



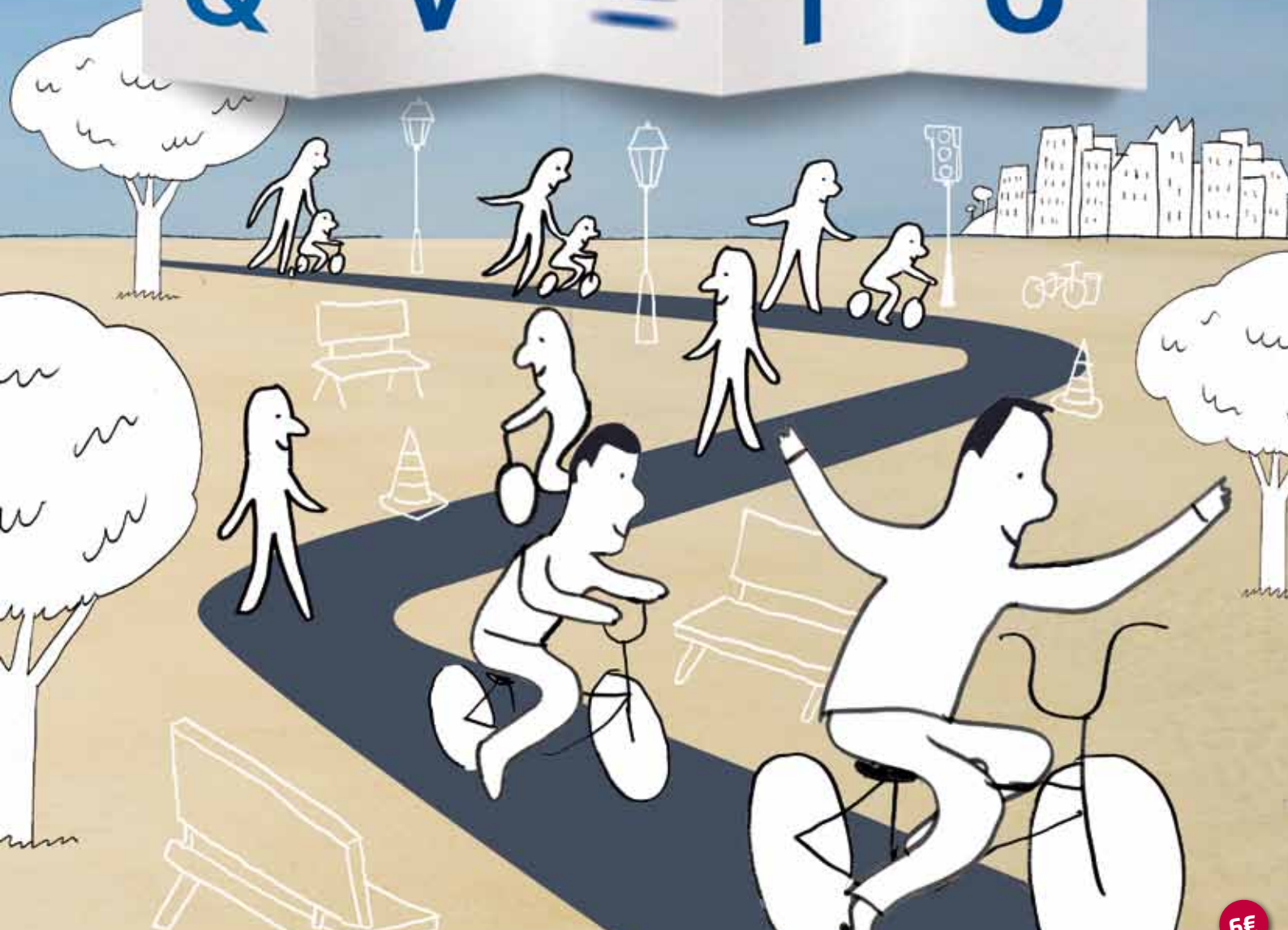
V
&

i
V

l
≡

l
|

≡
O



n° 50

Dossier > pages 6 à 13

mai/juin 2011

6€



À L'ÉCOLE DU VÉLO !

Accompagner l'essor des vélo-écoles

La lettre
de l'Observatoire
> page 14



Le Club fête
son 50^e numéro !
> page 15

Sens fait le pari
des modes actifs
> pages 16 à 18

La parole à
Geneviève Laferrère
> page 20

VELO 2030 5 / 6 / 7 octobre

L'AVENIR
a besoin du

VELO

19^e congrès du Club des villes et territoires cyclables

DIJON 2011 VELO 2030 the future goes cycling



agenda

> **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 ! »
« The future goes cycling »,
19^e congrès national
du Club des villes
et territoires cyclables
Dijon



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



> **3 au 7 octobre**
Semaine internationale
«Marchons vers l'école»



La lutte des places

édito

« Mon vélo, c'est quand je ne suis pas dessus que j'ai peur. » Ce témoignage, ou plutôt ce cri du cœur, reflète un sentiment d'insécurité bien partagé. Comme ce cycliste quotidien qui déplore cette inquiétude constante de ne pas retrouver son mode de déplacement, ou pas dans son intégrité, dès qu'il le quitte une heure ou une nuit, nombreux sont ceux pour qui l'acquisition d'un vélo n'est pas un problème, mais sa possession, elle, est presque une gageure.

Car un vélo se stationne. Cette évidence, nous la rappelons depuis plus de vingt ans au Club des villes et territoires cyclables. Sur les lieux de travail et d'études, près des commerces et des grands équipements, dans les pôles de transport...

On estime que le parc de vélos a doublé depuis 1982 et qu'il a augmenté de 25 % depuis 1994. N'est-ce pas un exploit de la part de nos concitoyens, tant les obstacles à l'usage, à commencer par ce déficit de stationnement, se dressent devant les roues de leur vélo ? Qu'en serait-il avec une vraie politique de facilitation de l'usage dans notre pays qui, agissant sur les principaux leviers, provoquerait une augmentation très significative de l'usage du vélo ?

Autrement dit, on ne peut fléchir des objectifs sans agir sur les principaux déterminants du choix modal. C'est pourtant ce que l'on fait. La loi dite Grenelle 2, disposant que les nouveaux bâtiments à usage d'habitation et à usage de bureau devront proposer des locaux pour le stationnement des vélos, semblait nous adresser un signe encourageant. Celui d'une prise de conscience et un cadre réglementaire dans la construction de nature à accélérer les réalisations. Oui mais voilà, en France, on déchantait vite... Lorsqu'il s'agit de préciser la mesure, d'en assurer la portée et l'impact, on trouve en travers du chemin à la fois ceux qui savent et ceux qui n'en veulent pas. Ceux qui savent qu'il ne faut pas aller trop vite. Que le mieux est l'ennemi du bien. Qu'un petit mètre carré par vélo par-ci ou par-là suffira « dans un premier temps ». Et ceux qui rappellent que l'espace est rare et cher, le ministère du Développement durable et les promoteurs immobiliers, très alliés dans cet affaiblissement du texte, nous assurant toutefois de leur soutien au développement du vélo.

