



n° 55

Dossier > pages 6 à 13

mai / juin 2012

6€



Innovations vélo

Des idées à la chaîne !

Salon Transports publics 2012
Espace modes doux
> page 14

À l'école
des vélo-écoles
> page 17

La parole à
Éric Comparat, UNAF
> page 20

La vraie liberté, c'est stationner



www.aguidonplus.fr

Aguidon Plus

BP 20451 - 27, rue Exelmans - 78004 VERSAILLES CEDEX

Tél. 01.30.24.60.95 - Fax 01.30.24.60.96

info@aguidonplus.fr

AGUIDON
PLUS ®

agenda

> 5-7 juin 2012

Espace Modes doux,
Transports publics 2012
Le Salon européen de la mobilité
 Paris, Porte de Versailles
www.transportspublics-expo.com

> 5 juillet 2012

Assemblée générale du Club
Remise des Talents du Vélo 2012
 Paris, Palais du Luxembourg
www.villes-cyclables.org

> 20-21 juillet 2012

Université populaire du vélo
 1^{re} édition
 Créon - Gironde
universitepopulaireduvelo.org

> Septembre 2012

Observatoire des mobilités actives
 Lancement de l'enquête nationale sur
 « *les politiques cyclables et piétonnes*
dans les villes françaises »
www.villes-cyclables.org

> 11 septembre 2012

Colloque « Le vélo partagé :
où en est-on ? »
 Strasbourg, Cité de la musique
 et de la danse
www.velo-partage-strasbourg.eu

> 16-22 septembre 2012

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

> 16 octobre 2012

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

> 29-31 mai 2013

20^e congrès du Club
 Nice, Palais des Congrès
www.villes-cyclables.org



édito

On n'a pas fini d'en entendre parler...

L'innovation dans le domaine de la mobilité fait la part belle au vélo. C'est le constat qu'on peut faire depuis plusieurs années, et les rendez-vous bisannuels du Salon européen de la mobilité l'attestent chaque fois. Le produit vélo, l'univers vélo et, plus largement, celui des modes actifs, sont au cœur des dynamiques d'innovation. Non pas que le secteur du transport routier et ferroviaire de voyageurs ne soit plus porteur d'innovation, bien entendu, mais les évolutions techniques y sont, si ce n'est moins visibles, en tout cas moins révolutionnaires quant aux impacts sur les pratiques, les modes de vie et les représentations. C'est un grand changement qui s'opère depuis plusieurs années, une petite révolution car, comme le soulignait Georges Amar, prospectiviste, dans les colonnes de ce magazine, ce qui est neuf, c'est que l'innovation porte aujourd'hui davantage sur les périphériques que sur la traction. La question est de savoir comment on utilise la puissance de transport et pas seulement de l'accroître indéfiniment ni d'augmenter la vitesse et le débit des modes de déplacement. L'individu est appelé à jouer un rôle de plus en plus actif dans sa mobilité, en combinant les modes et les services offerts, en métissant les solutions. Ce sont de nouvelles et vastes perspectives pour l'action publique, pour les concepteurs et pour les fabricants ! Au-delà du déplacement, c'est un champ d'innovation très ouvert que représentent les modes actifs. Je suis convaincu qu'ils constituent le laboratoire de la ville de demain.

Au Club des villes et territoires cyclables, nous mobilisons notre énergie et celle des 1 200 collectivités réunies pour étudier et mieux comprendre le potentiel de ces transformations à l'œuvre autour des mobilités actives, de la marche et du vélo. Qu'il s'agisse de l'économie, de la gouvernance, des nouvelles stratégies urbaines... Nous sommes heureux que le vélo cristallise les débats sur les nouvelles options de notre société. Et nous avons bien l'intention de faire en sorte qu'il le fasse encore davantage.

À la veille de ce grand rendez-vous des acteurs de la mobilité alternative à la voiture solo, je repense à ce dessin de Plantu en une du *Monde* le jour de l'ouverture du Mondial de l'automobile 2006. On y voyait, sur un modeste stand du salon, une petite automobile avec des jerricans d'essence sur la galerie et un commercial perplexe, tous deux cernés par une foule de cyclistes le nez au vent, sifflotant ou le téléphone portable à l'oreille. Six ans et quelques pics de prix des carburants plus tard, une chose est certaine, on n'a pas fini d'entendre parler du vélo et des nouvelles mobilités actives !

Jean-Marie Darmian
Président



Qualité de l'air

► **Alors que la directive européenne n'autorise pas plus de 35 jours par an enregistrant des pics de pollution supérieurs à 50 microgrammes/m³ par point de mesure, l'agglomération parisienne en a déjà engrangés 23 depuis le début de l'année...**

On peut surveiller en temps réel la pollution de l'air avec *Airquality in Europe* (www.airqualitynow.eu) qui indique la qualité de l'air en temps quasi réel dans 100 grandes villes européennes, dont une quarantaine en France.

Source : www.innovcity.fr

Berlin : vélos dans les taxis et les TC

► **Les chauffeurs de taxi ne peuvent pas refuser d'embarquer un vélo, moyennant 0,50 € supplémentaire par course, sous peine d'amende.**

Les vélos prennent aussi les transports en commun, c'est la règle, pas l'exception. Les S-Bahn (RER), U-bahn (métros), Strassenbahn (tramway) ou Regionalbahn (TER) disposent d'emplacements spacieux dédiés aux vélos, moyennant un ticket à 1,50 € en plus du ticket à 2,10 €. Et dans les trains régionaux, vers les lieux de baignade des alentours de Berlin lors des week-ends estivaux, les vélos entassés ne posent pas problème.

Source : actuvelo.fr

Rennes : Vélo star dans les entreprises

► **Le vélo, la nouvelle voiture de service des salariés ?**

C'est l'objectif de Rennes Métropole qui propose une carte multi-utilisateurs permettant aux salariés d'une même entreprise de se partager un abonnement au service du Vélo star. La carte coûte 40 € à l'année, sans limitation aucune : de quoi organiser ses déplacements et éviter les problèmes de stationnement. Pôle Emploi Bretagne, l'université de Rennes 2, les Trans-Musicales l'ont déjà adoptée !

Source : actuvelo.fr

Vélothérapie et longévité

► **Raymond Laval, quatre-vingt-dix ans, fait toujours du vélo dans les rues de Gourdon.**

Il n'y a pas mieux pour entretenir le rythme cardiaque, faire provision d'oxygène, muscler les jambes, renflouer le capital osseux, ménager les articulations et enfin lutter contre la dépression... Ce moyen de transport convient à tous les âges, même les plus avancés. Il conseille vivement la vélothérapie.

Source : actuvelo.fr

Fret à vélo

► **Plusieurs boutiques parisiennes ont adopté le nouveau dispositif de livraison proposé par la société Vert chez vous, spécialisée dans le transport de marchandises : les colis sont acheminés dans le centre de la capitale par péniche, puis chargés sur des vélos électriques. Pas de bouchons avec la livraison à vélo !**

Source : transports.blog.lemonde.fr

Auto boulot

► **81 % des déplacements domicile-travail se font en voiture lorsqu'une place de stationnement est proposée aux salariés, et seulement 48 % quand il n'y en a pas.**

Le rôle des entreprises dans les pratiques modales de leurs salariés est considérable. Or les ventes de véhicules aux entreprises connaissent actuellement une forte augmentation...

Source : Certu, *Transflash* n° 372

Marseille : à vélo sur la Canebière

► **La communauté urbaine (MPM) devrait autoriser d'ici quelques semaines la circulation des vélos, sur la Canebière et le Vieux-Port, bannis depuis le lancement des travaux en mars dernier, en application d'un arrêté municipal pris dans le cadre de la semi-piétonnisation du Vieux-Port. Mais aucune piste cyclable n'est pour le moment envisagée pour compléter la petite cinquantaine de kilomètres de voies cyclables marseillaises, totalement morcelée, alors que Bordeaux, par exemple, en compte près de 600 km.**

Source : actuvelo.fr

Suivez le guide !

► **La FUB vient d'éditer une « Guide du stationnement des vélos dans les immeubles d'habitation et de bureaux », pour les professionnels de l'immobilier et du bâtiment obligés, dès le 1^{er} juillet prochain, de concevoir des espaces de stationnement dédié aux vélos dans les bâtiments neufs d'habitation ou de bureaux. Une aide à la conception et à l'aménagement de ces espaces. Prix FUB : 15 € l'un.**

www.fubicy.org



Les taxi-vélos contre l'abstention

► **À Aix-en-Provence et Arles, Taco and Co, entreprise de transport en tricycles à assistance électrique,**

a proposé de conduire gratuitement les habitants jusqu'à leur bureau de vote pour les deux tours de la présidentielle. La société Cycloville, présente dans douze villes en France et tout récemment à Lyon, a fait de même. Une excellente opération de communication en diffusant un message démocratique et écologique : dans les centres-villes, le vélo est beaucoup plus efficace que la voiture, et surtout plus agréable !



