

6€



Politiques vélo

Le bon cocktail de politiques locales et nationales

Université populaire du vélo > page 13

Observatoire Enquête politiques cyclables > pages 15 à 18

La parole à Patricia Grandchamps, Namur > page 20

Réconcilier le vélo et la ville...



esthétique

fonctionnel



AGUIDON PLUS équipe les plus grandes vélostations Françaises (Gare de Strasbourg - 850 places, Gare RER de Saint-Germain-en-Laye, Gare de Dijon, ...).

En proposant des équipements robustes et fonctionnels bénéficiant des labels de l'ADFC (Allemagne) et du Fietsparkeur (Pays-Bas), AGUIDON PLUS offre aux utilisateurs les meilleures solutions du marché et vous libère de tout souci d'exploitation.

AGUIDON PLUS - BP 20451 - 78004 VERSAILLES CEDEX
Tél. : 01 30 24 60 95 - Fax : 01 30 24 60 96

AGUIDON
PLUS®

www.aguidonplus.fr

... avec le spécialiste du parking à vélos !®

agenda

> 16 mars 2012

« Vélo 2030 - cultures, stratégies et usages »
Rencontre nationale du Club des villes et territoires cyclables
 en partenariat avec la Ville de Paris
 Hôtel de Ville de Paris
www.villes-cyclables.org

> 1^{er}/7 avril 2012

Semaine du développement durable, 10^e édition
www.agissons.developpement-durable.gouv.fr

> 13/15 avril 2012

Congrès de la FUB
 Pau
www.fubicy.org

> Jusqu'au 30 avril 2012

Concourir aux Talents du Vélo
www.villes-cyclables.org

> Jusqu'au 3 juin 2012

Exposition Art et bicyclette
 Mouans-Sartoux
www.espacedelartconcret.fr

> 5/7 juin 2012

Espace Modes Doux, Transports Publics 2012
Le salon européen de la mobilité
 Paris - Porte de Versailles
www.transportspublics-expo.com

> 20/21 juillet 2012

Université Populaire du Vélo 1^{re} édition
 Créon
www.villes-cyclables.org

> 16/22 septembre 2012

Semaine européenne de la mobilité
Journée nationale des vélo-écoles
www.agissons.developpement-durable.gouv.fr

> Automne 2012

Rencontre nationale du Club en région
 Région Centre – Conseil régional, Orléans
www.villes-cyclables.org

> 29/31 mai 2013

20^e congrès du Club
 Nice
www.villes-cyclables.org



édito

2, 3 et bientôt 4 euros ?

Le prix de l'essence bat un nouveau record quasiment chaque matin ! Ce n'est pas surprenant car on sait qu'on atteindra des tarifs élevés, mais on ignore la vitesse de progression vers les sommets et la hauteur de ces derniers. Ce n'est pas une surprise, mais c'est certainement une souffrance pour tous ceux qui sont dépendants de la voiture pour aller travailler, ou pour chercher un travail, et commencent leur journée avec ces records. Dépendants parce qu'ils résident dans des zones périurbaines ou rurales. Cet éloignement est souvent une relégation et, en France, la fracture sociale est renforcée par une fracture spatiale, les

nouveaux ghettos se trouvant dorénavant dans ces espaces hors des villes. Mais c'est aussi le résultat d'un choix pour des ménages qui ont fait un compromis qu'ils ont pensé bon, entre leurs dépenses de logement et celles de leurs déplacements, mais qui se trouvent aujourd'hui accablés par leur budget transport devenu de moins en moins maîtrisable.

Le PDG de Total nous dit que le litre d'essence atteindra « un jour » les 2 euros (dépêche AFP du 14/02/2012). Et la solution qu'il préconise pour faire baisser les prix – tout en préservant les bénéfices de son entreprise – est d'« *investir davantage pour trouver plus de pétrole* » ! Nous n'attendons certes pas de ces acteurs, branchés sur la rente pétrolière, une vision. Mais dans cette période de campagnes présidentielle et législative, pleine de promesses, de vœux et de projets, il faut que les candidats se donnent du courage pour pousser d'autres options. Le sondage Ifop qui, fin janvier, a montré que les automobilistes français, à plus d'un tiers, sont prêts à moins utiliser leur voiture face à la hausse du carburant, est encourageant. C'est 15 points de plus que 10 ans plus tôt, selon l'Institut. Ce sont ces changements majeurs dans la tête des Français qu'il faut accompagner et encourager. Malheureusement, le Gouvernement actuel a laissé passer la loi de Finances 2012 en fin d'année dernière et n'a pas saisi l'annonce d'un « Plan national vélo » le 26 janvier pour anticiper ces évolutions en adoptant des incitations économiques au transfert modal, de la voiture vers d'autres modes de transport. Et notamment vers le vélo.

Au Club des villes et territoires cyclables, nous persistons pourtant, et plus que jamais, à soutenir ce type de mesures qui traduiraient une volonté forte de développer un mode économe, pratique et rapide. Elles mettraient en effet le vélo à égalité de traitement avec la voiture dont il faut rappeler qu'elle est très aidée, à l'achat et à l'usage. Sans attendre qu'un grand nombre de ménages ne soient acculés à la faillite par un carburant à 4 euros et une dépendance fatale au tout automobile ! Comme nous le répétons depuis la rentrée 2011, plus que jamais l'avenir a besoin du vélo !

Jean-Marie Darmian
 Président

Passez le code de la rue !

► **Lorient a choisi un support innovant pour communiquer sur le code de la rue et les bonnes conduites en ville : le nouveau disque de stationnement entré en vigueur au 1^{er} janvier 2012 dans toute l'Europe !**

Au dos des disques édités par la ville, un petit quiz permet à chacun de réviser quelques idées reçues et de découvrir les atouts de la modération de la vitesse, les façons de bien cohabiter sur l'espace public. Autrement dit, « il n'y a pas que la voiture dans la vie ! », comme l'indique ce document qui accompagne pourtant l'automobiliste en ville. Le disque « code de la rue » a eu un franc succès dès son lancement !

Vélo pliant intermodal

► **La gare de Guildford, au sud de Londres, teste un système de vélos pliants en libre-service depuis juillet 2011.**

Le « B-Dock » comporte une quarantaine de casiers fonctionnant à l'énergie solaire et n'occupe qu'une seule place de stationnement voiture ! Les vélos peuvent être retirés 24 heures/24 et 7 jours/7 au moyen d'une carte d'adhérent. En Suisse, la société de transports du Valais, RégionAlps, propose le « regiovelo », vélo pliant qui peut être loué à l'année dans la région de Martigny. En France, la Maison du vélo et la Maison de la mobilité de Toulouse proposent des vélos pliants (trois modèles différents) aux abonnés du réseau de transports urbains Tisséo.

Promo vélo

► **Le blog des mutuelles vante les bienfaits du vélo pour la santé.**

« En restant une partie de plaisir, faire du vélo est aussi une occasion de bouger un peu », rappelle le site Internet, qui souligne que le vélo est bon pour la forme et qu'« il suffit de prendre quelques heures par semaine pour faire des balades à vélo, et pourquoi pas le choisir comme moyen de locomotion quotidien. Pour avoir une bonne condition physique, faire du vélo s'avère une solution pratique et à la portée de tous. »

unemutuellesante.unblog.fr

Séjours à vélo

► **La Direction générale de compétitivité de l'industrie et des services (DGICIS) du ministère de l'Économie vient d'actualiser l'enquête annuelle sur « les séjours à vélo des tour-opérateurs en France ».**

La part des opérateurs français augmente dans un marché en progression. Ils sont passés de 33 à 48 entre 2010 et 2011, et leur offre de circuits a progressé de 74 % ! Cette 3^e édition confirme l'attractivité de quelques destinations telles que le Val-de-Loire, la Provence ou la Bourgogne. Mais montre aussi que le tourisme à vélo se diffuse dans de nouvelles régions (Nord, Gers notamment).

www.veilleinfotourisme.fr

Vélo de courses

► **Depuis mai 2011, et pendant une année, 52 personnes (sélectionnées parmi 130 demandes) ont accepté de faire plus souvent leurs courses à vélo.**

Objectif principal de l'opération : démontrer qu'un certain nombre de déplacements liés au motif achat sont faisables à vélo. Munis d'équipements spécifiques mis à disposition par l'agence Ecomobilité à Chambéry Métropole, ces « cobayes » tiennent un journal de bord. L'agence Ecomobilité a rendu public à mi-parcours les premiers repères observés sur la période mai-octobre 2011 pour aller faire ses courses à vélo : 6,1 tonnes transportées à vélo, 5 000 km parcourus, 1 000 déplacements. Éléments objectivés issus de l'observatoire et vertu de l'exemplarité sont les deux piliers de la démarche de l'agence. À suivre !

