



V
&

i
V

|
≡

|
|

≡
O



n° 59

Dossier > pages 6 à 13

mai/juin 2013

6€



Le vélo, un atout pour le périurbain ?

Talents du vélo
Édition 2013 > pages 14 et 15

Observatoire des mobilités actives
> page 17

La parole à Frédéric Cuvillier
> 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

Paris, porte de Versailles

> **13 /16 septembre 2013**

Salon du cycle

> **16/22 septembre 2013**

Semaine européenne de la mobilité

www.agissons.developpement-durable.gouv.fr

Dans toute la France

> **17 septembre 2013**

Journée nationale des vélo-écoles

Organisée par le Club des villes

et territoires cyclables, la FUB,

la FFCT, FFC et MCF

Tours

> **26 septembre 2013**

« La place du vélo dans les projets de tram et BHNS »

Journée organisée par la FUB

et le Gart, en partenariat

avec la Ville de Tours

et le Club des villes

et territoires cyclables

www.fubicy.org

Bordeaux

> **27 /29 novembre 2013**

24^e Rencontres nationales du transport public

Organisées par le GIE

Objectif transport

(Gart et UTP)

<http://www.rencontres-transport-public.fr/>



édito

L'été où est-il *?

Le 3 juin, le ministre des Transports a installé le comité de pilotage du Plan d'actions mobilités actives chargé de proposer des mesures au gouvernement pour une politique nationale en faveur du vélo et des modes actifs dont il dévoilera les premières actions à la fin de l'année. Les acteurs du vélo reprennent courage en apercevant la ligne d'arrivée pour un sprint qui ne devrait pas être trop délicat puisque chacun planche sur des propositions depuis longtemps.

Comme nous l'avons souvent rappelé au Club des villes et territoires cyclables, une politique vélo n'est pas l'affaire des seules collectivités locales même si, dans notre pays, elles assurent plus de 95 % de l'investissement public. L'État doit voler au secours

du succès, avons-nous souvent répété, pour que les actions locales soient amplifiées par une volonté nationale, un contexte réglementaire favorable et le concours des entreprises incitées par un dispositif fiscal innovant. Pour que les changements de comportement de mobilité des Français, leur pratique en essor des modes actifs et de leur combinaison avec les transports publics soient reconnus et surtout encouragés.

Une feuille de route ne suffit pas. Il faut des leviers dans le domaine fiscal. Il faut relancer le Code de la rue avec des décisions rapides sur les évolutions bloquées depuis trois ans. Et une démarche transversale pour que le vélo et les modes actifs soient enfin au service de politiques de mobilité et de développement durables, de santé publique, d'environnement...

Parmi les 38 mesures du Plan d'urgence pour la qualité de l'air présenté le 7 février dernier, 11 dispositions concernaient le vélo et les modes actifs. C'était déjà le signe très encourageant de la prise de conscience de leur potentiel. Le Comité interministériel de la qualité de l'air mettait enfin sur la table les propositions que nous portons depuis tant d'années! Cette prise de conscience n'est pas étrangère à la menace des lourdes amendes européennes qui pèsent sur la France pour avoir dépassé les valeurs limites annuelles des particules fines. Douze millions de Français ont en effet vécu, en 2011, dans des zones où la pollution aux particules fines excède les normes européennes.

Prochaine étape, le CIQA doit étudier la mise en place d'une indemnité kilométrique vélo pour les déplacements domicile-travail. Cette mesure ne sauvera pas le climat à elle-seule mais elle contribuera efficacement à diminuer l'usage de la voiture-solo et de ses émissions polluantes. Les Français qui passent d'un printemps épouvantable à un été incertain sont de plus en plus nombreux à comprendre qu'il ne faut plus détourner le regard des problèmes d'environnement parce que ce sont des problèmes du quotidien et qu'il faut désormais des solutions concrètes et de mise en œuvre rapide dans leur quotidien... Avant que les saisons n'aient complètement disparu et que la maison ne brûle vraiment!

Jean-Marie Darmian
Président

* L'été où est-il ? est une chanson de Boby Lapointe de 1975



NYC : bienvenue aux Citi Bikes !

➤ **6 000 vélos en libre-service (à terme 10 000) ont déboulé à New York, au sud de Manhattan et dans les quartiers branchés de Brooklyn.** Depuis leur lancement fin mai, près de 36 000 New-Yorkais ont déjà pris un abonnement annuel ! Mais des problèmes techniques demeurent (systèmes de verrouillage et de paiement ne fonctionnant pas toujours...), et des opposants en ont fait une bataille politique. Les premiers résultats n'en demeurent pas moins très bons : un nombre record de 22 399 vélos empruntés dimanche 9 juin, 162 248 en deux semaines. Et plus de 766 000 km parcourus. Les opposants critiquent le coût du système, sa gestion par les pouvoirs publics... Certains allant même jusqu'à parler de « nazisme », ou à faire un parallèle entre la mairie de New York et les talibans ! Mais 66 % des électeurs new-yorkais sont favorables aux voies cyclables, et 74 % aux vélos en libre-service.



Vélo volant

➤ **Trois entreprises tchèques ont allié leurs compétences pour mettre au point un prototype de vélo volant.**

Elles ont fait voler, le 12 juin, un vélo classique agrémenté de plusieurs hélices (six au total) pendant cinq minutes. Décollage et atterrissage se sont déroulés sans encombre. Comme le souligne le *Huffington Post*, qui n'a pas rêvé de pédaler dans les airs comme dans *E.T.* ?

Rennes Métropole : Vélo Star de fonction

➤ **La carte multi-utilisateurs Korrigo Vélo Star permet désormais aux salariés d'une même entreprise d'emprunter des vélos avec la même carte.**

Une entreprise peut commander autant de cartes qu'elle le souhaite. Le réseau Vélo Star compte 900 vélos répartis dans 83 stations. Coût de la carte : 40 € par an. La première demi-heure est gratuite. Ensuite : 1 € entre 30 minutes et 1 heure, et 2 € de 1 heure à 2 heures d'utilisation du vélo.

Budget transport

Ecofrancilien.fr est une page Web en ligne depuis le 6 juin qui calcule les économies annuelles réalisées et l'empreinte CO₂ d'un déplacement en transport collectif par rapport à l'usage de la voiture, sur le même trajet. La campagne d'affiche présente quelques situations comme celle de Bernard qui « économise 4 655 € et 2 360 kg de CO₂ par an. Les ours lui disent merci ! » www.ecofrancilien.fr

Vol de vélos aux Pays-Bas

➤ **Une enquête réalisée par l'ANWB auprès de ses quatre millions de membres met en évidence les effets du vol de vélos sur le comportement des Hollandais.**

Au cours des trois dernières années, 10 % des membres de l'ANWB ont été victimes du vol de vélos. Les endroits les plus propices au vol : les zones commerciales (30 %), les gares (18 %) et les zones résidentielles (16 %). La déclaration du vol est réalisée par 70 % des membres suite à la perte de leur vélo, bien que l'efficacité de la démarche soit remise en cause par certains... Un point à souligner : la moitié des cyclistes ne sont pas en mesure de donner leur numéro de châssis et une description complète de leur vélo. Sans ces caractéristiques, la déclaration de vol ne peut pas être enregistrée par la police. La meilleure solution reste donc le marquage des vélos, comme le Bicycode en France.

Source : Fietsberaad



Sur la plus belle avenue du monde...

➤ **Les cyclistes pourront bientôt circuler confortablement sur l'avenue des Champs-Élysées.**

Le nouvel aménagement parisien qui sera achevé fin juin consiste en un couloir de bus ouvert aux vélos sur une voie de circulation de chaque côté de l'avenue. Ils relieront donc la place de la Concorde à la place Charles-de-Gaulle dans les deux sens de circulation.

Ta grand-mère fait du vélo ?

➤ **En 2050, un Français sur trois aura plus de 60 ans.**

Les caractéristiques de la mobilité des seniors résumées sur une infographie par Chronos avec le Certu montrent que les plus de 60 ans représentent 34 % des acheteurs de véhicules neufs, contre 9 % pour les moins de 30 ans. À partir de 75 ans, près de 40 % des déplacements se font à pied, et le vélo est un mode de déplacement pratiqué régulièrement par environ un tiers des plus de 65 ans. Les mobilités actives, leviers de sociabilité et de participation, rythment le quotidien des seniors. Contrairement aux idées reçues, les seniors ne sont pas plus responsables des accidents de circulation que le reste de la population. En revanche, ce sont des piétons vulnérables, bien plus victimes d'accidents mortels que les autres. Saurons-nous demain formater la ville, dessiner ses voies, modérer ses circulations, aménager ses accessibilités, penser ses services pour les accueillir ?

<http://www.groupechronos.org/blog/chiffres-cles-la-mobilite-des-seniors-en-france-infographie#sthash.x8nTlYXr.dpuf>

La rue en partage

➤ **Nouveau plan d'aménagement de la voirie parisienne présenté le 3 juin par la Ville de Paris, « la rue en partage »** prévoit la généralisation des zones 30 aux abords des écoles, l'abaissement des vitesses de 50 à 30 km/h aux abords de ces zones, la création de zones de rencontre dans les quartiers très fréquentés avec expérimentation de nouveaux marquages au sol. En tout, la capitale comptera 37 % de ses rues à moins de 30 km/h. Enfin, la ville va généraliser le « cédez le passage cycliste » aux feux aux abords et à l'intérieur des zones apaisées.

