



v i l l e s  
& v i l l e s  
o



6€

n° 54

Dossier > pages 6 à 12

mars / avril 2012



## La femme est l'avenir du vélo !

Liberté, égalité, pédalez...

**Vélo 2030**  
Vers de nouvelles stratégies  
> page 14

**Observatoire**  
Évaluer sa politique cyclable > page 17  
Le marché du cycle 2011 > page 18

La parole à  
**Eva Kail, Vienne**  
> page 20

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

# agenda

> 23 mai 2012

**Conseil d'administration du Club**  
Rencontre avec les collectivités  
adhérentes du Sud-Est et visite  
de l'exposition *Art et bicyclette*  
Mouans-Sartoux, Espace de l'Art concret  
[www.espacedelartconcret.fr](http://www.espacedelartconcret.fr)

> 30 mai 2012

**Talents du Vélo 2012**  
Clôture des inscriptions  
[www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)

> 5/7 juin 2012

**Espace Modes doux,  
Transports publics 2012**  
**Le Salon européen de la mobilité**  
Paris, Porte de Versailles  
[www.transportspublics-expo.com](http://www.transportspublics-expo.com)

> 5 juillet 2012

**Conseil d'administration du Club**  
**Remise des Talents du Vélo 2012**  
Paris, Palais du Luxembourg  
[www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)

> 20/21 juillet 2012

**Université populaire du vélo**  
1<sup>re</sup> édition  
Créon - Gironde  
[www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)

> 11 septembre 2012

**Colloque « Vélo en libre-service :  
où en est-on ? »**  
Strasbourg, Cité de la musique  
et de la danse  
[www.strasbourg.eu](http://www.strasbourg.eu)

> 16/22 septembre 2012

**Semaine européenne de la mobilité**  
Journée nationale des vélo-écoles  
[www.agissons.developpement-durable.gouv.fr](http://www.agissons.developpement-durable.gouv.fr)

> Octobre 2012

**Rencontre nationale du Club  
en Région Centre**  
Orléans, Conseil régional,  
[www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)

> 29/31 mai 2013

**20<sup>e</sup> congrès du Club**  
Nice / Nice Côte d'Azur  
[www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)



## édito

### Changer la mobilité

Dans une interview donnée récemment au journal *Le Monde*\*, Mikhaïl Gorbatchev, prix Nobel de la paix qui préside depuis dix ans Green Cross International, l'association de défense de l'environnement qu'il a fondée, constatait qu'« avec l'expérience, si vous voulez résoudre un problème, vous devez avoir des femmes avec vous ». Et il lançait en fin d'entretien un appel aux femmes pour qu'elles viennent rejoindre celles déjà nombreuses que compte son association.

Pour changer la mobilité, il en va de même. Il faut compter avec les femmes et vouloir changer grâce à elle. Parce qu'elles représentent la moitié de la population mondiale, mais surtout parce que leur rôle dans notre société est déterminant dans les évolutions souhaitées et la réalisation d'un futur soutenable. L'influence des femmes est déjà considérable au sein de la famille, sur les choix de mobilité des enfants notamment. Elles sont davantage réceptives aux questions de sécurité des déplacements et plus largement aux questions d'environnement et de qualité de vie. La mobilité du point de vue des femmes n'est pas une simple formalité car elle est ancrée dans la vie quotidienne. Félicitons-nous que l'expertise d'usage des femmes soit enfin prise en compte dans la conception des services de mobilité et des espaces publics comme le montre ce dossier de *Ville & Vélo*. Car l'essor du vélo s'accroîtra grâce aux femmes et si on les associe davantage à la conception de nouvelles mobilités.

Les systèmes de vélos en libre-service montrent en effet que leur succès s'accompagne d'une féminisation de la pratique du vélo en ville. Aujourd'hui, les femmes constituent 90% de la clientèle des vélo-écoles. On pourrait lister encore d'autres indicateurs de ce qui traduit chez elles, tout simplement, une moindre résistance au changement ! Ce changement qui angoisse bien des hommes lorsqu'il s'agit de rouler moins, d'opter pour de nouvelles habitudes de déplacement et de se déprendre de la voiture... Comme l'a souligné le Conseil d'analyse stratégique dans son rapport remis au gouvernement en février dernier\*\*, l'innovation dans les services de mobilité devra s'appuyer sur l'initiative privée de « communautés porteuses » parce que ces services ne relèvent pas uniquement de la maîtrise publique, notamment dans les territoires de faible densité. Au Club des villes et territoires cyclables, nous sommes convaincus qu'il faut encourager ces initiatives et cette participation des habitants et des acteurs locaux auxquelles les femmes prendront une part très active. À nous de les inciter et de les encourager localement. En lançant, comme Mikhaïl Gorbatchev, un appel aux femmes pour en accélérer la mise en œuvre !

**Jean-Marie Darmian**  
Président

\* *Le Monde* du 14 mars 2012

\*\* *Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux*, Conseil d'analyse stratégique, rapport de la mission présidée par Olivier Paul-Dubois-Taine.

### Itinéraires cyclables obligatoires

► **À Marseille, le collectif Vélo en Ville a gagné devant le tribunal administratif,** suite à son recours relatif à la rénovation de cinq voies sur lesquelles aucun itinéraire cyclable n'avait été prévu. S'appuyant sur l'article L.228-2 du code de l'environnement, qui stipule qu'« à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines (...) doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements », le tribunal a ordonné à Marseille Provence Métropole de prendre « une nouvelle décision dans un délai de trois mois ». Cette première victoire a encouragé l'association à déposer un deuxième recours concernant le nouveau boulevard circulaire [www.velo-marseille.com](http://www.velo-marseille.com)

### Le bon bilan

► **Celui des doubles-sens cyclables ! Ils ne présentent pas plus de dangers que n'importe quelle autre voie urbaine.** C'est le constat d'une évaluation très étayée, publiée le 15 mars dernier par la Ville de Paris, qui se base à la fois sur des comptages effectués dans sept rues de la capitale et sur une étude approfondie des procès-verbaux d'accidents survenus dans les voies concernées. À Paris, ils représentent au total 215 km de voies, et les cyclistes se sont vite appropriés ces chemine-ments. Le nombre de vélos y a beaucoup progressé, et les accidents n'y sont pas plus nombreux. Source : [transports.blog.lemonde.fr/](http://transports.blog.lemonde.fr/)

### Guidon d'or 2012 à Blanquefort

► **La FUB a décerné le Guidon d'or 2012 à l'atelier des Mobilités modernes de Blanquefort (Gironde).** Résultat d'un travail de concertation avec les habitants, avec un statut de régie municipale, il propose la réparation et le recyclage de vieux vélos, et la location de vélos. Cette structure participative fonctionne par adhésion, dont le prix varie suivant le niveau d'implication et peut être réduit en échange de temps de bénévolat. La Ville d'Asnières-sur-Seine (Hauts-de-Seine) a été nommée Guidon d'or 2012, pour la généralisation de ses zones 30 et doubles-sens cyclables.

Le Clou rouillé 2012 a été attribué à la communauté d'agglomération de Dieppe (Seine-Maritime) qui, pour la FUB, manifeste une régession en matière d'aménagements cyclables. Ont également été nommées au Clou rouillé, les Villes de Nîmes (Gard), « dévorée » par la voiture et traversée par la N113, et de Lunel (Hérault) pour des aménagements cyclables rares et totalement inadaptés.

Source : [www.fubicy.org](http://www.fubicy.org)

### Nancy : des vélos dans le tram,

► **mais sous conditions...** L'accès est autorisé uniquement d'avril à septembre pendant les heures creuses, et toute la journée le dimanche et les jours fériés. Il est limité à deux vélos par rame, positionnés au niveau de l'emplacement PMR. Les vélos pliants, pliés et donc considérés comme des bagages, sont acceptés sur l'ensemble du réseau toute la journée.

### 10 millions d'euros

► **C'est le budget vélo voté par la Région Île-de-France pour 2012.**

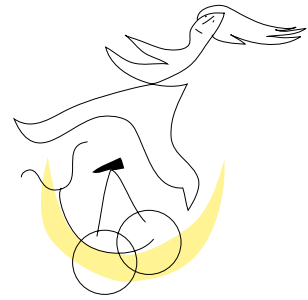
42 projets d'équipements de pistes cyclables seront financés sur le territoire régional : des itinéraires cyclables sur les quais hauts de la Seine, sur les rives droite et gauche à Paris, le doublement de routes départementales dans les Yvelines et en Seine-et-Marne, des aires de parking à vélos aux alentours de gares dans le Val-de-Marne, des itinéraires cyclables desservant des gares en Essonne, de nouvelles sections du Véloroute Paris-Londres dans le Val-d'Oise ou des pistes cyclables desservant des lycées en Seine-Saint-Denis...