**Mes courses à vélo**

Le magasin coopératif Bio-coop de Lorient/Keryado, en partenariat avec l'association Vélo'Orient, le magasin Free Volt et l'UEAJ (Unité éducative d'activité de jour) ont sensibilisé la clientèle au transport des courses à vélo avec des dispositifs adaptés, des VAE aux vélos cargos en passant par les paniers qu'on accroche à la bicyclette. Essais de vélos, boissons chaudes et apéritif bio ont fait bon ménage le samedi 26 novembre !

Stationnement intelligent*

► **Nice a inauguré, en janvier 2012, un système de stationnement intelligent pour réduire la circulation automobile.**

En centre-ville, aux heures de pointe, de 20 % à 25 % des voitures cherchent à se garer et mettent une demi-heure à trouver une place, alors que 8 % des emplacements sont libres en permanence. Désormais, grâce à des capteurs intelligents installés sur la chaussée, les automobilistes sont informés en temps réel des places de stationnement disponibles, par des panneaux sur la voirie, ou directement sur leur smartphone ou leur GPS. 1 000 places seront équipées d'ici juin 2012, et 10 000 places à terme, en 2014.

*en partenariat avec www.innovcity.fr

Exposition

► **Sous les pavés, le design**

Les interventions du design dans l'espace public témoignent de la force de proposition et de l'expertise technologique des designers qui crée « dans un environnement humain en mutation ». A voir : une quarantaine de projets – présentés en une scénographie multi-média (panneaux intelligents, tablettes tactiles...) – stations de bus multiserVICES, systèmes d'orientation pour les piétons, identités sonores, mobiliers urbains... où le vélo prend sa place.

Jusqu'au 23 juin 2012

Lieu du Design,

74 rue du Fbg-St-Antoine, 75012 Paris

LU à VE 13h/18h - SA 13h/19h

www.lielieududesign.com

Autoroute cyclable

► **Lille Métropole se lance dans la réalisation de sa 1^{ère} autoroute cyclable.**

Depuis la mi-janvier, l'avenue Kennedy, grande artère routière, est en travaux. Elle passera de quatre voies de circulation voitures à deux voies, et offrira des pistes cyclables (une à sens unique et l'autre dans les deux sens), ainsi que de larges trottoirs pour les piétons. Cette opération, d'une valeur de 1,2 million d'euros, permettra aux cyclistes de se déplacer rapidement entre le centre et la périphérie.

Se déplacer dans le périurbain

► **Le rapport du Centre d'analyse stratégique sur « Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux » vient de paraître.**

Là où les populations restent dépendantes de la voiture individuelle, et dont le coût d'utilisation pèse sur leur budget, le rapport propose des solutions de mobilité de proximité dont le vélo avec, par exemple, l'incitation aux rabattements cyclables aux stations intermodales, l'affectation de 10 % des budgets alloués à la réfection des routes à la création d'itinéraires cyclables.

Pour télécharger le rapport : www.strategie.gouv.fr rubrique Publications

Les mains dans le cambouis

Des ateliers vélos, réservés aux adultes, s'ouvrent aux scolaires.

Depuis janvier 2012 à Strasbourg, l'association Les petits débrouillards, en partenariat avec Bretz'Selle, accueille les enfants à partir de sept ans, les mercredis après-midi, pour un apprentissage de la mécanique et de la réparation des vélos en s'amusant. Un savoir-faire technique que bien souvent les parents ne possèdent pas !

Plan piéton

► **La dernière enquête Ménages Déplacements montre que la marche à pied est un des modes de déplacement principaux à Strasbourg.**

Un déplacement sur trois se fait à pied (un déplacement sur deux pour les résidents du centre-ville). Mais un quart des déplacements de moins d'un kilomètre se fait encore en voiture. Pour promouvoir la marche à pied en ville, Strasbourg lance un Plan piéton en 10 points : élargir le périmètre piétonnier en ville (50 % de l'espace-rue, créé ou rénové, devront être réservés aux piétons), fluidifier le trafic piéton, encourager les pédibus, renforcer la perméabilité piétonne dans les axes à 50 km/h... Ce Plan piéton sera décliné dans toutes les nouvelles opérations de voirie et d'urbanisme et accompagné de la création de zones de rencontre.

vite dit

« C'est de l'analyse des nombreuses réponses des citoyens bordelais, réponses diverses, constructives et intelligentes, et de la spécificité de Bordeaux qu'est partie l'idée nouvelle de ce moyen de locomotion, le vélo-trottinette. Cette ergonomie révolutionnaire semble être une réponse inventive et juste aux nouvelles questions posées notamment par les zones piétonnes. »

Philippe Starck, designer,

au sujet du vélo-trottinette Pibal City Streamer qu'il a dessiné pour les Bordelais suite à une consultation en ligne. Le vélo sera construit par Peugeot et vendu environ 300 €.



VAE en libre-service*

► **À Sophia-Antipolis, l'école de commerce Skema Business School expérimente, depuis la rentrée de septembre 2011, une station de 20 vélos électriques en libre-service pour ses étudiants et son personnel, qui se déplacent pour la plupart en voiture.**

Cette action fait suite à l'appel à projets « Agir ensemble pour l'énergie », lancé par la région PACA et remporté par Clean Energy Planet. Elle est financée à hauteur de 150 000 €, par la collectivité, l'établissement scolaire et l'entreprise.

En mai 2012, une étude permettra de juger si ce dispositif modifie les habitudes et de déterminer le mode d'abonnement le plus incitatif.

* en partenariat avec www.innovcity.fr



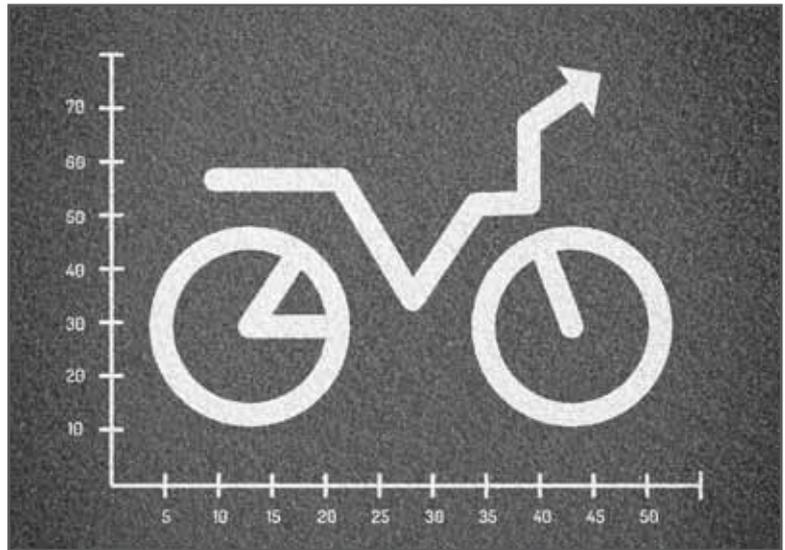
Politiques vélo

Le bon cocktail de politiques locales et nationales

Le vélo, c'est parti!

Hier affaire de militants et de pionniers, aujourd'hui enjeu de développement local et service à la mobilité à part entière. Tout ne va pas encore pour le mieux dans le meilleur des mondes cyclables mais, de toute évidence, on a changé de braquet en France. Encouragés par une opinion favorable et des usagers plus nombreux, les acteurs du vélo – collectivités locales, constructeurs, opérateurs de services vélo, associations – avancent!