Google et le vélo

► **Le géant des moteurs de recherche propose de nouvelles options pour son application Google Maps, particulièrement adaptées aux déplacements à vélo.** Outre la France, l'Allemagne, la Pologne, l'Irlande, le Luxembourg et le Liechtenstein bénéficient de ces nouveautés. Le programme « vélo » avait démarré en 2010 avec les États-Unis et le Canada, et huit pays européens (principalement du nord) ainsi que l'Australie avaient ensuite été ajoutés, mais pas l'Hexagone ni l'Allemagne. L'application informe sur les pistes cyclables, les routes et chemins particulièrement adaptés directement sur la carte. Lorsqu'on choisit la fonction « itinéraire », l'option vélo propose différents parcours, notamment ceux qui évitent les grandes agglomérations ou encore les voies dange-

reuses. Les durées de trajet sont calculées en fonction de ces paramètres. L'application est dotée d'une synthèse vocale. Légende : en vert foncé les chemins exclusivement dédiés aux bicyclettes, en vert clair les routes abritant des pistes cyclables, en vert pointillé les routes accueillantes pour les cyclistes.



Agen : le vélo en gare

► **Le réseau Tempo exploité par Keolis, qui succède à Trans'Bus, propose des vélos en location (journée, semaine, mois) depuis**

« Il y a un ballet complexe dans les rues de New York. Vous avez des automobilistes, vous avez des piétons et des cyclistes. Et chaque mode détermine votre prise en compte des deux autres. Mais chaque New-Yorkais est un piéton à un moment de la journée ! »

Janet Sadik Kahn, adjointe au maire de New York depuis 2007, chargée des Transports in *The New-York Times*, 16 juin 2013

Attention, fragiles !

► **La 9^e édition de Cyclonudista a mobilisé 79 cyclistes (presque) totalement nus le 15 juin à Bruxelles.** Ils ont parcouru les rues de la ville pour attirer l'attention sur la fragilité des cyclistes en milieu urbain. Et souligner que 75 % de l'espace public est occupé par les voitures. « Être nus dans la ville est moins grave que polluer les poumons des habitants. La nudité est moins choquante que la pollution », souligne l'organisateur de la manifestation.

le 28 juin dans le cadre du pôle multimodal de la gare dont la fin du chantier sera inaugurée en décembre 2013.

Lancement du service avec 40 vélos à cardan, dont 10 électriques. Si l'expérience de location à la gare est positive, l'agglomération d'Agen envisage d'étendre la formule aux parkings-relais. En ajoutant des garages sécurisés vélos sur ces sites, comme celui qui sera aménagé à la gare.

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

► **stationnement vertical**

VelParc

Le stationnement sécurisé des 2 roues

Conception et fabrication françaises

VelSpir, serpentins 6 et 3 vélos

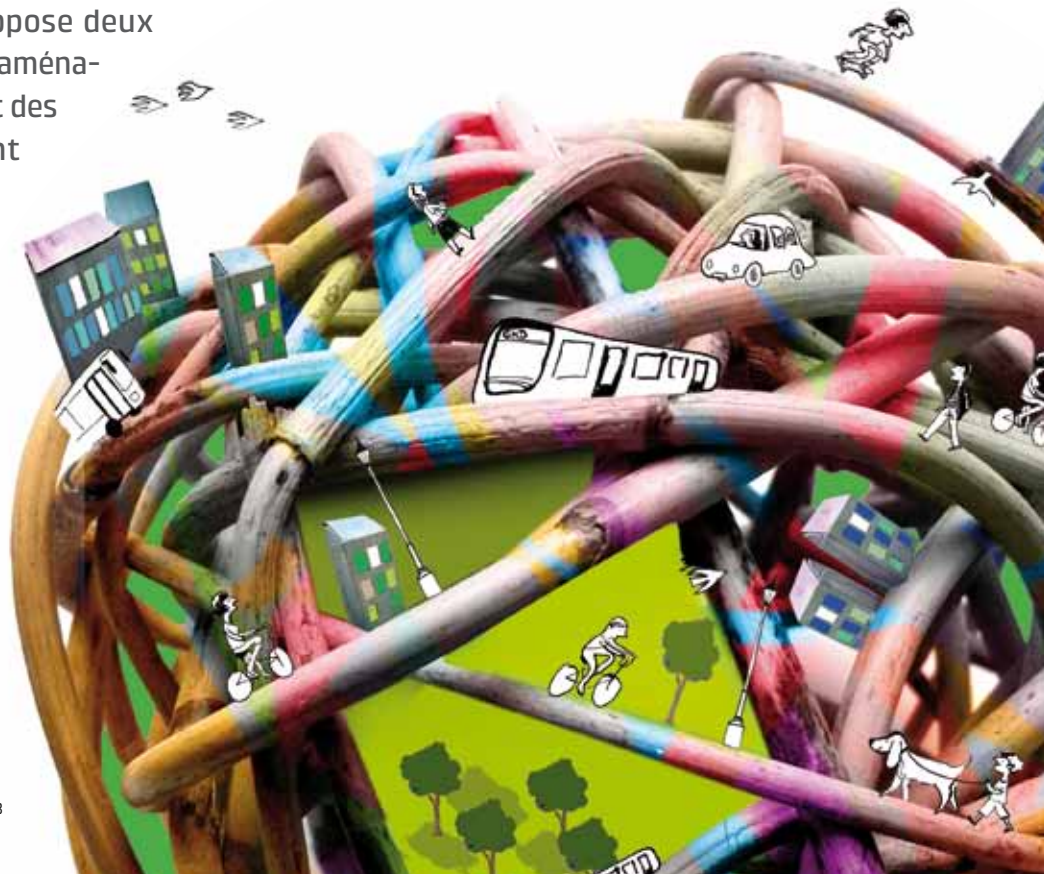
VelParc

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

CONCEPTION GRAPHIQUE : STUDIO STEINBERG - RT - ES - PL - PE

Le vélo, un atout pour le périurbain ?

Depuis les années 1970, le milieu périurbain n'a cessé de grandir. Longtemps perçues comme des espaces excentrés et sans âme, les zones périurbaines semblent vivre un retour en grâce depuis quelques années et deviendraient même « tendance » ! Et pour cause : la crise économique et le coût du foncier repoussent les habitants toujours plus loin du cœur des villes, et vivre « en banlieue » ou en secteur semi-rural est de plus en plus fréquent. Mais comment se déplacer dans ce milieu façonné par la voiture ? Plusieurs enquêtes récentes portant sur les déplacements montrent que, contrairement à ce que l'on pourrait penser, la part de la voiture n'augmente pas. Pour autant, la desserte par les transports en commun laisse à désirer. Dans ces conditions, les modes actifs tels que la marche et le vélo, utilisés seuls ou combinés aux transports collectifs, sont des leviers indispensables. Et ce d'autant plus que nous devons réduire les émissions de gaz à effet de serre et que le prix du carburant est devenu particulièrement élevé. Mais le développement du vélo suppose deux conditions *sine qua non* : des aménagements cyclables adaptés et des solutions de stationnement sécurisé. Mettre l'accent sur l'intermodalité avec les transports collectifs et agir en partenariat avec plusieurs collectivités sont aussi des stratégies payantes.





La part de la voiture est passée de 57% en 2008 à 50,9% en 2012 dans l'agglomération nantaise © DR

Si la croissance périurbaine a été particulièrement forte entre 1975 et 1982, elle se poursuit aujourd'hui, mais à un rythme plus modéré, selon l'INSEE. Les prix du foncier incitent les ménages à s'installer loin des villes, quitte à effectuer de longs trajets pour se rendre au travail. Mais dans le même temps, les solutions de mobilité ont-elles suivi ? Pas vraiment. Souvent, les lignes de transport en commun (métro, tramway, bus) s'arrêtent en première couronne des agglomérations. Comment finir son trajet ? Le périurbain a vu le jour au moment du règne de l'automobile, et il reste pensé pour la voiture : routes où l'on peut rouler à vive allure, trottoirs peu confortables voire inexistantes, aménagements cyclables très limités...

« L'équipement en commerces et services est important, mais dispersé. La distance de raccordement des lotissements à ces services va de 1 à 4 km, souligne Francis Beaucire, géographe, professeur émérite à l'université de Paris-I. Ces petits trajets peuvent être parcourus sans voiture. En ville, on fait bien 2 km à pied... Mais en zone périurbaine, les infrastructures ne sont pas du tout adaptées à la marche ou au vélo. Il n'y a pas d'espace aménagé, séparé des voitures. Marcher au bord d'une départementale est inconfortable et dangereux. »

Ce n'est pas tout. Le périurbain fait l'objet de nombreuses coupures surfaciques : il est traversé de voiries routières, autoroutières, ferroviaires qui rompent la continuité des cheminements, ce qui décourage très souvent piétons et

cyclistes. Et ce, même au niveau d'un simple lotissement. Francis Beaucire pointe du doigt ces aménagements qui obligent les habitants à faire de grands détours pour se rendre à pied dans une zone commerciale toute proche, alors qu'il serait plus simple de créer des raccourcis pour piétons et cyclistes...

Le recul de la voiture

Mais en période de crise, il ne faut pas compter sur une desserte par les transports en commun aussi efficace qu'en ville. La fréquentation est bien moindre dans le milieu périurbain, et ce serait peu rentable pour les collectivités. Ces habitants sont-ils pour autant définitivement abonnés à la voiture ? Non ! Des études menées dans plusieurs agglomérations montrent que l'hégémonie de l'automobile a vécu. L'enquête globale transport menée en Île-de-France entre 2009 et 2011 révèle une bonne progression de la marche, des transports en commun et du vélo, alors que l'usage de la voiture stagne. L'évolution globale des déplacements enregistre une hausse de 17 %, mais le nombre de trajets en voiture se stabilise, marquant une croissance de 0,6 %. Il n'y a plus qu'en grande couronne où l'usage de la voiture progresse. La mobilité est importante dans le périurbain : 70 % des déplacements se font hors de Paris. Autre enseignement à retenir : les deux tiers des déplacements font moins de 3 km...