Traverser en sécurité

► **La ville américaine de Pleasanton, en Californie, a installé des détecteurs innovants à certaines des intersections les plus dangereuses pour les cyclistes. Baptisé *Intersector*, l'outil, commercialisé par l'entreprise MS Sedco, différencie les vélos des voitures et adapte en temps réel la signalisation pour sécuriser la circulation, permettant aux cyclistes de traverser en toute sécurité.**

Source : www.innovcity.fr



Les citoyens en mode actif

► **Les citoyens se déplacent à pied ou à vélo environ 15 minutes de plus par jour que les habitants des villages, et ils marchent aussi plus pendant leur temps libre.**

L'image d'une campagne plus attractive pour les piétons est donc remise en question par la thèse de Delfien van Dyck, de l'unité de recherche des sciences du mouvement et du sport de l'université de Gand (Belgique). Le fait que les villes soient plus fréquentées par de nombreux véhicules, et que par conséquent il puisse s'avérer dangereux d'y marcher ou d'y faire du vélo, ou le fait qu'il y ait moins d'espaces verts, ne semblent pas importants. Des scientifiques américains et australiens en étaient déjà arrivés à la même conclusion, mais c'est la première fois qu'elle est rendue publique en Europe.

Source : actuvelo.fr

Filière professionnelle

► **Le CNPC (Conseil National des Professions du Cycle) et la fifas (Fédération Française de l'Industrie du Sport et des Loisirs) ont signé une convention de partenariat organisant leur rapprochement.**

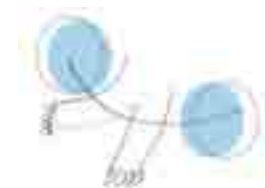
C'est une nouvelle filière qui va se développer : « Industrie Sports - Loisirs - Mobilité Active », avec une équipe sur le même site et une même déléguée générale : Catherine Trachtenberg.

New York : vélos en libre-service

► **Citibike, le vélo new-yorkais en libre-service arrivera à Manhattan et Brooklyn fin juillet.**

À terme, la mairie prévoit d'en installer 10 000, disponibles 24 heures sur 24 dans 600 stations réparties dans tout New York. L'abonnement annuel sera de 95 \$ (72 €), soit moins que le prix d'un ticket mensuel pour le métro (104 \$). Les premières 45 minutes seront gratuites, et la première heure supplémentaire coûtera 4 \$. Des formules journalières ou hebdomadaires sont prévues pour les touristes. Citybike ne devrait rien coûter aux contribuables, d'après la mairie, grâce à un sponsor, Citigroup, et devrait être très populaire. La ville compte désormais plus de 1 100 km de pistes cyclables, avec pour objectif de parvenir à 2 900 km à l'horizon 2030.

Source : New York Times



Dakar : rouler à vélo !

► **Des ONG dans le domaine de l'environnement et Enda Tiers monde, en collaboration avec la Ville de Dakar, ont organisé une randonnée à vélo et en patins.**

Objectif : comprendre comment on peut éviter la production du gaz carbonique. Cet événement symbolique s'inscrit dans la journée mondiale de la Terre du 22 avril dernier, qui avait pour thème « Ouvrir la voie aux deux mondes ». L'occasion d'inciter les Sénégalais à faire plus de vélo.

Source : actuvelo.fr

vite dit

« Un pays qui bouge et se modernise est celui où l'on va bosser à vélo. La mobilité représente 30 % de nos émissions de gaz à effet de serre. Un quart de ces déplacements sont des déplacements domicile-travail. Convaincre le monde du travail est un élément clé pour réussir une transition culturelle vers le vélo. »

Philippe Henry, ministre wallon de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, lors du lancement de la campagne « Tous Vélo-Actifs » à l'attention des seize entreprises, regroupant 50 000 salariés, qui se sont engagées à mener des actions pour inciter leur personnel à utiliser le vélo pour leurs déplacements domicile-travail dans le cadre du Plan Wallonie cyclable (30 millions d'euros entre 2010 et 2014).

Autoroutes cyclables

► **Copenhague prévoit de créer un réseau d'autoroutes cyclables qui permettra aux quelques 15 000 cyclo-banlieusards de rejoindre le centre-ville très facilement et aux 85 000 banlieusards travaillant en centre ville d'utiliser le vélo.**

Ils sont « seulement » 37 % de la population habitant le Grand Copenhague à utiliser le vélo pour des déplacements compris entre 4 et 15 km, contre 55 % des résidents à Copenhague Centre. Le réseau comptera treize voies express développées à partir des pistes cyclables existantes avec des caractéristiques améliorées : surface sans feuille, neige ou glace, chemin aussi direct que possible, marquage homogène, station service vélo, possibilité de rouler vite... Coût de l'opération : 7,5 millions d'euros. Et à Bruxelles, le Parlement bruxellois vient d'adopter une résolution relative à l'aménagement d'un réseau express régional pour cyclistes, reliant les communes situées dans un rayon de 20 km à partir du centre de Bruxelles.

Tourne-à-droite

► **À Sceaux (92), le tourne-à-droite des cyclistes aux feux tricolores est la règle.**

Il est généralisé à l'exception de quelques feux sur deux carrefours. Après la généralisation du double-sens cyclable, la Fête du vélo de la commune a mis à l'honneur, le 19 mai, ce dispositif plébiscité par les cyclistes et bien accueilli par ceux qui ne le sont pas encore.

www.sceaux.fr



La Réunion : tous à vélo

► **Le Territoire de la Côte Ouest (TCO), présidé par le maire du Port, organise cinq grandes randos à vélo tout au long de l'année dans les cinq communes.**

Objectif : inciter encore davantage les Réunionnais-es à se déplacer quotidiennement à vélo dans toute l'île. La première s'est déroulée le 13 mai à Saint-Paul.

Source : actuvelo.fr

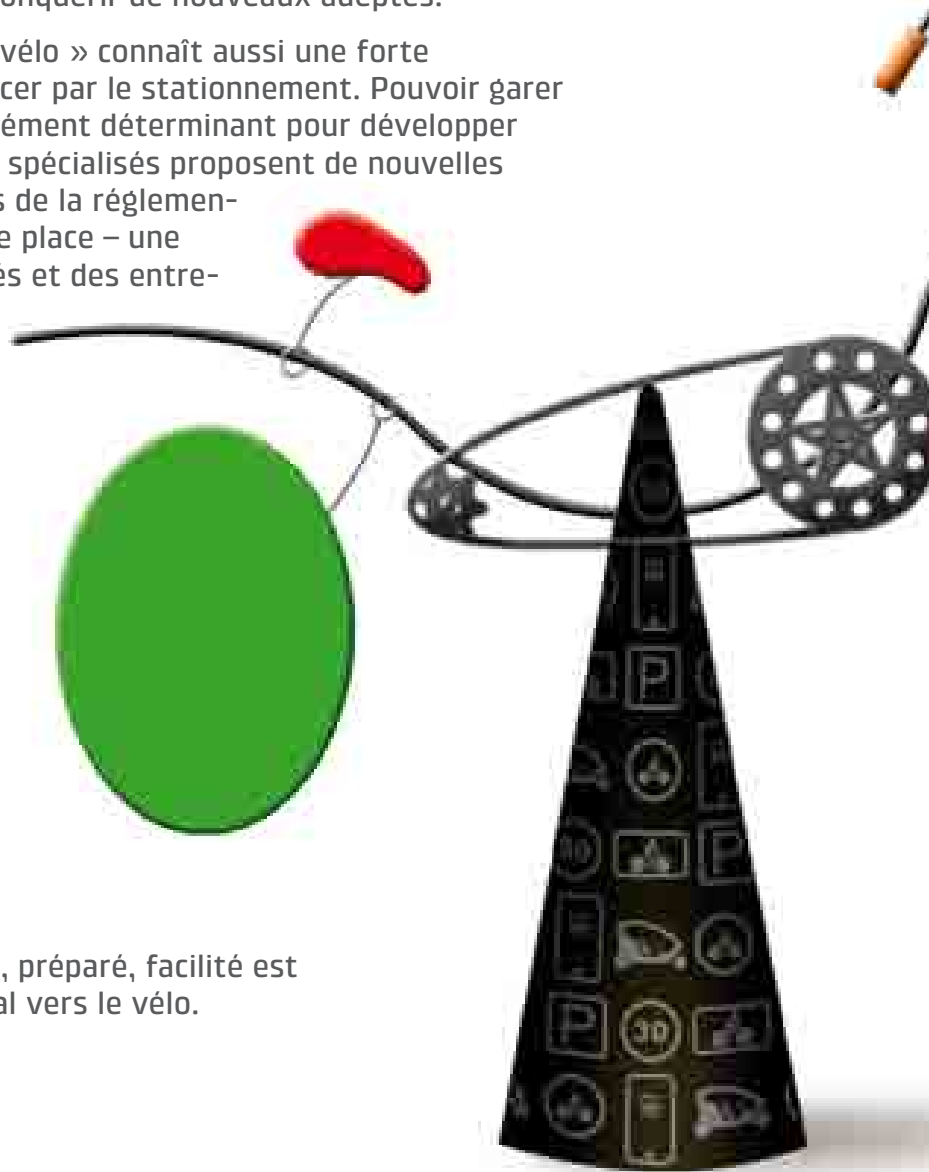
Innovations vélo

Des idées à la chaîne !

