



V
&

i
V

l
≡

l
|

≡
O

CYCLING let's design a new life!

LA BICI & inventiamo la vita che l'accompagna!

¡BICICLETA inventamos la vida que va con ella!

LE VÉLO : inventons la vie qui va avec!

n° 58

Dossier > pages 6 à 15

mars/avril 2013

6€

Spécial Métropole Nice Côte d'Azur et Région PACA

20^e
ANNIVERSAIRE
CONGRÈS
DU CLUB DES VILLES ET
TERRITOIRES CYCLABLES

NICE
PALAIS DES
CONGRÈS
NICE ACROPOLIS

29 / 30 / 31
MAI 2013
MÉTROPOLÉ
NICE CÔTE D'AZUR

Observatoire des mobilités actives
> page 17

La parole à Christian Estrosi
> page 20

compteur



- Comptage des vélos
- Traitement des données
- Affichages multiples



- Maintien parfait
- Espace optimisé
- Grande sécurité
- Très robuste

esthétique

new beta

fonctionnel



racks doubles
Effort 12 Kg uniquement

- Réelle sécurité
- Stabilité
- Option : ASSISTANCE AU RELEVAGE

pompe



- Usage public
- Extérieur
- Toutes valves

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

Toujours à l'avant-garde, AGUIDON PLUS vous accompagne aussi dans la mise en place d'équipements vous permettant d'asseoir votre politique vélo et de satisfaire un public d'usagers de plus en plus divers.

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

AGUIDON
PLUS 

www.aguidonplus.fr

agenda

> 26/31 mai 2013

Journée du vélo à l'école

eduscol.education.fr/journee-du-velo

> 29/31 mai 2013

20^e congrès du Club

Le vélo, inventons la vie qui va avec !
en partenariat avec la Métropole
Nice-Côte d'Azur

Centre de congrès, Nice-Acropolis

• 30 mai : remise des Talents du Vélo 2013

• 31 mai : Assemblée générale annuelle

www.villes-cyclables.org

> 11/14 juin 2013

Velo-city 2013

Vienne, Autriche

www.velo-city2013.com

> 5/7 juillet

Vélorution universelle

Marseille (13)

velorutionuniverselle.org

> 13 juillet

Randonnée de la TransEuropéenne

« À vélo vers l'Atlantique »

Départ de Tours

transeuropeenne.free.fr

> 16/22 septembre 2013

Semaine européenne de la mobilité

www.agissons.developpement-durable.gouv.fr



édito

La situation du vélo en France est un peu paradoxale. Les Français pédalent de plus en plus, pour leurs loisirs, pour aller au travail ou à l'école, mais achètent moins de vélos ! Ou plutôt en ont acheté moins en 2012 qu'en 2011, année marquée par une certaine embellie des ventes. Effet de la crise économique ? Assurément ; les Français réduisent leurs dépenses de consommation. Et au-delà de la crise conjoncturelle, comme le montrent les enquêtes révélées par *Le Monde* le 7 mai, effet collatéral de la baisse du moral de notre pays, champion d'Europe du pessimisme ! Paradoxe aussi dans le triple constat que la mobilité utilitaire à vélo augmente mais que la catégorie vélos de ville voit ses ventes diminuer

et que le prix moyen d'un vélo de ville reste bas, à 198 €. Pourtant, le vélo à assistance électrique, son cousin germain, a vu ses ventes (+ 15 %) et son prix moyen augmenter. Il s'agit du seul segment en progression constante ces cinq dernières années ! L'assistance électrique permet d'étendre le domaine du vélo sur le territoire, avec des distances plus longues et des pentes qui ne sont plus des obstacles, et tout au long du cycle de vie en réduisant l'effort tout en augmentant le confort. Sans oublier le transport de charges qui est l'autre grand atout du VAE, qu'il ait deux ou trois roues.

Qu'on observe la France ou un grand nombre de pays dans le monde, on voit que le vélo est en plein essor. Que le potentiel de développement de l'usage du vélo et de la marche est immense. Et que partout dans le monde, il se passe quelque chose avec la mobilité active comme le programme de notre 20^e congrès l'illustre. En effet, qu'il s'agisse du choix des « bobos » astucieux des grandes villes, de Bordeaux à Portland en passant par Paris ou Londres, qu'il s'agisse des politiques publiques de Mexico, de Ouagadougou ou de Gdansk, des grands rassemblements populaires ou des programmes vélo permettant l'accès de tous à l'école et à la mobilité, il y a de multiples raisons d'y croire. Et de prédire que la mobilité active individuelle est la mobilité du 21^e siècle. Parce qu'elle remet l'homme au centre et fait appel à l'autonomie. Parce qu'elle est économe et parce qu'elle est aussi un gage d'efficacité des autres modes, à commencer par les transports collectifs.

Il faut ici ou là un coup de pouce, un signe que la puissance publique y croit aussi, une reconnaissance du bénéfice pour la collectivité de cet effort, et pas seulement physique, de celui qui préfère le vélo ou tout-auto pour que le vélo soit partout dans le monde un mode de déplacement et un outil de loisirs de masse. Pas moins !

Jean-Marie Darmian

Président

Arabie saoudite : les femmes à vélo

► Avec le film *Wadjda*, les Saoudiennes ont gagné le droit de faire du vélo. Haifaa Al-Mansour, une femme a réalisé le premier long-métrage officiel produit par l'Arabie saoudite : *Wadjda*. L'histoire d'une fille de 12 ans, de la banlieue de Ryad, qui décide de gagner un concours de récitation du Coran pour pouvoir s'acheter ce qui est interdit aux femmes comme aux petites filles : un vélo. Un mois après sa sortie en février 2013, la Commission pour la promotion de la vertu et la prévention du vice du Royaume a décrété que les Saoudiennes pouvaient désormais utiliser un vélo à des fins récréatives, pour le sport ou les loisirs, mais non comme moyen de locomotion, et sous plusieurs conditions : porter le voile intégral, avoir un membre de sa famille de sexe masculin à proximité... Bravo à Haifaa Al-Mansour qui dit être influencée par le néoréalisme italien, avec une admiration particulière pour *Le Voleur de bicyclette* (1948) de Vittorio de Sica.

Le vélo, remède anticrise

► En Grèce, les citoyens redécouvrent les vertus du vélo.

Avec un litre d'essence à 1,72 €, une réduction des salaires dans les secteurs privés et publics, des licenciements par dizaines de milliers, les Grecs optent pour le vélo. Les fabricants de vélos ont un chiffre d'affaires en forte augmentation en raison de l'abandon des voitures devenues trop chères à l'usage, et des boutiques de vélos s'ouvrent partout. En 2010 et 2011, le nombre de véhicules sur les routes s'est réduit de 40 %. En contrepartie, en 2012, 200 000 vélos se sont vendus en Grèce, soit 25 % de plus que l'année passée.



Le vélopportage : un essor mondial

► Plus de 300 villes à travers le monde ont un système de vélopportage, dans plus de 25 pays européens, en Asie, en Océanie, en Amérique du Sud et en Amérique du Nord, au Canada... Une tendance qui se développe, et particulièrement en Chine, en Corée du Sud, à Taiwan et au Japon.

Hangzhou Public Bicycle représente le plus important opérateur avec 69 750 vélos, 2 965 stations et 94 millions d'utilisateurs annuels (chiffres janvier 2013) pour la seule ville de Hangzhou (Chine). Cyclocity, le numéro 2, gère 40 000 vélos en Europe, Australie et Japon et illustre l'internationalisation du service.

Île-de-France : le vélo rayonne !

► Les Franciliens sont de vrais adeptes de la bicyclette, avec plus de 10 000 déplacements quotidiens enregistrés chaque jour en moyenne : un chiffre qui a doublé en dix ans selon l'enquête générale transport du STIF. 5,3 millions de vélos personnels circulent en Île-de-France, et 22 000 sont disponibles en libre-service. La Région met à disposition 2 100 km de voies cyclables et 400 km de routes de forêt. Elle mettra en ligne en 2013 un portail Internet pour calculer son itinéraire cyclable avec précision dans toute l'Île-de-France. Objectif : inciter à rester en selle plus longtemps, car le trajet moyen à bicyclette reste relativement court : environ 2 km.

Vélo à tous les étages

► En 2016, les rames de TGV à double niveau pourront accueillir 2 ou 3 vélos non démontés.

Comme dans les TGV à un niveau, la réservation de 10 € sera obligatoire. En attendant, la SNCF préconise d'autres solutions pour voyager avec son vélo : le « vélo-bagage » en démontant la roue avant et en le pliant dans une housse dédiée, le « vélo-paquet » en utilisant le service des bagages à domicile avec une prise en charge de porte-à-porte moyennant 80 €.