29 % des déplacements cyclistes sont motivés par le domicile-travail.

Les déplacements domicile-travail ou domicile-études, qui restent très structurants dans les pratiques et les choix modaux, représentent 29 % de l'ensemble. Et entre 2001 et 2010, le vélo a opéré une belle percée : le nombre quotidien de déplacements réalisés exclusivement à vélo a été multiplié par deux. Le vélo passe devant le deux-roues motorisé. Ce qui peut s'expliquer par une insécurité routière persistante pour les scooters et les motos... La bicyclette est aussi utilisée en complément des transports en commun. 29 % des déplacements cyclistes sont motivés par le domicile-travail. Le vélo est bien devenu un mode de déplacement à part entière... Autre illustration : en octobre dernier, l'agglomération de Nantes a rendu publics les résultats d'une enquête

sur les déplacements menée par l'agence d'urbanisme. Là aussi, on enregistre une nette baisse de l'usage de la voiture. Dans l'ensemble de l'agglomération, sa part modale passe de 57 % en 2008 à 50,9 %

quatre ans plus tard. Grand gagnant de cette évolution, le vélo, dont la part modale a doublé, passant de 2 % en 2008 à 4,5 % en 2012. La marche à pied et les transports en commun profitent aussi de la nouvelle donne. Si l'on effectue un zoom sur les communes périurbaines de Nantes, les résultats sont identiques : la voiture recule.

« Cette enquête marque le début d'un changement des comportements, notamment en secteur extrapériurbain où, jusqu'en 2008, la part de la voiture était en progression », indique Nantes Métropole dans un communiqué. Confirmation de cette tendance sur le terrain : « Nous notons une dynamique dans les centres bourgs des communes périphériques. Les élus locaux relaient auprès de nous des demandes d'usagers du vélo : pacification du trafic automobile, création de pistes... Lors de notre précédent mandat, ce n'était pas le cas ; on nous demandait surtout des parkings pour les voitures », commente Jacques Garreau, vice-président de Nantes Métropole en charge du vélo et des circulations douces.



Des distances cyclables mais une voirie souvent inhospitalière... © DR

Un potentiel pour le vélo

Les zones périurbaines représentent donc un potentiel pour le développement du vélo, d'autant que, comme nous l'avons vu, les trajets effectués sont souvent courts. Le vélo peut être utilisé seul ou, dans une optique d'intermodalité, en complément des transports en commun, comme outil de rabattement vers les gares SNCF, de RER, de tramway, de bus ou de bus à haut niveau de service (BHNS). Et si les trajets s'allongent un peu, le vélo à assistance électrique (VAE) est une bonne solution.

L'étude « PORT-VERT », qui porte sur l'intermodalité vélo-transports collectifs⁽¹⁾, rappelle que la part des déplacements combinant vélo et transports en commun représentait 0,03 % de l'ensemble des déplacements en France, selon la dernière enquête nationale transport (2007-2008).

« En France, l'intermodalité vélo-transports collectifs est pour le moment très rarement pratiquée en moyenne nationale, précise Claude Soulas, chercheur à l'IFSTTAR et responsable du projet « PORT-VERT ». Elle est utilisée pour des déplacements réguliers vers le travail ou le lieu d'études, mais aussi pour les déplacements loisirs occasionnels. Presque toujours, le vélo est combiné avec un moyen de transport ferré et rarement avec un bus, et le vélo est souvent embarqué. »

Ainsi la combinaison vélo-tramway fonctionne bien, surtout quand les col-

lectivités associent des aménagements cyclables au parcours du tramway.

Un exemple : Montpellier Agglomération a mené un projet ambitieux de développement du tramway en jouant la carte de l'intermodalité avec le vélo. Les lignes 3 et 4, en service depuis mars 2012, sont doublées presque tout au long de leur parcours de pistes cyclables. « L'idée est de faciliter les déplacements domicile-travail ou domicile-études en recourant à l'intermodalité », plaide Robert Subra, vice-président de l'agglomération en charge du tramway, des déplacements et des transports. Les usagers peuvent faire un bout de trajet à vélo, laisser leur vélo dans un des nombreux parcs présents ou le mettre dans le tramway aux heures creuses... En parallèle, l'agglomération a développé l'offre de vélos en libre-service VéloMagg', en proposant des formules de courte durée et en améliorant le système billettique. Désormais toute ligne de tramway s'accompagne de pistes cyclables. « Lorsque nous disons que le tramway de Montpellier coûte 20 millions d'euros par kilomètre, cela inclut tout : les rails, les plates-formes, les pistes cyclables, les véloparcs... ».

Emporter son vélo pliant dans le tramway ou le bus

Embarquer le vélo dans le train ou le tramway est une solution permettant de finir son trajet à vélo, ou qui se justifie lorsque les places de stationnement ne sont pas suffisantes. Cependant, un problème d'encombrement peut se poser. « Sur certaines lignes ferroviaires, comme par exemple en Région Rhône-Alpes, l'intermodalité vélo-TER

s'est développée avec l'embarquement des bicyclettes dans les rames. Mais cela pose des problèmes d'encombrement et de capacité à certaines heures », ajoute Claude Soulas.

Pour ce qui est des tramways, dans la plupart des réseaux hors Île-de-France il est possible d'embarquer son vélo aux heures creuses. Mais la définition des heures creuses varie d'une ville à l'autre. Dans le tramway de Nantes, on peut embarquer son vélo avant 7 heures ou après 19 heures... Ce qui réduit la marge de manœuvre. C'est pourquoi Nantes Métropole et la société de transports Semitan ont mis en place un dispositif baptisé « CycloTAN ». Celui-ci permet aux abonnés du réseau de transports TAN de bénéficier d'un vélo pliant de marque Stryda, relativement léger, que l'on peut emporter partout avec soi, y compris aux heures de pointe, dans le tramway et dans le bus. Après une expérimentation menée pendant six mois en 2012, l'opération a été pérennisée. Pour 19 € par mois (dont la moitié est prise en charge par l'employeur), les abonnés peuvent louer un vélo pliant à l'année. « C'est un outil intermodal très utile, qui facilite les trajets dans le périurbain et vers les zones d'activité mal desservies par les transports en commun », souligne Hadrien Bedok, chef du service au sein de la direction des déplacements de Nantes Métropole.

Stationnement sécurisé...

Tous les experts s'entendent en tout cas sur un point : le développement du vélo en zone périurbaine requiert deux conditions. D'une part des aménagements cyclables adaptés, d'autre part des solutions pour garer son vélo près des gares ou des arrêts de bus en toute sécurité, car les vols de vélos restent un fléau. En matière de stationnement, des efforts sont faits. Le Syndicat des transports d'Île-de-France, la Région Île-de-France et la SNCF ont ainsi développé, depuis 2011, un programme d'abris fermés et sécurisés (Véligo), accessibles 24 heures sur 24 via un badge. Le succès de la vélostation de Chambéry montre que l'intérêt de ces dispositifs n'est plus à prouver.

1 - « PORT-VERT » pour « Plusieurs options de rabattement ou transfert vélo et réseaux de transport ». Recherche menée dans le cadre du PREDIT et publiée en mars 2011. www.predit.prd.fr/jpredict4/derniersrapports.html. IFSTTAR : Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux.

... Et itinéraires continus

Autre condition au développement de la pratique du vélo en secteur périurbain : la création d'aménagements (pistes, bandes...) aptes à sécuriser le cycliste, le protégeant de la circulation automobile et proposant des itinéraires continus, sans rupture, afin de favoriser une bonne vitesse moyenne. Car l'insécurité des vélos sur la route, même si elle est bien loin d'atteindre celle des deux-roues motorisés, existe (lire l'encadré page 11).

Une anecdote édifiante : en février dernier, des cyclistes lyonnais ont mené une action coup-de-poing : ils ont créé d'eux-mêmes, une nuit, une bande cyclable illégale sur le pont de la Mulatière, qui constitue l'unique lien entre Lyon et sa banlieue sud-ouest. À cet endroit, la voirie souffre d'un manque d'espace. Cette fausse bande cyclable empiète sur l'espace dévolu aux piétons et à l'arrêt des bus. Vaut-elle être officialisée ? Elle a en tout cas le mérite de témoigner de l'exaspération de certains banlieusards face à l'absence d'aménagements adaptés... Nés en Europe du Nord, les REV, ou « réseaux express vélos », font rêver les cyclistes français : ces itinéraires continus pour les vélos, coupés de la circulation automobile, sont assez larges pour permettre à plusieurs vélos de circuler de front, et autorisent une vitesse pouvant aller jusqu'à 30 km/h... Copenhague offre le meilleur exemple, avec 22 itinéraires totalisant plus de 100 km. Plusieurs agglomérations françaises se sont lancées dans de tels aménagements (lire le sous-papier page 11).

Agir sur le foncier

Le nerf de la guerre, c'est le foncier. Lorsqu'on veut créer de nouveaux aménagements *ex nihilo*, il faut de l'espace. Non seulement celui-ci manque parfois, mais se pose le problème de la maîtrise de cet espace : appartient-il à des particuliers, à la SNCF, au conseil général ? Réserver des emprises foncières est la trame présente dans beaucoup de villes suisses et allemandes ; malheureusement, en France, cette démarche a disparu.



