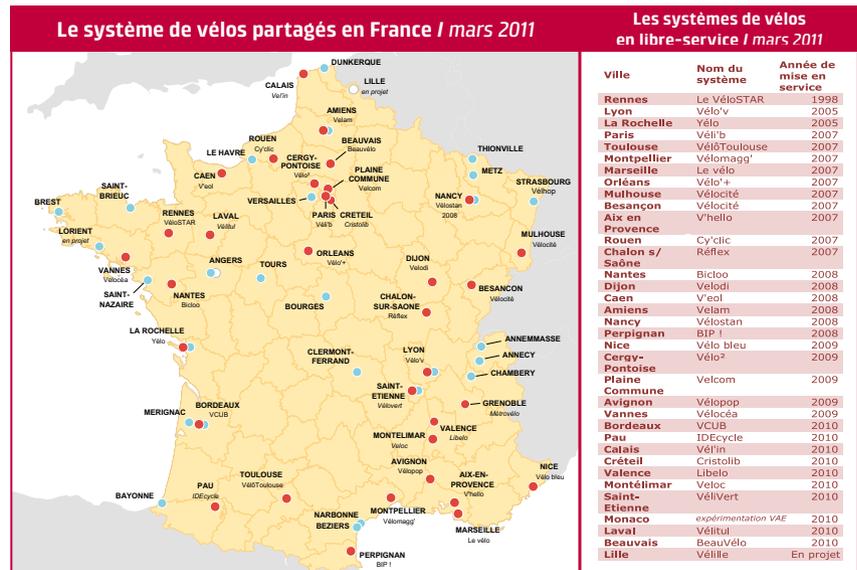


Choisir son système de vélopartage

Les systèmes de vélos partagés se multiplient en France, dopés par le succès de Vélo'V à Lyon en 2005, puis de Vélib' à Paris en 2007. En avril 2011, on comptait 36 systèmes rien que pour les offres de type « libre-service » (voir carte). L'innovation portée par le découplage entre usage et possession a permis d'adapter le vélo aux nouvelles habitudes de mobilité des usagers, dont les boucles de déplacements tendent à utiliser plusieurs modes de transports. Cette réponse aux nouveaux besoins de mobilité prend également des formes alternatives au modèle de financement « vélo + publicité » qui avait porté les innovations lyonnaise et parisienne. Il existe différentes solutions contractuelles et technologiques pour concevoir un système, en lien avec de nouveaux acteurs et pour de nouveaux types d'usages.

« Libre-service » ou système humanisé ?

Les systèmes développés sur le modèle Vélo'V se caractérisent par un accès libre. L'utilisateur peut accéder au vélo avec son **pass RFID** ou avec sa carte bancaire depuis la borne d'accès. Pour autant, ce n'est pas le seul mode d'accès au « libre-service ». Créés en 1964, les « Witte Fiets » d'Amsterdam (« vélos blancs ») étaient des **vélos sans antivol dispersés dans un périmètre donné** et laissés à la libre disposition des usagers. L'expérience n'aura toutefois duré que quelques années. Un second type de système a été développé à Copenhague (« City Bike ») sur le même principe de dispersion des vélos sans stations fixes. L'accès au système est basé sur le déblocage du vélo grâce à **une pièce de monnaie**. Enfin, on distingue un autre type de libre-service avec accès au vélo par **téléphone**



portable ou code (« Call a bike » à Munich, développé par Deutsche Bahn, et, en 2010, le « Vel-in » à Calais). Le système peut être associé à des stations fixes comme à Calais, ou proposer des vélos dispersés. Les nombreux systèmes de location vélos à présence humaine existent en France depuis plusieurs années et constituent la forme la plus « classique » de location. Ceux-ci sont de deux types : location courte durée et location longue durée. Le système strasbourgeois du Velhop unit libre-service (accès à des abris collectifs fermés avec pass RFID) et stations à présence humaine. Points forts de la location à présence humaine : la possibilité d'associer aux stations des services d'informations à destination des usagers (informations touristiques, itinéraires...), des services de réparation ou de vente d'accessoires pour vélo.