### Le vélo sur ordonnance

► **À Strasbourg et Bruxelles : un an d'abonnement au vélo en libre-service sur prescription médicale.**

Dès septembre à Strasbourg, une cinquantaine de médecins de la Communauté urbaine (CUS) pourront prescrire une activité sportive, comme le vélo, à 100 patients présentant certaines pathologies : diabète, hypertension artérielle, obésité ou problèmes cardio-vasculaires. Les malades auront droit à un abonnement d'un an au système de location de vélos en libre-service, Velhop, d'une valeur de 80 €. Bruxelles envisage également un abonnement gratuit au réseau de vélos partagés Villo sur prescription médicale pour toute personne à qui un médecin prescrira de faire davantage d'exercice physique.

Source : [www.actuvelo.fr](http://www.actuvelo.fr)



### Nantes : vélos pliables dans les transports

► **La TAN (Transports de l'agglomération nantaise) prête de mars à août 2012 un vélo pliable à 100 cyclistes volontaires.**

En contrepartie, ils devront faire un « retour d'expérience » sur le gain de temps, la maniabilité, la distance parcourue... et l'évaluation du prix de ce service qui pourrait être proposé à la rentrée 2012. Ce système est mis en service depuis 2010 par le groupe TEC (transports en commun de Wallonie) après un test sur 60 personnes. TEC propose la formule CycloTEC, bus+vélo pliant, au tarif annuel de 180 € (en plus de l'abonnement bus) dans une vingtaine de points-relais répartis sur le territoire wallon et bruxellois.

En partenariat avec : [www.innovcity.fr](http://www.innovcity.fr)

### Vélos dans les cars

► **Le département du Loiret met en place, pour la troisième année, le dispositif vélo-car, permettant l'embarquement des vélos dans certains cars du réseau Ulys. Ce service sera proposé du 21 avril au 30 septembre, les week-ends et jours fériés, sur certains voyages ciblés de la ligne 3, entre Orléans et Gien. Nouveauté cette année, du 5 juillet au 30 août, deux voyages seront aussi assurés, du lundi au vendredi, par un car équipé d'un porte-vélos, entre Orléans et Les Bordes et entre Gien et Orléans. Le tarif est de 2,10 € par vélo.**

**San Francisco : des VAE en libre-service**

► **La ville aux 50 collines a décidé de miser sur le vélo électrique et la multimodalité.**

45 e-bikes seront mises en place en 2012 et autant en 2013. Financée par la Federal Highway Administration à hauteur de 1,5 million de dollars et pilotée par la San Francisco Metropolitan Transportation Agency, cette initiative a pour objectif d'intégrer le déploiement de ces vélos électriques dans l'offre existante de voitures en autopartage locale, City CarShare. En estimant le nombre de trajets en voitures partagées qui pourraient être remplacés par des déplacements à vélo électrique, on pourra déterminer les facteurs influençant les usagers à choisir l'un ou l'autre de ces moyens de transport. En partenariat avec : [www.innovcity.fr](http://www.innovcity.fr)

**Montréal : vers un nouveau partage des espaces**

► **La popularité du vélo est telle que les itinéraires cyclables ont droit à leurs bouchons de circulation... et à des conflits entre usagers.**

La Ville a développé le réseau cyclable, et l'affluence a grimpé d'au moins 35 % entre 2008 et 2010. Les élus ont donc dressé la liste des utilisateurs des pistes cyclables : vélos, VAE et rollers, excluant marcheurs, coureurs et scooters électriques. Ils ont recommandé que les cyclistes aient accès aux voies réservées aux autobus et qu'ils puissent rouler à contresens dans les rues à sens unique.

Source : [actuvelo.fr](http://actuvelo.fr)

**Genève : hausse de 30 % du trafic vélo**

► **entre 2009 et 2011, d'après les résultats de la campagne de comptage des vélos 2011, réalisée tous les deux ans.**

80 % des cyclistes utilisent leur vélo en hiver comme en été pour se rendre au travail, privilégiant les itinéraires directs et les pistes cyclables, et ils effectuent des trajets plus longs, comme le montre notamment l'essor du VAE utilisé par près de 10 % d'entre eux en 2011.

Source : [actuvelo.fr](http://actuvelo.fr)

**Vive le péage urbain !**

► **En janvier dernier, Milan introduisait un péage urbain pour réduire la pression automobile de 20 à 30 % dans le centre-ville. Et le courage des élus semble payer.**

Les premiers effets de la mesure se font déjà sentir : le système de vélos en libre-service (VLS) connaît un succès croissant malgré des conditions climatiques particulièrement rudes au début de l'année, avec +50 % d'abonnés par rapport à la même période l'an passé, qui devrait d'autant se poursuivre que les autorités ont décidé de soutenir le développement des modes actifs. Les revenus générés par ce nouveau péage urbain seront investis dans le développement des transports publics et des modes actifs. Un plan d'investissement de 22 millions d'euros est prévu pour le développement de pistes cyclables, de stations BikeMi et de zones 30. Des actions de lutte contre les infractions au stationnement des véhicules motorisés sur les pistes cyclables et une application des sanctions aux contrevenants viennent compléter le dispositif.

Source : [www.gracq.be](http://www.gracq.be)

# vite dit

« **Parlons bagnole.** Rien de tel pour renouveler l'intérêt des électeurs pour la campagne présidentielle (...). Tous les candidats, qu'ils soient de gauche, de droite, centristes ou écologistes, s'y mettent. L'un veut faciliter l'obtention du permis de conduire dès le lycée, l'autre promet la gratuité de ce document aux volontaires du service civique, la troisième (ou quatrième) veut réserver les aides à ceux qui effectuent une formation, et le quatrième (ou troisième) promet même la gratuité pour tous ! L'opération permis de conduire présente en outre l'avantage de cibler les jeunes, un électorat mouvant et incertain. Des jeunes qui, d'après l'idée que s'en font les candidats et leurs états-majors, ne songeraient qu'à conduire une voiture. (...) »

Source : L'interconnexion n'est plus assurée, blog d'Olivier Razemon, journaliste au Monde <http://transports.blog.lemonde.fr>



**Colmar : au boulot à vélo**

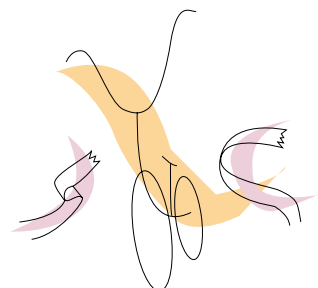
► **Les entreprises de la région colmarienne participent au 3<sup>e</sup> challenge régional.**

Du 10 au 20 avril, les entreprises lauréates sont celles dont le plus de salariés viennent à vélo, selon trois catégories : entreprises de 1 à 9 salariés, de 10 à 49, de 50 à 249 et de plus de 250 employés. L'objectif est de susciter l'envie de préférer le vélo à tout autre moyen de transport motorisé. Une idée qui progresse : 2 à 3 % des Français se rendent au travail à vélo, près de 5 % des Alsaciens, et le potentiel est de 10 à 20 %. Et les associations organisatrices soumettront un livre blanc à la Ville en automne 2012 pour supprimer la discontinuité des itinéraires cyclables. [www.cadrescolmar.org](http://www.cadrescolmar.org)

**Challenge mobilité**

► **Lyon Capitale TV a testé le 12 avril tous les modes de déplacement pour se rendre au nouveau pôle de commerces et de loisirs Lyon Confluence.**

En oubliant cependant la marche ! Soit une course « qui arrivera le premier ? » en empruntant quatre modes : métro et tram, Vélo'v, Vaporetto et voiture. Une seule règle : respecter le code de la route. Ex-aequo : Vélo'v et le tram (24 minutes), mais avantage Vélo'v, selon les organisateurs, par rapport à un tram « bondé ». La voiture offrant, selon eux, avec 53 minutes de trajet « un avant-goût de l'enfer » !



# La femme est l'avenir du vélo

Les statistiques concernant la pratique et les ventes montrent que le vélo au féminin ne cesse de progresser depuis quelques années. Aujourd'hui, si le vélo peut encore conquérir des utilisateurs, c'est du côté des femmes, incontestablement. Les fabricants et les experts en marketing l'ont bien compris. Les femmes sont aussi regardées de près par les experts et les promoteurs du vélo en ville, dans la mesure où elles ont un rôle prédictif important en matière de mobilité au sein du foyer. À l'heure où le Club des villes et territoires cyclables promeut le vélo comme remède anticrise et comme un élément bienfaiteur pour la santé, cette fonction de modèle est précieuse.