En dix ans, le vélo, ses mécanismes et ses accessoires ont fortement évolué pour rendre ce moyen de déplacement plus performant et confortable. Assurément, les innovations des dernières années sont le vélo à assistance électrique et le vélo pliant, dont le succès ne se dément pas, et qui permettent de conquérir de nouveaux adeptes.

Outre le produit vélo, le « système vélo » connaît aussi une forte dynamique d'innovation. À commencer par le stationnement. Pouvoir garer son vélo en toute sécurité est un élément déterminant pour développer la pratique. Là aussi, des fabricants spécialisés proposent de nouvelles solutions, répondant aux impératifs de la réglementation, mais aussi offrant un gain de place – une demande récurrente des collectivités et des entreprises qui installent ces dispositifs – et des services pour les cyclistes : boxes fermés, casiers ou consignes, station de gonflage, boutique de réparation...

Enfin, l'innovation porte aussi sur l'aide à la mobilité. Informer le cycliste sur les itinéraires, les stations de vélo en libre-service, les places de stationnement à l'aide de la géolocalisation, c'est une voie d'avenir dans laquelle certaines sociétés se sont déjà engagées. Au-delà, il faut permettre le partage d'informations entre cyclistes, communiquer sur l'état des aménagements cyclables et sur la météo. Car un trajet pensé, préparé, facilité est un facteur essentiel de report modal vers le vélo.



Un produit en pleine évolution

Assurément, le vélo à assistance électrique (VAE) a redessiné l'avenir du vélo. Jusqu'à essentiellement perçu dans une optique sportive, le vélo s'est montré à la portée de tout un chacun, quels que soient son âge et son état de santé. Il est même devenu un moyen de déplacement quotidien accessible aux personnes habitant dans des zones à la topographie capricieuse. « Les premiers VAE sont apparus il y a quinze ans, apportant un net confort de pédalage.



Mais ce produit est véritablement captif pour la

clientèle depuis quatre ans », estime Didier Huré, délégué général du Conseil national des professions du cycle (CNPC) qui regroupe tous les fabricants.

Cette année encore, les ventes de VAE se maintiennent à un bon niveau. Et les constructeurs continuent d'apporter des innovations pour améliorer le produit.

« En 2009, nous avons mis sur le marché *i-flow*, un VAE qui propose une assistance proportionnelle au pédalage, relate François Lombard, responsable de la communication de Matra. La puissance du moteur et l'alimentation dispensée par la batterie dépendent de l'effort fourni par le cycliste : le système s'adapte automatiquement, sans programmation particulière. » Par ailleurs, la batterie est amovible

et peut être rechargée n'importe où. Des éléments de confort non négligeables pour l'utilisateur... Aujourd'hui, le poids et la durée d'autonomie de la batterie sont les champs de recherche privilégiés par les constructeurs.

Le vélo pliant à assistance électrique

Autre innovation majeure des dernières années : le vélo pliant, « qui répond au problème du stationnement. On peut le mettre dans son appartement, dans le tramway, dans le métro... C'est le produit intermodal par excellence », selon Didier Huré. Cette fois, les innovations se situent du côté du poids et de l'envergure de l'engin, ainsi que de la facilité à le replier. Exemple : Arcade Cycles a présenté, début juin, Nano, un vélo pliant qui pèse neuf kilos en version classique. Nano existe aussi en version électrique, avec « un réglage par logiciel du système de régulation de l'assistance électrique : il est possible de programmer l'assistance selon que l'on souhaite plus de nervosité ou plus d'autonomie », indique François Lucas, directeur général d'Arcade Cycles.



Le FX de Matra, VAE pliant, Grand Prix des Vélos de Ville 2012. © DR

En effet, l'innovation du moment consiste à allier les deux principales innovations des dernières années – à savoir un vélo pliant à assistance électrique ! Les premiers modèles ont vu le jour en 2009. De son côté, la société Matra a sorti un modèle baptisé FX, doté d'un système de pliage astucieux : « Il tient debout même une fois replié ; il peut rouler comme une valise, détaille François Lombard. Car il faut prendre en compte le déplacement du vélo entre le moment où il est plié et celui où on le déplie. »

EN CHIFFRES

Les innovations, pour conforter le succès du vélo

3,2 millions

Avec près de 3,2 millions de vélos vendus, la France est le troisième pays consommateur de cycles, après l'Allemagne et le Royaume-Uni ⁽¹⁾.

x 2

Les VAE et vélos pliants marquent une bonne poussée dans les chiffres de ventes : en 2011, les vélos pliants ont vu leur volume de ventes doubler par rapport à 2010 ⁽¹⁾.

+ 16 %

Les ventes de vélos à assistance électrique ont progressé de 16 % en 2011 par rapport à l'année précédente hors grandes surfaces alimentaires ⁽¹⁾.

23

Au moins 23 collectivités françaises proposent une subvention aux particuliers qui acquièrent un VAE (allant de 50 à 400 €) ⁽²⁾.

+ 50 %

L'offre de services vélo est en augmentation. Plus de 50 % des collectivités qui ont répondu à l'enquête « Observatoire » ont au moins un service de location ou de vélo en libre-service (VLS) ⁽²⁾.

400 000

On estime à 400 000 le nombre de bicyclettes volées chaque année. D'où le souci de disposer de places de stationnement sécurisées ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Source : Observatoire du cycle, année 2011, réalisé par le CNPC.

⁽²⁾ Source : Enquête nationale 2010-2011 sur les politiques en faveur des piétons et des cyclistes dans les villes françaises, réalisée par le Club des villes et territoires cyclables.

⁽³⁾ Source : FUB



Le triporteur nouvelle génération : ici le T-Box à assistance électrique d'Arcade Cycles. ©DR

Un bel avenir pour le vélo « classique »

Si VAE et vélo pliant ont gagné du terrain sur les ventes ces dernières années, le vélo « classique » a encore un bel avenir devant lui, surtout s'il intègre les innovations qui améliorent son usage. Les constructeurs portent une attention particulière au poids de l'objet et aux matériaux qui le composent. Car plus un vélo est léger, plus il est facile à manipuler ; de plus, un « poids plume » s'avère une aide précieuse lorsqu'il s'agit d'arpenter les côtes... Aujourd'hui, l'acier a quasi disparu des matières premières du vélo, au profit de l'aluminium, plus léger. Dans quelques années, la fibre de carbone, déjà présente dans les vélos de compétition, devrait apparaître dans les modèles de ville ; il s'agit là d'un matériau composite léger et particulièrement résistant.

Vitesses et freinage dans le moyeu

Aujourd'hui, les vélos les plus efficaces disposent d'un système de freinage et de vitesses intégré dans le moyeu de la roue, ce qui permet de protéger ces organes mécaniques des intempéries et des éclats de boue. Sans parler de l'entretien, qui n'a presque plus de raison d'être. « *Le freinage intégré dans le moyeu n'est pas plus efficace que le freinage classique avec un patin qui appuie sur la jante ; mais il n'y a plus de patin à changer* », précise François Lucas,

directeur général d'Arcade Cycles. Quant à l'insertion des vitesses dans le moyeu, elle présente un avantage majeur : changer de vitesse à l'arrêt devient possible ; on peut passer directement sur le « grand pignon » avant de démarrer en côte ! Spécialiste mondial de ces dispositifs de transmission, Shimano a conçu le système Nexus il y a plus de cinq ans. Cependant, « *Nexus, qui est en quelque sorte une boîte de vitesses automatique pour vélo, reste le produit innovant en matière de transmission. En France, 85 % des vélos de ville en sont équipés* », explique Yan Fouché, chargé du marketing et de la communication chez Shimano. Nexus, qui inclut de trois à huit vitesses, est l'atout majeur du vélo de ville.

Vélo à cardan ou à courroie

En 2005, le constructeur Arcade Cycles a redonné ses lettres de noblesse au système de transmission par cardan pour les vélos, lequel avait été abandonné au début du xx^e siècle parce que jugé trop lourd et inefficace. Aujourd'hui, les cardans, légers et bien adaptés à la bicyclette, ont fait leurs preuves. Adieu chaînes, entretien, traces de cambouis sur le bas du pantalon... L'entretien est réduit à la portion congrue, ce qui explique le succès des vélos à cardan auprès des loueurs et des collectivités.

À la place de la chaîne, la courroie de transmission est une autre option possible, choisie par le constructeur de vélos pliants Strida, ainsi que par Matra pour son i-flow.