Les tendances du vélopartage : vers l'apparition de nouveaux acteurs

Environ 60 % des systèmes de vélos partagés créés en 2007

étaient adossés au modèle « vélo + publicité », dans le cadre d'un **marché de mobilier urbain**. L'année 2010 marque au contraire le retour des opérateurs de transports (**délégation de service public**) dans la mise en place des vélos partagés dans plus de la moitié des cas (Vel-in régi par une filiale de Keolis à Calais, ou le système VéLille également régi par Keolis). Cette tendance marque une évolution qui affecte la conception des vélos partagés, dont la finalité tend à se recentrer vers un vélo mieux articulé avec les autres modes de transports (transports en commun, marche), mais aussi plus adapté aux différents types d'usages. De nouveaux acteurs font également leur apparition, comme à Strasbourg, où l'association Vélocation gère en partie le système de vélopartage. Le coût estimé des différents systèmes selon le mode de gestion varie : 2 925 € par vélo et par an pour le V'hello d'Aix-en-Provence, contre 1 000 € par vélo et par an pour le Velhop de Strasbourg. ■

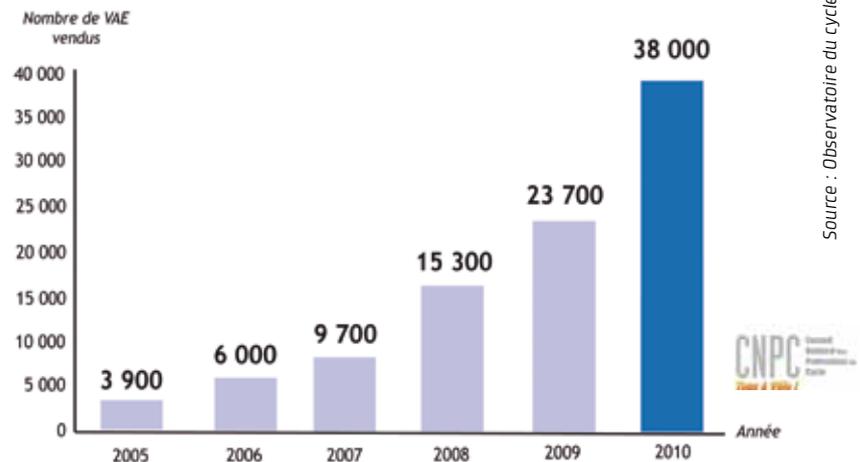
LE "VÉLO MOBILITÉ" POURSUIT SA CROISSANCE

Le Conseil national des professions du cycle (CNPC) revenait le 7 avril dernier sur l'état du marché du cycle pour l'année 2010. Un bilan global en recul sur fond de crise économique, dans lequel le vélo urbain continue toutefois de se développer, suivant la tendance observée depuis dix ans.

Les ventes de cycles, équipements et accessoires pour cycles continuent de mieux résister que les autres secteurs à la crise économique en 2010, avec 3 031 300 vélos vendus en France, contre 3 132 300 en 2009. Ce recul de 3,5 % des ventes en un an va cependant à l'encontre d'une autre tendance observée depuis quelques années : le "vélo mobilité" (vélos de ville, vélos à assistance électrique, vélos pliants) continue de se développer. Ce secteur représentait pour l'année écoulée 27 % des ventes globales de vélos, avec 275 000 unités vendues. Cette tendance prolonge les observations faites depuis dix ans (en 2000, le vélo mobilité représentait 17 % des ventes de cycles).

Le vélo à assistance électrique connaît une forte augmentation. Marginal au début des années 2000, son nombre de ventes atteint 38 000 unités en 2010. En un an, la progression de leurs ventes est de 60 % (23 700 unités vendues en 2009, 15 300 en 2008, 3 900 en 2005). Le prix moyen de vente d'un VAE était de 720 € en France en 2010, contre 1 500 € en Allemagne et 1 900 € aux Pays-Bas. Ce coût réduit du VAE traduit une faible valeur d'usage attribuée à ce produit. Le vélo pliant connaît une très forte augmentation de ses ventes avec 15 600 unités vendues en 2010, soit une augmentation de 76 %.