Monaco : des VAE en libre-service

► Pour promouvoir la mobilité durable sur les 2 km² de son territoire escarpé, la Principauté a mis en place un réseau de stations de VAE en libre-service par abonnement : 10 stations et 55 vélos pour un investissement de 38 000 € par station et de 1 500 € par vélo. Les usagers souscrivent auprès de la Compagnie des autobus de Monaco un abonnement trimestriel tacitement renouvelable au tarif de 15 € qui leur permet d'utiliser librement le vélo par tranche de 2 heures, et payant au-delà. Le réseau a été testé pendant près de deux ans par 354 volontaires avant d'entrer en fonctionnement le 1^{er} mai 2013.

Tours, Guidon d'or 2013

► La FUB a gratifié Tours du Guidon d'or, devant Valence et Vénissieux, pour le projet de requalification du pont Wilson qui prévoit de fermer l'une des deux voies de circulation automobile afin de laisser la place aux cyclistes et aux piétons, à partir de septembre, lors de la mise en service du tramway. Les cyclistes pourront emprunter la piste cyclable dans les deux sens.

Les PDIE de Sophia-Antipolis

► 770 000 déplacements sont recensés quotidiennement dans la communauté d'agglomération d'Antibes Sophia-Antipolis (Casa), qui compte plusieurs plans de déplacement interentreprises sur son territoire. Tous innovants. Le PDIE Sophia Mobil', lancé en 2008 par le Club des dirigeants de Sophia-Antipolis, soit 13 entreprises, a impliqué les 5 000 salariés. L'expérimentation menée de 2010 à 2012 par Clear Energy Planet, mettant 20 VAE à disposition des élèves et du personnel de la Business School Skema, incite la Casa à l'implantation d'autres stations

Parkings vélos dans les gares

► Une proposition défendue par les députés du Club des parlementaires pour le vélo : la loi portant diverses dispositions d'infrastructures et services de transports votée le 23 avril 2013 prévoit l'obligation de réaliser des parkings vélos sécurisés dans les nouvelles gares et à l'occasion de rénovation de gares existantes.

Challenge Vélo européen, 2^e édition

► Du 1^{er} au 31 mai 2013, 12 villes s'affrontent pour enregistrer le plus de kilomètres parcourus à vélo dans un but utilitaire par les membres de leur équipe, composée de cyclistes avérés ou débutants qui s'inscrivent via le site du challenge. Pour Lille Métropole, c'est l'occasion de lancer une campagne de promotion du vélo comme mode de déplacement, avec des partenaires locaux comme l'association Droit au Vélo (ADAV) et Altermove.

Münster, ville la plus cyclable d'Allemagne

► 80 000 cyclistes allemands l'ont élue « capitale du vélo » devant Fribourg et Karlsruhe en répondant à un sondage en ligne d'une trentaine de questions sur leur pratique quotidienne : respect des cyclistes, maintenance des pistes cyclables, stationnement... Un sondage réalisé en 2012 par l'Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), la fédération allemande cyclistes qui avait recueilli seulement 26 000 réponses au précédent, en 2005.



Bordeaux : 4^e ville la plus cyclable

► Pistes cyclables, contresens, couloirs de bus ouverts aux vélos, aménagements aux carrefours et pour le stationnement...

De nombreux indicateurs ont été pris en compte par le Copenhagenize index 2013 qui classe Bordeaux 4^e ville mondiale pour les cyclistes, parmi les 150 villes à travers le monde, passées au crible. Avec une part modale vélo de 5 % dans la communauté urbaine et qui monte à 10 % dans la ville, Bordeaux est devenue une ville friendly bike parce qu'elle a aussi su développer le vélo avec son tramway.

vite dit

TEXTO-VÉLO



« Nous lançons un plan vélo en juin 2013. Il faut impulser les politiques en faveur du vélo, de l'autopartage et du covoiturage. Elles viennent en appui de l'appel à projets de transport collectif qui intègre des projets novateurs comme les transports par câbles ou les navettes fluviales. On essaie de prendre en compte les particularités de certaines villes et leurs besoins de transport spécifiques. »

Frédéric CUVILLIER, ministre des Transports, de la Mer et de la Pêche, lors de l'annonce du 3^e appel à projets « Transports collectifs et mobilité durable » (clôture des inscriptions le 30 août 2013, remise des dossiers le 15 septembre, résultats en décembre 2013). Source : mobilicites.com - Propos recueillis le 7 mai 2013

Marseille, la ville la moins cyclable

► La FUB a décerné le « clou rouillé » 2013 à la capitale européenne de la culture. La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole (MPM) en est à son troisième recours déposé et gagné par le collectif Vélo

en Ville pour non-respect de la législation en matière d'aménagements cyclables (loi Laure qui impose à la ville qui rénove ou crée une voirie de créer à cette occasion des aménagements cyclables). Marseille compte à peine 50 km de voies cyclables...

FORMATIONS Diplômantes POUR TOUS

Un équipement performant nécessite des techniciens bien formés

Seul établissement de France à proposer des formations diplômantes pour tous dans tous les métiers du cycle, en **contrat de professionnalisation** comme en formation continue, l'INCM (Institut National du Cycle et du Motocycle) propose tout au long de l'année un programme complet de formations avec les CQP "Mécanicien Cycles" et "Conseiller Technicien Cycles" et les **formations modulaires** sous forme de stages de 1 à 3 jours pour le perfectionnement ou l'acquisition de compétences spécifiques.

L'INCM peut également élaborer sur demande des **stages "à la carte"**, dans vos locaux, et sur la base de vos propres équipements, ou dans son centre ultramoderne du Bourget, aux portes de Paris.

Renseignez-vous sans attendre par téléphone au **01 49 92 10 47** ou par courriel à : incm.mfemaire@incm.asso.fr

INCM
INSTITUT NATIONAL
DU CYCLE
ET DU MOTOCYCLE

Venez nous rencontrer au Congrès du Club des Villes et Territoires cyclables à Nice les 29, 30 et 31 mai

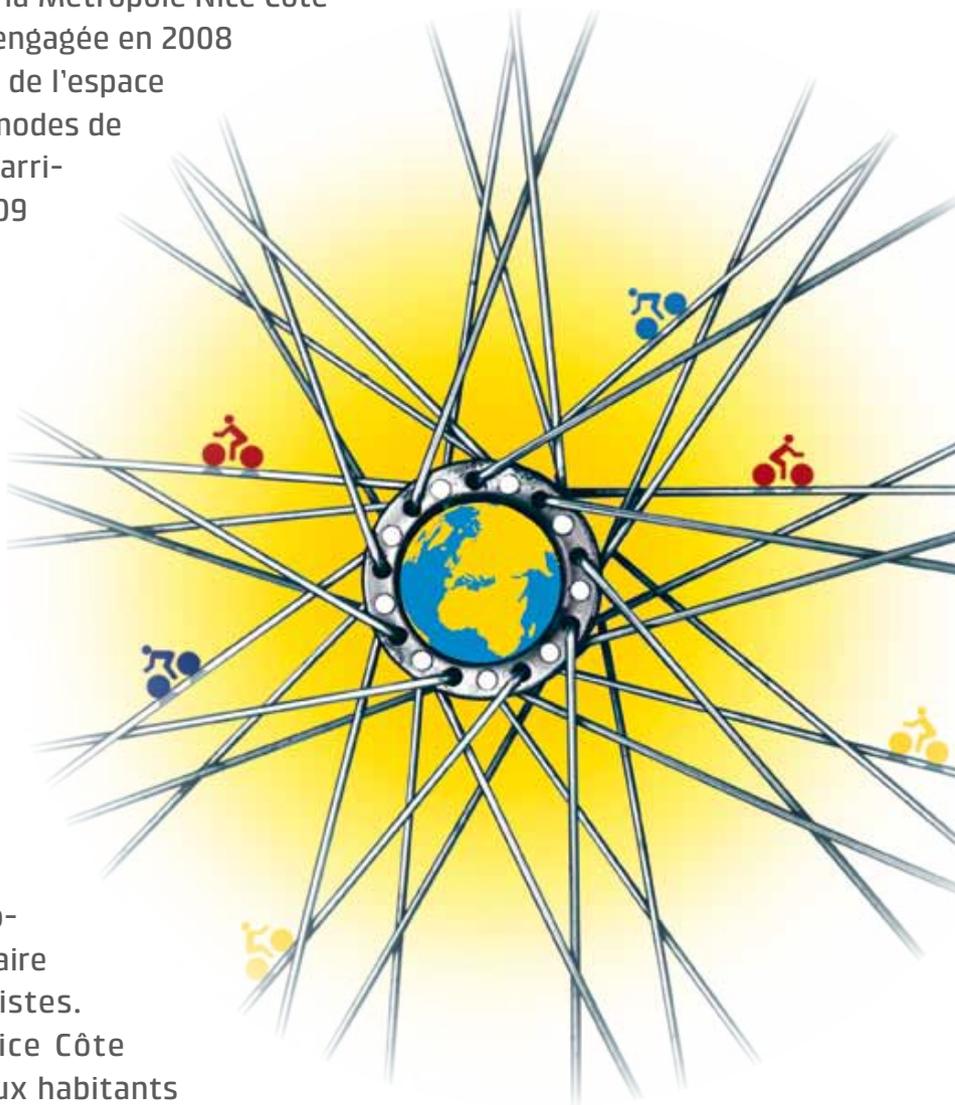
Accélérateur de développement professionnel
47, rue du Commandant Rolland
93350 LE BOURGET