Un triporteur électrique

On croise de plus en plus souvent des vélos munis d'une caisse à l'avant, appelés aussi « vélos-cargos » ou « cargo-bikes », qui permettent de transporter une charge volumineuse, ou tout simplement... sa progéniture. Aujourd'hui, circuler à bord d'un triporteur ne fait plus passer son conducteur pour un hurluberlu. Au Salon du transport public 2012, Arcade Cycles présente des modèles de « vélos-cargos » dotés d'une assistance électrique : un bipporteur (deux roues) et un triporteur (trois roues). Sur ces modèles, un système de direction spécifique a été mis en place, qui optimise la tenue de route même quand l'engin est lourdement chargé. Et ce afin d'éviter les déboires de Darry Cowl dans le film *Le Triporteur* (1957), où le héros était emporté par sa charge dans les virages... Plusieurs grandes villes s'intéressent au triporteur, désireuses de l'utiliser pour l'enlèvement des déchets verts ou des poubelles de ville.

Bientôt un vélo-trottinette ?

Les Bordelais ont été invités, cet hiver, à imaginer le vélo urbain de demain, en apportant leur contribution sur Internet. En février dernier, le designer Philippe Starck a présenté le fruit de ses réflexions inspirées des résultats récoltés auprès des habitants : Pibal City Streamer était né. Doté, devant le pédalier, d'une plate-forme sur laquelle est dessiné un plan de la ville, ce vélo permet de passer facilement du mode « bicyclette » au mode « trottinette ». Il sera construit par Peugeot et renouvellera le parc de vélos à louer de la Maison du vélo de Bordeaux à partir de décembre prochain.

Un éclairage plus puissant et permanent

Comme dans les maisons, les diodes électroluminescentes (LED) ont fait leur apparition sur les vélos. Économe en énergie – la durée de vie d'une ampoule de ce type est presque illimitée –, la technologie LED dispense un éclairage blanc et puissant. Société spécialisée dans l'éclairage, Jos International ne produit plus que de la technologie LED pour les vélos sur des systèmes à dynamo ou à piles. « Dans ce cas, l'éclairage fonctionne en continu, y compris quand le vélo est à l'arrêt », indique Aurélie Gil Dos Santos, responsable marketing. Cela dit, Jos a aussi développé un système d'éclairage permanent pour dynamos, baptisé Safe stop, qui a le pouvoir d'accumuler l'énergie produite par le pédalage au sein d'un condensateur. Aussi, en cas d'arrêt, l'éclairage est maintenu pendant au moins quatre à cinq minutes. Bien utile la nuit sur les routes de campagne... Le fabricant propose aussi une fonction automatique couplée à un détecteur de mouvement et de luminosité, ainsi que des éclairages avec interrupteur, que l'on peut enclencher à tout moment.

Des stationnements nouvelle génération

Vous venez d'acquérir un vélo performant, doté des dernières innovations. Formidable ! Encore faut-il pouvoir le stationner en toute sécurité... Or le vol reste un fléau : la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette) estime à 400 000 le nombre de bicyclettes volées chaque année en France. La question du stationnement reste donc centrale, mais la maturation des esprits tarde à venir... Les gestionnaires de voirie et les responsables de programmes immobiliers commencent

à peine à s'y intéresser. D'où l'intérêt des solutions conçues par des sociétés spécialisées qui tentent de répondre aux demandes des collectivités, des entreprises et des cyclistes.

Un exemple : la remorque Movilo, imaginée par la société Abri Plus, convient aux collectivités qui ont un besoin temporaire de stationnement – manifestations culturelles ou sportives – ou aux stations balnéaires en été. Cet été, Movilo sera présente à Abbeville, pour le passage du Tour de France. « La remorque Movilo peut contenir jusqu'à 200 vélos. Les supports contiennent



La remorque Movilo d'Abri Plus, pliée... et dépliée. © DR

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.

RETROUVEZ NOUS AU
SALON TRANSPORTS PUBLICS
PARIS PORTE DE VERSAILLES
ESPACE MODE 2011

L'I.N.C.M.
LE SPÉCIALISTE
DES FORMATIONS
CYCLE

INCM

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



Relevage automatique d'Aguidon Plus © DR

chacun 12 emplacements pour vélos. Nous pouvons en ajouter autant que nécessaire, souligne Sébastien Gerondeau, directeur général d'Abri Plus. Sur la remorque, le rangement se fait de manière compacte afin de gagner de la place. » Souplesse d'utilisation, facilité à poser les supports sur le sol et à les déplacer, possibilité de louer ou d'acheter la remorque... Autant de caractéristiques qui facilitent la prise de décision des collectivités en faveur du stationnement des vélos.

Faciliter la prise de décision des collectivités en faveur du stationnement des vélos.

suffit de lever un peu le vélo à l'arrière, puis il monte tout seul à l'horizontale. Par ailleurs, toutes les places de stationnement sont pourvues d'une barre de maintien et de sécurité qui tient fermement le vélo, par le cadre et la roue, et permet de l'accrocher avec son antivol. » Déjà présent à Saint-Germain-en-Laye et Bourg-en-Bresse, ce dernier-né

des racks doubles va prochainement être installé dans la vélostation de la gare TGV de Nantes.

Autre spécialiste de l'abri vélos : Altinova, qui vient de remporter l'appel d'offres pour équiper Lille Métropole de 28 abris sécurisés sur les lieux d'intermodalité (trains, bus, vélos...). Parfois, l'entreprise associe d'autres services dans ses abris : station de gonflage, casiers individuels, prises pour la recharge de VAE... Un exemple d'infrastructure : Altao Duplex, un abri provisoire, autoportant, qui ne nécessite pas de génie civil et qui est constitué de boîtes individuelles pour vélos sur deux étages. Le cycliste peut entreposer des affaires et fermer son box à clé. Conçu comme un « produit d'appel » qui crée la demande, Altao Duplex peut être remplacé par un abri collectif définitif et positionné ailleurs pour attirer d'autres bicyclettes.



La-Ho : support vertical pour plafonds bas

Abri Plus a conçu La-Ho, un support vertical pour vélo qui permet de gagner de la place dans les immeubles et qui limite l'effort du cycliste, grâce à la présence d'un rail de guidage. « Si on tire sur la potence, le vélo monte tout seul. La-Ho est bien adapté aux immeubles qui ne disposent pas d'une hauteur suffisante (2,80 m) pour mettre un rack de rangement sur deux étages », explique Sébastien Gerondeau, directeur général d'Abri Plus.

L'induction pour recharger son vélo électrique

Lors du Salon transport public 2012, Aguidon Plus présente son rack de rangement New BETA, qui propose dorénavant en option un système de recharge pour les VAE fonctionnant avec de l'induction. « Le produit – qui devrait être disponible à l'automne – fournit un transfert d'énergie sans contact, par champ magnétique. Il s'adapte à tous les VAE, quel que soit le fabricant », indique Dominique Fourel, gérant d'Aguidon Plus. Les cyclistes devront acheter un kit à poser sur leur VAE permettant de recevoir l'énergie. À noter cependant que la plupart des VAE haut de gamme en seront systématiquement pourvus, à l'avenant. Dans un souci de souplesse, Aguidon Plus propose aux collectivités et aux entreprises d'acquiescer le rack New BETA en version simple, quitte à y ajouter, par la suite, le système de recharge de VAE par induction.



Le design et l'insertion urbaine, des éléments pris en compte par les concepteurs des garages à vélo.
© Altinnova

L'importance du design

Tous les fabricants disent attacher une certaine importance au design et à l'habillage, qui doivent attirer le regard et donner envie de pratiquer le vélo, mais aussi s'insérer avec harmonie dans le bâti environnant. « *Il est important de donner une image moderne du vélo* », note Corinne Verdier, présidente d'Altinnova, qui travaille avec un designer sur l'attractivité et l'ergonomie de ses abris. Couverture métallisée ou en bois, couleurs vives ou au contraire sobres, logo de la collectivité ou de l'entreprise... Autant de détails qui doivent être soignés. Un exemple de belle insertion urbaine : la Bicycletterie, qui a vu le jour fin 2009 dans le centre historique de Bordeaux. Cet espace propose 49 places de stationnement pour les vélos, sur des racks à double étage, au rez-de-chaussée d'un immeuble ancien. Destinée aux habitants des alentours, peuplés d'immeubles souvent étroits, la Bicycletterie affiche un bon taux de remplissage à ce jour (30 places). Le tarif est de 2,50 € par mois, avec un engagement minimal de six mois. Gérée par la Société des grands garages et parkings de Bordeaux (SGGPB), la Bicycletterie bénéficie d'une vidéosurveillance, et seuls les abonnés porteurs d'un badge nominatif peuvent y accéder. De quoi rassurer les usagers.