Plus de 20 gares franciliennes sont équipées d'abris Véligo © Christophe Recoura/STIF

S'il n'est pas possible de réserver des emprises foncières, il est du moins souhaitable de faire preuve d'anticipation en songeant à la place à dédier aux vélos lors de la planification urbaine. « Une politique foncière efficace doit savoir anticiper l'évolution des pratiques de mobilité de la population », indiquait l'urbaniste Caroline Gerber dans *Ville & Vélo* n° 54 ⁽²⁾. Créés il y a une dizaine d'années, les SCOT (schémas de cohérence territoriale) sont des instruments à exploiter dans ce sens. La planification est en effet une démarche essentielle, à laquelle on peut allier la prospective en définissant des prévisions de déplacement dans les PDU ou en dessinant la vision d'un territoire à dix ou vingt ans (lire en page 12). Mais même lorsque les autorités se soucient de planifier et d'anticiper, se pose un problème de compétence sur la voirie hors agglomération ; il s'agit souvent de routes départementales relevant du conseil général. Dans ce cas, il n'est pas facile pour une agglomération d'« avoir la main » sur le périurbain, à moins d'un partenariat actif avec le département.

Les collégiens à vélo

Pour sa part, le département de l'Hérault a choisi de développer les pistes cyclables aux abords des collèges. Chef de la mission aménagements cyclables, Éric Melin dresse l'histoire de cette initiative : « En 2000, des pistes cyclables ont été créées vers le collège de Jacou, depuis les bourgs

de Jacou et de Teyran. Très surpris par leur succès immédiat, nous avons alors décidé d'aménager de telles pistes à chaque ouverture d'un nouveau collège, ainsi que des places de stationnement vélos devant l'établissement. Aujourd'hui, une dizaine de collèges en sont équipés. Ces aménagements – il s'agit de vraies pistes coupées de la circulation automobile – sécurisent les parents d'élèves. » L'intrication des différentes compétences ne facilite pas la tâche. « Notre compétence de conseil général va de commune à commune. Pour que les aménagements ne connaissent pas de rupture quand ils traversent des villages, nous proposons notre aide technique et financière aux maires concernés, qui se révèle très incitative. Nous avons ainsi aidé la municipalité de Castries à réaliser une piste de 300 m de long. » Éric Melin ajoute un argument de poids en faveur du périurbain : « Y construire une piste cyclable est moins coûteux qu'en ville, car il y a moins de canalisations à dévier. Pour nous, 1 km de piste en périurbain revient à 150 000 €, contre 200 000 € en ville. »

Planifier et anticiper

Le potentiel du périurbain pour le développement du vélo est donc là, ainsi que la demande des usagers. Car pour l'heure, certains habitants souffrent d'un lien de dépendance dramatique à la voiture... Maintenant, il faudrait que les différentes collectivités partenaires se mettent autour d'une table pour travailler ensemble sur des itinéraires continus et sécurisés et planifier l'espace, les outils et des aménagements adaptés à la marche et au vélo. Pour le géographe Francis Beaucire, « créer des aménagements adaptés permettrait de réduire de 20 à 30 % les déplacements motorisés de proximité dans les zones périurbaines... Les collectivités auraient intérêt à monter un plan vélo et un plan piéton, à consacrer au moins 1 % de leur budget pour arriver à un plan d'ensemble avec des itinéraires continus. » L'objectif ultime étant d'améliorer la mobilité dans les communes périphériques et périurbaines. Pour que ces territoires soient résolument « tendance » et tournés vers l'avenir. ■

2 - Numéro de mars-avril 2011 ; l'interview peut être lue sur le site www.villes-cyclables.org.



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®

C'est parti pour les « autoroutes à vélos » !

Bonne nouvelle : en France aussi, les « autoroutes à vélos » ou « axes structurants pour les vélos » voient le jour... Ceux-ci peuvent être créés *ex nihilo*, mais aussi utiliser des aménagements existants. C'est l'option la plus souvent choisie.

Grenoble, la pionnière

Les voies vertes le long de l'Isère et du Drac, dans l'agglomération de Grenoble, existent depuis plus de trente ans. Ces cinq dernières années, elles ont fait l'objet d'un entretien important de la part du conseil général, ce qui en a fait de vrais axes structurants pour les vélos. Aucun obstacle, aucune intersection, des voies larges de trois mètres... « Aux heures de pointe, en semaine, il n'est pas rare de croiser des convois de vélos : vélos classiques, vélos couchés ou VAE..., témoigne Lionel Faure, chargé d'études sur les modes actifs et les aménagements de voirie à Grenoble Alpes Métropole. Certains atteignent une vitesse de 30 km/h ». En moyenne, 3 000 cyclistes sont dénombrés chaque jour sur ces voies vertes. Ce réseau en forme de Y renversé traverse l'agglomération du nord au sud et dessert plusieurs communes périurbaines jusqu'à plus de 20 km du cœur d'agglomération.

Nantes Métropole : des axes nord-sud et est-ouest

La Communauté urbaine de Nantes Métropole a aussi dans ses cartons un projet d'axes structurants cyclables traversant la ville et les communes de périphérie : l'un allant du nord au sud, l'autre desservant une ligne est-ouest. Ils seront reliés à des aménagements déjà existants afin de créer des itinéraires continus,



Le vélo n'est pas qu'un transport de proximité !
© DR

et desserviront plusieurs communes périurbaines : Rezé, Sainte-Luce-sur-Loire, Thouaré-sur-Loire, Mauves-sur-Loire... Au total, 16 km de voies vélos sécurisées, en site propre, seront accessibles dès 2014. Certains tronçons ont été déjà inaugurés en 2012, notamment le quai Moncoussu et le cours des Cinquante-Œtages à Nantes. Sur ce cours, depuis cet aménagement, le nombre de cyclistes a augmenté de 30 %, passant à 2 500 par jour.

Toulouse : bientôt une Via Garona pour les modes doux

Outre la desserte en centre-ville, « le schéma directeur cyclable prévoit des axes continus en interurbain, ainsi que des circulaires de banlieue à banlieue, afin de relier entre elles zones d'habitations et zones d'activités, précise Arnaud Turlan, chef du service modes doux de Toulouse Métropole. Il ne s'agit pas vraiment d'autoroutes à vélos ni de REV, mais d'itinéraires continus s'appuyant le plus possible sur l'existant : pistes, bandes, parfois zones 30 ou zones de rencontre en centre-ville. » Mais en zone périurbaine, la séparation phy-

sique d'avec la chaussée pour voitures est indispensable.

En priorité, c'est un parcours ininterrompu pour modes doux qui va être mis en place, allant du nord au sud et desservant plusieurs villes périurbaines, de Blagnac à Portet-sur-Garonne. Ainsi sur cet axe nord-sud, une grande partie est d'ores et déjà praticable. Par la suite, Toulouse Métropole va aménager un axe est-ouest. L'accent devra aussi être mis sur les axes pénétrants urbanisés, comme les routes d'Albi, de Seysses, de Narbonne, pour lesquelles la demande d'aménagements cyclables sécurisés est importante.

Strasbourg : un réseau Vélostras de 130 km en 2020

Objectif annoncé en février dernier par les élus de la communauté urbaine de Strasbourg (CUS) : un réseau constitué de trois périphériques à vélos et neuf radiales ! Les travaux vont commencer cet été pour finaliser la ceinture des quais, un itinéraire de 12,5 km qui cernera la Grande-Île, au centre-ville. En 2013 également, les travaux pour réaliser un deuxième périphérique le long du canal de la Marne au Rhin vont démarrer ; de quoi faciliter la circulation à vélo des habitants du nord de la CUS qui souhaitent se rendre au centre-ville. Vitesse garantie sur ces réseaux : 20 km/h. L'idée est de faciliter l'usage du vélo sur des trajets plus longs et de permettre de desservir l'ensemble du territoire en moins de 30 minutes. ■

PÉRIURBAIN ET ACCIDENTALITÉ VÉLO

En 2011, 71 % des accidents corporels se sont produits sur des voies communales et 27 % sur des routes départementales. La répartition de la mortalité est à l'opposé : 75 % des tués à vélo le sont sur des routes départementales et 21 % sur des voies communales. Les accidents corporels se déroulent essentiellement en

milieu urbain (86 %), mais les décès interviennent majoritairement en rase campagne (59 %). En cause : la vitesse des antagonistes des cyclistes. Les leviers pour améliorer la sécurité des cyclistes sont connus : modération de la vitesse, amélioration de la visibilité des cyclistes, adaptation de la voirie aux modes actifs.



© EELV



Pierre Serne, vice-président de la Région Île-de-France en charge des transports et des mobilités, vice-président du Stif (Syndicat des transports d'Île-de-France)

Le vélo, une solution crédible pour les rabattements vers les gares en grande couronne

Quelle est la situation des transports en Île-de-France ?

En dix ans, nous dénombrons 20 % de passages supplémentaires dans les transports en commun, ce qui est une bonne nouvelle, mais induit aussi des problèmes de saturation sur certaines lignes en cœur d'agglomération, aux heures de pointe. Le réseau organisé essentiellement en radiales a atteint les limites de son fonctionnement. Aujourd'hui, les projets de nouvelles lignes concernent essentiellement des trajets de banlieue à banlieue : métros, tramways en première couronne et en grande couronne, couplés avec un réseau de bus, qui facilite l'accès aux gares. Certains habitants sont totalement coupés des transports en commun et des liaisons vers les gares, dans le Vexin, la grande couronne au nord-ouest de Paris, le sud des Yvelines, le nord du Val-d'Oise et de la Seine-et-Marne... Ils doivent parfois marcher 30 minutes pour aller jusqu'à la gare, témoignent certains maires. Or marcher le long d'une départementale peut être dan-

gereux. De plus, ce type de situation peut menacer l'employabilité de ces personnes. Nous essayons de renforcer le réseau de bus en grande couronne, là où se pose un vrai problème d'accès aux transports en commun. Le vélo pourrait être un mode de rabattement pertinent. Mais pour cela, il y a deux conditions indispensables : la mise au point d'aménagements cyclables adaptés et une offre de stationnement sécurisé en gare. La Région, le Stif et Transilien sont engagés dans un programme d'abris vélos sécurisés baptisé « Véligo ». À ce jour, plus de 20 gares franciliennes en sont équipées.