La Métropole Nice Côte d'Azur fait place au vélo

Hôte du 20^e congrès 2013 du Club des villes et territoires cyclables, la Métropole Nice Côte d'Azur (MNCA) s'est engagée en 2008 dans une reconquête de l'espace public au profit des modes de déplacement doux. L'arri-

ivée du vélo en libre-service en 2009 a donné un grand tour de roue à la politique cyclable de la collectivité. Vélobleu connaît un succès croissant, et son implantation s'est accompagnée d'un programme d'aménagements facilitant la circulation des vélos avec des bandes et doubles-sens cyclables, des tourne-à-droite... le réseau niçois a été rallongé de 39 km en quatre ans !

Mais Nice et les communes avoisinantes doivent faire face à un paramètre naturel qui n'est guère favorable au vélo : une topographie capricieuse, un relief collinaire qui peuvent décourager les cyclistes. C'est pourquoi la Métropole Nice Côte d'Azur apporte une subvention aux habitants qui acquièrent un vélo à assistance électrique (VAE).





© DR

En 2011, le « Plan vélo Nice 2020 » a été rédigé, fixant la feuille de route à suivre pour quadrupler la part modale d'ici à 2020. L'objectif est de faire du vélo un mode de déplacement quotidien à part entière et une des solutions douces : bus, tramway, voitures électriques, marche...

En matière cyclable, à Nice, tout a vraiment démarré en 2008. La collectivité, qui à l'époque était une communauté d'agglomération, décide alors d'entreprendre un travail ambitieux de reconquête de l'espace public au profit des modes de transport alternatifs. Une politique qui s'articule autour de plusieurs axes : la mise en place d'une tarification unique et incitative pour les transports en commun de la Métropole et du département des Alpes-Maritimes, le développement du tramway et d'un schéma de transports pour 2030, l'inauguration du service d'autopartage Autobleue, pour lequel la Métropole a été pionnière (*lire page 9, les alternatives à la voiture*). Le vélo fait aussi partie de cette politique : « *Il participe activement à la mobilité responsable et représente une préoccupation constante pour la collectivité* », indique Alain Philip, adjoint au maire délégué aux Transports, aux

Travaux, à l'Urbanisme et à l'Aménagement du territoire, Président de la commission transports, grands travaux et urbanisme de la Métropole Nice Côte d'Azur.

Un succès croissant pour Vélobleu

En juillet 2009, les vélos en libre-service débarquent à Nice, donnant un grand tour de roue à la pratique et à la politique cyclables. Reconnaisables à leur panier et leur cadre bleus, les Vélobleu sont étendus en 2011 aux communes de Saint-Laurent-du-Var et de Cagnes-sur-Mer. Aujourd'hui le parc est composé de 1 750 vélos répartis sur 175 stations. Elles sont surtout implantées sur les zones planes des trois communes concernées, sur le littoral et sur et à proximité des axes structurants dont la pente est inférieure à 4 %. L'intermodalité est favorisée : des stations ont été installées le long de la ligne 1 du tramway ainsi qu'aux abords des gares ferroviaires. Et l'abonnement à Vélobleu bénéficie d'un tarif préférentiel s'il est couplé à un abonnement aux transports collectifs ou à Autobleue. Afin d'améliorer le service à l'utilisateur, de nouvelles fonctionnalités ont été ajoutées à ce système de location de courte durée par le prestataire, Veloway (filiale de Veolia transport, aujourd'hui Transdev), à la demande de la Métropole Nice Côte d'Azur. Depuis septembre 2010, il est possible de louer jusqu'à cinq vélos depuis un seul compte créé. Et l'année dernière, dix « totems carte bancaire » ont été mis en place : ceux-

Carte d'identité

- 46 communes
- 550 000 habitants
- 1 400 km²
- 220 000 emplois
- 35 000 étudiants
- 5 millions de touristes par an

La pratique cyclable en chiffres

- En 1998, les résultats des Enquêtes Ménages et Déplacements (EMD) indiquaient une part modale du vélo de 0,8 % à Nice. En 2008-2009, cette part modale a progressé et atteint 1,4 %. Mais 2,5 % des individus déclarent utiliser le vélo tous les jours ou presque (source : Agence de déplacements et d'aménagements des Alpes Maritimes – ADAAM). Cette croissance est encourageante pour la politique cyclable mise en place, d'autant que l'EMD de 2009 ne tient pas compte de la mise en place des Vélobleu.
- Compte tenu des distances parcourues, d'une portée de 1 à 3 km, le vélo représente une alternative crédible aux modes motorisés et présente un fort potentiel de développement.
- 140 km d'aménagements cyclables sur le territoire de la Métropole Nice Côte d'Azur, dont 50 km de pistes.
- 11 700 abonnés à Vélobleu.
- 2 700 locations par jour.
- 700 VAE achetés par des habitants avec une subvention de la Métropole Nice Côte d'Azur.

Vélobleu, le VLS à la mode niçoise

- Mis en place en juillet 2009
- Depuis 2011, trois communes sont desservies : Nice, Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer
- 1 750 vélos répartis sur 175 stations
- 11 400 abonnements actifs au 31 mars 2013
- Plus de 2 700 locations par jour en moyenne en 2012
- Coût de revient : 1 950 € TTC/ vélo/an
- Exploitant : Transdev (offre Veloway).

ci permettent de louer directement un ou plusieurs vélos, en station, avec une carte de paiement. La clientèle est ciblée : les touristes et clients occasionnels.

Après trois ans et demi de service, le bilan est très positif. Au 31 mars 2013, on dénombrait près de 11 400 abonnements actifs – soit une croissance de 40 % par rapport à la même date en 2012 ! En moyenne, en 2012, le système a enregistré plus de 2 700 locations par jour, contre 1 950 environ en 2011 soit une hausse de 40 %. Et ce pour un coût relativement modéré : le service revient à 1 950 € TTC par vélo et par an – contre un coût moyen estimé entre 2 000 et 3 000 € pour l'ensemble des systèmes mis en place ⁽¹⁾.

Dernière nouveauté : le 2 avril dernier, une offre « Grands comptes » a été lancée en partenariat avec la Chambre de commerce et d'industrie. Objectif : développer les déplacements professionnels à vélo. Les entreprises, les administrations et les collectivités locales sont donc ciblées : elles peuvent bénéficier de dix abonnements annuels pour un montant de 160 €. Souscrire à une telle mesure est fort bien venu pour l'image écoresponsable de l'entreprise. Sans parler des économies sur le parc de véhicules et sur les émissions de gaz à effet de serre produites...

Actuellement, l'agglomération réfléchit à une meilleure répartition des stations. « Des habitants du nord de Nice ont exprimé une forte demande pour disposer de stations à proximité de leur domicile, indique Jérôme Viffredo, chargé de mission à la direction de la stratégie et de la voirie de la Métropole Nice Côte d'Azur. Cette zone est un peu pentue mais reste accessible. Nous procédons donc au redéploiement de certaines stations dans ce secteur. »

140 km d'aménagements

Sans conteste, Vélobleu a donné un coup d'accélérateur au programme d'aménagements cyclables. Entre 2008 et 2011, le réseau niçois a fortement progressé : il a été multiplié par

2,5, permettant la réalisation d'axes structurants, telles les pistes sur les avenues de Verdun et Félix-Faure, ou l'aménagement des boulevards Dubouchage et Victor-Hugo. Aujourd'hui ces axes, très fréquentés, permettent une liaison avec la route littorale et le centre-ville. À ce jour, le réseau cyclable métropolitain s'étend sur 140 km – dont 63 à Nice. Plus du tiers est réalisé en site propre, soit au total 50 km de pistes cyclables.

La Métropole transpose progressivement les nouvelles dispositions du code de la route avec les doubles-sens cyclables des zones 30. Les doubles-sens cyclables représentent 2 km de linéaire de voirie. Par ailleurs, des tourne-à-droite (ou « cédez le passage cycliste au feu ») sont opérationnels sur trois carrefours.

Au total « 20 % de la voirie dont la pente est inférieure à 5 % sont dotés d'aménagements », précise Jérôme Viffredo. Une pente inférieure à 5 %, cela représente un niveau accessible à tout public, averti ou non.