Un regard rétrospectif nous montre que les femmes ont dû conquérir de haute lutte le droit de pédaler à la fin du XIX<sup>e</sup> et au début du XX<sup>e</sup> siècle.

Et dans certains pays, le vélo au féminin reste mal perçu. Car il reste un instrument important sur la voie de la liberté et de l'autonomie... Ce que confirment les élèves des vélo-écoles françaises, majoritairement issues de l'immigration, pour lesquelles le vélo a facilité l'intégration sociale et professionnelle.

Pour achever de convaincre le public, il reste encore à surmonter quelques freins.

Et pour aller plus loin, il serait bon de concevoir un espace public où tous les usagers ont leur place, y compris les femmes, après avoir sondé leurs besoins et leurs habitudes en matière de déplacement.



« Pédaler en jupe est-il dangereux ? », tel était le thème d'une soirée-débat organisée par la Maison du vélo de Toulouse, le 1<sup>er</sup> mars dernier, une semaine avant la Journée de la femme. « L'idée était de donner des conseils, des astuces, de montrer des modèles permettant de faire du vélo en jupe tout en favorisant le confort et la sécurité », explique-t-on à la Maison du vélo. Le vélo au féminin est un sujet qui préoccupe de plus en plus les esprits dans le monde du vélo. Et pour cause : la pratique ne cesse de croître. Les chiffres sont concordants : la pratique du vélo utilitaire, ou vélo mobilité, est beaucoup plus féminine que par le passé. Plus la pratique du vélo se développe, plus elle se fait au profit des femmes (lire l'encadré « En chiffres »). Dans certaines villes comme à Strasbourg, on frôle la parité. Quant au VLS (vélo en libre-service), son succès est en grande partie dû à l'engouement féminin : ainsi, en 2011, les utilisateurs de Vélib' sont majoritairement des femmes.

Les concepteurs de ces systèmes ne s'y sont pas trompés, en choisissant un modèle de cadre mixte, inspiré du cadre « col-de-cygne » traditionnellement destiné aux femmes, plus facile à enjamber lorsqu'on porte une jupe. Au point que ce modèle de cadre domine aujourd'hui le marché ; tous les systèmes de VLS ont en effet opté pour.

« Aujourd'hui, les hommes n'hésitent plus à enfourcher des vélos avec cadre femmes en col-de-cygne. Vingt ans en arrière, ce n'était pas envisageable », commente

Didier Huré, délégué général du Conseil national des professions du cycle (CNPC), qui regroupe les fabricants. Pour

lui, pas de doute : « C'est Vélib' et le VLS en général qui ont mis à mal le sexisme des formes. » Et de préciser : « On parle aujourd'hui davantage de cadre mixte. Certes, la classification entre vélos homme/vélos femme subsiste dans les catalogues des constructeurs, mais la frontière tend à s'effacer. La tendance est unisexue pour le vélo mobilité, un peu comme pour la mode... ». Aujourd'hui, ce sont davantage les couleurs et les accessoires qui marquent la différence entre les vélos pour hommes et ceux pour femmes. En 2011, le groupe de fabricants Cycleurope a produit des vélos agrémentés d'un motif « pied-de-poule ». Les constructeurs placent un grand espoir dans la clientèle féminine.

La femme est une cible privilégiée en termes de marketing.

Directeur commercial et marketing de Cycleurope, Bruno Gazet peut en témoigner : « Nous

avons une approche marketing ciblée spécifiquement envers les femmes depuis cinq ans. C'est de cette époque qu'on peut dater un sursaut sociétal en faveur du vélo. Panier, garde-boue, pare-jupe, porte-bébé sont des accessoires qu'on privilégie sur les modèles féminins. Les couleurs sont aussi plus vives, plus variées. Aujourd'hui, les vélos pourvus d'accessoires ou de couleurs typiquement féminins représentent les deux tiers de notre production. C'est un pourcentage très significatif chez nous... ». Le vélo urbain est devenu ni plus ni moins un objet tendance. Ainsi des initiatives de cobranding se développent avec de grandes marques de vêtements : Cycleurope vient de sortir un vélo femme avec Gucci. « Oui, la femme est l'avenir du vélo, pour nous. C'est clairement une cible privilégiée en termes de marketing, qui présente un potentiel de développement important », confirme Bruno Gazet.

## Tenue vestimentaire : on s'adapte...

La tenue vestimentaire représente-t-elle un frein à la pratique du vélo au féminin ? Des solutions existent pour pédaler avec aisance, comme l'ont dit les participants

## en chiffres

### ■ Plus la pratique du vélo est élevée, plus elle est féminine

■ En 2007, 48,5 % des hommes et 41,2 % des femmes pratiquaient le vélo.

■ 46 % des cyclistes de 4 à 65 ans sont des femmes. Un chiffre qui augmente au fil des ans. Lors de la précédente enquête, en 1994, les pourcentages étaient de 50 % pour les hommes et de 40 % pour les femmes. Le différentiel de pratique entre les sexes est surtout marqué entre 15 et 20 ans et après 75 ans : dans ces deux tranches d'âge, la pratique féminine est faible.

(Source : enquête de la Fédération professionnelle des entreprises du sport et des loisirs)

### ■ Une pratique utilitaire plus importante que par le passé

Plus le taux de pratique du vélo augmente, plus il se féminise. Ainsi, à Strasbourg, les données sont proches, comme dans les pays d'Europe du Nord, de la parité : 52 % pour les hommes, 48 % pour les femmes. À l'inverse, dans des villes où la pratique est faible, comme à Clermont-Ferrand ou à Marseille, elle est très peu féminine : 34 % pour les femmes et 66 % pour les hommes.

Conclusion de l'étude Économie du vélo (juin 2009) : les femmes sont l'avenir du vélo-mobilité en ville...





© synto

Le vélo, pour toutes les femmes !

## Autonomie, mobilité et insertion

Pour certaines femmes privées de mobilité, le vélo urbain est bien plus qu'un objet à la mode : il représente un outil d'insertion sociale et professionnelle. Sans voiture, sans permis de conduire (qui exigent un certain budget), ces femmes se tournent parfois vers les vélo-écoles (lire Ville & Vélo n° 53). Si, en 2007, la vélo-école de La Rochelle a mis au point l'opération « À vélo les filles », c'est en réponse à une forte demande émanant de femmes issues de l'immigration, en provenance du Maghreb ou d'Afrique noire – des régions où le vélo n'est pas du tout utilisé –, mais aussi, dans une moindre mesure, des pays d'Europe de l'Est. Au centre social de Cusset, à Villeurbanne, un service identique est proposé depuis 2009, en partenariat avec l'association Pignon sur rue. « Nous formons une quinzaine de personnes chaque année à la pratique du vélo, essentiellement des femmes immigrées âgées de 25 à 60 ans. Nous leur apprenons aussi à utiliser Vélov' », indique Sylvie Genin, conseillère en insertion professionnelle. « Cette action participe à la réduction des inégalités sociales. Certaines femmes ne sont jamais montées sur un

vélo et pleurent de joie lorsqu'elles réalisent la liberté que permet la pratique du vélo...

Ce programme est très bénéfique pour l'estime et la confiance en soi : les élèves changent de regard sur elles-mêmes et se sentent en capacité

de réussir. » Dans les bilans effectués par le centre social, on lit quelques réactions de femmes passées par la vélo-école : « Ma vie a changé, c'est un rêve pour moi », « Maintenant, je fais tout à vélo, je gagne du temps et je fais des économies »... Outil sur la voie de l'autonomie, le vélo favorise l'insertion sociale, mais aussi professionnelle (lire le témoignage d'Eugénia Edinga).

## Les femmes prescriptrices des déplacements

Pour les experts de la mobilité, les femmes sont aussi l'objet de toutes les attentions. Car elles ont un rôle pivot au sein de la famille : « Si le vélo n'est pas

Le vélo urbain,  
un outil  
d'insertion sociale  
et professionnelle.

à la soirée-débat organisée à la Maison du vélo de Toulouse. Il existe le traditionnel pare-jupe, apposé sur la roue arrière. Les jupes courtes avec short (ou « skort »), destinées à la pratique du vélo, sont présentes dans la plupart des magasins de sport. Créatrice de vêtements et cycliste, Anita Gordon a mis au point, dans son atelier toulousain intitulé « La Juponnerie », des jupes portefeuille facilitant le pédalage, des tuniques courtes à porter sur le pantalon, mais aussi des cape-lines et des caches-épaules.