Leur discours n'est plus défensif. De nombreux alliés sont maintenant bien identifiés comme les acteurs de la santé qui ont changé de regard sur la mobilité active, et c'est un atout décisif dans les évolutions de comportement demandées à tous. Alors, faut-il encore une politique nationale vélo? Un Plan national permettrait-il d'accélérer cet essor? Les collectivités locales qui n'ont pas attendu une telle politique nationale ont-elles encore besoin que l'État vole au secours du succès? Qu'en pensent les associations d'usagers? Petit tour d'horizon des politiques publiques vélo, nationales et locales, ici... et ailleurs en Europe.



Le vélo a enfin été pris en compte par le Gouvernement avec les Rencontres nationales organisées par le ministre des Transports le 26 janvier dernier. Autrement dit 90 jours avant l'élection présidentielle... Mais la plupart des acteurs du vélo ont cependant choisi d'en voir – et d'en prendre – les bons côtés. Si les « premières mesures » du « Plan national » ont déçu, l'écho médiatique a agi comme un bon vent dans le dos du cycliste, mettant en lumière les nombreuses propositions des principaux acteurs, leurs attentes et leur dynamisme.

La décentralisation a 30 ans...

2012 est l'année de deux grands rendez-vous électoraux en France. Les élections présidentielles et législatives constituent des temps forts pour solliciter les candidats. Mais cette année aussi, la décentralisation aura 30 ans! La loi du 2 mars 1982 relative aux droits et liber-



tés des communes, des départements et des régions a profondément bouleversé le paysage institutionnel français en supprimant la tutelle administrative et financière du préfet sur les collectivités locales. Cet anniversaire risque toutefois de passer un peu inaperçu compte tenu de la proximité des présidentielles. Mais surtout, l'ambiance sera sans doute morose du côté des collectivités locales. « *L'État ne peut pas tout* », avait dit un Premier ministre. Les collectivités non plus, répondent aujourd'hui les communes, intercommunalités, départements et régions, confrontés à de graves difficultés financières liées aux transferts de compétences, non compensés par des transferts de ressources. Les collectivités gardent tout de même une marge de manœuvre importante, soulignent les associations, au regard des arbitrages qu'elles peuvent faire en faveur du vélo. Par exemple en affectant une part des budgets consacrés à la route ou au stationnement des véhicules motorisés aux infrastructures cyclables.

En France, l'État a encore un domaine de compétences, et ses choix, notamment dans le champ réglementaire, ont un impact important en matière de mobilité, par exemple sur le transfert modal de la voiture solo vers d'autres modes de déplacements. Et bien entendu, *via* la fiscalité, qui est un puissant levier sur les stratégies foncières, sur l'étalement urbain, sur les contraintes qu'on peut faire peser sur un mode, comme au Danemark, où l'achat et l'utilisation de la voiture sont fortement taxés. En France, le levier de la fiscalité

n'a pas été utilisé pour lutter contre l'étalement urbain ni contre l'usage excessif de la voiture – bien au contraire, car la fiscalité est encore avantageuse pour les automobilistes français ! – et encore très peu pour encourager les modes actifs. Cependant ont été mises en place des mesures d'incitations économiques à l'usage des transports collectifs à partir de 1973, avec la création d'une ressource affectée, le versement transport, puis des dispositifs de prise en charge par l'employeur des abonnements de transports. Dans le même ordre d'idées, l'association francilienne Vélorution pointe régulièrement les avantages acquis et exorbitants de l'auto à l'occasion de ses traditionnelles mobilisations mensuelles. Le 4 février 2012, elle rassemblait à l'appel suivant : « *Le vélo accélère, c'est bien, mais si la bagnole ralentissait, ce serait mieux !* ». Dans son communiqué, Vélorution Île-de-France souligne que « *la réduction de la vitesse maximale autorisée des véhicules à moteurs est un élément essentiel pour augmenter la part des circulations actives et non polluantes, comme la marche et le vélo, dans les déplacements quotidiens. Les exemples étrangers, notamment suisse et allemand, prouvent que ce n'est qu'en limitant la vitesse, et donc le danger, que l'on arrive à un développement significatif de la pratique cycliste. Ces mesures incitent également à une relocalisation des activités, et donc à une baisse des besoins de déplacements, ce qui est également favorable aux circulations actives.* » La réduction des vitesses maximales autorisées, le bridage des moteurs

Les propositions du Club des villes et territoires cyclables.

10 mesures pour relever trois grands défis – la cohésion territoriale, la qualité de vie et la cohésion sociale – au cœur d'une politique vélo nationale

Pour la cohésion territoriale

1. L'affectation de 10% du budget des routes nationales et autoroutes à l'aménagement d'itinéraires vélo.

2. Le jalonnement des grands itinéraires de véloroutes et voies vertes.

Pour la qualité de vie

3. La relance de la démarche « Code de la rue ».

4. La mise en œuvre d'un plan ambitieux de développement du stationnement.

5. Le déploiement du marquage des vélos à l'échelle du territoire pour lutter contre le vol (système Bicycode géré par la FUB – Fédération française des usagers de la bicyclette).

6. « *Le vélo quotidien, c'est bon pour la santé* » : une campagne de communication annuelle sur ce thème.

7. Un déploiement à l'échelle nationale des actions d'apprentissage du vélo (partenariat associations et collectivités locales).

Des financements pour développer les vélo-écoles.

Pour la cohésion sociale

8. Un programme pour le développement du vélo auprès des salariés.

9. Une indemnité kilométrique vélo pour les salariés.

10. « *Le vélo citoyen* » : une grande campagne de communication !

Ces propositions sont relayées par les médias depuis septembre 2011, et ont été présentées au Gouvernement, aux parlementaires, aux candidats aux élections présidentielles, ainsi qu'à l'ensemble des élus locaux.

ne sont pas des mesures « vélo », mais des évolutions réglementaires très favorables aux cyclistes, piétons, personnes âgées et souffrant de handicaps, ainsi qu'aux transports collectifs. Et à la ville dense!

Réglementation et communication

Pour Patrice Pattée, adjoint au maire de Sceaux, chargé de l'urbanisme, et trésorier du Club des villes et territoires cyclables, « *le code de la route est un sujet national au même titre que la sécurité routière!* ». La réglementation est donc encore un outil essentiel! La réglementation et la communication qui va avec! Il souligne qu'après les décrets de juillet 2008 (généralisant les double-sens cyclables dans les zones apaisées) et de novembre 2010 (sur le tourne-à-droite autorisé pour les cyclistes au feu rouge), « *nous attendons toujours la communication de l'État, qui est la seule institution habilitée à faire connaître les évolutions de ce code. C'est aussi à l'État d'expliquer le sens de la démarche, les évolutions souhaitées dans les utilisations de la voirie urbaine et le changement de paradigme en matière de mobilité urbaine! Les fiches du Certu sont nécessaires, mais pas suffisantes. Il faut communiquer vers les bénéficiaires de ces évolutions et ne pas laisser cette tâche aux seules collectivités.* » Collectivités qui sont contraintes de communiquer sur ces évolutions réglementaires à l'échelle de leur territoire, par exemple à l'occasion de nouveaux aménagements. Et de démontrer leur pertinence, convaincre, argumenter... quand une campagne nationale pourrait tout simplement faire passer l'information auprès de tous. Informer massivement les usagers de la rue, les acteurs économiques – commerçants, chambres consulaires... encore souvent rétifs à ces évolutions –, et venir en appui des élus locaux. « *On rencontre encore des élus qui hésitent à prendre de front le lobby des automobilistes, qui envisagent même parfois de faire un pas en arrière après avoir pris des initiatives audacieuses en matière de partage de la rue* », souligne Patrice Pattée. « *Plus que jamais, ce seront les collectivités qui investiront dans le domaine du vélo, à l'instar de ce qui se passe dans le domaine de la voirie, des routes et des transports!* ». Alors oui, l'État doit voler au secours du succès du vélo, faire évoluer le cadre réglementaire, relancer la démarche du

Le Plan national vélo du Gouvernement

présenté par Thierry Mariani, ministre chargé des Transports, le 26 janvier 2012, lors des Rencontres nationales du vélo

Développement des aménagements et infrastructures

- Garages à vélos obligatoires dans les constructions neuves.
- *Cet arrêté était attendu dans le cadre de la loi Grenelle 2, mais rien n'est encore prévu pour les bureaux.*
- Développement du réseau des véloroutes et voies vertes : + 1,5 million d'euros

Incitation à l'usage quotidien du vélo.