Faire face à une topographie particulière

Car la ville est collinaire, il ne faut pas l'oublier... Une bande relativement plate longe le littoral, sur 500 à 1 000 mètres, et au-delà commencent les collines. On ne peut donc pas aller partout à vélo. C'est pourquoi, depuis avril 2011, la Métropole propose une aide financière pour l'achat d'un vélo électrique. La subvention s'élève à 25 % de la facture. À ce jour, près de 700 dossiers ont été reçus – soit un budget prévisionnel de 207 600 €. Le système a amorcé un cercle vertueux pour les déplacements, la pratique cyclable et aussi pour l'économie locale. Il s'avère que 81 % des achats ont été effectués chez un vélociste, le prix moyen des vélos achetés s'élevant à 1 723 €. « Cette mesure connaît un large succès sur l'ensemble des communes de la Métropole, se félicite Alain Philip. Nous réfléchissons par ailleurs à d'autres modalités d'accès du public aux VAE, qui seraient une réponse à notre topographie particulière. »

Un programme de stationnement

3 300 places de stationnement pour les vélos sont disponibles, réparties sur 1 000 sites. Actuellement la Métropole remplace les anciens « râteliers », qui ne permettaient pas d'attacher le cadre, par des arceaux. Ce n'est pas tout. Dans le cadre d'un partenariat avec la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et Gares & Connexions (SNCF), le parvis de la gare Thiers, à Nice, est en cours de rénovation. « Un stationnement fermé et sécurisé sera prochainement réalisé sous le parvis, indique Alain Philip. De plus, des abris à vélos seront installés à proximité des gares routières et des campus universitaires. » Objectif affiché pour 2020 : 11 000 places de stationnement pour les deux-roues.

Trois axes pour le Plan vélo Nice 2020

Autre grande date de la politique cyclable métropolitaine : la rédaction, en 2011, du Plan vélo Nice 2020, qui donne les grandes orientations stratégiques et fixe des objectifs de part modale. Un programme qui s'inscrit pleinement dans les objectifs nationaux et européens de réduction des gaz à effet de serre pour 2020. Pour l'heure, le vélo est utilisé dans 1,4 % des déplacements ; l'ambition est de quadrupler ce pourcentage pour le porter à 5,6 % en 2020. Quadrupler la part modale, cela représente certes un effort considérable. Mais le pari peut être remporté si la collectivité accompagne cette évolution en proposant un panel de services adaptés aux besoins des cyclistes et des futurs usagers du vélo. Trois axes majeurs ont été définis dans le Plan vélo Nice 2020 : les infrastructures, les services, l'information et la sensibilisation envers tous les publics et notamment les salariés. La Métropole Nice Côte d'Azur mène déjà des campagnes de sensibilisation au vélo lors de manifestations nationales ou européennes. Des dépliants « Circulez malin ! Circulez à vélo ! » présentent les avantages du mode cyclable, la poli-

(1) Selon le ministère de l'Écologie, de l'Énergie et du Développement durable – Fiche « Le point sur » n° 50 – mai 2010.

tique de la collectivité et des conseils pratiques pour se déplacer à vélo. L'information vise aussi les agents municipaux et communautaires. Ainsi, une charte est en cours d'élaboration : son objectif est de transmettre des référentiels sur la signalisation, la réglementation et les recommandations à observer lors de la création d'aménagements cyclables.

À une échéance plus proche, l'innovation et les nouvelles technologies, chères aux élus de la Métropole, vont être mises à profit pour les cyclistes. « Un nouveau service permettra prochainement de découvrir les sites et monuments emblématiques du centre-ville grâce au smartphone, avec les technologies NFC et QR Code, expose Alain Philip. Le smartphone donnera accès à

des fiches audio, aux disponibilités des stations Vélobleu, au stationnement vélos, à la carte du réseau cyclable, aux perturbations... Ce projet participe au développement du vélo, avec un intérêt touristique et patrimonial. »

La voiture recule au profit des modes de déplacement doux

Ancrer le vélo dans les habitudes de mobilité des Niçois ? La Métropole et son président Christian Estrosi y croient et comptent ne pas relâcher leurs efforts pour aller dans ce sens. Même si la ville et ses alentours sont collinaires, le vélo présente des atouts : « Il reste le mode de déplacement le plus rapide en centre urbain, sur des distances

inférieures à 5 km, commente Alain Philip. Nous travaillons avec attention à une intermodalité laissant toute sa place au vélo. » Bonne nouvelle : à Nice et dans les environs, la part de la voiture, jusque-là importante, a amorcé un recul entre 1998 et 2009, et ce au profit des modes de déplacement doux. « Le vélo n'est peut-être pas très visible en comparaison des autres modes, mais avec 4 000 vélos par jour sur la Promenade des Anglais, il représente près de 7 % du trafic auto journalier ! précise Alain Philip. Selon la distance à parcourir et le motif du déplacement, un mode de transport peut être plus pertinent qu'un autre. C'est à partir d'une large palette de choix modaux plus économiques, respectueux de l'environnement que la Métropole souhaite poursuivre ses actions. »

Bus, tramway, vélo et autopartage : une offre variée d'alternatives à la voiture

C'est en 2009 qu'a été adopté le schéma directeur du réseau de transport urbain de la Métropole Nice Côte d'Azur, à l'horizon 2030. Ambition affichée : réduire sensiblement la place de la voiture dans les déplacements, avec une diminution de 30 % des gaz à effet de serre d'ici 2020. Il est prévu de développer significativement l'offre de transport public urbain : + 50 %.

Pour cela, le réseau opère une mutation progressive vers des voies en sites propres : des lignes de tramway ou de bus en site propre seront aménagées sur les axes les plus fréquentés, en zone urbaine. En parallèle, les lignes desservant les zones collinaires seront peu à peu réorganisées en vue de diriger les usagers vers les pôles d'échanges. Le réseau s'appuiera en effet sur quatre points d'échange multimodaux principaux, ainsi que sur des pôles secondaires, qui seront reliés à des stations de taxis, des locations de voitures sans émissions de gaz à effet de serre (GES), mais aussi un stationnement sécurisé pour les vélos et des locations de bicyclettes...



© DR

Autre service qui apporte une contribution significative au schéma directeur des transports : le service d'auto-partage Autobleue, inauguré en avril 2011. Ces voitures électriques en libre-service sont au nombre de 126 actuellement, réparties sur 42 stations. Chaque station inclut deux emplacements libres pour des véhicules électriques de particuliers, qui peuvent les recharger gratuitement.

Quant au tramway, il va opérer un grand pas en avant. D'ici à 2030 le réseau de tramway comptera 36 km. Inaugurée en

2007, la ligne 1 est en cours d'extension pour desservir l'hôpital Pasteur puis la commune de La Trinité. En projet : la ligne ouest-est qui traversera l'agglomération de l'aéroport Nice Côte d'Azur au port sur près de 9 km et desservira de nombreux pôles générateurs de déplacements (l'hypercentre de Nice, l'aéroport, le port...), la ligne 3 desservant un axe nord-sud, au sein de l'Écovallée, et la ligne 4 étendra le réseau jusqu'à Cagnes-sur-Mer le long de la rive droite du Var. Plusieurs connexions entre tramway et réseau ferré seront établies. ■

UN ALLER-RETOUR TERRE-MARS ? *



*NOUS PARCOURONS AVEC LA POSTE
PRÈS DE 100 MILLIONS DE KILOMÈTRES PAR AN.
POURQUOI PAS AVEC VOUS ?

Cycleurope conçoit et fabrique les vélos à assistance électrique et classiques GITANE pour la Poste sur son site de production, en France, à Romilly-sur-Seine. Cycleurope innove en permanence pour répondre aux enjeux de la mobilité urbaine avec une collection complète de vélos adaptés à la fréquence d'utilisation et s'appuie sur l'expertise de ses distributeurs agréés.

gitane.com



Région PACA : trois ans d'engagement en faveur du vélo



C'est en 2010 que la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) a adopté son cadre d'intervention en faveur du vélo. Trois axes prioritaires ont été définis : la poursuite du schéma de véloroutes et voies vertes, le développement du vélo urbain et l'aide à la création de places de stationnement aux abords des gares, des lycées, des universités et des pôles d'emploi. La Région est l'autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux, et elle se soucie aussi de développer d'autres modes en lien avec le train, dont le vélo. Aujourd'hui, le bilan est encourageant : 48 km de pistes cyclables créées, des places de stationnement dans une cinquantaine de gares et des portions achevées sur plusieurs véloroutes et voies vertes.