Le garage avec technologie de suivi des vélos

Géant du mobilier urbain et du VLS, Clear Channel France se lance lui aussi dans le stationnement avec ses modules Bikepark, dont le premier modèle va être installé le long des voies du futur tramway du Havre. Garage à vélos sécurisé, Bikepark est accessible aux abonnés au système de transport en commun qui présentent leur carte. À l'intérieur du garage, chaque vélo est sécurisé par un cadenas. Le « plus » de Bikepark, c'est la possibilité de savoir sur Internet où se trouvent des places de stationnement disponibles à proximité de son domicile. À défaut, lorsque l'utilisateur présente sa carte de transport devant le garage, si celui-ci est plein, le système lui indique le garage le plus proche dans lequel des places sont encore libres. « *L'encombrement abusif des places de stationnement est une préoccupation pour les collectivités et les transporteurs*, selon Alexandre de Palmas, directeur général de Clear Channel France. *Bikepark permet de contourner ce problème puisque chaque vélo est identifié. Comme nous disposons, pour chaque abonné, des coordonnées fournies par le transporteur, nous pouvons envoyer des SMS ou des e-mails à un propriétaire de vélo si une place est occupée trop longtemps.* »

Un peu d'énergie solaire, et le VAE repart

En février dernier, le fabricant de mobilier urbain Advansolar a inauguré à Nice sa première station SunPodCyclo, soit un abri de recharge solaire pour vélos électriques. Grâce aux panneaux photovoltaïques disposés sur le toit, cet abri, qui contient 5 à 6 places pour VAE, est autonome. Aucune alimentation électrique n'est nécessaire, et il n'y a pas de travaux de voirie à prévoir. « *Le système recharge le vélo tout en le tenant bien accroché : il fait donc double emploi* », explique David Le Breton, directeur industriel d'Advansolar. L'abri est déplaçable selon les besoins. Outre la Métropole Nice Côte d'Azur qui teste une station auprès de ses salariés, d'autres clients sont intéressés : parcs de loisirs, centres commerciaux, lycées, entreprises... À la demande d'un lycée et d'un centre commercial en Languedoc-Roussillon, la société va installer un abri pour vélos « classiques » couplé à un abri de recharge pour VAE. À la clé, « jusqu'à 13 tonnes de CO₂ économisées par an », annonce Advansolar.



Station Altao Pump © Altinnova

Gonflage à tout moment

La société Altinnova a présenté en juin Altao Pump, minstation de gonflage qui fonctionne... à l'huile de coude. Produit issu d'une démarche d'écoconception, Altao Pump est une station de gonflage musculaire qui ne nécessite pas d'alimentation électrique ni de travaux de voirie. Facilement déplaçable, cette station de gonflage peut être disposée à proximité d'un abri vélo et habillée aux couleurs de la collectivité.



Bikepark, un projet pour le futur tramway du Havre © Clear Channel

Services et aide à la mobilité : place au vélo !

Les services autour du vélo vont potentieliser son usage. Tout d'abord en permettant aux personnes qui ne veulent pas ou ne peuvent pas posséder un vélo d'avoir recours à la location. Ensuite, avec le guidage et la recherche d'itinéraires, en sécurisant les cyclistes sur leur trajet et en simplifiant l'usage du vélo. Pour ce qui est des services, la location, sous ses différentes formes, est un atout indispensable, parce qu'elle confère une certaine flexibilité à l'usage du vélo. On songe aux étudiants qui ont besoin d'un vélo pour l'année universitaire et qui doivent s'en défaire ensuite. Il faut aussi compter avec ceux qui restent rétifs à l'idée de posséder un vélo : difficulté de stationnement, crainte du vol ou encore refus d'assumer l'entretien et les menues réparations. La location avec des durées variables – courte, à la journée, ou moyenne à longue, allant d'une semaine à un an – est donc un service, comme le libre-service, susceptible de recruter de nouveaux usagers. De plus en plus de collectivités associent d'ailleurs les deux services. À l'instar de Lille Métropole, où V'Lille est apparu en septembre 2011. Pour l'heure, 2 100 vélos en libre-service y

côtoient 3 000 vélos en location longue durée (VLD).

La mobilité facilitée

Comme le rappelle Bruno Marzloff, sociologue, « *l'information, c'est la moitié du déplacement !* ». Donner plus d'informations aux cyclistes va attirer de nouveaux. Savoir que l'on peut trouver des boutiques de location à un endroit précis, qu'un certain nombre de vélos en libre-service sont disponibles à un moment donné, dans une station, localisables sur Internet ou sur son smartphone... Ces innovations ont fait leur apparition sur le marché il y a déjà plusieurs années, chez les gestionnaires de systèmes de VLS. Les calculateurs d'itinéraires s'y mettent aussi. Mappy propose une nouvelle option de calcul d'itinéraire à vélo : « J'utilise mon vélo » ou « J'utilise un vélo en libre-service ». Dans ce dernier cas, le système prend en compte la disponibilité des vélos dans les stations en temps réel. Mappy affiche aussi les correspondances avec les lignes de métro.

Les vélos en libre-service et en location recrutent de nouveaux usagers.

Mis au point en 2009, le système Géovélo propose des calculs d'itinéraires à Tours, Lyon, Paris et Nantes. En prime, le site fait apparaître sur la carte les boutiques de réparation, les stations de VLS, les parkings pour vélos,

les pistes et les bandes cyclables. Distance, temps estimé, mais aussi indications sur le dénivelé sont fournies par ce système. Objectif : permettre aux cyclistes de choisir leur trajet en fonction de la quantité d'effort qu'ils sont prêts à fournir !

Pour aller plus loin, pousser encore la précision et l'innovation, il faudrait mettre au point des cartes indiquant tout à la fois les services pour les vélos, les aménagements cyclables, les différentes correspondances avec les autres modes de transport, sans oublier les informations sur le relief... À quand un système de recherche d'itinéraires multimodal indiquant pour un trajet tous les parcours possibles avec différents modes de déplacement, voire combinant différents modes entre eux (bus puis vélo puis marche...) ?

La carte numérique pour mieux connaître les pratiques cyclistes

Rennes Métropole fait partie des trois territoires qui ont répondu à l'appel à projets de PUMDP, aux côtés d'Angers Loire Métropole et de la Ville de Lorient.

« *Au cours de l'automne 2011, nous avons recueilli des données sur la marche et le vélo dans l'agglomération à l'aide de deux questionnaires mis en ligne et d'une description d'itinéraires, par des volontaires, sur une carte interactive à renseigner sur Internet* », explique Julien Hervé, chargé d'études au service mobilité urbaine. Outre les questionnaires et la carte numérique, des outils ont été fournis aux volontaires : des applications pour smartphone et des bracelets avec GPS.

Résultat : près de 700 questionnaires ont été remplis en ligne, dont 63 % par des cyclistes. 450 itinéraires ont été collectés. Les bandes ou pistes cyclables sont privilégiées à 90 %, mais les usagers ont aussi témoigné d'une certaine utilisation des axes rapides dépourvus d'aménagements pour les vélos, et des sites propres pour les bus ouverts aux vélos, résultats qui amènent la collectivité à réfléchir sur leur sécurité.

Autre apport de ce travail de recherche, la description qualitative des lieux et des aménagements cyclables : « *trop de feuilles mortes à un endroit* », « *piste (ou aménagement) confortable* » ou « *dégradé* »... « *Ces remarques sont précieuses : elles donnent des indications sur la qualité des aménagements ou sur leur insuffisance. Nous avons pris conscience aussi de la sous-connaissance, chez les usagers, des itinéraires cyclables et piétons* », ajoute Julien Hervé. Rennes Métropole réfléchit déjà aux moyens de faire connaître les itinéraires, en les thématiquant, par exemple : « *trajet commercial* » pour faire ses courses, « *trajet confort* », peu pentu, « *trajet rapide* »...

Mieux cerner les profils et les besoins des utilisateurs

Pour mieux servir les usagers réels ou potentiels, les experts s'accordent à dire qu'il faut mieux les connaître. « *Tout est à créer, ou presque, en matière d'insertion du vélo dans les politiques de la ville et de la mobilité*, commente Bruno Marzloff. *Les enjeux sont majeurs ; or, en France, nous n'en sommes qu'aux balbutiements...* ». D'où l'implication du cabinet Chronos, que dirige Bruno Marzloff, dans le projet de recherche lancé en 2011, dénommé PUMDP, pour « *Partages, Usages et Modélisation de la Donnée Publique – cas d'étude du vélo et de la marche* ». Le projet regroupe plusieurs partenaires au sein d'un consortium : Chronos, l'opérateur de transport Keolis, l'Université technologique de Belfort-Montbéliard, la Fondation Internet nouvelle génération (FING), le cabinet d'avocats 11.100.34 et le Club des villes et territoires cyclables. Objectif : collecter, sur trois territoires pilotes, des données relatives aux modes actifs que sont la marche et le vélo, afin

d'identifier les profils des usagers, leurs pratiques, leurs besoins... « *En dehors des enquêtes ménages et déplacements et de l'emplacement des pistes et des bandes cyclables, nous avons très peu de données sur les usages de la marche et du vélo*, analyse Julie Rieg, responsable du développement chez Chronos. *Or ces informations sont précieuses pour les collectivités : elles sont un outil d'aide à la décision en matière de politique et d'aménagements cyclables. Elles permettent aussi de mieux connaître les usagers, leurs pratiques, et de répondre à leurs besoins. D'où l'intérêt d'instaurer un mode de recueil comme cela a été fait à Rennes.* » Exemples d'applications visées par le projet PUMDP : cartographie quotidienne des piétons et des cyclistes, signalement des « points noirs »...