- Évaluation d'une indemnité kilométrique pour les déplacements domicile-travail.
- Clarification du cumul de prise en charge de l'abonnement au transport collectif et de celui au vélo en libre-service.
- Développement de l'intermodalité entre vélo et transports collectifs.

Amélioration de la sécurité

- Mise en œuvre du « tourne-à-droite » qui autorise les cyclistes à ne pas marquer l'arrêt au feu rouge, dès lors qu'ils respectent la priorité accordée aux autres usagers.
- *Le panneau de signalisation permettant la mise en œuvre du « tourne-à-droite », suite au décret du 12 novembre 2010, est enfin à la disposition des collectivités.*
- Encouragement de l'apprentissage du vélo (vélo-écoles notamment).
- Marquage des vélos pour lutter contre le vol et le recel : partenariat entre l'État et le système de marquage Bicycode de la FUB.

Exemplarité de l'État

- Mise en place de relais-vélos dans les directions départementales des territoires (DDT) et dans les Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL).

Une meilleure perception de l'image du vélo par les Français

- Mise en place d'un programme de communication national.
- Pérennisation des Rencontres nationales du vélo, tous les deux ans.
- Augmentation du budget du Coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, porté en 2012 à 600 000 €.

Réaction

Les élus du Club des villes et territoires cyclables, ont rappelé que :

« *Les collectivités locales, qui supportent la quasi-totalité des 500 millions d'euros investis chaque année pour le vélo, demandent depuis plusieurs années un engagement fort de l'État. Mais les mesures annoncées ce jour ne traduisent pas une véritable ambition nationale. Il faut un ensemble de mesures fortes, intégrées et programmées pour enclencher une dynamique et atteindre l'objectif de 10% de part modale dans notre pays en 2020, fixé par le gouvernement.* »

Code de la rue – lancée en avril 2006, mais force est de constater qu'elle est au point mort –, et réaliser des campagnes d'information et de sensibilisation. « *Il faut donc encourager les collectivités territoriales qui veulent aller dans la bonne direction, et conforter les élus dans leur choix et leur courage* », conclut l' élu de Sceaux, qui pointe la pusillanimité de l'État. À défaut, les élus convaincus de la nécessité de développer les modes actifs souvent minoritaires au sein de leur exécutif continueront d'user leurs forces à tenter de provoquer de vrais changements. Ne pas être obligé de tout refaire à l'échelle locale, de repartir de zéro à chaque fois, qu'il s'agisse d'argumenter sur la pertinence des double-sens cyclables, et de contredire les contempteurs de la sécurité du vélo, ou de démontrer que les bénéfices du vélo impactent d'autres secteurs que la seule qualité de l'air, constituerait donc déjà un immense progrès.

Politiques locales ET politique nationale

À défaut de grandes campagnes nationales de communication en faveur du

vélo, ou plus ponctuellement à l'occasion des évolutions réglementaires de la démarche Code de la rue, c'est le local qui a fait l'actualité nationale. Lyon avec le succès fulgurant de son Vélo'v dès le mois de mai 2005, a fait plus pour la promotion du vélo que toutes les manifestations telles que les « Journées en ville sans ma voiture » et les « Semaines de la mobilité » en dix ans. Relayé par les médias nationaux, le succès de Vélo'v a généré un fort intérêt, puis une conviction que le vélo était bien revenu dans le paysage. Et une trentaine de systèmes plus tard, on s'aperçoit que cette innovation de service – innovation majeure dans le domaine des mobilités selon Georges Amar*, ancien responsable de la prospective de la RATP – a provoqué une bascule importante tant des représentations que des comportements. Tous les projets locaux ont été boostés par ce phénomène et son amplification!

Alors faut-il encore revendiquer un Plan national vélo? « *Un État provélo est un sacré coup de pouce pour nos actions!* »,

* Cf. Ville & Vélo n° 32

résume Pierre Solviche, Inspecteur départemental de la sécurité routière (IDSR) et surtout militant vélo depuis quarante ans. « *L'État fixe les lois, mais se dédouane de les faire respecter, il compte sur la société civile - les associations - pour faire respecter la loi sur l'air, la loi sur l'accessibilité et tant d'autres* », s'indigne Britta Boutry-Sedelman de l'association Vélobuc à Buc (78) sur la liste de discussion vélo animée par la FUB, Fédération française des associations d'usagers de la bicyclette.

Premier constat, en matière de politique du vélo en France, comme le mentionnait déjà Brigitte Le Brethon** dans son rapport remis au Premier ministre en mars 2004, les politiques publiques sont plutôt récentes mais restent dispersées. Elles manquent de visibilité et de cohérence entre les différents acteurs.

Depuis 1998, des mesures réglementaires ont permis de mieux prendre en compte le cycliste dans le code de la

** Députée du Calvados et maire de Caen de 2001 à 2008. Le Premier ministre Jean-Pierre Raffarin lui avait confié une mission parlementaire sur le développement de l'usage du vélo en France.



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

> 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





Copenhague, septembre 2011 © C. de Francqueville

route, comme la mobilité à vélo pour aller au travail, qui a bénéficié du remboursement partiel des abonnements de services publics de location de vélos (en 2009)... Cependant, la France n'a jamais affiché une stratégie nationale pour le développement de la pratique du vélo et pour son intensification.

Les élus du Club des villes et territoires cyclables font un second constat : depuis 2007, le vélo n'a été convié à aucune des grandes démarches nationales de concertation et de planification dans les domaines de l'écologie et de la relance économique ! Ce n'est pourtant pas faute d'avoir tenté d'inscrire le vélo comme un outil au service du Grenelle de l'environnement (or le vélo est le grand absent de la démarche et des propositions), du Plan de relance et du Grand emprunt ! À toutes ces occasions, le Club des villes et territoires cyclables a fait des propositions, rencontrés les ministres, mais en vain...

Pour des incitations économiques

À ces rendez-vous manqués, les élus du Club ajoutent l'échec des tentatives pour mettre en œuvre un chèque vélo, puis pour rendre le vélo éligible au chèque

transport, et de façon plus générale pour convaincre les gouvernements successifs de la nécessité des incitations économiques à l'usage du vélo. Le crédit d'impôt pour l'achat d'un vélo, l'indemnité kilométrique pour les salariés

qui se déplacent à vélo sont restés au stade de propositions, et lorsque le ministre des Transports met en avant l'indemnité kilométrique lors de l'annonce de son Plan vélo le 26 janvier 2012, c'est pour préciser qu'elle fera l'objet d'une

étude.

Dans ce sens, Didier Huré, délégué général du Conseil national des professions du cycle (CNPC), a exprimé son regret : « *Le Plan national vélo présenté par M. Mariani ne propose aucune mesure incitative concernant l'achat d'un vélo, notamment pour l'achat de vélos à assistance électrique, qui aurait permis une évolution certaine de l'activité des constructeurs et un moyen rapide de développement de ce nouveau type de vélo reconnu comme solution de mobilité attractive pour de nouveaux utilisateurs potentiels.* »

Les incitations économiques n'ont pas la cote en période de crise économique et de chasse aux niches fiscales. Or, selon Jean-Marie Darmian, président du Club des villes et territoires cyclables, c'est précisément parce que la crise est là et que

Les incitations économiques n'ont pas la cote en période de crise.