En nouant de nombreux partenariats avec des entités telles que Gares & Connexions (SNCF) et avec des collectivités territoriales, la Région développe son programme. Ne pouvant intervenir en tant que maître d'ouvrage, elle joue sur l'incitation financière et l'aide à l'élaboration du diagnostic et du schéma cyclable auprès des collectivités. Aujourd'hui, pour aller plus loin et développer la « culture vélo » chez les usagers, elle promeut la création de Maisons du vélo. Près de 5 millions d'habitants répartis sur six départements. Connue et appréciée pour son ensoleillement et son climat doux et clément, la Région PACA attire de nouveaux habitants, mais aussi de nombreux touristes, chaque année. Elle peut à ce titre sembler favorable à la pratique cycliste. Mais ce n'est pas si simple. De vieilles habitudes demeurent assez attachées à la motorisation. Et la Région PACA n'est pas le plat pays, même dans sa frange littorale. Ce qui

ne facilite pas forcément l'usage du vélo... Au niveau institutionnel, si la Région est l'autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux, elle se préoccupe aussi des modes doux, et notamment du vélo. Ce n'est pas un hasard si la délégation en charge des déplacements s'intitule « Transports et Écomobilité » : un libellé qui insiste bien sur l'importance des modes actifs (marche et vélo) connectés aux moyens de transports classiques... En 2010, la Région a adopté un cadre d'intervention, signifiant son vœu de s'engager officiellement en faveur du vélo. Objectif assigné : favoriser le développement des aménagements cyclables en milieu urbain et, plus généralement, l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement au quotidien. Premier volet d'action : le schéma régional d'orientation des véloroutes et voies vertes, qui est en cours d'actualisation. Dans les faits, la Région apporte de 20 à 30 % du budget d'aménagement de ces voies touristiques destinées aux vélos. Ainsi, entre juin 2011 et mai 2013, 4,5 millions d'euros de crédits ont été votés pour un linéaire de voies et pistes cyclables d'environ 50 km. Les principaux projets concernent l'axe littoral : Port-de-Bouc, Villeneuve-Loubet et Cannes, l'axe provençal, la voie Venaisia, la véloroute du Calavon, la Via Rhôna entre Arles et Mas Thibert...

Le vélo en milieu urbain

Le deuxième volet d'intervention concerne le développement du vélo en milieu urbain : la création de pistes cyclables aux abords des gares, des pôles d'échanges, des lieux d'emplois et des lycées est vivement encouragée. À partir de ces établissements, jusqu'à 3 km d'itinéraires peuvent être subventionnés, le Conseil régional apportant de 30 à 50 % des financements. De nombreux aménagements autour des gares ou des établissements scolaires ont ainsi vu le jour dans des communes réparties sur les six départements, comme à La Ciotat,

Arles, Digne, Gap, Cavaillon, Carpentras, Vinon-sur-Verdon, Vallauris... Autre type d'aménagements éligibles à des aides régionales : les pistes cyclables le long des axes de transports collectifs en site propre (TCSP). « *Non seulement nous avons un canevas de financement, mais nous mettons en réseau différents intervenants et apportons une aide technique en conseillant des fournisseurs et des bureaux d'études* », détaille Stéphane Coppey, chargé de mission à la délégation aux Transports et à l'Écomobilité. Ainsi, la Région a apporté son soutien technique et financier à l'élaboration du diagnostic et du schéma cyclable de la commune d'Éguilles, dans les Bouches-du-Rhône.

Du stationnement près des gares

L'intermodalité entre les trains express régionaux (TER) et le vélo est le troisième volet d'intervention. Dans cette optique, les aménagements en faveur du stationnement des bicyclettes autour des gares, des pôles d'échange modaux et des établissements scolaires peuvent être financés jusqu'à 75 %. Actuellement, grâce à un travail partenarial mené avec la SNCF, les collectivités territoriales et les associations, environ 54 gares sont équipées de places de stationnement vélos, ou en cours d'équipement. « *Nous équipons quelques gares par an*, explique Stéphane Coppey. *Dans les grandes villes, la dynamique est lancée : Nice, Avignon, Cannes, Marseille... Récemment, la mise en place de stationnement vélos dans trois gares de l'agglomération de Toulon a été décidée.* » Aujourd'hui, l'offre de stationnement en gare est systématiquement prise en compte dans les projets d'aménagements des pôles d'échanges. « *Nous n'avons pas encore financé de places de stationnement sécurisées et fermées, car nous butons sur les tarifs des produits proposés par la SNCF qui nous semblent trop élevés*, ajoute Stéphane



LE VÉLO EN LUMIÈRE



Gare Toulouse Matabiau
668 places Optima®.



Lille Métropole. 28 abris vélos sécurisés
ALTAO® Spacio, 884 places Optima®



Ville de Vénissieux.
Station de gonflage ALTAO® Pump.

SIÈGE SOCIAL
Porte des Flandres
Rue Simone de Beauvoir
F-62138 AUCHY LES MINES

AGENCE COMMERCIALE
6, rue du Docteur Guinard
F-42680 SAINT-MARCELLIN-EN-FOREZ
Tél. +33 (0)4 77 52 32 88 / Fax +33 (0)4 27 40 75 46
www.altinnova.com

altinnova®

Coppey. Pour l'heure, nous aidons à la mise en place d'appuis ou d'abris vélos. Nous travaillons avec Marseille Provence Métropole en vue d'équiper les gares de stations multimodales sécurisées pour vélos libres et vélos à assistance électrique (avec des recharges intégrées). Ces équipements seront accessibles aux usagers détenteurs d'un titre de transport : carte Transpass de MPM et carte régionale ZOU! »

Les vélos à bord des trains ?

Mettre son vélo à bord des TER ? En Provence-Alpes-Côte d'Azur, tous les TER accueillent gratuitement les vélos, dans la limite des places disponibles. Aussi la Région encourage-t-elle plutôt l'usage du vélo avant ou après le trajet en train. Plusieurs projets de gardiennage sont en cours de conception, notamment à Aix-en-Provence (lire l'encadré), à Avignon, Aubagne, Grasse, en lien avec les agglomérations concernées. Ces infrastructures seront hébergées dans de véritables Maisons du vélo, qui proposeront de multiples activités autour de la bicyclette.

Sensibilisation et aide à l'acquisition de VAE

Enfin, la Région soutient l'acquisition de vélos à assistance électrique (VAE) par les collectivités ou les entreprises, à condition que la flotte soit composée d'au moins 10 véhicules. Les actions d'accompagnement menées dans le cadre de Plans de déplacement entreprises (PDE) peuvent aussi être aidées. Rappelons que la Région apporte son soutien à l'élaboration des Plans de déplacement urbains (PDU) des collectivités, et dans ce cadre à l'acquisition de VAE et à l'implantation de bornes de recharge. Un travail mené de concert avec l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie), dans le cadre du Financement régional pour l'environnement et l'énergie (FREE). À noter que le FREE permet aussi de financer des campagnes d'information mises en œuvre par des collectivités ou des associations. Un exemple : une aide, pour cinq ans au moins, est attribuée au Centre permanent d'initiatives pour l'environnement (CPIE) du Pays d'Aix.

« Cet organisme a vocation à sensibiliser les écoliers aux pédibus et aux vélobus », explique Stéphane Coppey.

Des partenariats indispensables

La Région aurait sans doute les coudees plus franches si elle disposait de la maîtrise d'ouvrage des aménagements financés. Mais dans ce domaine, ce sont les collectivités territoriales ou les départements qui ont la main et prennent la décision de créer ou non des aménagements cyclables. De par sa position, la Région ne peut que jouer sur l'incitation. Mais cela ne suffit pas toujours. Chaque année, les budgets alloués sont à peine dépensés, faute de porteurs de projets plus nombreux...

Parfois, les partenariats impliquent plusieurs collectivités qui sont incitées à réfléchir à la place laissée au vélo... Exemple : « La ligne ferroviaire de Sorgues à Carpentras va être rouverte. Nous avons signé un contrat d'axe avec toutes les collectivités concernées, précise Jean-Yves Petit, vice-président de la Région PACA délégué aux Transports et à l'Écomobilité. Parmi les thèmes de réflexion : comment intégrer les gares et les haltes dans l'espace urbain, comment favoriser leur accessibilité et quelle part réserver aux modes actifs tels que la marche et le vélo... »

Travailler sur le dernier kilomètre

Un autre projet se dessine à Aubagne, avec la communauté d'agglomération : la Maison du vélo sera implantée dans le pôle d'échange multimodal. « L'idée serait de relier la gare à l'importante zone d'activité des Paluds, précise Jean-Yves Petit. Il est essentiel de promouvoir les modes doux et de travailler sur le dernier kilomètre entre les lieux de desserte par les transports et les zones d'activités. » Des projets sont aussi en gestation à Grasse et à Mouans-Sartoux, en partenariat avec l'agglomération Pôle Azur Provence. Ces deux structures implantées dans les gares devraient proposer du prêt de vélos longue durée avec un parking sécurisé et fermé. Objectif : encourager les trajets domicile-travail. Exemple : les salariés pourraient aller à vélo de la gare de Mouans-Sartoux jusqu'à la zone d'activités de l'Argile, qui se trouve à 3 km. ■

Train, aménagement cyclable et stationnement au lycée de Drap

Un exemple d'actions combinées : le programme autour du lycée de Drap, dans les Alpes-Maritimes. Ouvert par la Région en 2012, cet établissement va bénéficier à la fois de la halte TER de Fontanal, d'un aménagement cyclable dédié comprenant une connexion avec la liaison littorale (Nice-Drap-Cantaron) et d'un stationnement vélos dans le lycée.