Concilier féminité et pratique du vélo, c'est possible, contrairement à un préjugé trop répandu. Les articles sur le thème « Rester belle et chic à vélo » fleurissent dans la presse féminine quand arrive le printemps. « Belle à vélo en robe avec des talons », lit-on ainsi sur le site [www.citycle.com](http://www.citycle.com). La vogue du VAE (vélo à assistance électrique) peut lever les réticences de celles qui éprouvent encore des craintes à l'idée d'une transpiration excessive générée par l'effort. Quoi qu'il en soit, les femmes adeptes du vélo s'adaptent : nulle raison de renoncer à une quelconque tenue vestimentaire (lire les témoignages).

## ■ La moitié des ventes au profit des femmes

Selon Bruno Gazet, directeur commercial et marketing de Cycleurope, « globalement, 50 % des vélos vendus en France sont achetés par des hommes et 50 % par des femmes. Mais sur le segment vélo de ville et VTC (vélo tout chemin), les ventes atteignent deux tiers pour les femmes, un tiers pour les hommes. »

## ■ La part de l'usage féminin du VLS (vélo en libre-service) progresse

En 2011, 56 % des Parisiennes interrogées ont déclaré utiliser Vélib', contre 44 % des hommes, indique JCDecaux. En 2009, – seulement – 52 % des femmes interrogées avaient déclaré utiliser Vélib'. À Lyon, en 2009, 55 % des utilisateurs de Vélov' étaient des hommes. Mais on note là aussi que l'écart entre les sexes se réduit. (selon l'étude « Économie du vélo » de juin 2009).

## ■ Bruxelles : le vélo au masculin ?

Les femmes ne représentent que 30 % des cyclistes, alors que leur nombre total a été multiplié par 4,3 entre 1999 et 2011 et que leur augmentation annuelle est de 13 % en moyenne, selon l'observatoire de Pro Velo. Bien que loin derrière les moyennes flamandes, Bruxelles compte 159 cyclistes par heure, tous lieux et toutes périodes confondus, soit une augmentation de 24 % du nombre moyen de cyclistes par heure.

Source : [actuvelo.fr](http://actuvelo.fr)





© DR

## La sécurité à la mode

« *Le gilet sécurité vélo, objet de mode ?* » : un concours organisé à l'occasion de la Fête du vélo en 2007. Des étudiants du Studio Berçot, école de stylisme, ont créé des prototypes de gilet de sécurité vélo qui donnent envie d'être portés. Le jury, présidé par Elisabeth de Senneville, techno-designer, et accueilli au musée de la Mode de la Ville de Paris, le Palais Galliera, a décerné le 1<sup>er</sup> prix à Heidi Mueller. L'année suivante, en 2008, la Sécurité routière faisait appel au couturier de Chanel, Karl Lagerfeld, qui posait dans les médias avec un gilet de sécurité vélo.

Le gilet de sécurité créé par Heidi Mueller

*synonyme d'insécurité et que la femme en fait son mode de déplacement principal, ses enfants seront davantage enclins à en faire de même* », précise Nicolas Mercat, cofondateur du cabinet Inddigo/Altermodal. C'est bien la mère – beaucoup plus que le père – qui diffuse la pédagogie sur la mobilité dans un foyer. L'engagement féminin en faveur du vélo est donc bénéfique à l'ensemble du noyau familial. Or, on sait que le vélo joue un rôle important dans le contexte actuel de crise économique et d'essor des modes doux et non polluants. Remplacer la deuxième voiture par un vélo, faire les courses et les petits trajets quotidiens à vélo ou même se rendre sur son lieu de travail à vélo pourrait avoir un impact significatif... L'atout santé est aussi à considérer. Là encore, celle qui veille à la santé dans la famille, c'est la femme. Aussi, si elle recourt au vélo pour ses bienfaits physiques, on peut penser que cette conviction marquera également ses enfants...

## Les freins à lever

Au cours de l'année 2011, à la demande de la Metro (communauté d'agglomération de Grenoble Alpes

Métropole), le cabinet Inddigo/Altermodal a réalisé une évaluation des politiques cyclables menées à Grenoble. Afin de comprendre et de lever les réticences des femmes, dans cette agglomération marquée par un différentiel important entre les sexes en matière de pratique cycliste, un focus group composé de huit femmes de 28 à 48 ans a été créé. « *Les discussions avec le focus group ont confirmé certaines données détectées au niveau national, notamment le fait que les femmes surestiment le risque routier encouru avec le vélo en ville, qui est un résultat récurrent issu des Enquêtes Ménages Déplacements menées dans différentes collectivités* », explique Nicolas Mercat. « *Pour lever ce frein à la pratique quotidienne du vélo, il faudrait livrer régulièrement des statistiques de sécurité routière, mais aussi rappeler le bénéfice sur la santé de la pratique du vélo.* » Des séances de « remise en selle » pour les huit participantes, en compagnie d'un formateur, se sont aussi révélées efficaces. Mais la première solution, c'est d'abord une pratique plus développée, car celle-ci fait inévitablement baisser la perception de l'insécurité.

## Prendre en compte le genre féminin

Pour inciter les femmes à recourir davantage au vélo pour leurs déplacements quotidiens, il serait bon, également, d'intégrer les « études de genre » dans les conceptions et les projets d'urbanisme. Avant de concevoir l'espace physique, l'espace social doit être analysé. C'est une démarche menée à Vienne depuis les années 1990. Urbaniste, Eva Kail a dirigé le bureau de la femme au sein de la ville de Vienne lors de sa création, en 1991. La répartition des activités et des habitudes de déplacements entre les genres a été étudiée à l'échelle de la capitale autrichienne. « *Il s'est avéré que la circulation automobile était surtout masculine et que les transports en commun et les déplacements à pied étaient surtout féminins* », indique Eva Kail. Dans ce contexte, plus de 60 projets pilotes ont été élaborés et mis en œuvre dans la ville – adaptation de la circulation, synchronisation des feux de circulation pour faciliter la traversée des piétons, plans des espaces verts, logements sociaux ou bâtiments publics... Dans le quartier de Mariahilf a été menée une analyse méthodique de espaces destinés à la marche : des potelets ont été installés sur les trottoirs et des pistes cyclables ouvertes dans les rues à sens unique. Et ce en réponse aux études menées pour définir les besoins des usagers selon leur genre et pour enregistrer leurs comportements. Vienne est une ville pionnière dans le recours à cette stratégie, dénommée *gender mainstreaming*. Il y aurait sans doute fort à faire, en allant, au-delà des simples Enquêtes Ménages Déplacements, vers des analyses de l'utilisation sociale de l'espace et des us et coutumes de mobilité des deux genres. L'objectif ultime étant de concevoir, dès la phase de réflexion urbanistique, une ville où les femmes trouvent leur place et les aménagements piétonniers et cyclables correspondant à leurs attentes. Une ville interrogeant les femmes, portant une attention particulière à leurs déplacements, serait, *in fine*, une ville conçue pour tous et accessible à tous. ■



© DR

## Annemarie Fakhet, Paris

« Apprendre à réparer son vélo »

Depuis 1995, je tiens une boutique de réparation-location-vente de vélos à Paris 5<sup>e</sup>. Les problèmes techniques les plus fréquents ? Les freins, les câbles de freins, les crevaisons... Quand j'ai commencé, je savais à peine poser une rustine sur une chambre à air. J'ai appris sur le tas... Les femmes viennent pendant trois après-midi apprendre à réparer leur vélo. Le plus souvent, il s'agit surtout d'avoir moins peur de s'y mettre... J'ai remarqué qu'elles apprennent vite, sont davantage à l'écoute que les hommes et très douées pour la mécanique fine. Moi-même, je suis devenue passionnée au fil du temps. Je pars en vacances à vélo, et, à Paris, je ne me déplace qu'à vélo. Une fois qu'on a compris comment fonctionne le trafic, cela se passe bien : il faut faire attention aux portières qui s'ouvrent, aux voitures qui tournent à droite et avoir une bonne sonnette pour alerter les piétons... [www.gepetto-velos.com](http://www.gepetto-velos.com)

Annemarie Fakhet, dans sa boutique de réparation-location-vente de vélos Gepetto et Vélos



© DR

## Hélène Dessales, Paris

« À vélo enceinte »

Cela fait vingt ans que je vis à Paris, et je me suis toujours déplacée à vélo. Tous les matins, j'ai un trajet d'un quart d'heure pour aller à mon bureau. Avant que ma fille n'aille à l'école, je la portais sur un siège enfant pour l'emmener chez sa nounou. J'ai de qui tenir : ma grand-mère a fait du vélo jusqu'à sa mort, à 85 ans ! Côté habillement, la pratique du vélo ne m'a jamais contrariée. Il n'y a qu'un seul vêtement dans lequel je me sente serrée, c'est une robe courte et cintrée : quand je la porte, je la remonte pour pouvoir pédaler sans encombre, et j'enfile par-dessus, le temps du trajet, une jupe longue et ample. Pour ma deuxième grossesse, j'ai fait du vélo jusqu'à quatre mois et demi, bien que ma gynécologue m'ait déconseillé la pratique de la bicyclette – essentiellement pour des raisons de sécurité. À partir de quatre mois et demi, le cadre du vélo s'est révélé trop haut, j'avais du mal à monter et descendre du vélo et j'ai dû renoncer à mes trajets à bicyclette, avec regret.