À l'issue du travail mené à Rennes Métropole, la collectivité va mettre en ligne les itinéraires collectés par les volontaires qui ont participé. Ils pourront ainsi servir aux autres cyclistes et piétons (*encadré page 12*). L'échange d'informations entre usagers sur Internet est encore un autre champ d'innovation à exploiter. ■



Incredvable

Le risque de crevaison est un tracassier majeur pour le cycliste en ville. Chez Michelin Vélo, différents systèmes sont proposés : la pose d'une gaine en tissu très dense à l'intérieur de la roue, ou bien l'ajout d'un renfort en gomme et d'une nappe de mousse entre la bande de roulement et la carcasse du pneu. Le système le plus performant, primé à l'Eurobike en septembre 2011, s'appelle Protex Max : « *Notre chambre à air Protex Max dispose d'une section carrée et non ronde, qui la rend plus solide, précise Stéphane Gégout, responsable marketing. Elle présente en outre des bosses sur toute sa longueur ; ce surplus de matière évite que la chambre ne s'étire et se perce. De plus, un liquide auto-obturant se dégage si un trou se forme.* »



VelHup (breveté)

> la solution à la hauteur ■ Grande capacité (55 vélos sur 6 m x 3 m) ■ Conception simple ■ Absence d'entretien



VelKlip (breveté)

> stationnement vertical




VelSpir, serpents 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

Espace modes doux / Espace modes actifs

Parce que le vélo, la marche, l'autopartage... sont aussi du transport public, le Club des villes et territoires cyclables organise sur le Salon européen de la mobilité "Transport Public 2012" l'Espace modes doux qui réunit tous les acteurs de la mobilité active, du vélo et de l'espace public, du covoiturage et de l'autopartage, de l'infomobilité et du mobilier urbain.



À découvrir : le meilleur des produits et services «altermobilité » !

- **Abri Plus** expose le support pour Vel'Hop sur deux étages, un nouveau support vertical, le La-Ho (www.abri-plus.com)
 - **Aguidon Plus** : des racks à deux niveaux à assistance au relevage intégral, des arceaux modulaires et un module de charge des VAE par induction (www.aguidonplus.fr)
 - **Altinnova**, Altao pump, une pompe à énergie musculaire, et un modèle de rack de stationnement à double-étage (www.altinnova.com)
 - **Arcade Cycles**, le Nano, un vélo pliant multimodal, un VAE à cardan, un triporteur (www.arcadecycles.com)
 - **Clear Channel**, le BikePark, un garage à vélos sécurisé (www.clearchannel.fr)
 - **Cycleurope**, des vélos Peugeot et Gitane, et des VAE (www.cycleurope.com)
 - **Eco-compteur**, son système de comptage vélos (www.eco-compteur.com)
 - **France Autopartage**, le premier réseau coopératif d'opérateurs locaux indépendants d'autopartage (www.franceautopartage.com)
 - **La FUB**, le bicycode, système de marquage des vélos (www.bicycode.org / www.fubicy.org)
 - **INCM** / Institut national du cycle et du motocycle, avec ses modules de formation professionnelle de maintenance, réparation et commerce du cycle (www.incm.asso.fr)
 - **L'Espace Mobilités Electriques (EME)**, des vélos à assistance électrique (www.espacemobelec.fr)
 - **Neovelo**, des vélos à assistance électrique (www.neovelo.fr)
 - **Smooove**, des solutions adaptées aux vélos en libre-service : Smooove Box, Smooove Key, Smooove Park (www.smooove.fr)
 - **TripUp**, des triporteurs (www.tripup.fr)
 - **Wattworld**, SunPodCyclo, une borne de rechargement entièrement solaire. (www.wattworld.ch)
- info@villes-cyclables.org
anais.fraigneau@impub.fr

Altinnova

Favoriser et valoriser la pratique du vélo

ABRIS VÉLOS - CONSIGNES



STATIONNEMENTS VÉLOS



STATIONS DE SERVICES



PARMI NOS RÉFÉRENCES :

SNCU, Région Rhône-Alpes, Chambéry Métropole, Nanterre Métropole, Rennes Métropole, Lille Métropole, Communauté Urbaine Strasbourg, Espace Général de Bayonne et Haies, Lambert, Grand Cahors, Le Meris, Groupe Oxydant, West Park...

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

contact@altinnova.com

Découvrez toute notre gamme de produits et services sur

www.altinnova.com

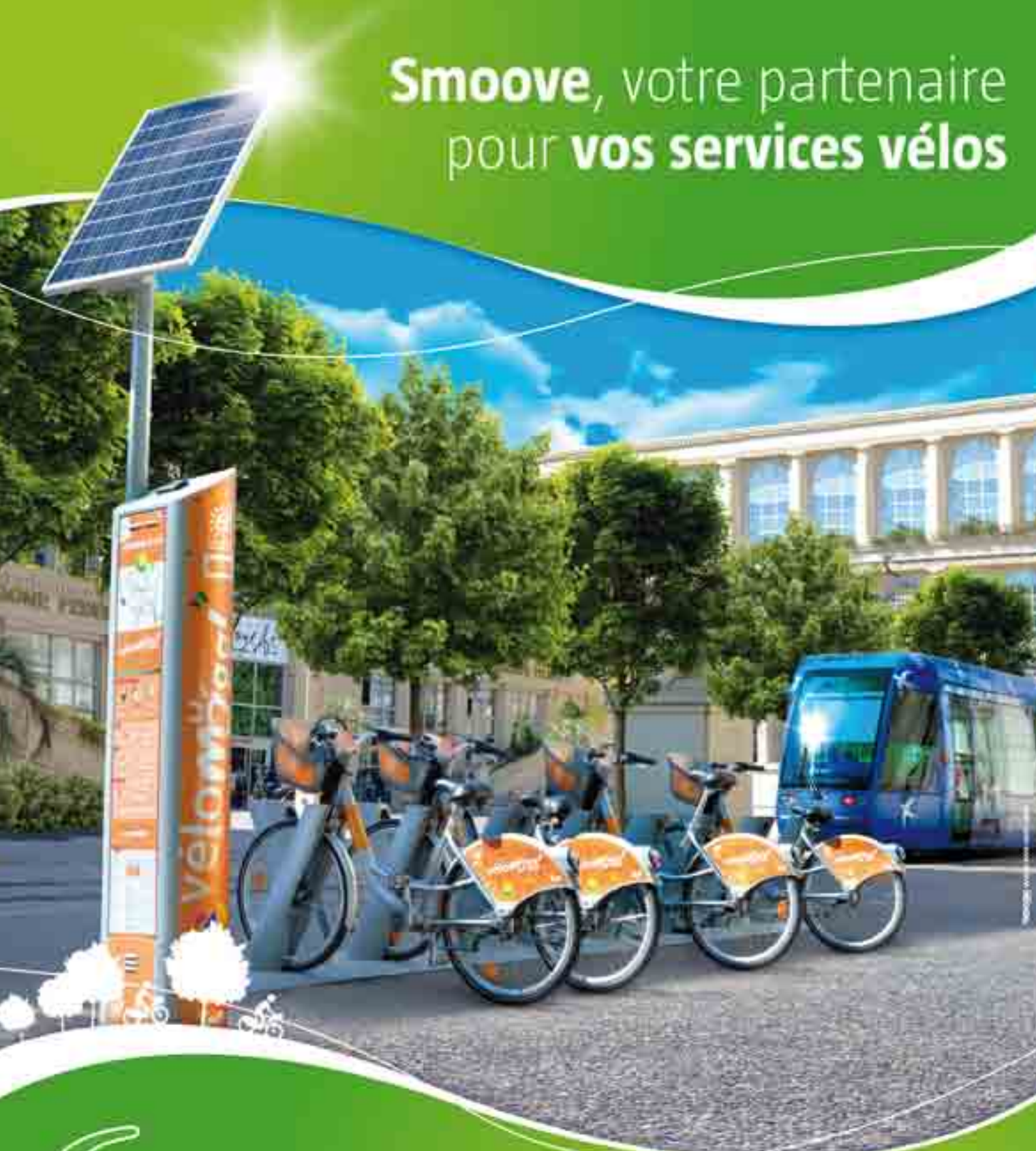
Siège social :

Parc des Fleuries - Rue Simon de Breuille - 42155 ROCHEFLEURS

Agence commerciale :

8 rue du Docteur Guillard - 43004 SAINT-MARCELLEN EN FOREZ

Smoove, votre partenaire
pour **vos services vélos**



Smoove
facilite la mobilité durable

BUREAUX MONTPELLIER
65 impasse des Trois Pointes
34980 Saint Cély du Fresc

Tél. : +33 (0)4 67 670 786
Fax : +33 (0)4 81 916 817
email : contact@smoove.fr
www.smoove.fr

À l'école des vélo-écoles ou comment tout a commencé...