Quand on observe qu'avec des arguments similaires, les mêmes ont tout récemment affaibli la loi de 2005 sur l'accessibilité en permettant dorénavant à des opérations immobilières d'y déroger, on doit se convaincre que la mise en œuvre d'une offre de mobilité durable, avec une forte composante vélo, dont notre pays a besoin et qui peut séduire un grand nombre de Français, va nécessiter encore... beaucoup d'efforts. Et beaucoup de temps.

Jean-Marie Darmian
Président

Plan vélo francilien



→ La région Île-de-France a adopté le 23 juin 2011 son plan vélo.

Elle a prévu de lancer, au mois de mars 2012, une expérimentation en partenariat avec la SNCF afin de garer les vélos en gare en toute sécurité. Ce système, baptisé Véligo, proposera d'accéder à un local sécurisé grâce à son pass Navigo (carte de transport sans contact en Île-de-France) pour 20 € par an. Les usagers du train pourront ainsi faire une partie de leur trajet à vélo. Seize locaux seront construits, offrant 758 places de stationnement vélo. Ce plan prévoit également le lancement en 2013 d'un site Internet qui offrira aux Franciliens de préparer leur trajet en visualisant les itinéraires cyclables et les conditions de circulation. Enfin, le plan soutiendra la création d'itinéraires cyclables, parmi lesquels des zones de rencontre qui permettent une circulation apaisée. En tout, 24 millions d'euros seront consacrés au vélo en 2012 par la région.

Aix-en-Provence dit stop

→ C'est une première en France. La ville d'Aix-en-Provence a décidé de retirer ses vélos en libre-service.

Les 200 V'Hello installés en 2007 n'ont pas réussi leur pari. On ne comptait plus que 143 abonnés pour un budget annuel de 650 000 €. Trop peu selon la mairie, qui a décidé au printemps de résilier son contrat qui la liait à JCDecaux jusqu'à fin 2019. L'entreprise explique ces mauvais résultats par le coût élevé du contrat pour la collectivité en raison des faibles contreparties publicitaires. L'implantation des 16 stations en dehors du centre historique, dans une périphérie avec un relief marqué, a sans doute également participé à l'échec du VLS. La ville s'est engagée en contrepartie à réinvestir les sommes économisées dans des aménagements favorables aux modes doux.

Aménagements cyclables = emplois



→ Deux études américaines viennent de démontrer qu'à sommes investies égales, la réalisation d'infrastructures pour les modes doux crée plus d'emplois que celles destinées aux voitures.

L'université du Massachusetts a en effet montré que, pour 1 million de dollars dépensés, 11,4 emplois sont créés pour réaliser des aménagements cyclables, 10 pour des aménagements

piétons, contre seulement 7,8 emplois pour des infrastructures « tout voiture ». Une autre étude réalisée à Baltimore arrive à des conclusions similaires.

Chèque VAE à Tours

→ La communauté d'agglomération de Tour(s)+, a rejoint depuis le 20 juin dernier le cercle des collectivités qui souhaitent encourager l'achat d'un VAE grâce à des mesures financières incitatives.

Elle propose à une centaine d'habitants de voir leur achat de vélo à assistance électrique (VAE) subventionné à hauteur de 25 %, dans la limite de 250 €. Les nouveaux acquérants devront réaliser leur achat chez l'un des vélocistes agréés par l'agglomération tourangelle. La mesure pourra être reconduite et renforcée en 2012 en fonction de ses résultats.

Le VLS à Namur



→ Namur aura aussi son VLS. Au printemps 2012, 240 vélos seront répartis sur les 24 stations de la ville. Namur deviendra la première ville wallonne à disposer d'un système de vélos en libre-service.

Le système sera exploité par JCDecaux contre la

mise à disposition de 66 emplacements publicitaires hors du centre-ville. La municipalité espère ainsi encourager la population à utiliser plus régulièrement le vélo pour faire les trajets quotidiens, en particulier les 40 % de Namurois qui habitent dans la vallée.

Nature en ville



→ L'observatoire « Sauvage dans ma ville » offre aux citoyens de la région parisienne de découvrir et de recenser, à des fins scientifiques, la flore sauvage qui peuple leurs rues.

Cette opération de science participative est menée en partenariat avec le muséum d'Histoires naturelles. Les participants peuvent acheter en librairie un guide leur permettant de faire connaissance avec la flore qu'ils croisent quotidiennement. Ils jouent ensuite les scientifiques dans la rue de leur choix et reportent leurs observations sur un site dédié. Un moyen efficace de quadriller le territoire et de sensibiliser la population à la nature qu'elle côtoie chaque jour sans s'en apercevoir. L'opération devrait être étendue à d'autres villes dès 2012.

vite dit

Paris aura sa Maison du vélo !

→ Paris ouvre une Maison du vélo à l'occasion de la semaine de la mobilité en septembre 2011.

La Maison du vélo, projet mené en partenariat avec trois associations, sera installée près de la place de la Bastille. Ce sera un lieu d'accueil et d'information pour tous les utilisateurs du vélo. On pourra s'y renseigner sur la pratique du vélo en ville, y suivre des cours d'apprentissage ou de réparation du vélo, marquer son vélo...

Un espace sera également dédié aux conférences et aux expositions. Paris n'est pas la première ville fran-

çaise à se lancer. D'autres l'ont déjà fait : Toulouse, Bordeaux, Angers, Nancy...

Welovélo

→ À l'occasion du Tour de France, l'espace culturel Carré Rotondes de Luxembourg organise un cycle de conférences et d'événements autour du vélo intitulé Welovélo tout au long du mois de juillet.

Concerts, expositions, débats... qui prennent l'occasion de cet événement sportif très populaire pour parler du vélo dans toutes ses composantes : utilitaires, culturelles, spor-

tives... plus d'information sur : www.rotondes.lu

Voiture contre vélo

→ L'association Vélo Toulouse est allée le 30 juin à la rencontre des automobilistes pour leur vanter les nombreux avantages du vélo par rapport à la voiture.

Des membres de l'association ont distribué des tracts dans les stations essence aux automobilistes qui venaient y faire leur plein. Il est possible que le prix du litre d'essence à 1,60 € les ait sensibilisés aux arguments économiques. ■

« On rêve d'une chaussée dépouillée, faisant confiance à ses usagers. Concentration et habileté retrouvées... Une chaussée qui suggère de prendre soin les uns des autres, non par obligation, mais par nécessité et conviction. Alors le vélo serait vraiment un progrès décisif dans la ville. »

Xavier Brunquell, architecte, « Ça roule pas mal pour le Vélip' », Politis, n° 1159, semaine du 30 juin au 6 juillet 2011

CONTROLE SOLIDITE 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

À L'ÉCOLE DU VÉLO !

Accompagner l'essor des vélo-écoles

On ne naît pas cycliste quotidien, on le devient. L'essor des vélo-écoles depuis quelques années en témoigne : la demande de la population pour un enseignement du vélo « utilitaire » se développe (cf. le n° 39 de Ville & Vélo). Si les initiatives associatives sont de plus en plus nombreuses et si le soutien des collectivités locales s'accroît, il reste encore un grand écart entre cette demande et l'offre actuelle. Plus grand encore si on considère la demande latente ! Une bonne coopération des acteurs, une visibilité renforcée et une démarche de qualification permettront de répondre à ces attentes et de faire de l'apprentissage un puissant levier du développement du vélo et de l'écomobilité. Explications.