© DR

## Danièle Grélot, Azerailles, Meurthe-et-Moselle

« Le vélo pour la paix »

J'ai participé en 2009 à « Follow the women », un raid de femmes à vélo au Proche-Orient. Nous étions près de 300, avec une majorité de femmes de cette région, à traverser quatre pays – Liban, Syrie, Jordanie, Palestine – pour faire passer un message de paix.

J'ai aidé une Libanaise de 40 ans à tenir sur sa bicyclette : elle n'avait pas fait de vélo depuis l'âge de six ans. J'ai vu de jeunes femmes épanouies sur leur vélo au bout de deux jours, en commençant à acquérir une part de liberté. Mais ont-elles continué la pratique du vélo après le raid ? Rien n'est moins sûr...



© DR

## Eugénia Edinga, La Rochelle

« *Le vélo liberté* »

Camerounaise, je suis arrivée en France, à La Rochelle, en 2009. Il m'était difficile de me déplacer parce que je n'ai ni voiture ni permis de conduire... Je circulais en bus, mais ce n'était pas pratique, les horaires ne concordaient pas toujours avec les miens. Je travaille comme intérimaire dans l'entretien pour différentes entreprises et pour des particuliers, situés dans différents quartiers de La Rochelle, avec des horaires irréguliers : 2 h30 ici, 2 heures là...

J'ai connu la vélo-école grâce à la Maison du chômeur. Je me suis inscrite à la formation en avril 2011. Dès la quatrième séance, je suis partie sur la route... Au bout de deux mois, à raison de deux séances par semaine, j'ai obtenu mon permis vélo, et la vélo-école m'a offert une bicyclette, ce qui m'est très utile au plan professionnel. Le vélo m'offre une grande liberté ! [www.velo-ecole.org](http://www.velo-ecole.org)

À vélo les filles ! Philippe Aubert, responsable de la Vélo-école de La Rochelle, apprend à Eugénia Edinga à faire du vélo. Au début, en tandem...



**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](mailto:velparc@neuf.fr) [velparc@gmail.com](mailto:velparc@gmail.com)  
[www.velparc.fr](http://www.velparc.fr)

# Liberté, égalité, pédalez...

Les femmes n'ont pas toujours été libres de pédaler comme aujourd'hui. Et dans un certain nombre de pays, la pratique du vélo au féminin est inexistante, soit par absence de culture vélo, soit parce qu'elle est mal perçue en raison de préjugés religieux ou culturels.

« L'histoire nous révèle que la bicyclette a été un important outil de libération pour les femmes européennes et américaines vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle », lit-on sur le site [www.cyclonordsud.org](http://www.cyclonordsud.org).

Pour commencer, rappelons que c'est grâce au vélo que la femme a pu s'affranchir de la jupe et de la robe et porter un pantalon. En 1892, en France, une circulaire préfectorale autorise le port du pantalon pour les femmes « à condition qu'elles tiennent à la main une bicyclette ou un cheval... ».

Si la loi autorise l'usage de la bicyclette, les femmes à vélo ont dû lutter pour braver les interdits, les moqueries, les brimades... On peut lire ces mots dans un article paru dans la revue anglaise *Cycling* dans les années 1890 : « Nous ne pouvons comprendre comment de jolies femmes ayant de la fortune et une situation [enfourchent] une machine aussi hideuse que la bicyclette... ».

Au fil des années, les mentalités ont évolué. Avec le droit de pédaler, les femmes ont gagné le droit à la mobilité et une bien plus grande liberté. À la même époque, le droit de vote leur était accordé dans plusieurs pays : Danemark (1915), Angleterre, Canada (1918), Allemagne, États-Unis, Pays-Bas, Belgique (1919)... En 1925, le vélo au féminin a enfin acquis sa légitimité en France : « Les détracteurs même n'osent plus représenter la cycliste comme une échevelée, suant, peinant, ahanant sur son dada d'acier », écrit un journaliste dans *Le Chasseur français* du mois de septembre.



Le raid à vélo « Follow the women » a eu lieu chaque année, pendant quinze jours, de 2006 à 2009.

Aujourd'hui, le vélo au féminin ne pose plus de problème en Occident. Sauf rares exceptions... Le site d'information [www.slate.fr](http://www.slate.fr) évoque une anecdote survenue à New York en juin 2011 : une cycliste néerlandaise a été verbalisée par un policier au prétexte qu'en circulant en jupe, elle risquait de provoquer une distraction chez les automobilistes !

## Quand le vélo au féminin est banni...

Mais dans un certain nombre de pays, les femmes ne font pas du tout de vélo : en Afrique noire, il n'y a pas de culture vélo, ni pour les hommes, ni pour les femmes. On se déplace à moto, en voiture ou à pied. Au Maghreb, les filles font du vélo quand elles sont toutes petites, puis elles n'en fourchent plus : c'est un témoignage qui revient souvent chez les élèves des vélo-écoles. « En Arabie saoudite, les femmes devant porter l'abaya, une longue robe noire, la pratique du vélo est de fait difficile ; sans compter que les aménagements cyclables sont inexistantes », témoigne Alain Clo, un Français installé dans ce pays où les femmes n'ont pas le droit de conduire une voiture. Aux Pays-Bas, où le vélo est roi, une fatwa (avis religieux) décrétée en 2007 a interdit à la femme musulmane de pratiquer le vélo car, selon les religieux

qui la répandent, « enjamber la selle du vélo suscite chez la femme une excitation sexuelle et le vélo devient, de ce point de vue, un objet prohibé » ! L'événement est cité dans un rapport du Parlement européen du 14 avril 2008 sur « les communautés musulmanes face à l'extrémisme ».

Autre exemple de prohibition regrettable : en Iran, le chef de la police d'Esfahan a interdit la pratique du vélo dans les rues de sa ville en 2010, rapporte le site [www.caradisiac.com](http://www.caradisiac.com), indiquant que les femmes sur un vélo seraient considérées comme « criminelles et sévèrement punies ». En Iran, le vélo n'est pas interdit, mais les femmes qui en font peuvent être harcelées par les intégristes. En 2007, le gouvernement avait fait fabriquer, à destination des femmes, un vélo équipé d'une cabine... Ce n'est pas un hasard si, pour se faire remarquer, les femmes, au Proche-Orient et au Moyen-Orient, recourent au vélo : c'est le cas d'Asma Al-Ghoul, journaliste et blogueuse palestinienne. En septembre 2010, elle a défié le Hamas qui a promulgué une série de règles discriminatoires envers les femmes, en parcourant à vélo la bande de Gaza en compagnie de plusieurs amis, rapporte le magazine *Courrier international*, qui explique que « la société palestinienne en général, et celle de Gaza en particulier, réproouve l'utilisation du vélo par les filles ». ■

Altinnova



STATIONNEMENTS



ABRIS



CONSIGNES



STATIONS DE SERVICES  
Gonflage - Lavage - Réparation



STATIONNEMENTS  
VELOS



ABRIS VELOS  
CONSIGNES



STATIONS DE  
SERVICES VELOS

Découvrez la gamme de produits et services Altinnova sur

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

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

# Vélo 2030

## Vers de nouvelles stratégies

Dans la ligne de la démarche prospective engagée en 2011 par le Club des villes et territoires cyclables, la Rencontre nationale qui s'est tenue le 16 mars dernier à l'hôtel de ville de Paris portait sur le thème « Vélo 2030 : culture, stratégies et usages ». Belle opportunité pour lever le nez du guidon, tenter d'y voir plus clair et avancer droit vers l'objectif visé pour que, dans les vingt prochaines années, en France, le vélo conquiert toute sa place dans les déplacements urbains et périurbains.

Programme ambitieux mais réalisable... et surtout indispensable pour l'avenir de nos villes, ont martelé les intervenants.