La Région Île-de-France mène-t-elle des actions en matière d'aménagements cyclables ?

Nous prévoyons toujours des aménagements cyclables le long de lignes de transport en commun en site propre (tramway, bus à haut niveau de service en site propre), qui sont facilement réalisables dans ce contexte. Ils sont aménagés systématiquement afin de faciliter l'intermodalité. La Région favorise

aussi les pistes ou bandes cyclables, ainsi que les places de stationnement, auprès des équipements publics qu'elle gère : lycées, établissements universitaires, bases de loisirs. En dehors des projets de lignes de transport, n'étant pas gestionnaire de voirie, la Région n'a pas la main en matière d'aménagements cyclables. Nous jouons alors sur une forte incitation financière des communes. Nous sommes passés de 50 à 60 % de financement des projets d'aménagement cyclables par les collectivités. Cela nous permet d'avoir un œil sur ces aménagements, leur qualité et leur pertinence.

Le vélo vous semble donc une solution crédible pour les rabattements vers les gares ?

Oui, le vélo est une solution crédible. Je crois assez au pouvoir du VAE en grande couronne. Mais il faut des pistes, des parkings et des incitations fortes auprès des communes pour qu'elles initient des aménagements facilitant le rabattement vers les gares et les modes lourds (trains, métros). ■

Planifier pour réduire l'étalement périurbain

Une planification urbaine bien pensée permet de réduire les distances à parcourir et de favoriser le recours aux modes actifs de déplacement. Élus et collectivités ont un rôle important à jouer dans ce domaine.

Architecte et enseignant, Antoine Brès a mené, avec son associée Isabelle Mariolle, plusieurs études sur les espaces de faible densité⁽¹⁾. Les deux auteurs ont notamment comparé deux territoires équi-

© DR



valents, l'un en France, l'autre en Allemagne : le « carré picard », en Picardie, aux caractéristiques à la fois périurbaines et rurales, et le « carré franconien », situé dans le Bade-Wurtemberg, en Allemagne. Premier constat qui s'impose : la Franconie est marquée par une politique de regroupement communal et de concentration des services qui s'est accompagnée d'une

hiérarchisation du réseau viaire et d'un aménagement des parcours à destination des modes actifs.

La densité des réseaux viaires apparaît nettement plus forte. « La question de la planification apparaît comme fondamentale pour maîtriser l'aménagement des espaces. La planification régionale est une vraie tradition en Franconie, écrivent les auteurs. Depuis 1972, les élus coopèrent pour planifier le territoire avec la mise en place d'outils très coercitifs en termes d'usage du sol. Une expertise régionale existe avec une équipe permanente, pour conseiller et contrôler les élus communaux dans leurs choix d'urbanisation. » Et en Picardie, qu'en est-il ? La planification supracommunale y est récente. « En France, les SCOT se mettent en place depuis moins d'une décennie et les

(1) *Ville et mobilité : nouveaux regards sur la recherche et Mobilités dans l'« entre-villes », une comparaison franco-allemande (dans le cadre du PREDIT).*

échelons territoriaux se multiplient entre la commune, l'intercommunalité, le département et la Région. »

Un scénario prospectif pour 2020-2030

Une autre étude mérite d'être regardée de près : Axes de progrès vers un SCOT facteur 4. Réalisée pour le compte de l'Ademe par l'agence d'urbanisme de Tours et le cabinet Beauvais Consultants, cette étude se veut un scénario prospectif pour la période 2020-2030. L'objectif ultime étant de pointer les différents leviers à actionner pour

permettre à l'agglomération tourangelle d'atteindre le « facteur 4 », engagement que la France a pris – à savoir diviser par quatre le nombre d'émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050.

Parmi les multiples propositions listées dans ce rapport : « Développer l'offre de services dans les bourgs, afin que les villes périurbaines soient plus mixtes dans leurs fonctions, rassemblant commerces, activités, loisirs, et pas seulement de l'habitat », commente Jérôme Baratier, directeur de l'agence d'urbanisme de Tours. Réintroduire du commerce de proximité et

proposer une offre de services plus large à 3 km des différentes zones résidentielles pourraient réduire la distance des déplacements et, mécaniquement, accroître la part de marché du vélo. À condition que des aménagements adaptés aient été planifiés en parallèle... Pour aller plus loin, « il y a tout intérêt à privilégier le développement urbain autour des gares et le long des lignes de train. Il s'agit de faire converger de manière intelligente les politiques de transport et d'urbanisme pour préparer la société post-carbone », conclut Jérôme Baratier. ■

La mobilité des jeunes en milieu périurbain

Contraints à la fois par l'âge, l'absence de permis de conduire, l'argent ou la mauvaise desserte de transports publics, les jeunes du périurbain doivent jongler entre dépendance et débrouille pour se déplacer, *a fortiori* dans ces espaces où les alternatives à la voiture individuelle sont rares. Observations en Seine-et-Marne.¹

L'absence de permis de conduire est une contrainte que subissent les jeunes du périurbain quotidiennement. Avant l'obtention du permis, ils doivent apprivoiser l'offre de transport et acquérir un certain sens de la débrouille. En dehors des parents, les transports collectifs représentent alors une des seules autonomies possibles pour se déplacer, lorsqu'ils sont accessibles. Toutefois, ces derniers ne sont pas toujours efficaces ni présents sur tout le territoire. Absence de gare, de desserte bus régulière en dehors des horaires de ramassage scolaire, il est souvent difficile de s'extirper de sa commune de résidence.

Des jeunes dépendants d'autrui

Selon le profil des jeunes enquêtés, l'aspiration à la mobilité n'est pas la même. Quand certains ne ressentent pas le besoin d'aller « plus loin » à la recherche d'activités « plus urbaines », d'autres expriment un sentiment de captivité. À un âge où ils deviennent autonomes sur le plan intellectuel, les jeunes ont la volonté d'acquérir une certaine autonomie sur le plan physique. Ils désirent ainsi être plus indépendants vis-à-vis de leurs parents. Pour cela, ils trouvent des astuces pour dépasser les contraintes du milieu périurbain : la marche, l'utilisation des voitures d'amis plus âgés et, pour les plus téméraires, l'auto-stop fait « en cachette des parents » sont des pratiques courantes. Cette débrouille, ils l'acquièrent à l'adolescence.

Le vélo, entre représentations et usage

Alors que le vélo pourrait bien souvent pallier le manque de desserte en transports collectifs, surtout pour des trajets de moins de 5 km fréquents chez les jeunes, son utilisation est peu répandue. La question de la dangerosité des routes « de campagne » est notamment mise en avant. Mais au vu des enquêtes, c'est aussi la « ringardise » du vélo qui est soulignée, ou simplement sa



© ARTENS - Fotolia.com

réputation sportive. Les jeunes prétextent trop de relief ou un effort physique trop important.

Les actions à mettre en place

Pour agir sur la mobilité des jeunes en milieu périurbain, un premier pari serait de changer l'image du vélo et de communiquer sur un apprentissage de la mobilité possible sans recours systématique à l'automobile.

La création de liaisons douces entre pôles périurbains pour faciliter l'usage de la marche et du vélo, – et pour rassurer les parents ! –, l'accès plus régulier aux transports collectifs, le développement de plates-formes de covoiturage et d'autopartage à l'échelle locale (entourage, voisinage), et enfin la poursuite des politiques en faveur de l'intermodalité vélo/transport collectif (bus ou train) avec la généralisation des parkings à vélos sécurisés dans les gares ferroviaires ou routières pour stimuler l'usage du vélo seraient de bonnes pistes d'action à renforcer pour proposer des solutions de mobilité efficaces aux jeunes du milieu périurbain. ■

¹ Cet article fait suite à une enquête réalisée auprès d'un échantillon de jeunes entre 15 et 25 ans, lycéens ou étudiants, résidant dans trois communes périurbaines (Villeneuve-le-Comte, Brie-Comte-Robert et Coulommiers) de Seine-et-Marne (77), dans le cadre d'un mémoire de recherche de Master II en Urbanisme et Aménagement du territoire à l'Université Paris-I – Panthéon-Sorbonne (2012) sur les pratiques de mobilité dans l'espace périurbain (sous la direction de Xavier Desjardins, Maître de conférence à l'Université Paris-I – Panthéon-Sorbonne – Étudiants : Alix Cariou et Jean Teiller).

9 Talents du Vélo en 2013

Les Talents du Vélo 2013 ont été remis au Congrès du Club des villes et territoires cyclables, le 30 mai dernier.



< Didier HURÉ (au centre) a reçu le Talent du Vélo d'Or, remis par (de gauche à droite) Jean-Marie DARMIAN, Thierry FOURNIER, Jean-Yves PETIT.

■ TALENT D'OR DU VÉLO

à Didier HURÉ, délégué général du CNPC de 2005 à 2012, pour récompenser une carrière professionnelle dans le monde du cycle et un engagement pour la cause du vélo. Didier Huré a œuvré à la représentation et à la défense des intérêts des industriels français du cycle auprès des pouvoirs publics, des instances européennes et internationales. Acteur de premier plan dans les actions européennes menées contre les importations de cycles en provenance de pays ne respectant pas les normes techniques internationales. Avec le Club des villes et territoires cyclables, il a participé à de nombreuses actions : le Programme Innovation Vélo, la Fête du vélo, le Grand Prix des vélos de ville.... Fin analyste des données du marché, Didier Huré a apporté une vision d'avenir au vélo et à son environnement.

www.tousavelo.com

À sa troisième édition, le concours Talents du Vélo, créé à l'initiative du Club des villes et territoires cyclables, s'est renforcé de deux nouveaux partenaires, le GART et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, aux côtés des partenaires « historiques » que sont le Conseil national des professions du cycle (CNPC) et l'association des maires Ville & Banlieue de France.