Pays-Bas Un cocktail de politiques locales et nationale

La politique cyclable (infrastructures et stationnement compris) est surtout une affaire communale. Il n'en reste pas moins que la nécessité d'une politique nationale s'est fait sentir en 1990 avec le *Masterplan Fiets*, devenu une véritable référence en Europe. Ce plan national vélo a défini une ligne budgétaire spécifique dans le budget transports des Pays-Bas pour financer les aménagements et campagnes vélo. Le plan national comportait aussi un important volet de formation et de communication au plan local via la Fédération des cyclistes (*Fietsersbond*). Il s'est terminé en 1997, dûment évalué, et la politique cyclable a été depuis redécentralisée vers les communes et, dans une moindre mesure, vers les provinces. Le relais information a été pris en charge par le *Fietsberaad* (Conseil vélo), dont la mission consiste à aider les communes à améliorer encore leurs politiques et réalisations cyclables, le *Fietsersbond* et autres plates-formes de diffusion des connaissances et de partage d'expériences, tous financés par l'État. Depuis 2008, des voix se lèvent aux Pays-Bas pour instaurer à nouveau des interventions et des investissements de l'État.

les budgets des ménages sont très tendus qu'il faut mettre à l'agenda de telles mesures. « *Dispositions qui auront un impact immédiat sur les ventes de vélos en France – donc sur leurs producteurs – et sur les recettes de TVA – donc pour l'État* », souligne-t-il en interpellant ce dernier sur le fait que « *peu de secteurs peuvent afficher un tel effet sur l'industrie, l'emploi et la compensation du manque à gagner de l'État!* »

La mise en œuvre d'incitations économiques est un signe fort. Signe d'une volonté de développer le vélo comme mode alternatif à la voiture solo. D'autant que de telles mesures s'accompagneraient d'une communication sur leurs vertus pour l'individu et pour la collectivité, d'un effort pédagogique non seulement sur l'intérêt du vélo, mais sur le coût réel des transports. C'est en moyenne le deuxième poste de dépenses du budget des ménages français avec de grandes disparités – et de fortes inégalités – selon qu'on habite en ville dense bien desservie par les transports publics ou en zone rurale et dans le périurbain. Et que la localisation de la résidence n'est pas le fruit d'un choix pour un grand nombre de ménages.

Les incitations économiques à l'usage du vélo traduisent également une reconnaissance forte du mode de déplacement, le plaçant au même rang que les autres, et ne le considérant plus comme un seul loisir ou un mode résiduel.

D'ailleurs l'Italie, qui ne dispose pas d'un Plan national vélo, a profité de l'impact fort de l'aide gouvernementale pour l'achat de vélos (vélos, VAE* et cyclomoteurs peu émetteurs de gaz à effet de serre) mise en place en 2009 avec l'appui des constructeurs, parce que cette mesure a l'impact d'une grande campagne nationale en modifiant la représentation du vélo dans l'opinion. Ne serait-ce que par la communication qui ne peut manquer d'accompagner une telle mesure gouvernementale.

Les dispositifs d'incitation économique peuvent aussi cibler les déplacements domicile-travail, autrement dit la mobilité des salariés. Elle représente un levier important pour inciter aux changements de comportement de mobilité quoti-



Copenhague, septembre 2011
© C. de Francqueville

**Le transport :
le second poste
de dépenses du
budget des ménages.**

dienne. Même s'ils perdent de l'importance relative dans l'ensemble des motifs de déplacements, les trajets domicile-travail continuent de structurer la mobilité individuelle, notamment dans les parcours qui s'enchaînent (domicile-travail-école-domicile).

Les incitations économiques peuvent viser aussi les entreprises, comme par exemple aux Pays-Bas, où l'employeur peut déduire le montant (plafonné) du vélo du revenu imposable du salarié

et bénéficier également d'exonérations de charges fiscales et sociales.

De même, au Royaume-Uni, dans le cadre du programme *Cycle to work*, depuis 1999 le salarié peut bénéficier d'un vélo acheté (ou remboursé) par l'employeur. Ce dernier, s'il y est assujéti, peut se faire rembourser la TVA payée sur le vélo et ses accessoires. Il peut décider de prêter gratuitement le vélo au salarié ou de le faire participer aux coûts engendrés. Ce remboursement se fait par le biais d'une retenue sur salaire étalée dans le temps, en général sur une période de 12 à 18 mois, mais elle peut aller jusqu'à 6 ans.

Une étude** de l'Alliance Cycle to Work (qui regroupe les principaux acteurs de

** <http://www.cycletoworkalliance.org.uk/images/BehaviourImpactAnalysisFeb2011.pdf>

Danemark Des dynamiques locales et un coup de pouce national

S'il y a eu au Danemark une politique nationale « transports », élaborée en 1993, qui comportait un objectif chiffré d'augmentation de la marche à pied et du vélo (+4%) « au détriment de la voiture » (sans autre précision), il n'y a pas eu de plan vélo spécifique et chiffré comme aux Pays-Bas. Le vélo était une affaire municipale. Toutes les villes ont un réseau cyclable, relié à la plupart des autres cités proches. Cependant en 2009, pour la première fois, une ligne de crédit spécifique vélo a fait son apparition dans le budget national transports du Danemark: 1 milliard de couronnes danoises (plus de 134 millions d'euros) sur les 94 DKK (près de 13 milliards d'euros). Un budget que le ministre des Transports a qualifié de deux tiers « vert » et d'un tiers « noir » (bitume, routes...). Toutes les villes ont demandé à bénéficier de ces aides, tant pour de nouveaux aménagements que pour des campagnes de promotion de l'usage du vélo en ville.

Suisse Des avantages transport public et vélo

Les contribuables suisses peuvent déduire de leurs revenus imposables les frais de trajet domicile-travail dans la limite de ce qu'ils auraient dépensé en utilisant les transports publics. S'il n'y a pas de transports publics (ou si les horaires sont décalés), le salarié qui se déplace à vélo peut déduire un montant forfaitaire d'environ 570 € par an.

* Vélos à assistance électrique

la mise en œuvre du programme), rendue publique en février 2011, a montré que 400 000 salariés ont profité de cette mesure entre 2005 et 2010, travaillant pour 15 000 employeurs différents et impliquant 650 fournisseurs de vélos. En moyenne, ces salariés ont économisé 40 % sur le prix des vélos et des accessoires. 133 500 tonnes de CO₂ ont aussi pu être économisées en une année, soit l'équivalent de l'émission d'une ville moyenne ou de 76 Boeing 747. 87 % des personnes sondées témoignent d'une amélioration de leur état de santé, et 98 % d'entre elles se disent prêtes à recommander le système à leurs collègues. Les deux tiers des personnes ayant bénéficié du programme ont procédé à un transfert modal puisqu'elles n'utilisaient pas le vélo auparavant pour aller travailler. Enfin, 73 % des employeurs disent avoir été incités à mettre en place ce programme par les dispositifs fiscaux. La Belgique incite les employeurs à participer aux frais de déplacements de leurs salariés qui utilisent le vélo, à hauteur de 0,21 euros du kilomètre. Cette indemnité est combinable avec celle versée pour les abonnements aux transports collectifs.

Elle est optionnelle dans le privé, mais obligatoire dans le secteur public. Il faut ici rappeler que les Plans de déplacements d'entreprise et d'administrations sont obligatoires en Belgique dans les établissements de plus de 300 salariés.

Le Royaume-Uni a le même dispositif optionnel à raison de 0,22 euros du kilomètre, et lorsque le salarié ne perçoit pas cette indemnité ou si elle est inférieure, il peut déduire la différence de ses impôts. On pourrait citer aussi les dispositifs fiscaux incitatifs dans des pays européens qui appliquent un barème identique aux différents modes, voire supérieur, pour le vélo (la Belgique) dans la déclaration aux frais réels des déplacements domicile-travail.

En France, les indemnités versées par l'employeur pour l'utilisation du vélo sur les trajets domicile-travail sont exonérées de cotisations sociales depuis 2003. Mais elles sont soumises à l'impôt sur le revenu pour le salarié (ce qui n'est pas le cas aux Pays-Bas, au Royaume-Uni et en Belgique par exemple). Et elles sont encore très rares. Depuis le 1^{er} janvier 2009, suite à l'amendement déposé par Philippe Goujon, député de Paris, au projet de loi de

financement de la Sécurité sociale, l'employeur est tenu de participer à hauteur de 50 % au coût d'abonnement à un service public de location de vélos si son salarié a opté pour cette solution.