Des Maisons du vélo en projet

Au-delà du cadre d'intervention adopté en 2010, la Région PACA promeut la création de Maisons du vélo dans les grands pôles d'échanges multimodaux. Il s'agit d'offrir en gare des services de gardiennage, de location, d'entretien et de réparation de vélos. Le premier projet appelé « Relais vélo » devrait être achevé en fin d'année 2013 dans un bâtiment SNCF situé à la gare d'Aix-en-Provence centre. Il est le fruit d'une collaboration entre la communauté d'agglomération du Pays d'Aix, la Région et la SNCF. Ses objectifs : faciliter l'intermodalité vélo-TER-BHNS (bus à haut niveau de service) et le rabattement vers la gare, et développer la pratique du vélo dans une ville au fort potentiel avec 40 000 étudiants et plus de 3 500 usagers quotidiens de la gare. Mais les services proposés au sein du Relais vélo seront accessibles à tous les cyclistes – et pas uniquement aux usagers du TER. Une étude de faisabilité réalisée en 2012 a montré que faciliter l'accès à vélo à la gare d'Aix permet a minima d'augmenter son aire de chalandise de 300 m à 1 km ! Dans un premier temps, 50 places de stationnement pour vélos seront disponibles, ainsi qu'un système de recharge pour VAE. À terme, l'espace pourrait accueillir 100 places de stationnement. Ce sera un lieu d'information multimodale et d'animation, avec des séances d'éducation au vélo en ville.

Des initiatives variées pour contrer une culture motorisée

Plusieurs collectivités du Sud-Est de la France témoignent d'un engagement fort pour le vélo, dans une région où la voiture conserve une place importante.

La ville de Mouans-Sartoux et Pôle Azur Provence encouragent le vélo.

Mouans-Sartoux est arrivé au vélo par l'éducation en mettant en place, dès 2002, des vélobus et des pedibus. Depuis 2011, un schéma directeur vélo a été mis en œuvre dans cette ville de 10 000 habitants qui a également initié des actions en direction du personnel communal qui dispose de vélos classiques ou de VAE pour ses déplacements professionnels. Une dizaine d'agents volontaires en profitent. « *Utiliser le vélo pour ses déplacements est une des actions incluses dans le Plan national nutrition santé* » (PNNS), dans lequel nous sommes très impliqués, commente Gilles Pérole, le maire-adjoint de Mouans-Sartoux et conseiller communal de Pôle Azur Provence en charge du vélo. Par ailleurs, toute la ville a été classée en zone 30. Et l'hypercentre est une grande zone de rencontre. » Des mesures qui engendrent un apaisement de la circulation et incitent les habitants à enfourcher une bicyclette. Côté intermodalité, un parking sécurisé a été implanté à la gare de Mouans-Sartoux : en accès libre et gratuit, il propose une vingtaine de places. « *Avec l'agglomération Pôle Azur Provence, nous préparons deux PDIE (Plans de déplacements interentreprises) sur Grasse et Mouans-Sartoux, pour 2013-2014. Un signe encourageant : 18 % des salariés interrogés ont déclaré qu'ils iraient au travail à vélo si des moyens étaient disponibles. Des vélos classiques et des VAE devraient être mis à disposition, car nous souhaitons nous adresser à tous les publics et pas seulement aux cyclistes aguerris* », souligne Gilles Pérole. La Ville encourage aussi

le vélo avec des ateliers dans les centres de loisirs. Les enfants du Conseil de ville ont édité des fiches avec les itinéraires cyclables et pedestres. La communauté d'agglomération Pôle Azur Provence soutient également l'apprentissage avec un appel à projets à l'issue duquel l'association PECOS (Pôle d'économie solidaire) va réaliser un atelier vélo itinérant. Il permettra d'initier à la réparation et de déployer les bonnes pratiques sur différentes manifestations locales. Lorsqu'on interroge Gilles Pérole sur la culture motorisée des villes du Sud-Est, il acquiesce : « *L'urbanisme, qui a été galopant le long de la bande littorale des Alpes-Maritimes, n'a guère pensé aux transports collectifs. Or aujourd'hui, le foncier est rare et cher dans la région : difficile de créer des sites propres... Aussi les gens préfèrent-ils la voiture ou le deux-roues motorisé, car nous avons du relief, et l'habitat est assez diffus* ». L'élu est toutefois optimiste en pointant l'émergence d'une prise de conscience en faveur des modes doux et du vélo. ■

Aix-en-Provence prépare son schéma cyclable.

Après avoir établi son diagnostic, la ville d'Aix-en-Provence élabore actuellement son schéma directeur cyclable. Ce programme, qui devrait être soumis à la validation du conseil municipal d'ici octobre, prévoit un maillage d'aménagements cyclables dans la ville, avec une hiérarchisation du réseau. Divers maîtres d'ouvrage (ville, agglomération, conseil général, sociétés d'économie mixte) sont impliqués. D'où la nécessité d'anticiper et de mettre au point un schéma directeur. Aix est une ville au territoire très

découpé pour les cyclistes, entravé par des échangeurs, des voies d'autoroutes, des cours d'eau... Résoudre certains points noirs pour les cyclistes implique d'acquérir du foncier afin de créer des franchissements en site propre. C'est pourquoi le schéma directeur a été élaboré conjointement au PLU, au PDU et au plan d'accessibilité. « *Nous examinons le foncier disponible au niveau du PLU, nous proposons des terrains à classer en emplacements réservés pour le vélo* », souligne Élise Trivelly, directrice des Études et des Infrastructures à la ville. Le projet de Maison du vélo en cours, monté avec la Région PACA, intègre totalement cette dynamique. Il va cependant falloir laminer certaines idées reçues voulant que la déclivité du territoire aixois empêche la pratique du vélo. « *Or d'importants pôles générateurs de déplacement existent dans des zones plates et urbanisées* », insiste Élise Trivelly. La Ville a tiré les enseignements du passé. Installé en 2007, le système de vélo en libre-service (V'Hello) n'a pas fait ses preuves, aussi a-t-il été démonté en 2011. C'est peut-être l'absence de stratégie claire et de schéma directeur qui a mené à l'échec. Le Sud-Est reste très motorisé, notamment la ville d'Aix : « *De fortes réticences persistent à l'idée de supprimer des places de stationnement pour les voitures* », relève Élise Trivelly. Mais elle aussi note une prise de conscience des habitants en faveur des modes doux. « *La piétonnisation du centre d'Aix a un impact favorable sur la pratique cycliste. Les demandes et revendications, lors des réunions publiques, sont de plus en plus axées sur la marche et le vélo.* » ■

Jean-Yves Petit, vice-président de la Région PACA, délégué aux Transports et à l'Écomobilité

Quelles sont les grandes lignes de la politique cyclable de la Région ?

Fin 2010, nous avons voté un cadre d'intervention en faveur du vélo qui permet de réaliser des projets dans le cadre de partenariats avec les collectivités. Nous apportons un cofinancement important. Ce cadre prévoit la poursuite du développement du schéma régional de véloroutes et voies vertes. Nous soutenons aussi les investissements pour des pistes cyclables en permettant que celles-ci démarrent au départ des gares, des pôles d'emplois et des pôles d'échanges. Enfin, la Région s'implique dans les infrastructures de stationnement, en priorité près des gares. L'implantation de bornes de recharge pour VAE et l'aide à l'acquisition de flottes de VAE sont aussi des actions éligibles à nos aides. Un premier bilan fait état de 48 km de pistes cyclables réalisées. Cette démarche de création d'infrastructures monte en puissance.

Quels sont vos projets pour l'avenir ? Comment améliorer la coopération avec les collectivités ?

Nous ne sommes jamais propriétaires du foncier, ce qui nous empêche d'être maîtres d'ouvrage et complique parfois la tâche. Nous sommes obligés de passer par une collectivité. Notre aide consiste donc en des apports techniques, des conseils et des financements pour les études de faisabilité et la réalisation des aménagements.