Illustration : Sabine Hurault de Ligny

L'apprentissage du vélo reste encore un phénomène marginal, comme le souligne Bertrand Rabatel, directeur du Syndicat des moniteurs cyclistes français (MCF) : « *L'enseignement du vélo reste souvent superflu pour le grand public. Si les parents jugent cela nécessaire pour leurs enfants, les adultes qui pratiquent remettent rarement en question leur comportement.* » Hubert Peigné, coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, considère l'enseignement de la mobilité à vélo comme un puissant levier pour développer ce mode de déplacement en France. Il a confié en 2010 au bureau d'études Altermodal la réalisation d'une étude sur ce sujet puis mis en place,

dans la foulée, un groupe de concertation sur l'« apprentissage de la mobilité à vélo » réunissant les différents acteurs concernés : la Fédération française de cyclotourisme (FFCT), la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB), Moniteurs cyclistes français (MCF), la Fédération française de cyclisme (FFC) et le Club des villes et territoires cyclables. Bertrand Rabatel résume ainsi la nécessité d'une telle instance de concertation : « *C'est par un développement harmonieux et cohérent de l'apprentissage du vélo que nous arriverons, tous ensemble, au sein de nos formations, à inculquer des messages sur la santé, la sécurité, la citoyenneté et l'autonomie des cyclistes.* »



Crédit photo : G. Pérole

Les sorties en groupe sont un bon moyen de se familiariser avec l'environnement urbain

Une vision partagée

Ce groupe de concertation a eu un an pour structurer et rendre lisible l'offre d'apprentissage de la mobilité à vélo. Et il est en passe d'y parvenir. Un référentiel commun sur le contenu des formations dispensées aux usagers a été mis au point. Une formation pour les bénévoles, les « initiateurs mobilité à vélo », qui enseignent dans les vélo-écoles, sera mise en place, sur la base de ce référentiel partagé, par chaque structure nationale à destination de ses adhérents. Ainsi qu'une formation diplômante, qui débouchera sur le nouveau métier d'« éducateur mobilité à vélo » qui est en cours de validation. Bertrand Rabatel espère qu'ainsi, « plus il y aura de vélo-écoles, plus il y aura de professionnels de l'apprentissage du vélo, et plus l'apprentissage du vélo deviendra indispensable aux yeux du public ». Et aux yeux de ceux qui peuvent accompagner et soutenir ces vélo-écoles.

Le potentiel du vélo dans le développement de la mobilité alternative est énorme. Alternodal a dressé une typologie précise des aspirants à la pratique (et à l'apprentissage) du vélo, estimant à quelque « 750 000 nouvelles personnes tous les ans » les jeunes, adultes ou aînés, hommes et femmes, que devraient viser les vélo-écoles.

Directeur technique national de la Fédération française de cyclotourisme (FFCT), Jean-Michel Richefort est convaincu de l'existence de ce potentiel. Les clubs locaux adhérents de la FFCT ont

peu à voir avec le vélo de ville – « *beaucoup ont une vocation touristique* », reconnaît-il –, mais il plaide avec enthousiasme pour la naissance d'une catégorie nouvelle de cyclistes : les « (cyclistes) urbains autonomes ». Les jeunes, en particulier, lui semblent une cible d'apprentissage, car « ils pratiquent souvent de façon sauvage, instinctive donc plus risquée ».

Cap sur les « néoretraités »

« Nous avons besoin d'inculquer, en France, une culture du déplacement », explique-t-il plus largement, espérant au passage que « plus il y aura de personnes se déplaçant librement en vélo de ville, plus elles seront tentées de pratiquer ensuite le vélo en randonnée ou de tourisme. »

Mais les jeunes ne sont pas la seule population ayant besoin d'une (re)mise en selle. Pour de multiples raisons – économiques, environnementales, sanitaires... –, le vélo est appelé à se développer dans la mobilité quotidienne.

Gilles Pérole, membre du bureau du Club des villes et territoires cyclables en charge des questions de vélo-éducation, dont la commune – Mouans-Sartoux – est « venue au vélo via les enfants, avec un Vélobus », pense aussi aux « néoretraités » et aux salariés. Il se réjouit que des entreprises « commencent en France à mettre des vélos à la disposition de leurs collaborateurs ou participent aux frais de déplacements à vélo des salariés, comme c'est courant en Suisse ou en Belgique ».

16 septembre 2011 : lancement de la première journée des vélo-écoles dans le cadre de la semaine de la mobilité et de la sécurité routière

La FFC, la FUB, MCF et le Club des villes et territoires cyclables ont décidé de lancer « la journée des vélo-écoles » afin de faire connaître au grand public les initiatives qui existent près de chez eux. Les collectivités sont encouragées à soutenir les vélo-écoles sur leur territoire et à relayer auprès des acteurs qui pourraient être intéressés (écoles, centres d'animation...) les actions qui seront mises en place à l'occasion de cette journée.

La question cruciale des financements

À Grenoble, la vélo-école de l'Association pour le développement des transports en commun, voies cyclables et piétonnes dans la région grenobloise (ADTC), créée en 2009, enseigne le vélo essentiellement à des usagers de centres sociaux, notamment à des femmes. « Il y a un aspect psychologique à respecter, quand on apprend ou réapprend à des gens à faire du vélo. Il faut de l'empathie, de l'écoute, surtout envers ceux qui ont eu un accident : c'est ensuite qu'on peut parler technique, équilibre, mécanique, etc. », indique Mylène, salariée de l'association animant la vélo-école, qui insiste aussi beaucoup sur la personnalisation de l'enseignement. « À chaque élève son rythme de progression. » Une entreprise qui ne connaît pas la crise ? Pas si sûr, car le modèle économique de l'école va bientôt devoir changer. Soutenue à l'origine par la région Rhône-Alpes et l'opérateur



Crédit photo : Gilles Pérole

Salariés et bénévoles enseignent au sein des vélo-écoles

Un investissement d'avenir

Élu de Mouans-Sartoux dans les Alpes-Maritimes, chargé des affaires scolaires, Gilles Pérole aimerait que les pouvoirs publics accompagnent davantage le mouvement des vélos écoles.

« Beaucoup d'efforts se conjuguent, aujourd'hui, pour faire du vélo un moyen de transport, en propre ou combiné avec d'autres, répandu. L'objectif que nous nous fixons, au Club des villes et territoires cyclables, est de passer d'ici 2030 de 3 % à 15 % de part modale pour le vélo, au détriment de la voiture solo. Dans ce contexte, les vélo-écoles sont un précieux levier. Beaucoup de ces structures sont en place, en particulier dans les villes où le vélo a été développé, mais nous avons besoin d'un réseau plus dense. Cela passera notamment par un travail de sensibilisation auprès des élus qui y gagneront, en retour, un regard sur leurs aménagements. Une vélo-école dynamique est aussi un moyen pour voir si son territoire est réellement « cyclable ». Mais l'élu déplore que ces démarches ne s'inscrivent pas aujourd'hui dans un Plan national vélo comme chez certains de nos voisins européens, toujours au stade de projet dans notre pays.