Malgré ces quelques avancées et surtout l'ensemble des propositions du groupe de concertation pour développer l'usage du vélo lors de sa mise en place le 13 juillet 2011, le ministre des Transports, pour l'annonce de « premières mesures concrètes » dans le cadre d'un Plan national vélo, le 26 janvier dernier, a seulement fléchi « l'évaluation d'une indemnité kilométrique pour les déplacements domicile-travail comparable à celle dont bénéficient les automobilistes ». Renvoyés à l'étude de l'impact et de la faisabilité de cette mesure pourtant souhaitée par tous les participants du groupe de travail, les acteurs du vélo, sont donc invités... à patienter. En espérant qu'il ne faille pas attendre les prochaines Rencontres nationales du vélo, dans deux ans, pour voir la traduction de ce dispositif et d'autres mesures d'incitation efficace à l'usage quotidien du vélo dans les décisions et dans les faits. ■



FAITES DE VOTRE PASSION, UN MÉTIER

LE CYCLE

Pour les jeunes,

une filière complète de formations en alternance :
CQP Mécanicien Cycles, CQP Conseiller
Technique Cycles en Contrat de Professionnalisation.

Pour les adultes, des formations modulaires
adaptées, des possibilités de prise en charge financière.

Pour les professionnels en activité,
des formations de perfectionnement.

JOURNÉES PORTES OUVERTES
SAMEDI 17 MARS ET
MERCREDI 21 MARS 2012
DE 10 H À 16 H.

L'I.N.C.M.,
LE SPÉCIALISTE
DES FORMATIONS
MOTO

INCM

Tél. : 01 49 92 10 47
Fax : 01 49 92 10 48
Centre Georges Pithioud
47 rue du Commandant Rolland
93350 Le Bourget
www.incm.asso.fr





université
POPULAIRE
DU VÉLO

20
&
21

JUILLET

UNE UNIVERSITÉ POPULAIRE DU VÉLO

Parce que le vélo, dans toutes ses composantes – urbain, quotidien, ludique, touristique, sportif – est plus qu'un objet, plus qu'un mode de déplacement, plus qu'une mode... il réconcilie tradition et modernité. Il prouve la capacité pour tous à reprogrammer mode de vie et environnement social. Il élargit le champ des possibles et rend accessible un autre futur, souhaitable, désirable, et plus citoyen.

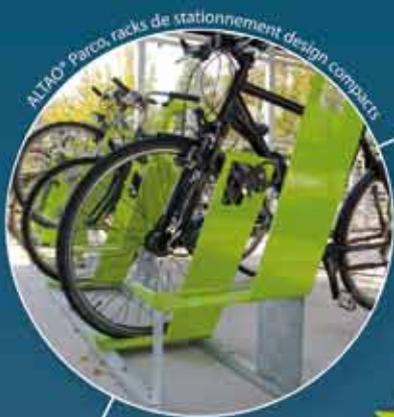
-
- Un espace ouvert de transmission et de diffusion de savoirs, de conception et de création.
 - Un espace physique et numérique de rencontres, d'échanges, de débats.
 - Des conférences, des interventions artistiques et ludiques, des balades à vélo...
 - Avec les experts de toutes disciplines : cyclistes, universitaires, écrivains, artistes, collectivités, opérateurs, industriels...

L'Université populaire du vélo est ouverte à tous et gratuite.

Réservez vos dates !

20 & 21 juillet 2012

Information au
+33 (0)1 56 03 92 14
info@villes-cyclables.org



ALTAO® Parco, racks de stationnement design compacts

STATIONNEMENTS



ABRIS

ALTAO® Spacio, abris vélos sécurisés

Altino



ALTAO® Voile, arceaux design personnalisables



Optima, racks double-étage

CONSIGNES



ALTAO®, consignes à vélos double-étage



ALTAO® Modulo, stations de gonflage en libre-service

STATIONS DE SERVICES
Gonflage - Lavage - Réparation



ALTAO®, consignes à vélos simple-étage



Découvrez la gamme de produits et services Altinnova sur
www.altinnova.com

Tel : +33 (0)4 77 52 32 88



STATIONNEMENTS
VELOS



ABRIS VELOS
CONSIGNES



STATIONS DE
SERVICES VELOS



Les politiques en faveur des cyclistes et des piétons dans les villes françaises

Enquête nationale 2010/2011



Édition Club des villes et territoires cyclables

L'enquête « Les politiques en faveur des cyclistes et des piétons » est aujourd'hui une brique essentielle de l'Observatoire des mobilités actives. Son objectif n'est pas d'établir un palmarès des villes et agglomérations, lequel n'aurait pas de sens au vu de leur diversité en termes de superficie, caractéristiques urbaines, densité, nombre d'habitants... et avec des ratios délicats à manier. Comment mettre au même plan 500 mètres d'aménagement cyclable dans une zone de grande circulation et dans une section de rue déjà très calme ? Quel est le bénéfice apporté par tel aménagement de voirie en termes de sécurité et d'impact sur la vie locale, de services rendus aux usagers – piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite (PMR)... ? Mais à un moment clé – à mi-mandat municipal 2008-2014 –, l'état des lieux des politiques locales vélo et marche dégage des évolutions significatives depuis 2007 (date de la précédente enquête réalisée avec la FUB), des tendances lourdes et des perspectives pour les trois années à venir.

Des évolutions significatives

Progression du linéaire d'aménagements cyclables entre 2007 et 2010 : + 67 %.

Si on est encore loin de l'objectif selon lequel 100 % de la voirie devrait être accessible au vélo, on observe une progression de 67 % du linéaire cumulé des 43 collectivités qui ont répondu aux deux enquêtes, en 2007 et 2010.

La progression des parts de voiries aménagées pour le vélo sur l'ensemble de la voirie met en évidence que les collectivités utilisent la plupart du temps tous les outils à leur disposition pour rendre la voirie hospitalière pour le cycliste.

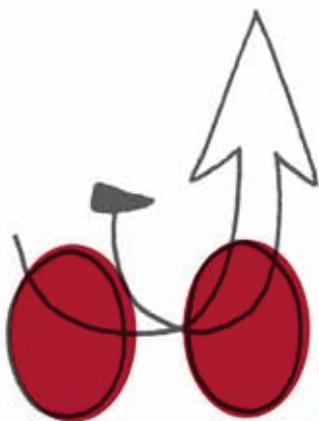
Les zones 50/70/90 concentrent encore 54 % de linéaires aménagés, suivi des zones 30 avec 39 %.

Les zones de rencontre et les aires piétonnes sont aujourd'hui très marginales.

Nombre d'habitants	Aires piétonnes AP	Zones de rencontre / ZR	Zones 30 Z30	Zones 50 / 70 / 90
> 1 000 000	4%	0%	51%	45%
500 à 1 000 000	4%	1%	33%	63%
250 à 500 000	7%	3%	28%	61%
100 à 250 000	4%	2%	42%	53%
50 à 100 000	4%	1%	54%	41%
< 50 000	8%	2%	40%	50%
Total	5%	1%	39%	54%

La zone 30 : un succès !

Introduite au Code de la route en 1990, elle est un outil privilégié pour faire une ville accueillante pour le cycliste et le piéton. Ainsi avec 96 % de la voirie aménagée, Lorient est un exemple pour la politique de généralisation des zones 30. Strasbourg et Tours enregistrent également une nette progression (progression encore plus marquée sur la ville centre de la Communauté urbaine de Strasbourg).



Les double-sens cyclables : + 413 % !