Si la loi sur la décentralisation en cours d'élaboration le permet, la Région pourrait devenir un acteur plus important en matière de coordination des transports et d'intermodalité. Si le schéma régional disposait d'un caractère prescriptif, nous pourrions aller plus loin dans nos actions en faveur du vélo. Pour l'heure, la Région peut être chef de file. Par exemple, à l'initiative d'une association, le projet de Relais vélo en

gare d'Aix a été impulsé et suivi par la Région. Nous sommes le catalyseur de ces initiatives locales, car l'autorité organisatrice s'adresse naturellement à la Région et non à la SNCF.

Quel lien est établi avec les lignes TER ?

Le matériel roulant est commandé bien à l'avance, avec un maximum de places assises. De plus en plus d'usagers montent dans le train avec leur vélo. Cela ne pose pas de problème aux heures creuses. Mais aux heures de pointe, l'espace peut manquer. La fréquentation des trains régionaux va continuer d'augmenter. Aussi, aux heures de pointe, il faut permettre aux gens de garer leur vélo en toute sécurité dans des lieux adaptés. D'où l'intérêt des parkings à vélos sécurisés pour les trajets domicile-gare-lieu d'emploi, dans lesquels nous nous impliquons. ■



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



VelSpir, serpentins 6 et 3 vélos



VelParc
Le stationnement sécurisé des 2 roues

Conception et fabrication françaises



VelParc
55, rue de l'Université 75007 Paris
Tél. / Fax : 01 45 19 01 98
velparc@neuf.fr velparc@gmail.com
www.velparc.fr

conception : casahqgél - études : schiaffari - 01 45 19 01 98

Affichage en temps réel



Eco-TOTEM : Communiquez sur votre politique cyclable !

L'Eco-TOTEM permet d'afficher en temps réel le nombre de cyclistes passant sur un aménagement cyclable. C'est un outil ludique et visible de promotion du vélo.

Personnalisable



NOUVEAU



ecovisio météo



Des analyses de données encore plus pertinentes : Module Météo Eco-Visio



Eco-Visio est un logiciel en ligne spécialement conçu pour compiler et analyser les données de comptage piétons et cyclistes.

Nouveauté 2013 :

- pictogrammes météo heure par heure
- température, vent et niveau des précipitations

CONTACTEZ-NOUS
POUR UN ESSAI
GRATUIT



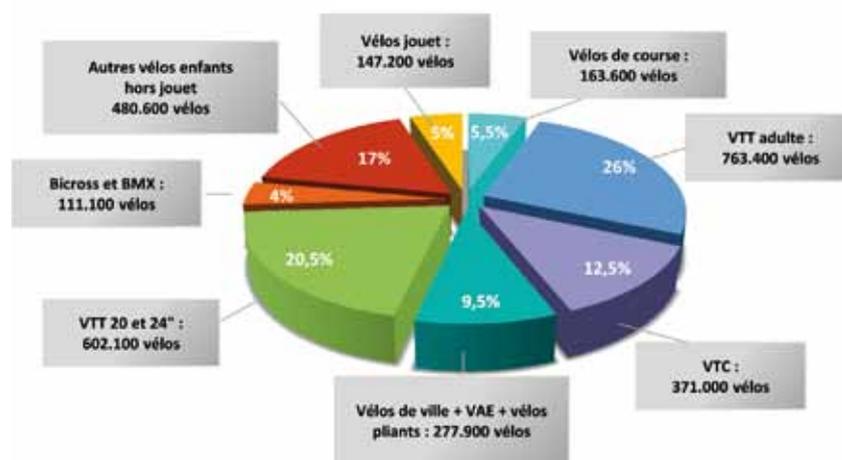
Les ventes de vélo en 2012

Chaque année l'Observatoire du cycle* présente les ventes de cycles, d'équipements et d'accessoires de l'année écoulée. En 2012, avec un chiffre d'affaires de 1,28 milliard d'euros, ce marché a régressé de 4 %. Sur les seules ventes de vélos, on observe un retrait de 9 % en volume. Toutefois, en valeur, le recul est moins marqué avec -4,5 %. L'augmentation du prix moyen du vélo limite l'impact de la baisse du volume des ventes. Le vélo à assistance électrique est la seule catégorie dont les ventes progressent en 2012.

On continue de vendre plus de vélos que de voitures en France chaque année. Avec 2,9 millions de vélos vendus, la France se situe au 3^e rang des pays consommateurs de vélos dans le monde après l'Allemagne et le Royaume-Uni. En 2012, parmi les familles de produits touchées par la baisse des ventes, le vélo loisir est particulièrement concerné. Le VTT (vélo tout terrain) et le VTC (vélo tout chemin) arrivent toujours en tête des familles de produits vendus, mais ils voient leurs ventes baisser. Le VTT, junior et adulte, représente 46,5 % du marché en volume, et le VTC occupe un peu plus de 12 %. Toutefois, chez l'adulte, ces catégories de vélos connaissent de fortes baisses (-12 % pour les VTT entrée et moyenne gamme; -11 % pour les VTC). Les ventes de vélos de route

* L'Observatoire du cycle est réalisé par la Commission cycle CNPC/FPS issue de l'accord de partenariat conclu entre ces organisations. (Conseil national des professions du cycle / Fédération professionnelle des entreprises du sport & des loisirs)
www.tousavelo.com

Nombre de cycles vendus en 2012 : 2 916 900



Répartition des 2,9 millions de vélos par familles de produits

Source : Observatoire du commerce du cycle – Résultats 2012

diminuent elles aussi: -7 % en volume pour ce segment.

Seul le segment « mobilité » (vélo de ville, vélo à assistance électrique, vélo pliant) voit sa part de marché légèrement augmenter pour atteindre 9,5 %. Ses ventes ne reculent que de 4 % en raison des ventes en hausse de vélos à assistance électrique (+ 15 %). Le chiffre d'affaires de ce segment mobilité progresse de 2 %. Le prix moyen augmente dans tous les segments, sauf le vélo enfant. L'augmentation de 4,5 % du prix moyen du vélo (278 €) limite l'impact de la baisse du volume des ventes.

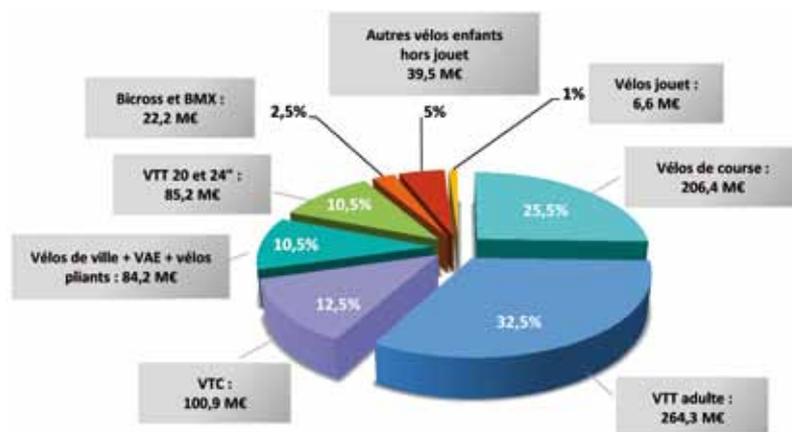
Les ventes de VAE en hausse

Le vélo à assistance électrique connaît une hausse remarquable de 15 % pour franchir le seuil des 46 000 unités vendues. Il s'agit du seul segment en progression constante ces cinq dernières années! Le prix moyen du VAE (873 €)

est en hausse. Environ 80 % de ces vélos sont vendus par des détaillants spécialisés et des grandes surfaces de sport. L'Allemagne** observe la même augmentation de 15 % des ventes de VAE en 2012. Avec 380 000 unités vendues, le VAE représente désormais une part de marché de 10 % dans ce pays. L'Allemagne, comme la France, a enregistré une baisse des ventes globales en 2012, de -4 % pour un volume de 3,95 millions d'unités vendues. La hausse du prix moyen, passé en Allemagne de 495 à 513 € entre 2011 et 2012, limite l'impact de cette baisse des ventes, et le marché allemand est stable en valeur. Cette hausse n'est pas seulement induite par l'essor du VAE mais aussi, par l'achat de montures de qualité pour la mobilité quotidienne à vélo, qui a progressé de 50 % entre 2002 et 2012.

** Source German industry organization ZIV

Ventes de cycles 2012 en valeur : 809,8 millions d'euros



Source : Observatoire du commerce du cycle – Résultats 2012

En termes de distribution, les spécialistes cycle maintiennent leur position de premier acteur économique du secteur avec 51,5 % de part de marché global (cycles + composants et accessoires). Les grandes surfaces multisports demeurent le premier canal de distribution de cycles en volume avec 52 % des ventes. Leur activité totale (cycles + composants et accessoires) représente 39 % du chiffre d'affaires du secteur, en retrait de 4 %. Les grandes surfaces alimentaires et autres types d'enseignes connaissent un fort recul de leur chiffre d'affaires

sur l'ensemble du secteur (-10,5 %). Toutefois, en volume, ce réseau continue d'être significatif en représentant 25 % des ventes du marché du cycle.