« Le vélo représente pourtant un investissement d'avenir. Une part modale de 3 % attribuée au vélo réduit de 5 milliards d'euros la facture énergétique de la France, et de la même somme les dépenses de santé : ce n'est pas rien ! Des ministères soutiennent heureusement notre action. Je pense au ministère de la Santé qui a compris que si l'équilibre alimentaire préserve la santé, une bonne dépense physique – via

le vélo en particulier — le permet aussi. Nous aimerions maintenant convaincre l'Éducation nationale de demander à ses établissements de se doter d'un plan de déplacement domicile-établissement, comme le font déjà les entreprises pour les déplacements de leurs salariés. Ce serait une belle avancée, d'autant que les écoliers sont les adultes de demain. Aller à l'école à vélo, voir ses professeurs sur un vélo, on s'en souvient... »

Quel modèle économique ?

Au travers des initiatives des fédérations, il a été calculé qu'à l'heure actuelle, à peine 100 000 personnes par an (25 000 pour les MCF, 33 000 pour la FUB, 21 000 pour la FFC et 15 000 pour la FFCT) passaient par un tamis formateur. « Il y a de la place pour tout le monde, mais la visibilité de l'apprentissage est encore faible », résume Thomas Berthet, chargé de projet d'Altermodal, évoquant l'avenir commun des fédérations. Une première étape a été franchie, avec la démarche concertée d'élaboration d'un certificat de qualification professionnelle. Il s'agissait de crédibiliser l'offre des écoles. « On ne finance pas une pédagogie si elle ne fournit pas des garanties de sérieux », résume Thomas Berthet.

Les fédérations vont aussi plancher sur une formation dédiée aux gestionnaires de leurs écoles. Appuyé par le Club des villes et territoires cyclables et le coordonnateur interministériel vélo, le réseau des villes et vélo-écoles prévoit de lancer une étude sur le modèle éco-

de transports Transdev, et bénéficiant de financements de la communauté européenne (via le FEDER), l'association voit arriver, le 31 décembre prochain, la fin de sa convention avec le Conseil régional. « C'est dommageable, mais la collectivité ne subventionne que des actions innovantes : après trois ans, ce n'est plus notre cas », commente Geneviève Peffen, coordonnatrice de l'association.

Le renfort des bénévoles

L'école va devoir « revisiter » son financement, mais Geneviève Peffen apparaît confiante. La demande sera « toujours forte ». Par ailleurs, elle étudie plusieurs pistes – la mairie va être approchée, les centres sociaux également afin d'augmenter leur contribution... Et l'école, qui ne souhaite pas capitaliser le travail de sa salariée, envisage aussi de renforcer la participation des bénévoles pour continuer sa mission. Trouver des bénévoles est-il chose aisée ? La coordonnatrice admet que les bénévoles ont de multiples sollicitations et qu'« il y a des causes plus nobles, des combats plus glorieux pour militer que d'enseigner le vélo ». Mais Geneviève Peffen passera un appel au sein de l'ADTC, et sans doute des bonnes volontés, « pas toujours les mêmes j'espère », se déclareront-elles. Elle prévient juste : « Nous sommes hébergés dans une maison qui accueille d'autres associations, et je rencontre beaucoup de militants très passionnés. Cependant, enseigner le vélo fait appel à des qualités un peu différentes. Les cours doivent être aussi pratiques. » De quoi dissuader ? « Peut-être, mais quand on voit le sourire de personnes qui ont appris avec nous le vélo, c'est une récompense. C'est aussi à nous de bien le faire savoir, de bien communiquer. »



Crédit photo : Gilles Pérole

Pour circuler à vélo, il faut savoir maîtriser son engin

nomique durable d'une vélo-école. Ses membres diffuseront bientôt sur leurs sites respectifs des fiches pédagogiques à l'usage de toutes les écoles et des collectivités intéressées.

Le défi annoncé des vélos-écoles est de séduire les collectivités locales, afin qu'elles appuient les initiatives locales, qu'elles favorisent les interventions des vélo-écoles au sein des établissements scolaires mais aussi dans les centres de loisirs, les centres sociaux, voire les

établissements pour personnes âgées et pour handicapés. Car comme le rappelle Hubert Peigné (cf. interview ci-après), coordonnateur interministériel, « beaucoup de gens ne sont pas prêts à payer cher pour apprendre le vélo ».

Aménagements ou éducation...

Or « des collectivités sont encore sceptiques à propos du vélo, par exemple en se focalisant sur le relief alors que le vélo électrique devient une réalité », explique Gilles Pérole. Il constate qu'on est encore loin d'avoir une vélo-école dans chacune des 1 000 collectivités adhérentes du Club – « seulement 30 » –, et se plaît à voir dans ce réseau de collectivités le premier réservoir à implantations de ces structures. C'est d'ailleurs à cet effet qu'a été créé, il y a deux ans, le réseau Villes et Vélos écoles, animé par la FUB et le Club.

Jean-Michel Richefort, à la FFCT, pointe cependant une contradiction, actuellement, dans les villes : n'aménagent-elles pas des réseaux cyclables sans se préoccuper suffisamment de l'aisance en selle de ceux qui en profitent ? « J'invite les collectivités, quand elles étudient un amé-

nagement, un réseau d'itinéraires, à entrer en réflexion plus large : leurs administrés sauront-ils les utiliser ? D'autres aménagements, comme le stationnement des vélos, ne sont-ils pas tout aussi nécessaires ? Tel investissement est-il prioritaire ? L'idéal est de tout faire, mais s'il faut arbitrer, une action éducative apporte parfois plus, en termes de démocratisation de la pratique, qu'un investissement en dur. »

Hors de subventions, point de salut ? Geneviève Laferrère, présidente de la FUB, apporte un bémol. Elle connaît bien le fonctionnement des collectivités, et sait qu'elles soutiennent des initiatives de l'économie sociale, si elles sont sérieuses, professionnelles et génératrices d'un service. « La demande est vive, et quand les avis sur le service apporté sont positifs, les élus ne reviennent généralement pas sur leurs engagements. »

Ne pas dépendre uniquement des mairies

Mais elle fait aussi confiance aux associations pour trouver d'autres sources de revenus, via des « montages financiers ». Annonçant un double axe de communication pour la Journée nationale de sep-

VelHup (brevet)



> la solution à la hauteur ■ Grande capacité (56 vélos sur 6 m x 5 m) ■ Conception simple ■ Absence d'entretien

VelKlip (brevet)



> stationnement vertical

VelParc

Le stationnement sécurisé des 2 roues



Conception et fabrication françaises



VelSpir, serpentins 6 et 3 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



Crédit photo : Jean-Claude Martinez

Explication et pédagogie dans le cadre du brevet du cycliste au collège J.Korzak, à Limeil-Brévannes

tembre (« la vélo-école » et « Aller au travail, faire les courses à vélo »), elle invite les collectivités à investir dans l'aménagement cyclable de leur territoire. « *Tout le monde annonce 10-20 % de cyclistes, et pour les élus, le vélo est devenu une tarte à la crème : pas un qui ne communique*

dessus, mais il faut que les aménagements suivent. Beaucoup font défaut ! »

Les collectivités sollicitées, l'État interpellé (Éducation nationale et plus largement un Plan vélo national), des fédérations qui s'organisent et professionnalisent leur offre... la Journée des vélos