© DR

Le réseau international du Club des villes et territoires cyclables se développe. Le 16 mars, à la Rencontre du Club, dans les salons de l'Hôtel de Ville de Paris, étaient présents : Barbara Pujdak, directrice du bureau de Développement, Ville de Gdansk (Pologne), Katherine Rooney, Streets Manager, Sustrans (Grande-Bretagne), Xavier Corominas-Maigne, directeur général, Red de ciudades por la bicicleta (Réseau de villes espagnoles pour le développement du vélo).

Dès l'ouverture de cette journée de débats et d'échanges d'expériences, Jean-Marie Darmian, président du Club, l'a admis : si, en vingt ans, le vélo a beaucoup progressé dans notre pays, « il est encore loin, très loin d'avoir la place qu'il occupe en Suisse, en Allemagne ou au Danemark ». Jean-Pierre Charbonneau, urbaniste parisien qui a à son actif trois années de conseil de la ville de Copenhague, a donné la mesure de ce retard : « Au Danemark, on comptabilise 936 kilomètres à vélo par an et par personne, aux Pays-Bas 848... et en France seulement 75 ». C'est dire que la marge de progression est large et le rattrapage urgent !

Encore faut-il savoir comment procéder pour avancer vite et bien. Certes, beaucoup d'urbains sont désormais

convaincus de son intérêt... « mais il nous reste à passer de la conviction à l'action », a lancé, pragmatique, Nicolas Mercat, qui est à la tête de la société du bureau d'études Inddigo/Altermodal qui vient de réaliser une étude sur la culture vélo. Coïncé entre le tout-automobile et les transports en commun, notre pays souffre en effet d'un véritable déficit culturel sur le vélo. La plupart des intervenants l'ont noté : si l'on veut progresser de façon décisive sur ce terrain, il est indispensable de communiquer massivement et sans relâche sur les atouts majeurs du vélo – bénéfique pour la santé, mode de déplacement économique, non polluant, peu encombrant en milieu urbain et souvent plus rapide que tout autre. Bien sûr, cela implique d'y mettre des moyens, par exemple en affichage ou en articles

de presse, comme l'a suggéré Isabelle Mesnard, élue de Chartres en pointe sur ce dossier. Cela implique aussi de multiplier les actions pédagogiques auprès de groupes ciblés, notamment les catégories qui, bien que « prêtes à s'y mettre », hésitent encore à franchir le pas, souvent par crainte de l'accident. Or, l'insécurité des cyclistes en ville est surtout une insécurité perçue. Il faut le faire savoir, statistiques à l'appui. « *Nous sommes précisément en train de recalculer l'exposition au risque des cyclistes par rapport aux usagers des autres modes pour diffuser ces chiffres au public* », a annoncé Lionel Faure, de la Métro (Grenoble Alpes Métropole). Nicolas Mercat a insisté pour sa part sur l'utilité des séances d'apprentissage, « *fondamentales pour se remettre en selle* », tout en précisant qu'on n'aide pas les femmes, les collégiens ou les personnes âgées à franchir le pas avec les mêmes arguments ni les mêmes outils. Pour voir la part modale du vélo augmenter de façon significative, c'est donc sur ce terrain que les collectivités devront faire preuve d'imagination...

## Des « zones à trafic limité » bientôt en France

Comme il se doit, cette rencontre a également été l'occasion de rappeler les fondamentaux de toute politique cyclable : un partage équitable de l'espace public et une circulation apaisée.

Très technique, Thomas Jouannot, du Certu, a énuméré les critères d'une bonne mixité modale en fonction des différentes zones (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne, voie verte...). Mais c'est le témoignage de Jacques Garreau, vice-président de Nantes Métropole, qui a créé la (bonne) surprise en annonçant qu'à partir de septembre, Nantes allait donner un nouveau signe fort en faveur des piétons et des cyclistes : non seulement la zone apaisée – toutes catégories confondues – va passer de 16 à 70 ha, mais une « zone à trafic limité » fera son apparition en centre-ville. Mise en place avec succès depuis des années en Italie, notamment à Padoue et Ferrare où l'hypercentre n'est plus accessible aux véhicules motorisés (exception faite pour les transports publics, les résidents, les PMR et les professionnels autorisés), cette formule sera une « première » en France.



Pour Jean-Pierre Charbonneau, « on n'est pas obligé de tout refaire à neuf dans une ville. On peut cependant la rendre confortable et à moindre coût ».

Reste que la volonté d'aménager la voirie pour favoriser les modes actifs, aussi farouche soit-elle, se heurte aujourd'hui à des restrictions budgétaires draconiennes. Élus, techniciens, associatifs, tous ont laissé entendre, à leur façon, qu'il fallait faire appel à de nouvelles stratégies pour continuer à avancer. Et dans ce registre, c'est la simplicité d'aménagement qui tient la corde – un principe adopté à Lorient, qui a permis de faire passer 96 % de sa voirie en « zone 30 » en l'espace de quelques années, a rappelé Olivier Le Lamer, élu de la cité bretonne. Mais la tendance à aller vers des solutions à petits coûts n'existe pas qu'en France. La Britannique Katherine Rooney, responsable du programme « *Do It Yourself Streets* » au sein de l'association Sustrans, l'a démontré. Devant un auditoire admiratif, elle a présenté des réalisations modestes, certes, mais répondant parfaitement aux objectifs recherchés : apaisement de la circulation, convivialité et sécurité dans telle ou telle rue... et cela en dépit de budgets microscopiques. Car avec la crise, l'association a été priée de proposer des aménagements sans dépasser 77 £/m<sup>2</sup> contre 1000 £ auparavant (moins de 100 € contre 1 200 €) ! « *Et maintenant, on nous demande de faire avec 25 £ (30 €)*. » Le plus étonnant est que, grâce à la forte motivation des habitants, les projets ont été menés à bien. « *Les riverains ont cherché des solutions pour que ceux qui empruntent leur rue comprennent que ce n'est pas seulement un tuyau pour aller le plus vite possible d'un bout à l'autre, mais aussi un lieu où des gens vivent...* » Des plantations, des pots de fleurs – une entorse assumée à

la réglementation –, des marquages au sol, des poubelles communes pour remplacer les individuelles... et beaucoup de réunions de concertation leur ont permis de gagner la partie.

Jean-Pierre Charbonneau a lui aussi évoqué l'histoire de sa rue, une voie parisienne très peuplée du quartier Saint-Denis, s'ient inhospitalière, voire dangereuse, sale et confuse, qui s'est complètement transformée. Lassés, les riverains ont en effet pris la situation en main, obtenu des pouvoirs publics que l'on interdise la circulation et le stationnement. Avec très peu de moyens et beaucoup de bonne volonté, cette rue est devenue plus vivante, très accueillante tout en étant plus sûre et bien plus propre.

Attention, toutefois, à la tentation de pousser le curseur trop loin, ont fait remarquer des élus qui craignent la « gentrification » de certaines rues ! Une mise en garde qui, d'ailleurs, avait été faite, dès l'ouverture de la rencontre, par Annick Lepetit, adjointe de Bertrand Delanoë à la mairie de Paris : « *Le partage de l'espace public ne peut pas se construire en opposant les uns aux autres.* »

Il est vrai que la rencontre de Paris a mis en évidence une tentation émergente assez nette chez bon nombre de cyclistes, aussi enthousiastes qu'impatients, notamment exprimée par Geneviève Lafferère, présidente de la FUB : « *Il faut oser prendre des initiatives, a-t-elle lancé, quitte à utiliser des petits moyens, à bricoler quelques astuces et à voir comment ça marche avant de poursuivre... L'important, c'est d'avancer ! Car à force de vouloir tout planifier, tout réglementer, tout faire en grand, on finit par ne rien faire du tout : trop lourd et trop cher, nous dit-on !* »

Pour Jean-Marie Darmian, en clôture des débats : « *Il faut avancer, faire même de l'éphémère, du léger... mais on ne peut pas agir sans stratégie. Le vélo repose sur une stratégie sociale, une stratégie d'environnement, d'urbanisme, de gouvernance. C'est le partage de l'espace public, le vivre-ensemble.* »

### Plus d'infos.

Rencontre nationale du 16 mars 2012 en partenariat avec la ville de Paris. Les interventions sont consultables sur [www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org), rubrique Événements, Rencontres.