Ces aménagements de mise en œuvre simple et très efficace assurent le maillage et la continuité du réseau cyclable. De 2007 à 2010, ils marquent une progression de 283,2 km à 1 169,6 km, soit + 413% dans les collectivités ré pondantes. Cette progression s'explique aussi par le décret de juillet 2008, dit « premier décret du Code de la rue », qui dispose que les rues à sens unique dans les zones apaisées – zones 30 et zones de rencontre – doivent être à double-sens pour les cyclistes, sauf avis contraire de l'autorité en charge des pouvoirs de police, en général le Maire. La généralisation des double-sens dans les zones apaisées a donc eu un impact remarquable sur leur mise en œuvre dans ces espaces, et au-delà, confortant en cela la conviction du Club des villes et territoires cyclables qui a agi pour l'introduction de cette disposition dans le Code de la route depuis 2005. Ainsi Paris est passé de 7 km de double-sens en 2007 à 214 en 2010 !

Les double-sens cyclables apparaissent dans 72 % des collectivités interrogées contre 30 % en 2007. C'est donc bien aujourd'hui un outil majeur à la disposition des aménageurs.

Double-sens cyclables : Top 10 en 2010

	en 2010 (en km)	en 2007 (en km)
PARIS (Ville)	214	7
GRAND TOULOUSE	105	NC
LILLE MÉTROPOLE	72	16
CU DE STRASBOURG	68	64
CA DE LA ROCHELLE	66	3
GRENOBLE ALPES MÉTROPOLE	47	7
CLAMART (Ville)	34	NC
PERPIGNAN (Ville)	34	0,8
GRAND NANCY	31	0,7
CA DE MONTBÉLIARD	28	NC

La Ville de Luxembourg, adhérente du Club des villes et territoires cyclables, a répondu à l'enquête et se situe en 6^e position de ce TOP 10 des villes françaises avec 54 km de double-sens cyclables en 2010 (la Ville n'avait pas été sollicitée en 2007).

L'enquête 2010/2011 « Les politiques en faveur des cyclistes et des piétons » est réalisée à l'initiative du Club des villes et territoires cyclables, avec le soutien de la DGITM (Direction générale des infrastructures des transports et de la mer – Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement), et de la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo.

Elle s'est déroulée en 2011, sur la base de questionnaires adressés aux villes et groupements de communes adhérentes du Club des villes et territoires cyclables. 218 collectivités (165 communes et 53 groupements de communes) ont été sollicitées et les réponses obtenues traduisent l'intérêt porté à la démarche. Trois communes non françaises ont également répondu, Genève, Luxembourg et Namur, qui viennent enrichir les références et montrent l'intérêt européen à élargir une telle approche pour croiser les stratégies et s'orienter vers les solutions les plus performantes.

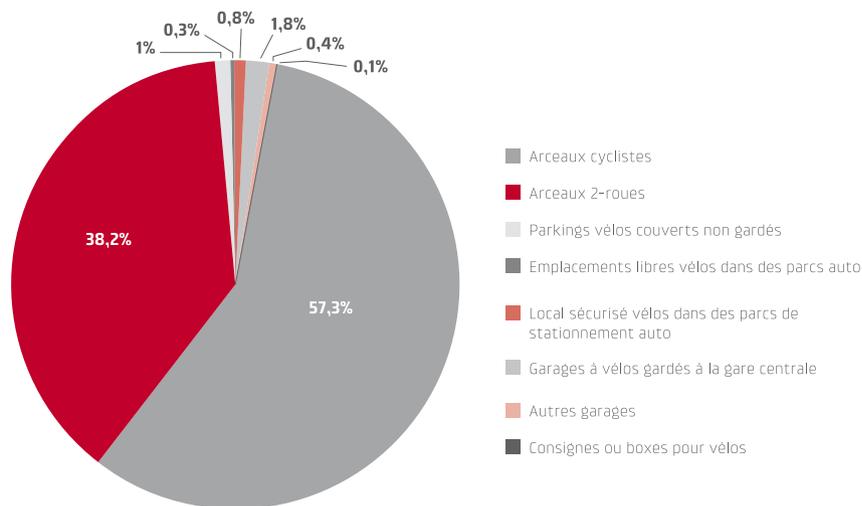
Le Club s'est entouré d'experts pour l'élaboration du questionnaire et de la méthodologie : le Certu et Frédéric Héran, CLERSE/IFRESI, Université de Lille 1, et pour l'analyse des résultats : Bruno Monjaret, directeur général de MTI Conseil.

Et l'enquête sera désormais reconduite tous les ans. Dans une période où les pratiques de mobilité se diversifient rapidement pour répondre à des exigences plus marquées de nos concitoyens et à des contraintes nouvelles et de tension très forte sur le pouvoir d'achat, disposer d'un observatoire des modes actifs est un enjeu important pour comprendre et maîtriser les évolutions rapides des politiques et des pratiques.

Des tendances lourdes

Le stationnement

On observe, comme en 2007, des efforts notables des collectivités, mais il apparaît que la marge de progression reste importante pour assurer le stationnement des vélos en tous points de la chaîne de déplacement, levier majeur des politiques vélo. **En 2010, la solution « arceaux » constitue toujours l'offre de stationnement vélo.** Les autres offres restent marginales sauf dans les grandes collectivités. On compte ainsi 26 places de stationnement vélo pour 1 000 habitants dans les villes et agglomérations de plus de 100 000 habitants, contre 14 dans les collectivités de 100 à 250 000 et de 50 à 100 000 habitants. Le nombre de places par habitant s'accroît avec la taille de la commune.



L'offre de services

Les systèmes de location, de prêt et de vélo en libre-service (VLS) sont en constant développement, mais restent avant tout associés à la taille des collectivités.

75% des collectivités de plus de 500 000 habitants déclarent proposer un VLS à leurs concitoyens. Cependant, les autres services, qui incluent des propositions très diverses en termes de système et de volume, sont de plus en plus présents dans toutes les collectivités, même si beaucoup n'en proposent encore aucun.

Nombre d'habitants	Au moins 1 offre VLS	Autres services mais pas de VLS	Aucun service	non réponses	Total
> 500 000	75%	13%	13%	0%	100%
250 à 500 000	64%	36%	0%	0%	100%
100 à 250 000	30%	37%	22%	11%	100%
50 à 100 000	4%	32%	60%	4%	100%
< 50 000	9%	26%	50%	15%	100%
Total panel	22%	30%	38%	9%	100%

Stratégies de modération de la circulation

Les villes et agglomérations poursuivent leur politique de modération de la place et de la vitesse automobile. Avec, dans de mêmes ordres de grandeur entre 2007 et 2010, tous les outils à leur disposition dans « la boîte à outils de la ville apaisée » : réduction du nombre de files, suppression des carrefours à feux, sens unique remis à double-sens...

Pour les 102 communes répondantes, les marges de progrès restent importantes sur tous les thèmes évalués.

	oui	non
Schéma directeur zones 30	26%	74%
Charte de modération de la circulation	14%	86%
Charte code de la rue	9%	91%
Réduction files de circulation	49%	51%
Sens unique remis à double sens	16%	84%
Suppression carrefour à feux	29%	71%

Des perspectives pour 2014

Des chargés de mission vélo.

Cette « photographie » 2010-2011 met en évidence que plus de la moitié des collectivités ont un chargé de mission vélo, montrant une progression constante sur ce plan. Elles se dotent donc des compétences et des moyens au service de leur politique cyclable et, dans une moindre proportion, d'outils de planification et d'instruments de suivi des aménagements et des usages.

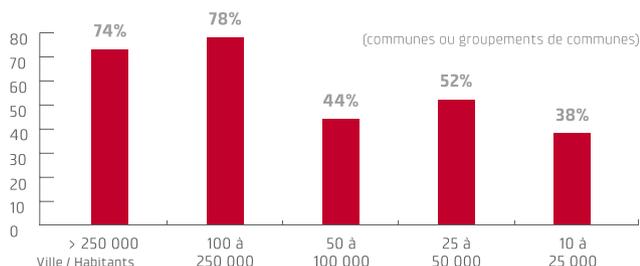
Des observatoires locaux des politiques cyclables et des modes actifs.