On notera que les ventes de deux-roues motorisés accusent aussi en 2012 un recul de 10 %, plus important donc que celui des ventes de vélos. Notamment pour les ventes de cyclomoteurs de moins de 50 cm³, qui baissent de 13 %. Les ventes de voitures ont également reculé de 13,3 % en France en 2012. Une année difficile, sur fond de crise économique et impactée par une mauvaise météo.

Mais la profession repère des signaux encourageants. Les Français font de plus en plus de vélo, comme le montre l'étude MTI-Sofres pour le Club des villes et territoires cyclables et la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo, et cet élan se traduit dans la progression du segment de la progression du segment de la mobilité et l'essor du vélo à assistance électrique. Les ventes d'équipements et d'accessoires (antivols, pompes, casques, textiles, roues, textiles, roues...) pour cycles souffrent également, avec une baisse de 3 % comparativement à 2011. ■



Ville & Vélo 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
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
clc@claudelisbonis.com

Ont collaboré à ce numéro :
Nathalie Da Cruz (dossier)

Abonnement / Diffusion :
T +33 (0)1 56 03 92 14
Info@villes-cyclables.org

Crédits photos :
© Métropole Nice Côte d'Azur

Publicité :
IM Régie
T +33 (0)1 40 24 12 63
anaïs.fraigneau@impub.fr

Conception graphique et maquette :
Studio Desailly / Denis Desailly
ddesailly@me.com

Illustration :
Denis Desailly

Relecture : Giulia Valmachino,
César Monnet

Impression :
LVRI / Ivri@lvri.fr
Imprimé sur papier recyclé
Dépôt légal : avril 2013
ISSN 1631 – 3054

BULLETIN D'ABONNEMENT À VILLE & VÉLO

A 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

Smooove, votre partenaire pour vos services vélos

Après Montpellier et Lorient
bientôt sur Belfort, Chalon-sur-Saône
et Clermont-Ferrand



Smooove
facilite la mobilité durable

BUREAUX MONTPELLIER
65 Impasse des Trois Pointes
34980 Saint Gély du Fesc

Tél. : +33 (0)4 67 67 07 86
Fax : +33 (0)4 81 91 68 17
email : contact@smooove.fr
www.smooove.fr



Christian Estrosi, député-maire de Nice, président de la Métropole Nice Côte d'Azur

En quoi la Métropole Nice Côte d'Azur s'inscrit-elle dans une politique de mobilité innovante ?

Afin de faciliter la vie quotidienne des Niçois, j'ai souhaité améliorer et diversifier les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle traditionnelle tout en favorisant des solutions innovantes. Cette politique passe notamment par le développement de notre offre de transports publics, par la mise en œuvre de services innovants de véhicules décarbonés et par l'incitation à l'usage de ces véhicules. Ces mesures sont complétées et accompagnées par celles que nous avons prises en faveur de l'adaptation de notre réseau routier ainsi que celles portant sur le stationnement.

Cela inclut également une politique déterminée en faveur des modes de circulation doux, au premier rang desquels figure le vélo qui a toute sa place dans une transformation durable de notre territoire métropolitain et dans la manière de s'y déplacer.

Les équipements ou aménagements dédiés à la pratique du vélo (voirie, stationnement...) sont un pilier de notre action.

Le vélo participe aussi de projets innovants pour une Métropole interconnectée. Notre territoire possède de nombreux atouts à la mise en œuvre de ces projets, comme des entreprises dynamiques dans le secteur des technologies de l'information et de la communication, une université active... J'ai souhaité que l'ensemble de ces atouts soient mis au service d'une transformation durable de notre territoire en Métropole innovante et interconnectée. Ainsi, les Smartphones et la technologie sans contact permettent l'accès à l'information en situation de mobilité. Sur ce mode, une première boucle de découverte à vélo sera prochainement disponible. Ce parcours urbain emprunte les aménagements cyclables et permet de découvrir le patrimoine de la ville de Nice. Grâce à son Smartphone, le cycliste découvrira le patrimoine de Nice, aura accès à des informations historiques et culturelles illustrées et à des commentaires audio. Il aura accès, en temps réel, à la localisation des stations Vélobleu et à leurs disponibilités, aux lieux de stationnement vélos, aux réseaux des pistes cyclables et aux perturbations éventuelles. A terme, je souhaite que ces parcours thématiques ainsi que ce service complet, uti-

lisant cette technologie, soient développés sur l'ensemble du territoire métropolitain.

De même et à titre d'exemple, Nice est la première ville pilote en Europe à mettre en place le stationnement intelligent. Grâce à un réseau de capteurs communicants, les usagers connaissent en temps réel les places disponibles en voirie, mais ont également accès à un panel d'informations diversifiées.

Ce système, en réduisant le temps consacré à la recherche d'une place, améliore la circulation et entraîne la réduction des émissions de CO₂ associées au trafic urbain.

Cette offre diversifiée et complémentaire en matière de mobilité, dans laquelle l'innovation occupe une part importante, est au cœur de la politique d'aménagement de notre territoire.

Le développement du tramway va-t-il profiter au vélo ?

Au-delà de l'importante amélioration de l'offre qualitative en matière de transport qu'il engendre, le développement du réseau de tramway est une formidable occasion de redessiner l'espace public et d'y redéfinir les parts modales. Ainsi, notre réseau de tramway constitue un outil privilégié pour d'une part, diminuer la part modale réservée aux automobiles et favoriser l'usage du vélo et des modes de déplacement doux en général et d'autre part, l'intermodalité. Nous avons accompagné la mise en service de la première ligne de tramway de la réalisation de 125 km de pistes cyclables et de la mise en place des vélos bleus sur l'ensemble des communes littorales de la Métropole. Grâce à cette offre nouvelle, nous avons constaté un fort développement de l'usage du vélo, aussi bien en mode loisir qu'en mode quotidien. L'important succès de la voie littorale, qui emprunte notamment la Promenade des Anglais et le front de mer de Cagnes-sur-Mer, témoigne de cet engouement. Pour revenir au tramway, les cyclistes auront la possibilité de stationner leur vélo à proximité des stations de tramway. En termes d'infrastructures, j'ai demandé aux services de la Métropole que des aménagements cyclables soient réalisés dès que les conditions de circulation et de trafic le permettaient. La circulation le long du tramway sera apaisée, en véritable zone 30, pour permettre une bonne cohabitation entre chaque mode. Le projet de ligne Ouest-Est reliant le port à l'aéroport et

à l'Eco-Vallée de la plaine du Var, prévoit bien évidemment des aménagements cyclables. Enfin, l'extension de la ligne 1, qui desservira prochainement l'hôpital Pasteur, intègre des pistes cyclables pour traverser le Paillon. Auparavant, la circulation sur l'ancien pont ne permettait pas d'intégrer une voie spécifique pour les vélos. Aujourd'hui, c'est chose faite.

Quels sont les axes forts de la politique cyclable à venir ?

En 1998, les résultats de l'enquête ménage déplacement (EMD) indiquaient une part modale vélo à Nice de 0,8 %. En 2008/2009, cette part modale vélo a progressé et atteint 1,4 %. Toutefois, à la question d'habitude d'usage, 2,5 % des individus déclarent utiliser le vélo tous les jours ou presque.

Cette croissance est très encourageante pour la politique cyclable que j'ai mise en place, d'autant que l'EMD de 2009 ne tient pas compte de la mise en œuvre des dispositions que j'indiquais : mise en service des Vélobleu et des 125 km de pistes cyclables.

Je considère que le vélo a un fort potentiel de développement et que malgré la topographie particulière de notre territoire, il représente une alternative crédible aux modes motorisés. L'ambition du Plan Vélo Nice est de quadrupler la part modale vélo d'ici 2020, ce qui représente un effort considérable. Il s'agit d'accompagner cette évolution en proposant un panel de services adaptés aux besoins des cyclistes et des futurs usagers du vélo tout en continuant l'extension des infrastructures.

La Métropole met progressivement en place de nouvelles dispositions du Code de la route proposant aux cyclistes la possibilité de circuler à double sens sur des voies à sens unique situées en zone 30 et de tourner à droite aux feux rouges sur certaines intersections. Ces actions participent à faciliter la circulation des vélos dans des conditions de sécurité assurées. L'offre de stationnement deux-roues sur l'espace public est en cours de développement. L'objectif que je souhaite atteindre est de 11 000 places sur Nice d'ici 2020.

Enfin, j'ai souhaité également que le développement des infrastructures s'accompagne de propositions de services adaptés aux besoins des cyclistes et des futurs usagers du vélo en termes d'assistance technique, d'information, de conseils en mobilité. ■