ÉVOLUTION DES VENTES DE VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE EN 2010

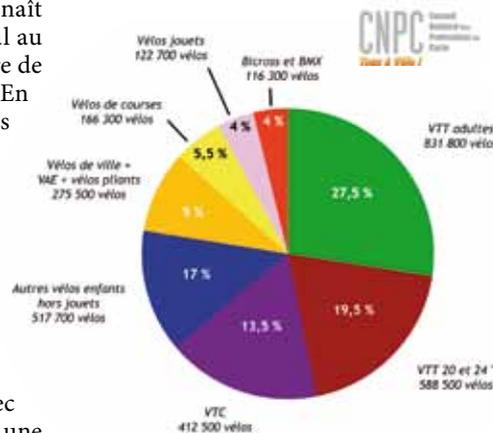


Source : Observatoire du cycle 2010

Recul du vélo de loisir

La vente de vélos loisir cède du terrain par rapport à 2009, mais il demeure la première part de marché. Pas moins de 1 420 000 VTT adultes et juniors ont été vendus en 2010, et 412 500 VTC (vélos tout chemin). À eux deux, VTT et VTC composent 50 % du marché total ! L'achat de vélos jouet a connu une progression de 12 % en un an, la plus importante parmi les familles de vélos.

NOMBRE DE CYCLES VENDUS EN 2010 > 3 031 300 vélos



Source : Observatoire du cycle 2010

En termes de distribution, les spécialistes indépendants confortent leur première en termes de recettes avec 51,5 % du chiffre d'affaires total (cycles + composants et accessoires). Les grandes surfaces multisports demeurent les premiers vendeurs au niveau des volumes vendus avec 51 % des ventes totales. La répartition des lieux d'achats de vélos de ville en fonction des types de revendeurs est partagée entre grandes surfaces alimentaires (36 %), grandes surfaces multisports (35 %) et spécialistes sous enseigne et indépendants (29 %). Il est à souligner que les acheteurs de VAE préfèrent se tourner vers les spécialistes sous enseigne et indépendants (57 %).

La bonne vitalité du vélo de ville dans un contexte de crise rappelle l'enjeu qu'il y a à soutenir son développement. Fort de ce constat, le Club des villes et territoires cyclables en appelle à la mise en œuvre d'un programme français « Au travail à vélo » et à une politique d'exonération fiscale pour les entreprises qui mettent des vélos à la disposition des salariés, ce qui constituerait à court terme un soutien au développement de l'industrie du vélo, tout en impliquant un bénéfice en matière de santé publique et d'empreinte écologique. ■



■ Objectifs

Ce concours annuel vise à valoriser des femmes et des hommes qui concourent au développement de l'usage quotidien du vélo urbain, par leurs actions ou leurs projets remarquables et exemplaires, et par leur engagement dans une perspective de mobilité durable. Il récompense nominativement des femmes et des hommes qui portent des initiatives, des expériences, des politiques cyclables.

Ces actions et projets étant menés le plus souvent en partenariat entre des villes, des associations, des entreprises, chaque équipe désignera le porteur de projet qui les représentera.

6 catégories de Talents du Vélo

■ Le « Grand Prix Talents du Vélo »

Il sera décerné à une personne pour son « œuvre cyclable ». Le jury se réserve le droit de nommer une personne qui n'aura pas concouru, mais dont l'action exemplaire est reconnue par tous.

■ **Le Talent du Vélo « entrepreneuriat »**
récompense toute action favorisant la création de valeurs et/ou d'emplois.

■ **Le Talent du Vélo « solidarité »**
récompense toute action contribuant au désenclavement des populations vivant en banlieue, à l'insertion sociale et économique, ainsi qu'à toute démarche d'économie sociale et solidaire.

■ **Le Talent du Vélo « pédagogie »**
récompense toute action encourageant l'usage quotidien du vélo auprès de différents publics.

■ **Le Talent du Vélo « communication »**
récompense toute action contribuant à l'image positive de la pratique quotidienne du vélo urbain.

■ **Le Talent du Vélo « étudiant »**
récompense un-e étudiant-e dont les travaux contribuent au développement et à l'image positive de la pratique quotidienne du vélo, quel que soit le domaine étudié : urbanisme, aménagement urbain, design, sciences politiques...