39 dossiers ont été retenus en 2013, et le jury a décerné 9 Talents du Vélo : le Grand Prix Talent du Vélo, un Talent du Vélo dans les catégories Solidarité, Entrepreneuriat, Innovation, Communication et deux pour la catégorie Pédagogie. Le jury a également décerné deux prix spéciaux pour 2013 : un Talent du Vélo d'Or et un Talent du Vélo 2013.

La diversité des approches des candidats – élus, aménageurs, entrepreneurs, associatifs, étudiants... est un atout.

Les projets et les actions proposés, quelle que soit leur identité particulière, partagent les enjeux essentiels que sont le développement économique, l'insertion sociale, la lutte contre la sédentarité et l'épidémie d'obésité, la préservation de l'environnement, la qualité de la vie collective. Ces Talents du Vélo mettent en évidence le renouvellement des politiques publiques d'aménagement urbain et de mobilité, comme des mentalités et des comportements.



Le Grand Prix Talent du Vélo 2013 a été attribué à l'équipe de la CYCLOFFICINE de Paris (75) représentée par Nicolas BONIAKOWSKI, et remis par Radia QUARTI, conseillère technique au Cabinet de Frédéric Cuvillier, ministre des Transports, de la Mer et de la Pêche.

■ GRAND PRIX TALENT DU VÉLO 2013

Trois Cyclofficines ont été créées en juillet 2010 à Paris, Pantin et Ivry-sur-Seine. Associations de l'économie sociale et solidaire, les équipes vont à la rencontre des jeunes des quartiers pour les sensibiliser au vélo par la mécanique, et organisent des bourses aux vélos, des interventions dans des collèges et lycées... Objectif : créer des emplois durables dans les métiers du cycle. La Cyclofficine de Paris est soutenue par la Fondation de France et des partenaires locaux : la Ville de Paris, la Région Île-de-France, des associations...

www.cyclocoop.org



Un Talent du Vélo 2013 est remis à Vladimir VASAK, grand reporter à Arte, par Jean-Marie DARMIAN.

■ TALENT DU VÉLO 2013

à Vladimir VASAK, grand reporter à Arte, pour ses prises de position et ses reportages sur le vélo.

Vladimir Vasak parcourt le monde pour l'émission hebdomadaire du samedi Arte Reportage. En 2009, il a reçu le prix Louise-Weiss du Journalisme européen pour son documentaire de 40' sur « Le Tour de la Mer Noire ». En 2013, il reçoit un Talent du Vélo pour ses prises de position et ses reportages sur le vélo. Il l'affirme, « Le développement du vélo urbain est un mouvement mondial », et ses reportages le confirment : « Portland : bobo, bio, vélo » (40', 2011), « Des vélos pour la Zambie » (52', 2013)...

www.arte.tv



Alain PHILIP remet Le Talent du Vélo 2013 Communication à Jean-Jacques GUERIN, vice-président du Grand Poitiers, représentant Alain CLAEYS, président.

■ TALENT DU VÉLO 2013, catégorie COMMUNICATION

à Alain CLAEYS, président du Grand Poitiers (86) pour la promotion du vélo à assistance électrique (VAE).

Pendant la Semaine de la mobilité 2012, du 16 au 22 septembre, dans le cadre de l'opération aménagement « Cœur d'agglomération », l'agglomération a organisé des manifestations pour promouvoir le VAE : un challenge relais de 24 heures sur un circuit de 4 km balisé en ville avec un VAE du Grand Poitiers, un stand d'information, des parcours découverte... Objectif réussi : CAP sur le Vélo de Grand Poitiers, le service de location de vélo et de VAE, a enregistré 220 abonnés supplémentaires.

www.grandpoitiers.fr



Les lauréats des Talents du Vélo ont reçu une broche réalisée par Anne Milbeau



Les partenaires des Talents du Vélo au Congrès du Club de Nice : (de gauche à droite) Jean-Marie DARMIAN, président du Club des villes et territoires cyclables, Guy LE BRAS, directeur général du GART, Thierry FOURNIER, président du CNPC, Chantal DUCHENE, présidente de la commission développement durable de l'association des Maires Ville & Banlieue de France, adjointe au maire d'Ivry-sur-Seine, vice-présidente de la CA Seine-Amont, Jean-Yves PETIT, vice-président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, en présence d'Alain PHILIP, adjoint au maire de Nice, président de la commission transports, grands travaux et urbanisme de la Métropole Nice Côte d'Azur, vice-président du Club.

Talents du Vélo 2014! Participez !

Inscriptions ouvertes jusqu'au lundi 21 avril 2014 minuit
Télécharger le dossier d'inscription sur : www.villes-cyclables.org

Coordination :
Claude Lisbonis / CLC • talentsduvelo@claudelisbonis.com

JURY DES TALENTS DU VÉLO 2013

- Association des Maires Ville et Banlieue de France : Chantal DUCHENE, présidente de la Commission développement durable de l'association des Maires Ville et Banlieue de France, adjointe au maire d'Ivry-sur-Seine et vice-présidente de la Communauté d'agglomération Seine-Amont.
- CERTU : Thomas JOUANOT, chargé de mission vélo
- Club des villes et territoires cyclables : Véronique MICHAUD, secrétaire générale
- CNPC/ Conseil national des professions du cycle : Catherine TRACHTENBERG, déléguée générale
- Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo : Maxime GERARDIN
- FUB : Geneviève LAFERRERE, présidente
- GART : Romain CIPOLLA, responsable du pôle Mobilité durable.
- MTI Conseil : Bruno MONJARET, directeur général
- Région PACA : Stéphane COPPEY, chargé de mission Transports et Écomobilité

Talents du Vélo 2013 :
plus d'informations sur :
www.villes-cyclables.org



Le Talent du Vélo 2013 Entrepreneuriat a été remis à Corinne VERDIER, présidente d'Altinnova par Jean-Yves PETIT.

■ TALENT DU VÉLO 2013, catégorie ENTREPRENEURIAT

à Corinne VERDIER, présidente d'ALTINNOVA (Saint-Marcellin-en-Forez, 42). 10 ans dédiés à favoriser et valoriser la pratique du vélo.

Créée en 2003, Altinnova est une entreprise de 12 salariés : ingénieurs, designers, poseurs... Ils imaginent, conçoivent, fabriquent et commercialisent des équipements pour aménagements cyclables, alliant ergonomie, innovation, design et écologie. Objectif : faciliter la vie des cyclistes, avec des stationnements vélos haute compacité, des racks de stationnement double-étages, des abris vélos sécurisés et modulables, des stations de services vélos... dans une démarche d'éco-conception pour quantifier et optimiser les impacts environnementaux.
www.altinnova.com



Le Talent du Vélo 2013 Pédagogie/coup de cœur du jury a été attribué au lycée Henri-IV de Béziers (34), représenté par Jean-Claude MARTINEZ, photographe, et remis par Fabienne VANTEENKISTE.



Le Talent du Vélo Pédagogie est remis à Camille PECHOUX (à droite), par Fabienne VANTEENKISTE, adjointe au maire de Montreuil, secrétaire adjointe du Club des villes et territoires cyclables.



Jacques BERNARD, président de Proxi-Pousse, reçoit le Talent du Vélo 2013 Solidarité, remis par Chantal DUCHENE.



Le Talent du Vélo 2013 Innovation à l'association VELO TOULOUSE, représentée par Sébastien BOSVIEUX, président, Mathias BRETHOUS et Fabien GOBLET et remis par Thierry FOURNIER, et Philippe GOIRAND, conseiller communautaire du Grand Toulouse, administrateur du Club.

■ TALENT DU VÉLO 2013, catégorie PÉDAGOGIE/COUP DE CŒUR DU JURY »

à Jacques PUEL, proviseur du LYCÉE HENRI IV (Béziers, 34) pour sensibiliser les lycéens aux vertus du vélo par la poésie et la photographie.

Sur une initiative des professeurs de littérature, le lycée s'est associé à l'association Vélociutat Béziers, et à l'occasion des Assises du vélo à la MJC de Béziers, le 22 mars 2012, les élèves ont assisté à une conférence du Dr Jean-Luc Saladin sur la santé par le vélo, et visité l'exposition du photographe Jean-Claude Martinez, « les cycles de l'amour ». Ils ont choisi une photo et s'en sont inspirés pour rédiger un poème. Le recueil des photos et poèmes est publié : « La bicyclette sur le chemin des poètes ». www.henriiv.fr

■ TALENT DU VÉLO 2013, catégorie PÉDAGOGIE

à Camille PECHOUX, ergothérapeute au CEREMH (Vélizy, 78) pour le projet AccesCycle : la promotion des vélos adaptés aux personnes à mobilité réduite.

Dans le cadre de ce projet du CEREMH (Centre de ressources et d'innovation mobilité handicap), différentes actions sont mises en place : un questionnaire « vélo et handicap » à diffusion nationale pour évaluer les usages des cycles par les PMR, des campagnes de sensibilisation... Un centre d'essai pour le grand public a été ouvert, avec le soutien de la Fondation de France, où l'on peut essayer différents types de vélos (tricycle couché, VAE à assise déportée, draisienne, handbike...), avec les conseils d'une ergothérapeute.
www.ceremh.org

■ TALENT DU VÉLO 2013, catégorie SOLIDARITÉ

à Jacques BERNARD, président de PROXI-POUSSE (Marseille, 13) pour ses pousse-pousse à assistance électrique au service de la mobilité de proximité.