Ces dernières années ont vu l'utilisation du vélo être remise au goût du jour. Le nombre d'utilisateurs se déplaçant à vélo est en constante hausse, notamment sur les derniers kilomètres des trajets domicile-travail. Le développement d'infrastructures cyclables est ainsi en pleine expansion. Les responsables à l'initiative de ces décisions se retrouvent face à une nouvelle problématique : **comment communiquer sur les actions entreprises et justifier les investissements réalisés ?**

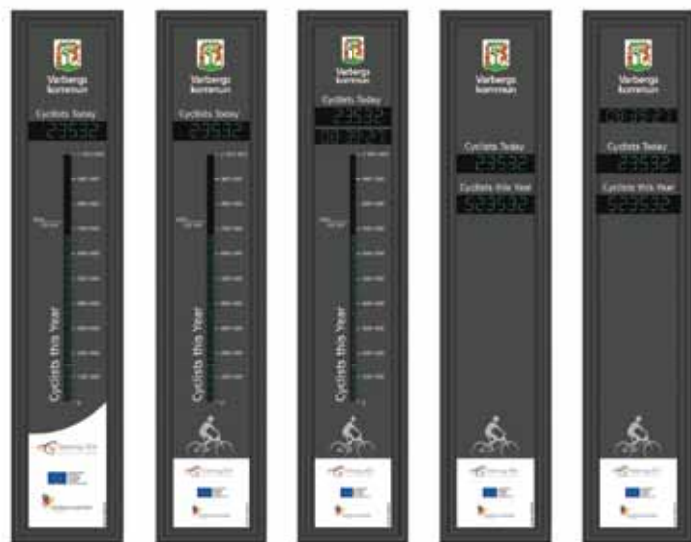
L'Eco-Totem est l'**outil de communication** qui permet de répondre de manière efficace à ce nouveau besoin. Il s'agit en effet d'un dispositif percutant, ludique et précis qui aide les villes à **communiquer en temps réel sur les chiffres de leur fréquentation cycliste**.

Il est composé d'un afficheur plein pied temps réel relié à une boucle électromagnétique ZELT. La boucle électromagnétique est implantée sous une piste ou bande cyclable et comptabilise les cyclistes empruntant cette voie, tandis que l'afficheur – positionné à un emplacement stratégique (point de passage) à proximité de la piste/bande cyclable – **communiquera en temps réel les données de comptage de la boucle par jour et cumulées sur l'année**.

L'Eco-Totem est **entièrement personnalisable**, notamment au niveau de sa charte graphique, et il peut être agencé de différentes manières afin de s'adapter précisément à vos besoins. De plus, l'Eco-Totem étant partie intégrante de l'environnement urbain de votre ville, il peut également être utilisé comme un **afficheur urbain** classique en mettant à la disposition du public des informations sur la ville, sa politique cyclable, ses centres d'intérêts, etc. à travers des cartes, des photos ou des textes intégrés en son dos. Grande première pour un afficheur de ce genre, il est **rétro-éclairé** afin d'assurer à tout moment – et surtout de nuit – la visibilité de ces informations. Par ailleurs, il est également possible d'afficher des informations comme la date, l'heure ou la température extérieure.

**Ultra résistant**, l'Eco-Totem a été spécifiquement conçu de manière à supporter des impacts et à résister au vandalisme. De plus, l'encadrement en aluminium est protégé par l'application d'une peinture anti-rouille et antigraffiti.

De par sa visibilité et son aspect ludique qui marquent les esprits, l'Eco-Totem est le moyen le plus efficace d'**intégrer de manière durable votre politique cyclable dans l'environnement urbain**.



- Afficheur temps réel
- Total quotidien et cumul depuis le début de l'année
- Rétro-éclairage, communication visible de nuit
- Design customisable
- Affichage d'informations sur chaque face
- Précision du compteur ZELT





## Évaluer, prioriser, dynamiser sa politique cyclable

L'exemple de l'observatoire de la politique cyclable de Grenoble Alpes Métropole

Grenoble Alpes Métropole mène depuis de nombreuses années une politique active en faveur du vélo, avec des investissements renforcés de 2002 à 2010. À l'occasion de l'élaboration du futur PDU, l'agglomération a engagé un audit complet de sa politique cyclable, en mettant en œuvre trois approches complémentaires.

### Une approche quantitative Une exploitation des Enquêtes Ménages et un réseau de compteurs automatiques

L'analyse de l'Enquête Ménage Déplacement (EMD) 2010 a servi à bien comprendre les évolutions sociologiques de la pratique par âge, CSP, sexe et motifs de déplacements, en comparant l'évolution dans le temps, par secteurs géographiques et avec d'autres agglomérations, notamment Strasbourg. Cinq compteurs automatiques permanents ont par ailleurs été implantés en 2008 dans des secteurs bien différenciés, permettant d'enregistrer et de restituer en temps réel, grâce à un GSM, l'évolution de la pratique du vélo. Ils se sont avérés indispensables pour recalibrer les données de l'EMD réalisée de novembre à mars sur l'année.

### Une approche politique et stratégique L'audit Bypad de la politique cyclable

La méthode d'audit Bypad (Bicycle Policy Audit) s'inspire des approches d'amélioration de la qualité, élaborée à l'échelle européenne et mise en œuvre par plus de 200 agglomérations, dont seulement cinq en France. Elle permet, autour de 9 modules et 30 thèmes, de passer en revue de façon extrêmement précise et exhaustive l'ensemble des composantes de la politique cyclable. L'audit est mené par trois groupes d'évaluateurs, cinq élus, cinq techniciens et cinq représentants des usagers. À l'issue d'un questionnaire approfondi, une réunion d'évaluation permet d'aboutir à

un consensus – une approche partagée des priorités –, puis une seconde permet d'élaborer et hiérarchiser le plan d'action. L'intérêt majeur du dispositif est de bien prendre en compte l'étendue des thématiques à aborder, qui génèrent des idées nouvelles et conduisent à fixer des objectifs précis et évaluable. Le caractère international apporte une échelle de mesure européenne et un réseau de bonnes pratiques fortement élargi.

### Une approche qualitative Les focus groupes de non-usagers

Les deux premières approches ont permis d'identifier des cibles prioritaires. Pour comprendre l'évolution de l'image du vélo, les freins à l'usage, mieux cibler et hiérarchiser les actions, trois focus groupes composés chacun de 10 à 15 non-usagers, recrutés par internet ou par les réseaux internes, ont été réunis à deux reprises : femmes, collégiens, personnes âgées, plus un groupe avec les élus. Ces focus sont menés avec des techniques d'animations originales : post-it de positionnement d'image, méthodes de photo-langages, quizz, méthodes de hiérarchisation... Entre les deux séances, les participants sont invités à réaliser des « missions » : participer à une séance de remise en selle, essayer un vélo à assistance électrique, aller au moins une fois au travail à vélo, au moins une fois faire ses achats à vélo... L'approche focus groupes s'est avérée extrêmement riche et très opérationnelle pour tester des idées, cibler des prix ou des zones de pertinences de services, trouver les bons arguments. Ils ont été complétés de deux groupes thématiques sur la santé et la sécurité.

### 5 conclusions ressortent de cet audit.

- ▶ **L'image du vélo est redevenue positive.** Son usage est valorisé, son côté pratique, disponible, son efficacité-temps reconnue, même si les bénéfices santé considérables sont largement méconnus.
- ▶ **Plusieurs cibles sont bien identifiées.** Après les cadres et les 25-35 ans de 2002 à 2010, les femmes, les habitants de la première couronne, les employés sont devenus des cibles prioritaires, avec des besoins assez spécifiques.
- ▶ **Le frein majeur reste la sécurité perçue.** L'image du vélo, comme mode dangereux, ne correspond pas à la réalité observée : le nombre d'accident a été divisé par trois alors que la pratique augmentait de 40 % de 2002 à 2010.
- ▶ **Les séances de remise en selle seront des outils indispensables.** Elles accompagnent certaines catégories, notamment les femmes, vers l'usage, tout en dédramatisant la pratique en ville et permettent d'acquiescer en quelques heures les bons réflexes sécurité.
- ▶ **La politique de marketing, accompagnement, communication et services.** Elle peut avoir un excellent rapport coût / efficacité et reste le principal point faible en France en comparaison des autres agglomérations européennes.

### Plus d'infos.

William Meunier, Metro,  
william.meunier@lametro.fr  
Nicolas Mercat, Inddigo/Altermodal,  
n.mercat@altermodal.fr

# Les Français ont voté pour le vélo en 2011 !

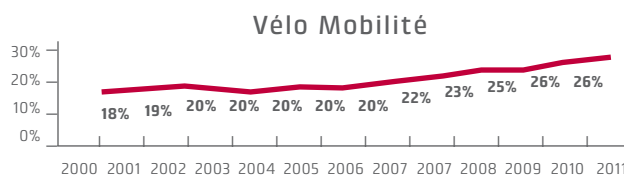
Dans une conjoncture difficile, le cycle fait partie des rares secteurs de l'économie qui, en 2011, ont progressé, avec une hausse des ventes de cycles de 5,5%.