Le Jury se réserve le droit d'attribuer une « mention spéciale » au porteur d'une réalisation qu'il désirerait distinguer. D'autres mentions pourront être attribuées, en particulier : une mention « innovation » concernant plus spécialement des démarches et/ou des matériels innovants et une mention « initiative » ou une mention « expertise ».

■ Talents du Vélo : un concours annuel.

La remise des prix se déroulera une année sur deux au Congrès du Club des villes et territoires cyclables, et l'autre année sur l'espace « modes doux » du Salon européen de la mobilité à Paris, accompagnée de l'annonce de l'édition suivante.

■ Pour être candidat

Talents du Vélo s'adresse à toute personne de plus de 18 ans, de toute nationalité, quel que soit son statut : salarié, entrepreneur, fonctionnaire, bénévole... qui œuvre pour le développement de l'usage du vélo, et qui a réalisé une action exemplaire ou qui a un projet dont la réalisation pourra être favorisée par la notoriété générée par la remise de ce prix.

■ Critères / actions et projets concernés

Sont pris en compte pour tous projets et réalisations :

- la démarche : élaboration du programme et conduite du projet,
- le rapport à l'environnement territorial et humain,
- la pérennité et l'exemplarité,
- les coûts.

Pour cette première édition, les dates de début et de fin de réalisation ne sont pas prises en compte.

■ Le jury

Il sera composé de représentants des pouvoirs publics, de partenaires, de personnalités expertes qui ne peuvent concourir.

■ Les récompenses

À chaque lauréat sera remis le label « Talents du Vélo 2011 ». Une campagne de valorisation médiatique sera mise en œuvre. Le « Grand Prix Talents du Vélo » sera récompensé par un prix adapté au profil du lauréat. Le lauréat du Talent du Vélo « étudiant » bénéficiera d'une bourse de 3 000 €.

■ Calendrier 2011

- Clôture des inscriptions : **vendredi 24 juin 2011 à minuit** (cachet de la poste faisant foi).
- Réunion du jury : **1^{re} quinzaine de septembre**
- Remise des prix : **7 octobre 2011**, au Congrès du Club des villes et territoires cyclables, à Dijon

■ Dossier de candidature

Les dossiers devront être remis en format A4 ou A3, et / ou CD ou clé USB (ne dépassant pas 10 Mo).

Ils devront comporter les informations suivantes :

1/ La fiche d'inscription du candidat (ci-jointe) avec un CV ou une présentation libre (1 page maximum)

2/ Une note de motivation

Les raisons pour lesquelles une candidature est présentée : objectifs, intentions, motivations, partenariats... (1 page maximum)

3/ Une note sur la réalisation ou le projet informant sur les points suivants :

La démarche

(2 pages maximum)

- les objectifs du projet
- les cibles / publics concernés

- la prise de décision – Comment? Par qui? Pourquoi?
- l'équipe et les partenaires impliqués
- le passage du programme au projet et à la réalisation
- les caractéristiques de l'opération : les points forts du projet, notamment en matière de mobilité durable, d'innovation, d'insertion sociale, d'amélioration de la vie quotidienne...
- l'insertion de ce projet ou de cette réalisation dans une politique globale et un environnement territorial
- toute autre caractéristique...

Les coûts (1 page maximum)

L'impact et la première évaluation si possible.

(1 page maximum)

4/ Documents graphiques

Tous documents nécessaires à la compréhension du projet et de la réalisation :

- des plans (3 maximum),
- des photos, croquis et dessins (10 maximum),
- 1 brochure ou 1 document communication ou presse

■ Envoi du dossier

La date limite de remise des dossiers est fixée au **vendredi 24 juin 2011 à minuit** (cachet de la poste faisant foi).