écoles, le 16 septembre, sera l'occasion de faire un nouveau point sur l'essor de l'apprentissage de cette mobilité douce, afin « *que le vélo continue d'être un moyen de rendre les gens heureux* », indique Patrick François, chargé de mission Cyclisme pour tous à la FFC. Lui, en tout cas, s'affiche résolument confiant : « *Les vélo-écoles ne sont pas vraiment soumises à un "défi". Il leur suffit juste de s'adapter à la demande, et plus le temps passera, plus le vélo sera à l'ordre du jour pour beaucoup de bonnes raisons.* »

Parmi elles, l'emploi, argument qui ne devrait pas manquer non plus de convaincre des élus locaux ou nationaux : le cabinet Altermodal estime à plusieurs milliers de postes (et quelque 10 000 bénévoles...) la réponse aux nouveaux besoins en apprentissage du vélo. C'est une ressource précieuse et non délocalisable. Et on sait que l'économie de demain s'appuiera davantage sur de multiples compétences et porteurs de projets et d'énergie que sur quelques grands employeurs. Le vélo devient ainsi un vecteur de cette « économie de proximité » qui sera sans doute l'un des thèmes de la prochaine campagne présidentielle, en tout cas de certains candidats... ■

23^e Rencontres nationales du transport public

STRASBOURG

12-13-14 octobre 2011

www.rencontres-transport-public.fr

Département public

Partenaires institutionnels

Partenaires officiels

Partenaire media

Réservation des stands

Sabrina KOUIDER
Tél : 01 40 24 13 45 – s.kouider@impub.fr

Sabrina LEAL
Tél : 01 40 24 04 30 – s.leal@impub.fr

Quand un ministère s'engage

Au ministère de la Santé, Vincent Alberti, chargé de mission « activité physique » pour le Programme national nutrition santé, et Marie Fiori, chargée de la « qualité de l'air », tous deux au sein de la Direction générale de la santé, appuient les initiatives des vélo-écoles.

Les vélo-écoles coordonnent ou professionnalisent leurs efforts ; qu'en pensez-vous ?

Marie Fiori : Il faut saluer le travail du coordinateur interministériel Hubert Peigné, du Club, des fédérations et partenaires associés, pour favoriser la coordination des types d'offre d'apprentissage du vélo et la mutualisation des bonnes pratiques, et par là même pour renforcer l'action des vélo-écoles. Cela ne peut que promouvoir la pratique du vélo, qu'elle soit quotidienne comme mode de déplacement, de loisirs, à visée sportive...

En quoi ce mouvement relaie-t-il vos efforts ?

Marie Fiori : L'apprentissage (ou le réapprentissage) du vélo s'inscrit en cohérence avec nos actions. C'est bon pour la santé ! D'une part, pratiquer régulièrement une activité physique prévient l'obésité et des

pathologies chroniques telles que les cancers ou les maladies respiratoires. D'autre part, en privilégiant, quand c'est possible, le vélo, on ne pollue pas, c'est donc meilleur pour l'air – et la santé ! De plus, le vélo améliore le tonus, l'endurance, la qualité de sommeil, etc. C'est pourquoi sa pratique doit être favorisée auprès de l'ensemble de la population, et à tout âge.

Y a-t-il un sujet qui vous semble sous-estimé ?

Vincent Alberti : La population sédentaire et les quartiers de la politique de la ville sont à privilégier dans une démarche préventive du type mouvement des vélo-écoles. Les populations vulnérables sont les plus exposées aux risques d'obésité, de sédentarité et vivent le plus souvent dans des quartiers défavorisés. L'usage du vélo sur ces territoires, et par cette population, répond à un enjeu de santé publique à l'échelle locale. ■

Val-de-Marne

Des collégiens à l'école du vélo

Les déplacements domicile-collège par d'autres modes que le car restent encore souvent dans l'angle mort des opérateurs et des collectivités. Le vélo offre pourtant de vraies solutions à la mobilité des collégiens. Bonnes pour leur autonomie et leur santé... Le Conseil général du Val-de-Marne en est persuadé.

Nous sommes en 2008, et les élus du département valident un « Plan vélo », les collégiens (11-12 ans) figurant parmi les cibles revendiquées. Il s'agit, plus largement, de sensibiliser les jeunes scolarisés à d'autres modes de déplacement vers l'établissement que la « voiture de Papa et Maman ». L'opération, qui va mettre en avant les bénéfices santé, écologiques et sécuritaires du vélo, a un nom : « Allons au collège autrement ».



Crédit photo : Jean-Claude Martinez

110 collégiens de 6^{ème} du collège S.Veil, à Mandres-les-Roses ont obtenu leur brevet du cycliste

C'est Cyrille Campana, chargé de mission aux circulations douces, qui la pilote. Elle porte, à partir de septembre 2010, sur quatre collèges où 18 classes – soit 450 enfants – souscrivent à l'idée. Randonnées en ville avec policiers, ateliers et interventions en cours, remise de brevet d'aptitude... Plusieurs leviers sont actionnés, toute l'année, pour sensibiliser les écoliers au vélo. Une grande partie de la pédagogie est portée par une associa-

tion dédiée à la formation au vélo, l'AICV, lors des cours d'histoire-géo, d'éducation civique ou de sport.

À la clé, la réduction, d'ici 2013, de la part de l'auto dans l'accès à chaque établissement. Plus des deux tiers des collégiens vivent, il est vrai, à moins d'un kilomètre de leur établissement. Aujourd'hui, un bilan est possible. Les quatre collèges « pionniers », d'abord, accueilleront à nouveau l'opération à la rentrée, et deux

autres seraient « demandeurs ». Par ailleurs, l'expérience est suivie de près par l'ADEME, qui l'a en partie financée (avec la région Île-de-France), et s'en servira pour communiquer en direction des collèges, et par d'autres conseils généraux. « L'Hérault, en particulier, nous a contactés. »

Respecter les « frontières » administratives

Enfin, même si l'opération a demandé une longue préparation, Cyrille Campana sait que le plus « facile » a été fait : « Nous avons choisi des collèges où la pratique du vélo était déjà implantée, ou ceux qui ont fait preuve du plus d'entrain. » Est-elle modélisable ? Le chargé de mission – qui a changé de fonction en janvier – en livre plusieurs clés de réussite : d'une part, un travail méticuleux en direction des principaux d'établissements. « Il y a des frontières administratives à respecter, on n'intervient pas comme ça dans les contenus pédagogiques. »

Il cite la nécessité de sensibiliser les parents autant que les enfants, celle de « coupler ces formations avec des interventions sur l'espace public aux abords (aménagement cyclables) ou dans les collèges (stationnement vélos) ». Enfin, le conseil général, qui a par ailleurs analysé, via un bureau d'études (Altermodal), les conditions d'accès à vélo aux établissements pour procéder à des aménagements, conseille de choisir le bon partenaire pédagogique.