Association de l'économie sociale et solidaire en 2010 et coopérative de mobilité en 2011, Proxi-Pousse est un service à la demande pour les déplacements quotidiens. Ses neuf pousse-pousse emmènent les personnes à mobilité réduite ou âgées faire leurs courses, voir une expo, accueillir quelqu'un à la gare... La réservation se fait par téléphone ou sur le site Internet. Proxi-pousse organise aussi des balades découvertes dans des lieux culturels marseillais et crée des emplois de cyclo-guides formé(e)s.
www.proxipousse.com

■ TALENT DU VÉLO 2013, catégorie INNOVATION

À l'association VÉLO TOULOUSE (31) pour l'application cartographique de signalisation du réseau cyclable de Toulouse Métropole.

Cette application permet d'améliorer la qualité du réseau cyclable. Les cyclistes signalent les problèmes de voirie, les dysfonctionnements du réseau, proposent des solutions... sur <http://assovelotoulouse.moooveatis.fr>. Les membres de l'association, modérateurs et experts, valident le problème et le transmettent à la communauté urbaine qui apporte une réponse. Depuis fin 2009, 875 remarques ont ainsi été effectuées, 120 ont été validées par l'association et traitées par Toulouse Métropole.
toulousevelo.free.fr

SE DEPLACER AUTREMENT

Neovelo
collectivités & entreprises

L'offre Neovelo

Neovelo conseille les collectivités et entreprises dans leurs problématiques de mobilité durable. Nous vous orientons vers la meilleure solution en fonction de vos besoins, de votre budget. Nous vous accompagnons dans le déploiement de ces solutions.



L'énergie dans le bon sens



Conseil en mobilités alternatives

Les consultants séniors de Neovelo, dépositaires des nouvelles ingénieries de la mobilité, dimensionnent votre projet et réunissent les clés du succès pour une mutation comportementale réussie.

Votre plan de déplacements

Neovelo, conduit votre PDE selon la méthodologie de l'ADEME. L'implication de vos collaborateurs ou de vos agents appuyée par notre expertise en conduite du changement assureront la réussite de votre projet PDE - PDIE - PDA - PDES. Cofinancements ADEME disponibles.

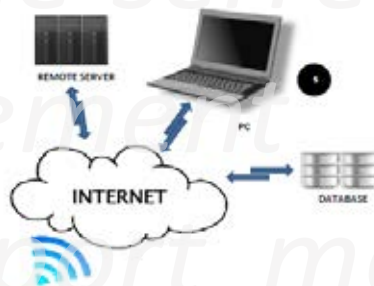
Votre flotte sur mesure

Depuis 2007, Neovelo fournit des Vélos à Assistance Electrique de qualité aux entreprises & collectivités (Mairie de Paris, Montreuil, Sceaux, CA Cergy-Pontoise, Rueil Malmaison...), adaptés à leurs besoins, populations et territoires.

Solutions de sécurisation et de recharge

Neovelo propose une solution universelle, modulable, adaptable à tous les vélos / VAE, idéale pour une gestion partagée d'une flotte, le système **Bike-In**.

STATION DE SECURISATION ET DE RECHARGE



Neovelo
collectivités & entreprises



Bike-in

27, rue de Cronstadt
75015 PARIS

Tel: 01 40 43 93 04
pro@neovelo.fr



Enquête « Les Français et le vélo » : Les Français votent vélo !

Le Club des villes et territoires cyclables, avec le soutien de la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo, ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, a réalisé une enquête en octobre et novembre 2012 auprès d'un échantillon de 3945 individus représentatifs de la population française de 15 ans et plus, sur les pratiques actuelles et passées du vélo et sur les freins et les motivations à son utilisation. Les résultats de cette photographie des Français, confiée à MTI Conseil et TNS Sofres, ont été présentés lors du 20^e congrès à Nice le 30 mai 2013.

Le vélo s'installe dans les pratiques, le cycle de vie et les représentations

- **Un apprentissage fondamental**
- Tous les Français ou presque (97,9 %) ont appris à faire du vélo.
- 78,2 % déclarent en faire très bien, mais les acquis s'estompent avec l'âge.
- **La pratique du vélo des Français : un essor significatif**
- Près d'1 Français sur 2, de 15 ans et plus, a fait au moins une fois du vélo au cours des 12 derniers mois, soit 45,5 % des personnes interrogées, alors qu'ils étaient 40 % en 2007 (étude « L'économie du vélo », Atout France, 2009).
- Les incitations majeures à l'utilisation du vélo sont la santé/l'exercice (80,2 %), le plaisir (65,8 %), économiser sur les coûts de transport (42,7 %).



La brochure de présentations des résultats de l'enquête Les Français et le vélo est téléchargeable sur le site www.villes-cyclables.org

La possession d'un vélo ou l'accès à un vélo en location ou en libre-service (VLS) renforce l'utilisation et une utilisation plus fréquente.

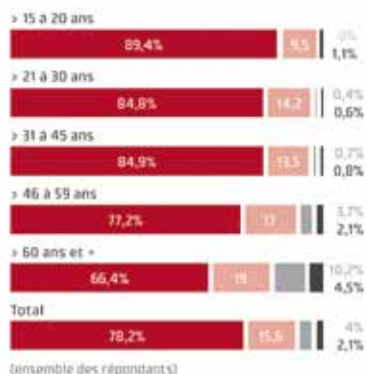
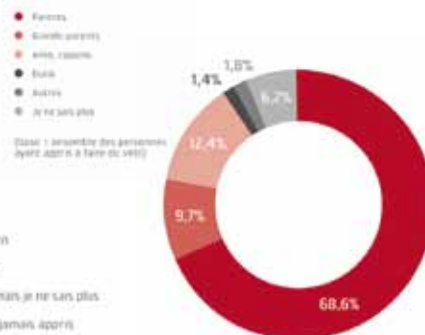
- 70 % des personnes interrogées possédant un vélo l'ont utilisé ces 12 derniers mois, et ils sont 17 % à l'avoir utilisé au moins quelques jours par semaine. En revanche, ceux qui utilisent un vélo du foyer ne sont que 56 % à l'utiliser et 7,5 % à en faire un usage régulier.
- **L'usage utilitaire du vélo s'accroît. L'usage récréatif, déjà bien établi, se développe.**
- Ils sont 14 % à utiliser le vélo pour des motifs utilitaires comme aller au travail, à l'école/l'université ou faire des achats (parmi les 98 % de la population ayant appris à faire du vélo) et 5,3 % à l'utiliser pour leur déplacement domicile-travail quelques jours par

semaine (contre 3,4 % à utiliser un deux-roues motorisé).

- Pour aller faire des courses, des démarches ou des activités de loisirs, 15,9 % se déplacent à vélo (contre 8,4 % à deux-roues motorisé).
- **Le vélo s'installe – au-delà des pratiques – dans les modes de vie.**
- Les professions intermédiaires (infirmières, instituteurs, assistantes sociales) utilisent plus le vélo (63,5 % de répondants) par rapport à l'ensemble de la population, ainsi que les PCS+ (cadres supérieurs et professions libérales) avec 61,2 %.
- 9 Français sur 10 ont fait du vélo loisirs au cours de leur vie, et près d'1 sur 2 (49 %) l'a déjà utilisé pour des déplacements quotidiens.
- **Près de 3 Français sur 10 sont prêts à utiliser le vélo pour leurs déplacements quotidiens dans les 2 années à venir.**

Des freins à lever

- Les mauvaises conditions météorologiques (58 % des Français) et la crainte de l'accident (48 %) sont les raisons majeures évoquées pour ne pas faire du vélo. En 2003, la pénibilité et les distances étaient les premiers freins cités, notamment par les jeunes (enquête TNS Sofres pour le Club des villes et territoires cyclables)
- **Le vol** – Près d'1 Français sur 5 (17,4 %) au cours des 12 derniers mois s'est fait voler son vélo au moins une fois (4 % plus d'une fois). Un problème plus fréquent dans les grandes agglomérations et les habitats collectifs (14 % en maisons individuelles, 27,2 % en appartements sans balcon).

Savez-vous faire du vélo?

Qui vous a appris à faire du vélo?


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

Ont collaboré à ce numéro :
 Nathalie Da Cruz (dossier),
 Alix Cariou (la mobilité des jeunes du périurbain),
 Claude Lisbonis (Talents du vélo)

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

Crédits photos :
 © Bernard Suard/MEDDE,
 © EELV, © Christophe Recoura/STIF
 © ARTENS/Fotolia.com,
 © josepizarro © zhu difeng/Fotolia

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

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

Illustration :
 Denis Desailly

Relecture : Giulia Valmachino

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

● **L'équipement** – Plus d'1 Français sur 2, de 15 ans et plus, disposent d'un vélo personnel, soit 55,3 % des personnes sachant faire du vélo. Dans ce parc de vélos personnels, 61 % seulement sont en parfait état de marche, et 57 % ont plus de 5 ans (88 % plus de 2 ans). Si les Français font de plus en plus de vélo pour leurs déplacements utilitaires et leurs loisirs, ils ne s'équipent pas encore en fonction de ces usages, contrairement à leurs voisins européens.

Vélo et transports collectifs, une combinaison gagnante... encore peu accessible

● 1,7 % seulement des Français recourent à la combinaison vélo + transport collectif quand ils peuvent utiliser un RER, un métro, un train, un tram. La solution vélo paraît pertinente pour 3,8 % d'entre eux si les itinéraires et le stationnement en gare ou station sont

améliorés. Seulement 5,5 % de la population sont aujourd'hui directement concernés par une stratégie urbaine d'intégration du vélo dans la chaîne intermodale. La France dispose d'un gisement d'intermodalité vélo + transports collectifs, mais les Français sont encore à convaincre : le stationnement sécurisé des vélos en gares et dans les pôles d'échanges est donc une priorité à inscrire à l'agenda des opérateurs et des collectivités locales.