L'aventure des vélo-écoles en France a démarré en 1996 à Paris. À la faveur d'une bonne dose d'empathie de quelques militants qui ont compris que l'apprentissage de la pratique du vélo et de la conduite en ville était une affaire sérieuse et la clef du développement du vélo. Intuition, pragmatisme... et empirisme: il a fallu en effet inventer aussi la méthode! Et faire connaître, convaincre, passer le relais. Tandis que les vélo-écoles connaissent une forte dynamique aujourd'hui, *Ville & Vélo* a souhaité donner la parole aux initiateurs de ces démarches. Aux acteurs des débuts qui peuvent être fiers de leur engagement.

Par Chantal Auré et Laurent Lopez

« Après avoir échappé aux délires pompidoliens du début des années 1970, dont les projets autoroutiers auraient pu défigurer à jamais la capitale, il faudra attendre la fin des années 1980 pour que le vélo, utilisé comme moyen de locomotion quotidien, commence à ressortir de l'anonymat. Cette résurrection se fera lentement, par étapes, grâce à un contexte qui deviendra, au fil des ans, plus favorable et à l'obstination d'une poignée de militants.

Au début des années 1990, la critique du tout automobile se fait jour, avec notamment la prise de conscience par le grand public de la pollution en ville. Dans le même temps, les associations cyclistes agissent (sans être entendues) auprès des institutions parisiennes et organisent plusieurs fois par an des manifestations à vélo qui rassembleront peu à peu plusieurs milliers de cyclistes. Elles n'ont qu'un slogan en tête: « *Sortez vos vélos* ». Il y aurait 500 000 vélos dans les caves parisiennes. Le nombre de cyclistes urbains augmentent insensiblement, mais le moment de cristal-



Tous à vélo avec les vélo-écoles © Denis Desailly

lisation ne surviendra qu'à l'occasion des grèves des transports de 1995, qui projettent sur le pavé une nuée de cyclistes que personne n'avait vue venir. Le vélo urbain est devenu visible!

En 1996, le maire de Paris, Jean Tiberi, lance le premier Plan vélo digne de ce nom dans la capitale. Durant le mois d'août, un axe cyclable nord-sud et un autre est-ouest voient le jour. Toutefois, la condition du cycliste parisien ne s'en trouve pas immédiatement changée, et il faudra encore plusieurs années pour que l'espace urbain se modifie. Pourtant, les esprits ont évolué, et le désir de vélo est là.

Dans ce contexte, conscients que n'importe quel cycliste potentiel n'était pas prêt à affronter l'ambiance peu chaleureuse de la rue parisienne, deux militants, l'une de l'association Réseau vert⁽¹⁾ – Chantal Auré – et l'autre du MDB (Mouvement de défense de la bicyclette) – Laurent Lopez –, décident de dispenser des cours de vélo. Ils seront destinés aux adultes sachant pratiquer la bicyclette mais ayant peur d'en faire dans Paris.

Les rendez-vous ont lieu les dimanches matin dans la cour « Arrivée » de la gare d'Austerlitz. Après avoir reçu des conseils et fait quelques tours de chauffe, les « élèves » partent, encadrés par Chantal et Laurent, pour effectuer un parcours concentrant

une bonne partie des difficultés auxquelles un cycliste parisien est souvent confronté. Passage d'un carrefour en fourche, positionnement sur une place, positionnement par rapport aux bus (à l'époque, les cyclistes sont censés se placer entre les bus et les voitures. Du grand art!), circulation sur un grand axe, dans une petite rue dite tranquille, tourne-à-droite, tourne-à-gauche, etc. Nous leur remettons un *vade-mecum* écrit. La vélo-école démarre en avril 1996 et se poursuivra pendant un an et demi. Chaque dimanche, trois, quatre, voire six personnes repartent plus confiantes pour affronter la circulation parisienne. Compte tenu d'une publicité très modeste, nous constatons que la démarche correspond à un réel besoin.

À cette époque, nous n'avons pas conscience d'avoir abordé un pan du militantisme cycliste jusqu'ici inexploré et qui sera amené à se développer. Car, et personne n'avait même imaginé que cela soit possible, la parution de nos annonces a révélé l'existence d'adultes ne sachant pas du tout faire du vélo. Ces derniers ont commencé à téléphoner à nos associations pour demander s'il existait des cours de vélo destinés aux adultes vrais débutants. La réponse était non. Militants de longue date ou récents, nous n'imaginions pas qu'une telle catégorie de citadins puisse exister, forts du sentiment qui était le nôtre: un adulte sait faire du vélo comme il sait marcher.

L'incrédulité a fait place à un intérêt tout juste poli: au Réseau vert, on renvoie les débutants au MDB et, au MDB, il est arrivé que l'on conseille à ces débutants, sortis d'on ne savait où, d'essayer de se lancer seuls ou aidés d'un parent.

Alors que le cours d'initiation Réseau vert-MDB s'essouffle, Laurent commence à réfléchir à une méthode d'apprentissage du vélo destinée aux adultes vrais débutants, d'autant qu'il est confronté en même temps à une demande similaire émanant d'un proche. Il essaie d'élaborer une méthode d'apprentissage ressemblant à celle utilisée dans le domaine de l'automobile et qui fait appel à la double

⁽¹⁾ L'association Réseau vert défendait le projet d'un ensemble de rues réservées aux piétons et aux cyclistes, formant un réseau, pour se déplacer dans la ville et retrouver le plaisir de vivre à l'extérieur.



commande. Les futurs élèves commenceront donc sur un tandem, derrière le moniteur. Puis, comme son père l'avait fait pour lui, il tiendra les novices par la selle jusqu'à ce qu'ils trouvent leur équilibre... Lourde tâche et gros efforts pour son dos!

Les cours pour adultes démarrent au printemps 1997, c'est l'ère du bricolage. Les élèves ont rendez-vous devant le vélociste bien connu des militants cyclistes parisiens : la Maison du vélo. Départ pour un tour de tandem dans Paris. L'objectif est de faire sentir au novice ce qu'est l'équilibre, de lui montrer le démarrage avec une pédale d'appui, de lui faire sentir le maintien du dos qui doit rester droit, telle la quille d'un bateau. Puis, c'est le départ en voiture (et oui!), vélo sur le toit, pour le parc de la Villette où, sur une pelouse, à l'écart des regards indiscrets, Laurent court derrière le débutant jusqu'à ce que le miracle se produise, jusqu'à ce que l'équilibre arrive.

Des demandes sont faites auprès de la direction du parc de la Villette et de la Mairie de Paris pour officialiser cette activité et pour trouver un lieu moins exposé aux regards et aux intempéries... sans succès.

Les candidats à l'apprentissage du vélo sont de plus en plus nombreux. La permanence téléphonique du MDB est quelque peu débordée, et une liste d'attente est constituée. Difficile de gérer l'attente quand on ne sait pas combien de temps il faudra aux débutants pour trouver l'équilibre et que ce sont des cours individuels. Certains des élèves s'accrochent, poursuivent l'apprentissage chez eux et finissent par devenir de vrais cyclistes. D'autres se découragent et abandonnent. En 1999 et 2000, une randonnée des débutants est organisée. Médiatisée, cette balade attire de nouveaux candidats... pour les cours.

À la Maison du vélo, le pionnier des vélocistes parisiens, les affaires marchent moins bien, le magasin finira par baisser définitivement le rideau en 2003. Dès 2001, il faut se réorganiser, trouver un autre partenaire pour les vélos et un autre lieu pour l'apprentissage. Entre-temps François Fatoux, militant de l'association Vivre à vélo en ville, VVV, a lancé une vélo-école à Montreuil. Laurent et François confrontent leurs expériences d'« enseignants ». À Montreuil, pas de démarrage sur un tandem et surtout, François ne tient pas les débutants par la selle, mais leur donne un vélo de petite taille pour qu'ils aient le centre de gravité le plus bas possible. L'apprentissage est abordé par étapes bien dissociées. C'est d'abord la recherche de l'équilibre en poussant sur les pieds, puis l'utilisation des pédales et enfin la maîtrise du vélo sur des tracés de plus en plus complexes. Le dos de Laurent ne remerciera jamais assez François de ce sauvetage *in extremis!*

La vélo-école du MDB s'arrêtera faute de repreneur en 2003. Une centaine d'adultes vrais débutants ont appris à tenir en équilibre sur un vélo. Certains sont devenus de vrais cyclistes urbains ou de vrais cyclotouristes. Laurent garde un souvenir ému de cette période et revoit le sourire de ceux et celles qui venaient de faire vingt mètres à vélo tous seuls.