Lui a sélectionné, par appel d'offres, l'AICV, pour sa capacité à aborder le vélo sous divers angles (technique, sécurité, etc.). Ils ont veillé, en particulier, à donner au vélo une image moins « ringarde ». « Les jeunes sont sévères. Pour eux, ce sera bientôt l'âge du scooter, et un vélo ne fait pas forcément branché. » Le chargé de mission a « déconstruit » cette image pour jouer sur la réputation positive du Vélib', sur le coût de fonctionnement modeste du vélo (par rapport au scooter), et sur « l'indépendance vis-à-vis des parents » promise par le deux-roues... même non motorisé. ■

La vélo-école de Montreuil, une méthode pédagogique en treize étapes qui fait ses preuves depuis plus de 7 ans

- 🚲 découverte du vélo et de ses freins
- 🚲 trouver l'équilibre
- 🚲 démarrer sur terrain plat
- 🚲 en roulant, se lever (pédales inclinées vers l'arrière, talons bien enfoncés)
- 🚲 s'arrêter
- 🚲 démarrer en côte
- 🚲 lâcher une main, puis l'autre
- 🚲 le changement de vitesses
- 🚲 faire des huit
- 🚲 faire demi-tour sur la piste cyclable, par la droite, puis par la gauche
- 🚲 descendre et monter des côtes
- 🚲 regarder derrière soi
- 🚲 la danseuse

Retrouvez le détail de ces treize étapes sur le site du Club des villes et territoires cyclables, www.villes-cyclables.org

Abris vélos 100% Modul'ère

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

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

Interview

Hubert Peigné,

« Écouter la majorité silencieuse »

Coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, Hubert Peigné a beaucoup contribué à la réunion des efforts des fédérations pour écrire un référentiel commun aux vélo-écoles. Il invite les collectivités à oser la désaddiction à l'automobile.

Que pensez-vous des vélo-écoles ?

C'est un excellent outil pour apprendre à faire du vélo, en ville en particulier. Leur histoire est assez ancienne maintenant, mais ce furent longtemps des initiatives dispersées, soumises aux bonnes volontés, hormis dans des villes comme La Rochelle ou Montreuil qui avaient des démarches structurées. Elles sont, depuis deux trois ans, dans une phase ascendante.

Comment l'expliquez-vous ?

Ces écoles, et plus largement, ces enseignements – d'où qu'ils viennent – profitent du mouvement de sympathie pour le vélo. Ils enseignent, par ailleurs, des choses simples, utiles et dès lors, il est normal qu'ils suscitent l'intérêt. Leurs animateurs, enfin, sur le plan local ou national, ont su professionnaliser leur pédagogie, ou l'adapter à de nouveaux publics. Cela rend attractif.

Comment envisagez-vous leur avenir ?

Bien. Avec des contenus ou méthodes de qualité, on gagne toujours des supporters ! Le référentiel mis en place par le groupe de concertation « apprentissage de la mobilité à vélo » va être diffusé, auprès des moniteurs, des élus, etc. Il sera temps ensuite de se pencher sur les conditions d'existence de ces écoles, sur le plan financier en particulier. Beaucoup de gens ne sont pas prêts à payer cher pour apprendre le vélo.

Voyez-vous des freins à cet essor ?

Oui, dans bien des villes, l'aménagement cyclable est ou semble défaillant. Les élus ont fait des efforts, mais des détails – un trou ici, un revêtement là –, ou des sites



(entrées/sorties de pistes, carrefours, virages...) rendent la pratique encore dangereuse ou inconfortable. De même, la continuité entre les espaces est souvent négligée, et le cycliste, surtout s'il n'a pas préparé, peut se sentir abandonné.

Sur quoi portez-vous vos efforts ?

Je participerai d'abord à la réussite de la journée de septembre. Par ailleurs, trois dossiers m'occupent : le respect des obligations – issues de la loi Grenelle – de créer, à partir du 1er janvier 2012 ou 2015, des espaces à vélos dans les immeubles, la mise en œuvre du schéma national des itinéraires de loisirs, défini en 1998 et révisé en mai 2010, enfin la construction de ce que nos voisins hollandais ou allemands ont sur des kilomètres, à savoir des « autoroutes à vélos ».

En 2025, une vélo-école par ville préfecture ?

Pourquoi pas ? À condition que les élus locaux organisent mieux leur territoire. Car la dépendance à l'auto reste vive, et les gens sont prêts à en sortir. Encore faut-il que les élus écoutent cette majorité silencieuse, qui veut un partage de la rue/route plus équilibré au bénéfice de modes doux. Mais si leurs décisions sont fermes, préparées, compensées et accompagnées, ils n'ont pas de raison de craindre pour leur popularité. Au contraire. ■

Une profession stimulée

Comment les industriels et négociants du cycle perçoivent-ils les vélo-écoles ? Pour Didier Huré, délégué général du Conseil national des professions du cycle (CNPC), « ces écoles sont encore un microphénomène, mais l'initiative du Club, qui veut les multiplier, est excellente. »

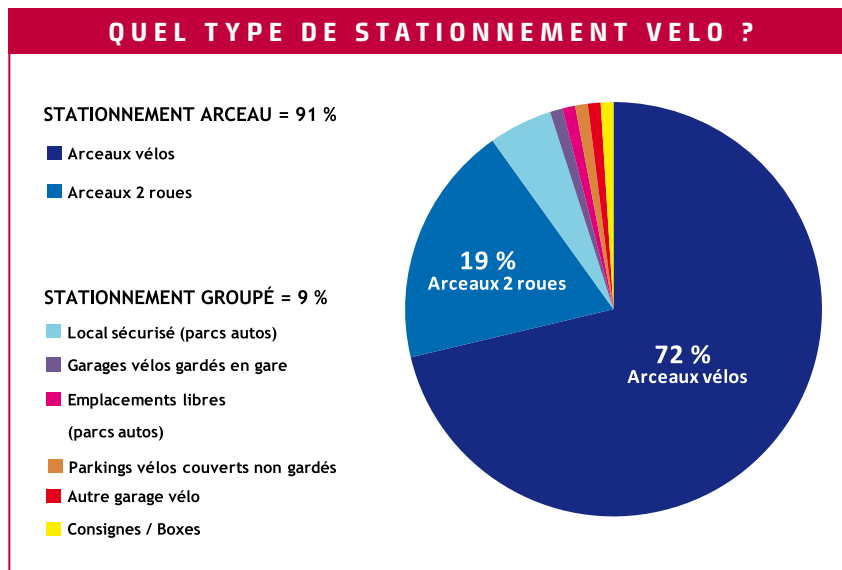
Il se « réjouit » des efforts de ces structures, en particulier vers les jeunes dans le cadre des trajets domicile-école. « Promener des enfants en voiture n'est pas forcément une bonne idée, et des écoliers convertis au vélo, ce sont des futurs adultes qui pratiqueront. » À ce jour, 45 % des vélos sont vendus pour des enfants. Le délégué accompagne son propos d'une exhortation à ses adhérents. Leurs vélos, explique-t-il, sont déjà fiables et sûrs, mais il leur est possible d'aller plus loin. « Des améliorations sont possibles pour cette clientèle spécifique, comme la pose d'éclairages fixes qui fonctionnent été comme hiver, ou de porte-bagages adaptés à des sacs de 15 kg. » Voyant dans les vélo-écoles des « porteuses d'innovations », il engage ses adhérents à « tout mettre en œuvre pour mieux écouter les enfants et leurs parents ».