Les dossiers de candidature sont à adresser par courrier et mail au :

Club des villes

et territoires cyclables

33, rue du Fbg-Montmartre,

75009 Paris

talentsduvelo@villes-cyclables.org

■ Information

Claude Lisbonis Communication / clc

T. +33 (0)1 42 02 17 40 talentsduvelo@villes-cyclables.org

PARTAGE, USAGE ET MODÉLISATION DE LA DONNÉE PUBLIQUE

La ville durable appelle une meilleure gestion des ressources et des infrastructures urbaines, ce qui passe par de meilleurs outils de diagnostic, d'évaluation et de planification urbaine. Ces outils nécessitent de s'appuyer sur des données actualisées, interopérables et accessibles. Nous en sommes encore loin en France : les problématiques culturelles, juridiques, techniques, technologiques et économiques ralentissent la mise en place de démarches systématisées.

Dans le cadre de l'appel à projets Villes durables de l'ANR, le groupe Chronos, en partenariat avec la FING, le Club des villes et territoires cyclables, le cabinet d'avocats 11.100.34, SA Keolis Groupe et l'UTBM (université technologique de Belfort-Montbéliard), propose une recherche approfondie de la question du partage de la donnée publique. Cette recherche, intitulée PUMDP (Partages, usages et modélisations de la donnée publique), est labellisée par le pôle de compétitivité Véhicules du futur et se concentre sur les données relatives au vélo et à la marche (les modes actifs).

Les territoires de Lille Métropole, Angers Loire Métropole, Lorient, Rennes Métropole et la communauté urbaine de Bordeaux participent à ce projet en tant que territoires d'expérimentation. Ils mettront en place des collectes de données « participatives » qui s'appuieront sur les nouvelles technologies (smartphone et Internet).

Lancé en janvier 2011 pour une durée de dix-huit mois, ce projet sera présenté dans le cadre d'un atelier lors du congrès du Club des villes et territoires cyclables qui se tiendra à Dijon du 5 au 7 octobre 2011. ■

RECTIFICATIF :

Une erreur s'est glissée dans l'article « Des vélos à assistance électrique pour le BRGM » dans le n° 48 de *Ville & Vélo*. Le coût d'usage de la voiture pour un salarié qui fait 20 km aller-retour pour se rendre de son domicile à son travail n'est pas de 40 € à 50 € par mois comme nous l'écrivions, mais de 150 € à 300 € ! (Sources : Ademe et Auto-journal)

BULLETIN D'ABONNEMENT À VILLE & VÉLO

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

<input type="checkbox"/> Tarif : 1 an / 5 numéros	25 € TTC
<input type="checkbox"/> Tarif adhérent du Club des villes et territoires cyclables	20 € TTC
<input type="checkbox"/> 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 : @
<input type="checkbox"/> Je souhaite abonnement(s) à Ville & Vélo	
<input type="checkbox"/> Je paierai à réception de facture	
<input type="checkbox"/> Je souhaite recevoir une facture acquittée	
Ci-joint mon règlement par chèque à l'ordre de : 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

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



33, rue du Faubourg-Montmartre
75009 Paris

T 01 56 03 92 14

F 01 56 03 92 16

info@villes-cyclables.org

www.villes-cyclables.org

Directeur de la publication :

Jean-Marie Darmian

Rédactrice en chef :

Véronique Michaud

Ont collaboré à ce numéro :

Christine Guillou (dossier),
Claude Lisbonis,
Diane Bouchenot,
Alexandre Laignel,
Denis Desailly,
Giulia Valmachino,
Sabine Hurault de Ligny

Abonnement / Diffusion :

T 01 56 03 92 14

info@villes-cyclables.org

Photos :

CETE MED . J. Cassagnes,
IAU-IDF, A. Duguet,
Patrice Pattée,
Ville de Lectoure, © Fotolia/
Floris70

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

Conception maquette & couverture :

Studio Desailly / Denis Desailly
13, rue Pascal 75005 Paris
T 01 45 35 79 71
F 01 43 36 30 17
ddesailly@mac.com
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@lvri.fr
Imprimé sur papier recyclé
ISSN 1631 - 3054
Dépôt légal : mars 2011



Caroline Gerber

Directrice de l'ADEF (Association des études foncières)

Comment les problématiques des déplacements quotidiens et du foncier s'articulent-elles ?