Il est loin le temps où Chantal et Laurent se levaient un peu plus tôt le dimanche matin pour prodiguer des conseils aux cyclistes hésitants, l'histoire continue... Les vélo-écoles sont en voie d'institutionnalisation. Et malgré la progression des réseaux cyclables urbains, un double besoin subsiste : l'apprentissage de la pratique du vélo et l'apprentissage de la conduite en ville, ou comment vaincre sa peur pour se lancer dans le flot de la circulation. ■



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 :

Nathalie da Cruz (dossier),
Chantal Auré et Laurent Lopez

Abonnement / Diffusion :

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

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@me.com
www.liensgraphiques.fr

Illustration :

Sabine de Ligny, Stéphanie Vieux

Relecture : Giulia Valmachino,
César Monnet

Impression : LVRI

lvri@lvri.fr
Imprimé sur papier recyclé
ISSN 1631 - 3054
Dépôt légal : juin 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 du : Club des villes et territoires cyclables d'un montant de.....€

Références bancaires : Banque : Crédit Mutuel, 47, rue Lafayette - 75009 Paris - Code banque : 10278
Code guichet : 06039 N° de compte : 00035666741 - Clé RIB : 70 IBAN : FR76-1027-8060-3900-0356-6674-170

INVITATION

ENTRÉE LIBRE ET GRATUITE

université
POPULAIRE
DU VÉLO

20 & 21 JUILLET 2012



Parce que le vélo – urbain, quotidien, ludique, touristique, sportif – est plus qu'un objet, plus qu'un mode de déplacement, plus qu'une mode... Parce qu'il réconcilie tradition et modernité, élargit le champ des possibles et rend accessible un autre futur, souhaitable, désirable et plus citoyen...

Le Club des villes et territoires cyclables organise l'Université populaire du vélo, 1^{re} édition : vendredi 20 et samedi 21 juillet à Créon (33).

Un espace d'échange, de transmission et de diffusion de savoirs, réunissant experts et cyclistes de toutes disciplines : élus, techniciens, universitaires, écrivains, artistes, opérateurs, industriels...

Des « cartes blanches à... »

■ **Denis CHEISSOUX**, producteur de *CO2 Mon Amour* à France Inter, sur sa *Passion vélo*, avec **Jean PERDOUX**, ancien président du Club des villes et territoires cyclables et président d'honneur du Club des cent cols.

■ **Jean-François TOUSSAINT**, président de la commission Prévention du haut conseil de santé publique et directeur de l'IRMES : *Pédaler pour la santé*.

■ **Denis BAUPIN***, ancien président du Club, adjoint au maire de Paris chargé du développement durable, de l'environnement et du plan climat : *Kyoto 1992, Rio 2012 et le vélo*.

■ **Fabienne FULCHERI**, directrice de l'espace de l'Art concret de Mouans-Sartoux (06), commissaire de l'exposition *Art et bicyclette*, et **Yo KAMINAGAI***, délégué à la conception, RATP, et commissaire de l'exposition *Sous les pavés le design*.

■ **Olivier RAZEMON**, journaliste, transports.blog.lemonde.fr, et **Julie RIEG**, sociologue, *Chronos* : *Le vélo à l'heure du numérique et des réseaux sociaux*.

■ **Gilles PÉROLE**, vice-président du Club, président du groupe de concertation national sur l'apprentissage du vélo.

■ **Dominique WOLTON***, directeur de l'Institut des sciences de la communication du CNRS : *Vélo et médias*.

■ *La parole aux constructeurs : les innovations vélo*.

Des rencontres thématiques

■ *Le Tour de France*, par **Christophe BASSONS**, coureur cycliste, et **Hervé MATHURIN**, journaliste à *Sud-Ouest*.

■ *La diversité des cultures vélo en Europe*, par Vélophonie - **Didier FENERON**, président et **Annie-Claude SEBBAN**, co-présidente.

■ *Le vélo, projet de territoire*, par le Conseil général de Gironde.

* (sous réserve)

Le Ciné-vélo au Max Linder

■ *Voyages à vélo*, avec le Festival du voyage à vélo de Cyclo-Camping-International.
> *Tour du monde à vélo en famille*, avec **Nicolas MERCAT**, Indiggo/Altermodal.
> *L'Europe à vélo / Les véloroutes voies vertes*, avec **Érick MARCHANDISE**, CycloTransEurope et **Mercedes MUÑOZ**, directrice de l'Association européenne des voies vertes

■ *Des films grand public autour du vélo : Torpédo* de Matthieu DONCK (2012), *Beijing Bicycle* de Xiao SHUAI WANG (2001), *les Triplettes de Belleville* de Sylvain CHOMET (2002), *Jour de Fête* de Jacques TATI (1949)...

Une rencontre festive et gourmande

L'Université populaire du vélo ouvre la manifestation *La piste sous les étoiles* qui chaque année donne rendez-vous à près de 2 000 cyclistes à la station vélo de Créon, le long de la voie verte Roger Lapébie/Entre-deux-Mers.
■ Pour déjeuner et dîner : *carte blanche aux producteurs locaux* avec une dégustation des meilleurs produits et vins de la région.
■ *Des randonnées à vélo, des animations vélo* : ateliers, mode, librairie... Spectacles et concerts !





Éric Comparat

Vice-président de l'UNAF, président du département Habitat et Cadre de vie

L'accès aux ressources d'un territoire, la mobilité quotidienne vers l'école, le lieu de travail et les loisirs sont des droits fondamentaux des familles, et des enjeux forts de la qualité de vie. Quel est aujourd'hui l'impact de la mobilité dans les familles ?

L'habitat est un enjeu fort pour les familles. L'accès à un logement de qualité est primordial dans l'équilibre de la vie familiale, mais sa localisation l'est tout autant en termes d'accès aux services publics ou privés, au travail, à l'école, aux loisirs, à la culture... Les problématiques de mobilité sont donc totalement liées à l'habitat pour ce qui concerne la qualité de vie, le budget du ménage, la gestion des temps. De plus, la mobilité quotidienne est souvent induite et contrainte par la localisation de l'habitat avec une tendance (du fait des coûts du foncier en particulier) à quitter les centres-villes pour la périphérie et à s'éloigner des lieux où se déroulent les activités de la famille. Cela a des incidences importantes sur le budget des familles, dans lequel la part logement/mobilité dépasse souvent les 50 %. Au-delà de cet aspect financier qui met en difficulté les familles – nos représentants des UDAF en témoignent dans les CCAS (centres communaux d'action sociale) et les commissions de surendettement –,

il y a des effets collatéraux dévastateurs sur la qualité de la vie familiale, par les difficultés de la gestion des temps et les tensions générées qui peuvent aller jusqu'à la rupture.

L'UNAF établit le budget-type des familles depuis plus de vingt ans. Quelles sont les évolutions du poste transport sur cette période ?

L'UNAF suit effectivement l'évolution du budget des familles qui est en totale réorganisation. La part transport, en constante augmentation, est le deuxième poste de dépenses des familles. Il représente 12 à 15 % de leur budget, juste derrière le logement, qui est en moyenne de 30 % mais peut atteindre 50 % dans de nombreux cas. La plus grande autonomie de chaque membre de la famille, les parcours professionnels et scolaires de moins en moins linéaires, l'éloignement des lieux d'activités, mais aussi leur diversité, l'éclatement géographique des membres d'une même famille avec maintenant une architecture à quatre générations, sont les principales causes de cet accroissement, au-delà même de l'augmentation des coûts de l'énergie. On est sur une tendance durable qui nécessite pour la famille de repenser ses modes de transports et sa mobilité de façon globale.

Le vélo peut-il être un service à la mobilité à part entière pour les familles ?

Nous en sommes persuadés à l'UNAF, le vélo devra prendre une part de plus en plus importante dans la mobilité des familles. Depuis quelques années, et le Grenelle de l'environnement n'y est sans doute pas pour rien, il y a une prise de conscience certaine des familles pour les enjeux écologiques et environnementaux. L'utilisation accrue du vélo comme mode de déplacement répond bien sûr à cette préoccupation ainsi qu'à une volonté de vie plus saine, plus équilibrée, où l'activité physique doit retrouver une place qu'elle a perdue. Mais ne nous leurrions pas : en cette période de crise, le pragmatisme et l'économie l'emportent souvent sur la conscientisation. Ainsi le gain financier pour une famille à développer l'usage du vélo – environ 50 € par mois, voire 300 € en cas d'abandon du deuxième véhicule – est le premier motif, choisi ou contraint, qui convaincra les familles. Cet argument nécessaire n'est pourtant pas suffisant. L'usage du vélo se développera vraiment quand toute la chaîne sera améliorée : local sécurisé et pratique au domicile, sur les lieux d'activités et en liaison avec les modes de transports collectifs, conditions de trajet agréables, sécurisées et adaptées aux conditions physiques du plus grand nombre. ■

Quelques repères

■ L'UNAF / Union nationale des associations familiales est l'institution officielle de représentation des 17 millions de familles vivant en France, créée par ordonnance en 1945.

■ Union de fédérations d'associations familiales, l'UNAF regroupe près de 7500 associations familiales, soit plus de 730 000 familles adhérentes.

■ Le réseau national est composé de structures territoriales - 100 UDAF (une dans chaque département) et 22 URAF en région - qui emploient près de 6000 salariés (travailleurs sociaux et professionnels de la famille et de l'animation associative), et 25 000 représentants bénévoles.
www.unaf.fr