L'enquête nationale sur les politiques en faveur des piétons et des cyclistes 2010-2011

Les premiers enseignements de l'enquête

La campagne de collecte des données de l'enquête nationale sur les politiques en faveur des piétons et des cyclistes touche à sa fin. Les cinq mois d'enquête ont permis de rassembler les données sur les politiques modes actifs de 150 collectivités locales, soit 33 de plus que pour l'enquête précédente de 2007 (117). Trois collectivités locales étrangères ont participé à l'enquête (Genève, Luxembourg, Namur). Cette augmentation significative de répondants (+ 28 %) à période de mi-mandat confirme la légitimité du sujet vélo dans les politiques publiques. Les grandes villes françaises sont dans leur grande majorité représentées dans l'enquête, ainsi que plusieurs territoires périurbains clés.

L'enquête explore 7 catégories d'indicateurs, déclinées en 43 questions : données générales, politique d'aménagement en faveur des piétons, politique d'aménagement et de services en faveur des cyclistes, politique de modération de la circulation, plans de mobilités, accidentalité des non-motorisés, budgets consacrés. Le taux de réponses pour chaque type de question varie selon la collectivité et révèle des problématiques concrètes rencontrées sur le terrain par les techniciens : difficultés de mesurer finement les linéaires d'aménagements cyclables sur son territoire, absence d'accès aux données



Données agrégées à partir de l'analyse de 9 premiers questionnaires cibles Club des villes et territoires cyclables, 2011

sur l'accidentalité de la collectivité, ou encore insuffisance des informations sur l'ensemble du territoire d'une agglomération, révélatrice d'une répartition des compétences complexe entre communes et intercommunalité.

Le stationnement vélo et les parts de voiries aménagées progressent dans les villes françaises

Les premières tendances (au 6 avril 2011, 9 premiers questionnaires) confirment l'implantation du vélo dans le paysage urbain français. L'indicateur « part de voirie aménagée », qui prend en compte les voiries apaisées et les autres types de linéaires cyclables, progresse de manière générale : **Communauté Urbaine de Bordeaux 18%, ville des Mureaux 35%, ville de Lanester 22%, ville d'Avon 20%, ville d'Amiens 13% (6 % pour l'agglomération), et ville de Tours 48% (contre 35% en 2007).** Ces premiers résultats font également apparaître la progression des politiques en faveur du stationnement

vélo : **ville de Tours 3661 places vélo (+ 39 % par rapport à 2007), Communauté Urbaine de Bordeaux > 11460 places vélo (+ 23 % par rapport à 2007), Amiens Métropole, 1188 (+ 45 % par rapport à 2007), Grand Troyes 880, ville de Lanester 227, ville d'Avon 160, ville de Bourges 640, Communauté d'Agglomération de Montbéliard 180, ville des Mureaux 148.** L'analyse détaillée indique une prédominance du stationnement vélo type arceau avec 91% du parc de stationnement pour ces 9 collectivités, dont 72% d'arceaux dédiés au vélo. Le stationnement groupé constitue 9% du parc.

Outil pourtant précieux en connaissance, le comptage régulier sur les lieux de stationnement vélo (y compris le stationnement « sauvage ») n'est utilisé que par une des 9 collectivités (Les Mureaux). Au contraire, l'article 12 des documents d'urbanisme pour développer le stationnement vélo dans l'habitat collectif rencontre un fort succès, toutes tailles de collectivités confondues. ■

Ville & Vélo fête ses

10 ans

et son 50^e numéro !



Respirez, pédalez, adhérez, soufflez...

SENS FAIT LE PARI DES MODES ACTIFS

La municipalité qui gère la ville de Sens depuis 2008 a décidé de développer les modes actifs. Mission qu'elle a confiée en 2010 à une conseillère municipale qui s'est aussitôt mise au travail, rebondissant sur les atouts d'une petite ville et composant aussi avec les écueils du départ. Un pari en passe d'être gagné et qui pourrait bien assurer le socle de la mobilité alternative à la voiture à l'échelle de ce territoire. Explications.



Crédit : photo : Ville de Sens

Sens installe 100 arceaux vélo en 2011

La ville de Sens, située dans l'Yonne, compte 27 000 habitants. Un chiffre qui permet d'aller aisément à la rencontre de la population, de sentir ses aspirations et ses réticences, sans avoir besoin de réaliser des études très lourdes.

Un territoire propice

D'autre part, le relief de la ville est plat, ne créant ainsi pas de difficulté majeure à la pratique du vélo. Le périmètre restreint du centre offre la possibilité d'accéder en peu de temps à l'ensemble des commerces et des services de la ville. La circulation automobile n'est pas ressentie comme problématique, ou pas encore, le trafic étant modéré. Autant d'atouts aux développements des mobilités actives sur le territoire!

Avec peu de moyens

Le service voirie de la mairie dispose de moyens assez limités. Il est très sollicité et n'a que peu de disponibilité pour tra-

vailler sur les modes actifs. Cependant, une jeune femme a été recrutée pour un contrat d'un an en service civique environnement afin de travailler sur les modes actifs. Alexandra Lenain, conseillère municipale en charge des mobilités actives, espère voir ce poste maintenu par la suite.

De plus, la mairie ne peut, pour l'heure, dégager le budget nécessaire à la réalisation d'une étude diagnostic et à des recommandations par un bureau d'études. Cette difficulté s'accompagne en outre d'un certain déficit de documentation technique ciblée « petites villes ». La ville de Sens a donc dû s'adapter à ces conditions et a mis en place une politique « modes actifs » innovante.

Cap sur la sensibilisation...

Les conditions de circulations en ville ne demandent pas nécessairement la création d'aménagements cyclables lourds dans toute la ville.

Crédit photo : Ville de Sens



La journée des mobilités actives a réuni de nombreux Sénonais

Les expériences de Vélib' et Vélo'V l'ont montré : rendre visible le vélo en ville, lui donner une nouvelle image, sont des leviers essentiels pour encourager sa pratique quotidienne. Dans une petite ville comme Sens, il n'est pas envisageable de mettre en place un système de vélos en libre-service, trop coûteux et pas adapté aux besoins de la population.

Ces actions de communication sont nettement moins onéreuses que des aménagements et permettent d'enclencher une politique cyclable sans avoir pour autant à mobiliser des moyens importants.

En 2010, la municipalité a recensé l'ensemble des acteurs qui participent à la pédagogie du vélo pour les enfants sur son territoire, comme l'École nationale de police, qui forme à la sécurité routière, ou le service des sports, qui enseigne le VTT et le vélo urbain. Si l'objectif de départ était de mettre en place une vélo-école, la ville s'est rapidement rendu compte que cela ne serait pas possible dans l'immédiat, faute d'association volontaire. La municipalité a alors créé un document réunissant l'ensemble des initiatives identifiées lors du recensement qu'elle a distribué aux Sénonais. En décembre 2010, la mairie a poursuivi sa volonté d'identifier et de réunir

les acteurs du vélo et a créé le collectif CycloSens. Ce collectif réunit des associations, l'École nationale de police, ainsi que les services municipaux concernés (mobilités actives, sport et sécurité routière).