L'accès à un terrain à bâtir est un facteur de valorisation. On apprécie en effet la distance à un point d'accès, par exemple à une gare, une station de tramway ou un échangeur routier. Ainsi, un terrain depuis lequel on accède facilement à une gare aura plus de valeur qu'un terrain loin de toute offre de transport, a fortiori lorsque cette offre est de qualité (cadencement ferroviaire, confort de l'équipement...). Par conséquent, tout investissement public dans des infrastructures, qu'elles soient routières ou ferroviaires, se traduit par un accroissement de l'aire d'influence des agglomérations, permettant un choix accru de localisation pour les habitants et les entreprises. L'une des conséquences en est une augmentation de la ségrégation sociale par l'espace : des populations aisées attirées par un environnement de qualité d'une part, des populations pauvres recherchant des terrains moins chers, plus loin des espaces centraux et bien desservis d'autre part. L'autre conséquence : des conflits d'usages accrus avec les occupants « historiques » de ces espaces : agriculteurs, entreprises artisanales... On ne supporte plus la lenteur du tracteur, la poussière des moissons ou les bruits de l'usine... La clé pour assurer un maximum

de retour sur l'investissement public sur les transports implique donc de mettre en œuvre une véritable politique d'aménagement et une politique foncière à proximité des nœuds de transports, afin d'en faire bénéficier toutes les populations et d'organiser les usages pour réguler les éventuels conflits. Les nœuds de transports doivent être aménagés comme de véritables espaces de centralité urbaine, un espace urbain de qualité, offrant des logements, des services, des commerces, une activité économique...

Le foncier peut-il jouer un rôle de levier pour le développement de l'usage du vélo ?

On ne peut pas dire que le lien entre foncier et vélo soit évident. Ce qui frappe, en revanche, c'est que les deux pays où la maîtrise du foncier est la plus forte – les Pays-Bas et la Suisse – font partie des pays européens où la pratique du vélo est la plus importante. Or, à y regarder de plus près, il ne s'agit pas d'un hasard. Ce sont deux pays très urbanisés, très denses et qui doivent composer avec un minimum d'espaces disponibles – qu'il s'agisse de terrains à bâtir ou bien d'espaces publics. Les décideurs et les aménageurs ont à l'esprit qu'il faut « rentabiliser » ces espaces, et pour cela permettre au maximum d'usagers d'y avoir accès. C'est la raison pour laquelle les espaces publics partagés sont privilégiés.

Et rien de tel pour favoriser l'usage des modes doux que de leur permettre d'accéder partout et en sécurité grâce à des aménagements de qualité. En France, on assiste pour le moment au phénomène inverse. Nous avons de la place, beaucoup de place pour construire de nouveaux logements, de nouvelles routes... On use de ce « luxe d'espace » sans compter. Les collectivités et les aménageurs ne sont pas contraints par le manque d'espace et préfèrent séparer les flux en fonction des modes de déplacement. Et bien souvent les aménagements réservés aux modes doux sont parcellaires ou manquent carrément à l'appel.

Quels freins reste-t-il à lever pour que le foncier ne soit pas un obstacle à la pratique des modes actifs ?

Une politique foncière efficace doit savoir anticiper l'évolution des pratiques de mobilité de la population. Elle doit prendre en compte les offres qui sont amenées à se développer, les contraintes auxquelles seront confrontés les habitants, comme par exemple la hausse inexorable du prix de l'énergie, ainsi que leurs nouvelles aspirations en matière de mobilité. Il est nécessaire que les acteurs du foncier aient une bonne connaissance de tous ces éléments afin d'intégrer les évolutions de comportement à l'échelle de quinze-vingt ans. ■

Repères

Taux d'effort des ménages pour leur logement : 25 % dans les années 1990, 35 % en 2010

La surface habitable par habitant : 25 m² en 1972, 40 m² en 2006 (source INSEE – ministère de l'Agriculture)

Production de logement neuf dans les communes de moins de 2 000 habitants : 34 % entre 1997 et 2004 (source : Sitadelle/Certur)

Consommation d'espace consacré à l'habitat : + 36 % en seize ans, pour 8 % de population supplémentaire sur la même période

Premières assises du foncier du 29 juin au 1^{er} juillet – Lille – inscription : www.assisesnationalesdufoncier.com