Ils restent rares, qu'ils soient spécifiques ou intégrés à d'autres « outils de suivi », et ce quelle que soit la taille des collectivités concernées. Ils sont *a fortiori* absents des plus petites entités, ce qui est peu surprenant. Pour la très grande majorité, l'observatoire est en création ou en projet.

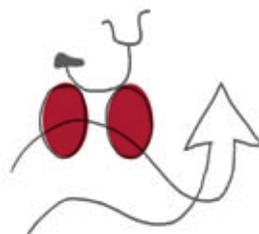
La méthodologie de l'enquête nationale, mise au point avec le Certu, et la répétition des vagues de collectes d'information ont une vertu pédagogique et incitent les collectivités à se doter d'outils de suivi et d'évaluation locaux avec une batterie d'indicateurs fiables et partagés. C'est un enjeu fort pour les collectivités qui mettront ainsi le vélo, et la marche, au même plan que les autres modes de déplacement. ■

La synthèse complète des résultats est consultable sur www.villes-cyclables.org

Présence d'un chargé de mission vélo



50 des 102 communes répondantes affichent un chargé de mission Vélo et ils sont présents dans 31 des 48 groupements de communes.



est édité par le Club des villes et territoires cyclables

33, rue du Faubourg-Montmartre
75009 Paris

T + 33 (0)1 56 03 92 14

F + 33 (0)1 56 03 92 16

info@villes-cyclables.org

www.villes-cyclables.org

Directeur de la publication :

Jean-Marie Darmian

Rédactrice en chef :

Véronique Michaud

Secrétariat de rédaction :

Claude Lisbonis / CLC

T +33 (0)1 42 02 17 40

clc@claudelisbonis.com

Ont collaboré à ce numéro :

Diane Bouchenot, Giulia Valmachino

Abonnement / Diffusion :

T +33 (0)1 56 03 92 14

info@villes-cyclables.org

Photos, graphiques :

Ville de Namur,
C. de Francqueville,
Fotolia, MTI Conseils

Publicité : IM Régie

Marc Grand, directeur,

Anaïs Fraigneau

T +33 (0)1 40 24 12 63

anaïs.fraigneau@impub.fr

Conception graphique et maquette :

Studio Desailly / Denis Desailly

ddesailly@mac.com

www.liensgraphiques.fr

Sabine de Ligny, Vincent Leone

Impression : LVRI

lvri@lvri.fr

Imprimé sur papier recyclé

ISSN 1631 - 3054

Dépôt légal : février 2012

BULLETIN D'ABONNEMENT À VILLE & VÉLO

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

Tarif : 1 an / 5 numéros

27 € TTC

Tarif adhérent du Club des villes et territoires cyclables

22 € TTC

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

22 € 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



Transports 2012 Publics

The European Mobility Exhibition

Paris 5-6-7 juin 2012

Parce que le vélo, la marche,
l'autopartage... sont aussi
du Transport Public,
rendez-vous sur
l'Espace modes doux



**RÉSERVATION
DES STANDS**

IM RÉGIE

Tél. : +33 (0)1 40 24 12 63
anis.fraigneau@impub.fr

www.transportspublics-expo.com

Organisé par

GIE **Objectif transport public**
Groupement des Autorités
Responsables de Transport

GART | UTP

Union des Transports
Publics et Ferroviaires

En collaboration avec



ALSTOM



En partenariat avec



VEOLIA TRANSDÉV
TRANSPORT

Partenaire presse

Transport
PUBLIC



Patricia Grandchamps

Échevine de la Mobilité, des Voies publiques et de l'Équipement urbain, Ville de Namur

Namur ayant été retenue comme territoire pilote du Plan Wallonie cyclable, quels sont les projets que vous avez pu mener ?

Namur a été présélectionnée en 2010. Cela nous a permis de lancer l'aménagement d'un premier tronçon de liaison cyclable entre le RAVeL (Réseau Autonome de Voies Lentes) et le centre-ville. Mais cela nous a permis surtout de réactualiser notre Plan vélo selon la méthodologie internationale BYPAD. Nous avons ainsi réalisé le diagnostic, puis défini les objectifs et les actions du Plan communal cyclable en concertation avec les usagers, les techniciens et les mandataires politiques. Au terme de cette démarche, Namur vient d'être sélectionnée comme ville pilote. Concrètement, nous allons recevoir un peu plus de 2 300 000 € de subventions, auxquelles la Ville ajoutera un minimum de 700 000 € en quatre ans pour les infrastructures, la promotion et la coordination du vélo. Nous espérons également que la Wallonie investira dans le réseau régional cyclable. On peut ainsi présumer que la pratique du vélo va vraiment décoller dans les toutes prochaines années !

Nous avons déjà trois dossiers en préparation : tout d'abord la finalisation de tous les SULs restant à aménager (les Sens Uniques Limités sont des sens uniques praticables dans les deux sens pour les cyclistes, l'équivalent belge

de double-sens cyclables), ensuite une piste cyclable bidirectionnelle sur un boulevard urbain, et enfin l'aménagement d'un quartier résidentiel en « zone 30 – cyclistes admis ». Nous avons l'espoir que de nombreux usagers se remettent à la pratique du vélo grâce aux 240 vélos en libre-service qui équiperont la ville avant l'été. Pour mener à bien tous ces projets, le service Mobilité de la ville a été renforcé.

En 2010, Namur a mis en œuvre un Plan vélo ainsi qu'une charte que les habitants peuvent signer. L'engagement citoyen est-il le socle de l'essor du vélo ?

De manière générale, j'estime qu'il est essentiel d'impliquer la population et de se concerter avec les acteurs concernés. C'est particulièrement vrai dans nos villes et communes où les mandataires et les administrations locales doivent rester proches de leurs concitoyens. Pour le vélo, il est important de ne pas s'adresser aux seuls cyclistes militants. Le vélo concerne tout le monde. L'ambition est qu'il devienne un mode de déplacement socialement admis. C'est donc pour cela que la Ville propose à tous d'adhérer à sa charte « Namur à vélo ! ». Nous développons aussi des actions de sensibilisation, nous encourageons les bonnes pratiques... Toutefois, je reste prudente pour éviter de laisser croire que la ville encourage le vélo « contre » la voiture ou les autres modes de déplacement. Je privilégie

une approche multimodale.

Les vélos en libre-service devraient permettre d'augmenter l'image « sympa » du vélo, et j'ai souhaité que tous les jeunes de 18 ans bénéficient d'un an d'abonnement gratuit. À l'âge où beaucoup aspirent à conduire une voiture, je veux les interpeller en leur offrant la possibilité de se déplacer à vélo !

Le gouvernement belge permet aux employeurs de verser une prime de 0,21 € du kilomètre pour les trajets domicile-travail et offre des avantages fiscaux pour l'achat de vélos. Ces mesures permettent-elles d'accroître la part modale du vélo ?

La prime pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail est intéressante, mais pas suffisante. L'augmentation positive du nombre d'utilisateurs du vélo comme mode de déplacement domicile-travail ne semble pas directement liée ou proportionnelle à l'augmentation de l'indemnité. En tant qu'employeur, la Ville octroie près de 15 000 € pour une cinquantaine d'agents. Nous proposons aussi du rangement sécurisé pour les vélos et des douches. La Ville a également organisé un pool de vélos pour les déplacements durant les temps de travail, au même titre que le pool de voitures partagées pour l'ensemble des services. ■

Quelques repères

Namur : capitale de la Wallonie, Belgique (110 437 habitants) www.ville.namur.be

■ 2010 : Namur adhère au Club des villes et territoires cyclables

■ 2010 : Namur utilise le BYPAD, Bicycle Policy Audit - une méthode pour améliorer les politiques cyclables locales, soutenue par la commission européenne, à laquelle participent 65 villes de 15 pays. www.bypad.org

■ En 2012 :

- > 13,8 km de pistes cyclables
- > 46,38 km de chemins réservés à la circulation des piétons, cyclistes et cavaliers
- > 628 places de stationnement
- > 1 145 adhérents à la charte « Namur à vélo »
- > et, depuis 2005, 3 515 élèves namurois ont reçu le Brevet du cycliste.