Le 2 avril 2011, tous ces acteurs ont été réunis à l'occasion de la Journée des mobilités actives, pendant la Semaine du développement durable. Les habitants ont pu assister à des animations en plein air :

- bourse aux vélos, ateliers de gravage,
- « contrôle technique » des vélos et diffusion de messages de santé.

Un **pass'cycloSens** a été distribué gratuitement aux participants. Il donne accès à des réductions chez des vélocistes agréés, donne des informations sur les ateliers de formation à la pratique du vélo en ville, et permet de conserver son numéro de marquage bicycode. Cette journée a reçu un très bon accueil et sera rééditée en 2012.

La ville soutient également un service de transport écologique en tricycle électrique géré par une association d'insertion. Dès le mois de juillet 2011, et pour une durée de six mois, ces tricycles, baptisés « CycloSens », proposent des navettes gratuites en centre-ville à tous ceux qui le souhaitent, notamment aux



Crédit photo : Ville de Sens

Le collectif CycloSens réunit les acteurs Sénonais du vélo

automobilistes ayant laissé leur voiture dans un parking en périphérie et qui souhaitent rejoindre de manière agréable et confortable le centre commerçant et touristique. Et pourquoi pas, dans un avenir proche, utiliser ces tricycles pour des visites touristiques ou des services aux personnes âgées ? La ville y pense !

La municipalité ne compte pas s'arrêter en si bon chemin. Alexandra Lenain a beaucoup de projets : mettre en place des actions de sensibilisation sur l'écobilité en direction des écoliers et des collégiens, proposer des animations à l'occasion de la semaine de la mobilité en septembre...



Des aménagement cyclables pour rendre plus fluide la circulation à vélo

... sans oublier de créer des aménagements cyclables

Encourager à la pratique des modes actifs passe aussi par la réalisation d'aménagements.

Crédit photo : Ville de Sens



Rendre le vélo visible dans la ville pour inciter à sa pratique

Sens s'est fixée pour objectif de boucler la ceinture verte qui entoure la ville. Dédié aux circulations douces, ce cheminement situé sur l'emprise d'une ancienne voie ferrée a pour vocation de permettre des liaisons inter-quartiers, voire intercommunales. Plusieurs parties ont déjà été aménagées, et il faut maintenant relier ces parties entre elles et faciliter le franchissement de coupures (par

exemple la traversée de parkings voitures). La réalisation de pistes cyclables le long des berges est également à l'étude et devrait voir le jour en 2012. Sens n'oublie pas que la question du stationnement est cruciale pour le cycliste. La ville a investi pour l'année 2011 dans l'achat de 100 arceaux vélos, installés à plusieurs endroits stratégiques.

Enfin, un travail doit être réalisé sur les zones 30 et les zones de rencontre. Une démarche expérimentale a bien été enclenchée, mais pour l'heure les zones 30, bien que présentes dans près de trois quarts des quartiers, sont de taille très modeste. La municipalité souhaiterait les développer. ■

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 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 :
 Bruno Leprat (dossier),
 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 :
 © Fotolia DaMonk,
 © SVLuma - Fotolia,
 Gilles Pérol, Ville de Sens

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
 anais.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 : juillet 2011



Geneviève Laferrère

Présidente de la FUB, Fédération française des usagers de la bicyclette

L'avenir du vélo ne peut s'écrire sans les usagers. Comment les associations de cyclistes jouent-elles ce rôle localement ?

La FUB est un petit poucet par rapport aux autres fédérations de cyclistes : elle regroupe 190 associations représentant environ 20 000 adhérents. C'est peu par rapport à la FFCT¹ (plus de 123 000 adhérents) ou encore à la FFC² (plus de 105 000 licenciés). Et pourtant, localement, les associations de cyclistes « urbains » sont de mieux en mieux connues des collectivités locales : par les services qu'elles apportent (ateliers de réparation, marquage, vélo-école, animations) ou parce qu'elles expriment publiquement leur mécontentement lorsque le PLU (plan local d'urbanisme), le réaménagement du centre-ville ou la rénovation de la voirie les oublient. Ce qui est, hélas, encore trop fréquent ! Piétons, usagers du transport public, fédérations de parents d'élèves, défenseurs de l'environnement deviennent leurs alliés car leurs revendications se rejoignent : obtenir un meilleur partage de voirie et un urbanisme plus favorable aux « modes actifs » (marche, vélo), c'est redonner à la ville sa taille humaine et à chacun sa juste place.

Quels sont les principaux chantiers de la FUB pour l'année à venir ?

Contre le vol, le cocktail « marquage + bon antivol + stationnement sécurisé » a fait ses preuves. Diffusons-le donc sans modération ! À la base nationale bicycode, qui recense les vélos marqués, et aux tests d'antivols, nous ajouterons des préconisations pour accompagner l'obligation de créer du stationnement sur les espaces privés.

Pour aider nos adhérents confrontés à l'inertie ou à l'ignorance des élus et techniciens, nous allons multiplier les outils de communication et poursuivre les formations de permanents sur différents thèmes (faire ses courses à vélo, aller au travail à vélo, créer une vélo-école). En outre, nous apportons une assistance juridique lors des recours administratifs pour obtenir les aménagements indispensables que sont les liaisons ville-périurbain, les rabattements vers les gares et les stations de métro et de tram, la sécurisation des carrefours dangereux ou tout simplement la stricte application du code de la route en zone 30 !

Quel rôle la FUB entend-elle jouer au niveau national ? Dans quelle synergie travaille-t-elle avec les autres acteurs du monde du vélo ?

La FUB veut marteler sur tous les tons que la solution vélo est incontournable pour réduire la congestion urbaine ! Mais elle ne peut le faire seule. Avec la FFCT, l'AF3V³ et la FNAUT⁴, elle partage plusieurs revendications (aménagement des entrées de villes, intermodalité vélo-train...). Elle rejoint la Rue de l'Avenir dans son action en faveur des villes à 30.

Les usagers sont encore plus crédibles lorsque les élus confirment leurs affirmations ! C'est pourquoi, pour mobiliser édiles, acteurs économiques, hauts fonctionnaires ou grandes entreprises publiques, le Club des villes et territoires cyclables reste un allié naturel. Le Comité directeur de la FUB veut renforcer actions et revendications communes tout en gardant sa liberté de parole et son esprit critique. Pour que nos enfants grandissent dans des villes encore respirables, la FUB travaille étroitement et depuis plusieurs années avec le Réseau action climat (RAC) et envisage actuellement un rapprochement avec France nature environnement. ■

1) FFCT : Fédération française de cyclotourisme
2) FFC : Fédération française de cyclisme

3) AF3V : Association française des véloroutes et voies vertes
4) FNAUT : Fédération nationale des usagers du transport

Repères

1980 : création de la FUBicy (FUB), une association qui vise à encourager l'utilisation du vélo pour des déplacements quotidiens, en complémentarité avec les transports en commun.
Pour en savoir plus : site Internet de la FUB www.fubicy.org

Bicycode : marquage de vélo afin de lutter contre le vol. Chaque vélo marqué est inscrit dans un fichier, qui permet à son propriétaire d'être prévenu si son vélo volé est retrouvé.
Plus d'informations sur www.bicycode.org

Vélocité : la FUB publie une revue bimestrielle qui s'adresse à la fois aux cyclistes quotidiens, aux associations et aux collectivités.