Le marché français fait bien mieux que certains marchés européens à forte culture vélo dont les ventes affichent des progressions moins importantes ou des reculs significatifs. Il maintient sa place sur le podium des marchés européens supérieurs à 3 millions de vélos vendus, derrière l'Allemagne (4,1 millions) et le Royaume-Uni (3,5 millions). En termes de volume, ce sont donc près de 3,2 millions de vélos qui ont été vendus en 2011 contre 3 millions en 2010, soit 5,5% de plus.

► **Un marché assez bien réparti entre vélos adultes (55%) et vélos enfants (45%).**

► **Une grande stabilité dans la répartition des familles**

- Le VTT adulte reste la famille leader avec 27% des ventes totales.
- Les VTC représentent 13%.
- La part du vélo de ville +VAE + vélos pliants se maintient à 9%.
- La part du vélo de course est stable à 5,5%.
- Le domaine des enfants reste



à majorité VTT avec 19,5% du volume total des ventes, les autres vélos-enfants représentant toutefois 18% des ventes et les BMX 4%.

• La part des vélos-jouet se maintient à 4%.

En valeur, le marché global du secteur, soit les ventes de cycles et d'accessoires que ce soit au titre du premier équipement ou de la maintenance, est en hausse de 5%, comparé à celui de 2010.

► **2011 se termine par une croissance significative du marché qui a profité à l'ensemble des grandes familles de produits.**

► **La répartition des ventes par typologie d'acheteurs se stabilise à 62% pour les loisirs, 12% pour le sport et 26% pour la mobilité, soit plus d'un vélo vendu sur quatre et seul secteur en croissance depuis plus de dix ans.**

Pour Didier Huré, délégué général du CNPC, « *force est de constater qu'après cinq années consécutives de baisse, le marché s'est redressé. Les efforts de tous les acteurs seraient-ils en train de porter leurs fruits ? Le vélo deviendrait-il un remède contre la crise en termes de mobilité, comme l'argumente à juste titre le Club des villes et territoires cyclables ? Un remède contre la morosité afin d'échapper aux turbulences que nous supportons et nous procurer ainsi un peu d'évasion ? Décidemment le vélo a toutes les vertus !* »

## Plus d'infos.

CNPC - [www.tousavelo.com](http://www.tousavelo.com)  
*Le marché du cycle*, 14<sup>e</sup> édition, une étude annuelle de l'Observatoire du cycle, réalisée par le CNPC, Conseil national des professions du cycle.



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

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

**Rédactrice en chef :**  
 Véronique Michaud

**Secrétariat de rédaction :**  
 Claude Lisbonis / CLC  
 T +33 (0)1 42 02 17 40  
[clc@claudelisbonis.com](mailto:clc@claudelisbonis.com)

**Ont collaboré à ce numéro :**  
 Arlette Chabrol, Nathalie da Cruz (dossier), Didier Huré, Nicolas Mercat

**Abonnement / Diffusion :**  
 T +33 (0)1 56 03 92 14  
[info@villes-cyclables.org](mailto:info@villes-cyclables.org)

**Publicité :** IM Régie  
 Marc Grand, directeur,  
 Anaïs Fraigneau  
 T +33 (0)1 40 24 12 63  
[anaïs.fraigneau@impub.fr](mailto:anaïs.fraigneau@impub.fr)

**Conception graphique et maquette :**  
 Studio Desailly / Denis Desailly  
[ddesailly@mac.com](mailto:ddesailly@mac.com)  
[www.liensgraphiques.fr](http://www.liensgraphiques.fr)  
 Sabine de Ligny, César Monnet, Giulia Valmachino

**Impression :** LVRI  
[lvri@lvri.fr](mailto:lvri@lvri.fr)  
 Imprimé sur papier recyclé  
 ISSN 1631 - 3054  
 Dépôt légal : avril 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<sup>2012</sup> 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  
Email : [anis.fraigneau@impub.fr](mailto:anis.fraigneau@impub.fr)



**RÉSERVEZ  
VOTRE  
BADGE  
GRATUIT  
EN LIGNE**

[www.transportspublics-expo.com](http://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



Partenaire presse





Crédits photos : © Mario Lang / © DR

## Eva Kail

Directrice du département Planification urbaine, Ville de Vienne, Autriche

### Quels sont les enseignements du diagnostic sur les besoins quotidiens des femmes à Vienne en matière de déplacements, entre 1990 et aujourd'hui ?

L'organisation des déplacements a changé. À Vienne, nous sommes fiers que les déplacements en transports publics aient augmenté de 29 % à 37 %, entre 1993 et 2011, alors que les déplacements en voiture ont diminué de 40 à 29 %. Les déplacements effectués à pied sont restés stables, à 28 %, et la faible part des déplacements à vélo est passée de 3 à 6 %. Mais les femmes ont des conditions de mobilité différentes de celles des hommes : ils possèdent ou peuvent utiliser des voitures dans une moindre mesure, et pourtant ils les utilisent énormément pour aller au travail, alors que les femmes en ont besoin pour faire les courses, accompagner les enfants et les personnes âgées... Et elles font une grande partie de ces activités à pied. Par conséquent, les conditions de circulation des piétons ont un rapport direct au genre. Ainsi, les personnes âgées, fragiles, sont en majorité des femmes. Elles se déplacent avec des poussettes ou des enfants petits et sont plus vulnérables face aux obstacles rencontrés dans l'espace public. Elles accordent aussi une plus grande importance au sentiment de sécurité (ou d'insécurité), ce qui peut les influencer sur le mode ou la qualité de leurs déplacements.

Et les piétons ont été pendant longtemps les « espèces oubliées » dans l'organisation des déplacements. Vienne a fait des efforts

considérables pour changer cette donne. En 2002, le quartier de Mariahilf a été choisi comme quartier-pilote pour introduire la stratégie de *gender mainstreaming*, l'intégration du genre dans les politiques urbaines. L'objectif de cette expérimentation sur quatre ans était de générer une prise de conscience pour les besoins des piétons, et ensuite d'intégrer de nouvelles méthodes et outils de planification.

### Quelles sont les mesures prises pour faciliter la mobilité des femmes à pied, en particulier dans le quartier de Mariahilf ?

Les résultats ont été impressionnants : de nombreuses mesures ont été mises en œuvre pour améliorer les déplacements des piétons dans le cadre du projet-pilote et par la suite. Elles ont porté notamment sur la construction de plus de soixante passages piétons, l'élargissement de plus de mille mètres de trottoirs, l'instauration de priorités piétons à plusieurs carrefours, la conception d'aménagements sans obstacle dans de nombreux endroits - par exemple un ascenseur a été installé dans un espace public pour pallier une différence de niveau importante, l'installation de bancs... L'éclairage pour les piétons a été amélioré dans vingt-six endroits, et trois places ont été redessinées. Enfin une attention particulière a été mise sur la « qualité des détails ». Une autre question majeure a été de prendre des mesures temporaires pour garantir la qualité piétonne aux abords des terrasses de cafés

et restaurants, des lieux de livraison et des chantiers.

En mettant en œuvre de petites mesures à l'échelle des individus, par petites étapes, nous avons obtenu des résultats remarquables, et l'ensemble de ces mesures dépasse l'impact isolé de chacune, pour former comme un réseau qui améliore l'état général du quartier. Ainsi, le projet a réussi à faire prendre en compte les intérêts des piétons et a suscité un intérêt pour les stratégies de planification intégrant la dimension de genre, bien au-delà du 6<sup>e</sup> arrondissement de Vienne !

### Et les aménagements cyclables à Vienne ?

Se déplacer à vélo à Vienne est de plus en plus populaire. La Ville a fixé l'objectif d'augmenter la part modale du vélo à 10 % du trafic total en 2015, et pour ce faire a nommé, en novembre 2011, un commissaire délégué aux politiques cyclables.

Aujourd'hui, plus de 1 200 kilomètres de pistes cyclables invitent à découvrir Vienne à vélo. Plus de 30 000 places de stationnement pour vélos sont créées, et la construction de garages à vélos dans les espaces privés est encouragée. Le système de vélo en libre-service, « City-Bike », qui compte déjà 100 stations, est en pleine expansion.

En 2013, Vienne accueillera *Velocity*, la plus grande conférence internationale sur le vélo. La Ville organisera de nombreuses manifestations, avec un slogan : « *the sound of vélo* » – le son du vélo ! ■

### Quelques repères

■ Vienne, capitale de l'Autriche, 1,7 million d'habitants

■ 2002, les Citybike de Vienne sont mis en service (cf. photos)

■ À lire : *Le Piéton dans la ville. L'espace public partagé*, Éd. Parenthèses 2011  
Art. « *Stratégie de l'espace public à Vienne* »