Les trois mesures prioritaires demandées

- Multiplier les itinéraires cyclables (51,6 %)
- Mettre à disposition des stationnements sûrs et abrités dans les gares (45,7 %)
- Aménager systématiquement des garages à vélos sûrs et accessibles dans les immeubles (36,3 %)

Pour en savoir plus :
www.villes-cyclables.org

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 de : Club des villes et territoires cyclables d'un montant de.....€

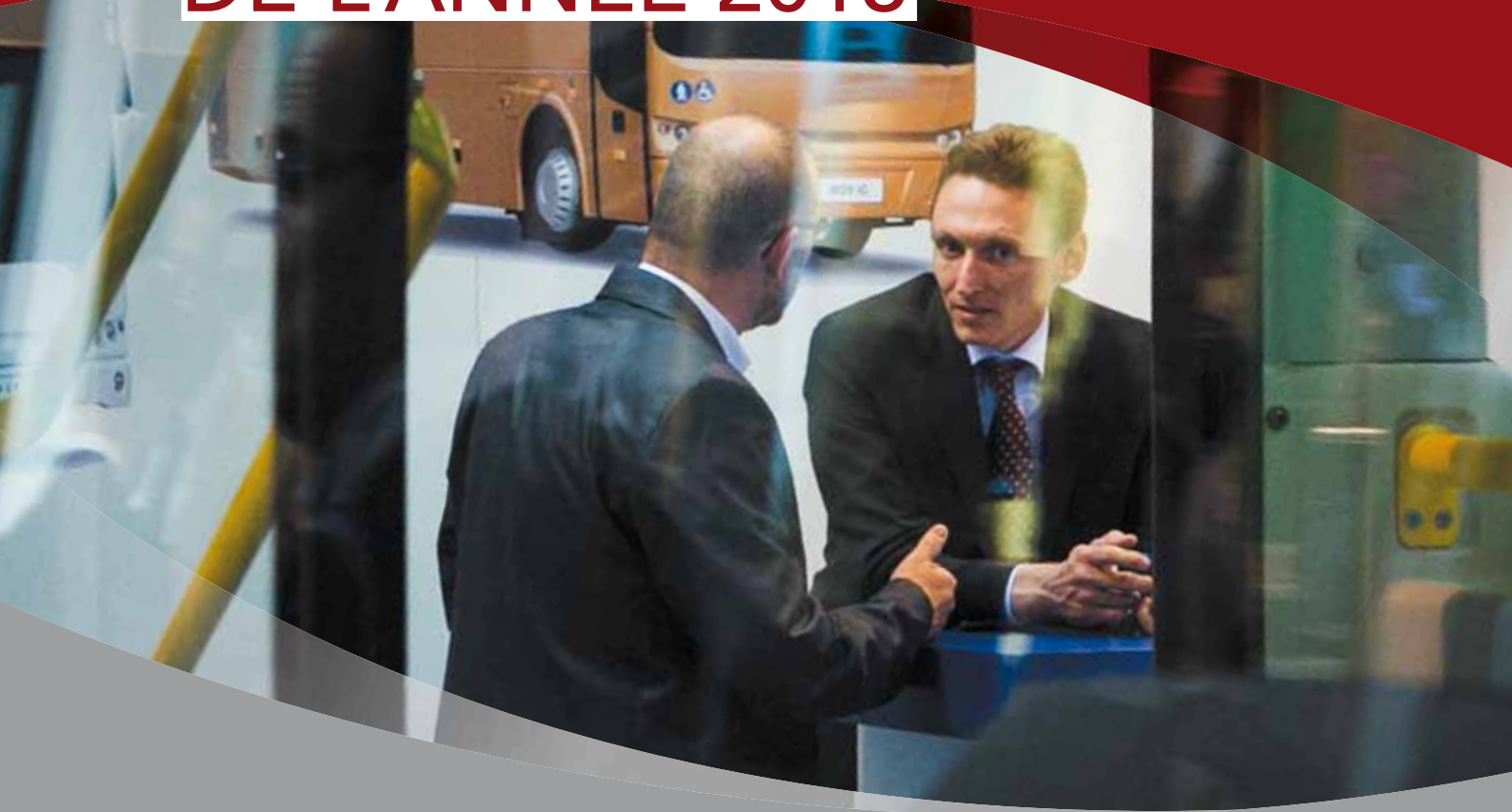
Références bancaires : Banque : Crédit Mutuel, 47, rue Lafayette - 75009 Paris - Code banque : 10278
 Code guichet : 06039 N° de compte : 00035666741 - Clé RIB : 70 IBAN : FR76-1027-8060-3900-0356-6674-170

24^e Rencontres nationales du transport public

INSCRIVEZ-
VOUS DÈS
MAINTENANT

BORDEAUX • PARC DES EXPOSITIONS
27-28-29 NOVEMBRE 2013

L'ÉVÉNEMENT MOBILITÉ DE L'ANNÉE 2013



Organisées par

GIE Objectif transport public

Groupement des Autorités Responsables de Transport **GART | UTP** Union des Transports Publics et Ferroviaires

www.rencontres-transport-public.fr

RÉSERVATION DES STANDS : IM RÉGIE

Sabrina Kouider

s.kouider@impub.fr • Tél. : 01 40 24 13 45

Sabrinal Leal

s.leal@impub.fr • Tél. : 01 40 24 04 30

© Photos Bruno Mécrotier - L'agenceverte

Partenaires institutionnels



Partenaires officiels





© Bernard Sauret / AFDL - © Joser Barrero / © Zhu alling - Fotolia.com

Frédéric Cuvillier, ministre des Transports, de la Mer et de la Pêche

Vous avez installé le 3 juin dernier un groupe de travail interministériel pour la promotion des mobilités actives : quels en sont les objectifs et perspectives ?

La marche et le vélo s'inscrivent au cœur du quotidien des Français, avec un succès grandissant. Ce sont de véritables alternatives à la voiture : des moyens de transport bons pour la santé et bons pour l'environnement. Vous comprendrez donc que la promotion de la marche et du vélo figure parmi mes priorités.

Une première version du plan devrait être arrêtée d'ici la fin de l'année, suite à la concertation en cours au sein des différents groupes de travail que j'ai installés le 3 juin. Ce plan présentera un certain nombre de mesures concrètes et un calendrier de mise en œuvre. Ces mesures permettront au gouvernement et aux acteurs locaux de donner toute leur place à ces modes de déplacement de proximité, comme l'ont fait, à la satisfaction générale, les pays les plus avancés et notamment ceux de l'Europe du Nord.

Ce plan d'actions fait suite à des initiatives de l'État, comme l'appel à projets « transports collectifs et mobilité durable ». L'intermodalité est un des axes de ce plan : quelles déclinaisons impliquant le vélo mais aussi la marche envisagez-vous d'encourager ?

Transports collectifs et vélo doivent s'articuler au mieux. Leur complémentarité est forte. Dans de nombreuses villes, l'ouverture de certains couloirs de bus permet aux vélos de se déplacer en sécurité. Mais le vélo permet aussi d'élargir les zones de chalandise des lignes de transports collectifs. À titre d'exemple d'actions concrètes, j'encourage la réalisation de grands parkings à vélos près des gares : c'est une mesure qui figure dans l'appel à projets « transports collectifs et mobilité durable ». L'amendement adopté lors de la discussion sur la loi du 28 mai 2013 en matière d'infrastructures et de services de transports va également en ce sens. Usager des transports collectifs, je veux pouvoir arriver jusqu'au bus ou jusqu'au tramway avec mon vélo ; je veux pouvoir bénéficier, grâce à mon titre de transports, de services destinés aux cyclistes. Ce sont ces pistes de travail que nous souhaitons ouvrir. Ces réflexions s'intégreront naturellement dans les missions des futures autorités organisatrices de la mobilité durable telles qu'elles figurent dans le projet de loi de décentralisation, en cours de discussion au Parlement. Le groupe de travail qui se réunit une première fois sur ce thème, début juillet, a notamment

pour mission de me proposer des pistes d'action. Mais les réflexions vont au-delà de ces thèmes : il s'agira aussi de prendre en compte la place des piétons et des cyclistes dans le domaine de l'urbanisme et du logement, de travailler au développement des itinéraires cyclables de loisir et de tourisme, et de renforcer la communication autour des bienfaits de la marche et du vélo.

Quelles incitations financières à l'usage du vélo, fléchées dans cette démarche, sont à l'étude ?

Plusieurs députés et sénateurs, membres du club des parlementaires vélo, ont déposé des amendements tendant à obtenir des dispositifs financiers favorables au vélo dans les déplacements domicile-travail, lors de l'examen du projet de loi de financement de la sécurité sociale et du projet de loi de finances 2013 à l'automne dernier. Nous n'avons pu prendre en compte ces propositions en raison de l'absence d'une étude d'impacts suffisamment précise. J'ai donc demandé au coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo de mener à bien cette réflexion. Cette étude sur la faisabilité d'un tel dispositif incitatif sera présentée à la mi-juillet dans le cadre du comité interministériel à la qualité de l'air. En lien avec les parlementaires, nous mènerons une concertation à l'automne sur la suite que nous donnerons à ces propositions. ■

Quelques repères

■ La Loi du 28 mai 2013 portant diverses dispositions d'infrastructures et de services de transports dispose qu'un parking à vélos sécurisé doit être réalisé dans les nouvelles gares ou lors de la rénovation de gares existantes.

■ Le stationnement vélo est pris en compte dans le 3^e appel à projets transport public et mobilité durable lancé en mai 2013.

■ 3 juin 2013 : installation du Comité de pilotage national du Plan d'actions mobilités actives.