



V

i

l

l

≡

&

V

≡

l

O



n° 60

Dossier > pages 6 à 12

septembre/octobre 2013

6€



Le vélo à assistance électrique dépasse les bornes

Best of des produits et services vélo > pages 14 à 16

Étude de l'Observatoire «LCL en ville» > page 17

La parole à Andy Clarke > page 20



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®



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

Strasbourg

> **17 octobre 2013**

3^e colloque « **Le piéton au cœur de la ville : rendre la ville aux piétons, pourquoi ? Comment ?** »

Journée co-organisée par la ville et

la communauté urbaine de Strasbourg,

en partenariat avec le CERTU, le CNFPT, l'AITF

et le Club des villes et territoires cyclables.

www.strasbourg.eu

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

Anniversaires

Ville & Vélo, le magazine des territoires cyclables, publie son 60^e numéro. Vous le tenez entre vos mains. Le Club des villes et territoires cyclables a lancé sa revue en 2001 à l'occasion de son congrès à Strasbourg et a fêté le dixième anniversaire de *Ville & Vélo* à Dijon il y a deux ans, lors de son congrès national. Au Club, nous avons choisi d'ajouter un titre à destination des collectivités locales à la presse vélo foisonnante, mais davantage orientée sport et loisir. *Ville & Vélo* est aussi un média ouvert sur le monde, les changements de société, les débats relatifs à la mobilité, à l'économie et au développement local, à l'innovation... Et s'adresse ainsi à tous les acteurs du vélo et de la mobilité active. Nous avons aussi choisi de conserver le

support papier, car un magazine se lit partout, se transmet, accroche le regard dans le flux ininterrompu d'informations qui nous parviennent chaque jour.

En 2013, tandis qu'un Plan national pour développer les mobilités actives est en chantier et devrait être présenté par le ministre des Transports avant la fin de l'année, comment ne pas regarder en arrière dans ce domaine aussi et remarquer qu'il y a dix ans, le Premier ministre de l'époque, Jean-Pierre Raffarin, lançait une mission parlementaire pour définir les axes d'une politique vélo en France. Dix ans déjà ! Et... toujours pas de vrai plan national vélo dans notre pays. Dix ans pendant lesquels il s'est passé cependant beaucoup de choses, un vrai essor du vélo grâce à l'action des collectivités locales, des associations et des entreprises de transports. Des systèmes innovants sont passés par là, comme Vélo'v à Lyon en 2005, puis Vélib' à Paris en 2007, et ont balayé beaucoup de réticences et de doutes. Mais dix ans pendant lesquels, au Club des villes et territoires cyclables, nous n'avons cessé de rappeler que l'État doit participer à cette « vélorution », y jouer un rôle non pas providentiel mais facilitateur. *Ville & Vélo* aura été un précieux véhicule de ces argumentaires, témoignages et retours d'expérience, de France et du monde entier. Et le restera puisque l'objectif n'est toujours pas atteint ou plutôt, souhaitons-le, est en passe de l'être.

Il y a dix ans, Paris accueillait pour la première fois un congrès international vélo. Velocity Paris, en septembre 2003, était le signal fort d'un changement de cap dans la politique de mobilité de la capitale. Dix ans plus tard, le boom du vélo à Paris et en Île-de-France est manifeste. Il est visible dans un grand nombre de villes, et Nantes qui accueillera Velo-city en 2015, en est un parfait exemple.

**Bon anniversaire à *Ville & Vélo* !
Vive le vélo en cette rentrée 2013 !**

Jean-Marie Darmian
Président



Campeurs à vélo



► **Bonne Initiative du camping municipal de Saint-Martin-de-Ré qui sensibilise les nouveaux arrivants aux bons comportements à vélo !**

Le professeur n'est autre que le président de la vélo-école de La Rochelle, Philippe Aubert, qui leur remet également le « guide du cycliste ». Les campeurs ont découvert aussi à cette occasion l'opération « Coursavélo » développée par les magasins Intermarché de l'île de Ré qui vient de démarrer dans l'île.

Koursavélo

► **C'est le nom de l'opération lancée par Bricomarché et Intermarché cet été dans une trentaine de magasins proposant un chariot qui s'accroche derrière le vélo pour faire ses courses.**

Le service est gratuit. Sur simple demande, le client peut récupérer gratuitement, pour une durée de 24 ou 48 heures, le chariot composé de deux sacs isothermes permettant de transporter jusqu'à 30 kg de courses. Il lui est demandé un chèque de caution et de remplir un questionnaire pendant cette phase de test. À l'issue, les Mousquetaires pourraient déployer l'initiative à plus grande échelle. Le chariot est également conçu pour être pratique d'utilisation dans le magasin et sans vélo.

www.koursavelo.fr
www.velo-ecole.org

San Francisco aime le vélo

► **Le 29 août 2013, la ville de San Francisco (États-Unis) a lancé son premier système de vélo en libre-service : le « Bay Area Bike Share ».** Avec 700 vélos dans un premier temps, le dispositif comptera 1000 vélos au premier trimestre 2014. Ce nouveau mode de déplacement semble être reçu avec enthousiasme par les habitants de la ville. Souhaitons-lui un succès aussi large que le système City Bike de New York!

Le vélo a sa maison à Caen



La Maison du vélo ouvre en septembre à Caen, à proximité de la gare. Conçue comme un centre ressources, on peut y réparer son vélo, le faire marquer Bicycode contre le vol, le stationner et y louer aussi des paniers, antivols, sièges enfants ou encore des barres de traction vélo. On peut y louer un vélo, classique ou VAE, pliant, tandem, triporteur... à la semaine ou au mois. Un circuit de vélo-école doit aussi voir le jour, tout comme un point info cyclotourisme. La Maison du vélo accueillera par ailleurs les associations : Dérailleurs, Handuotandem, Caen Urban Bike, Dans la roue d'Alphonse et Véloservices. L'équipement est financé par la ville avec une subvention d'investissement de 60000 €, notamment pour l'achat des vélos qui serviront au service de location, et une subvention de fonctionnement de 10000 €. La Région, le département, le réseau de transport Viacités et l'Ademe apportent aussi leur concours.

Vélo anticrise en Italie



► **Avec la crise dans les grandes villes italiennes, les voitures n'ont plus la cote, et beaucoup de Romains ont opté pour la bicyclette, un choix économique et écologique.** France 2 a enquêté au mois d'août dans la capitale italienne et constaté qu'un gros concessionnaire de Rome affirme vendre six voitures par jour actuellement lorsqu'il en écoulait 27 il y a quelques mois. Quatre fois moins! Son parking presque vide exposait auparavant 500 voitures. Ce sont les vendeurs de vélos de ville qui ont le sourire, avec une progression des ventes de 20 %, selon un vendeur de Rome. 1,6 million de vélos sont vendus chaque année en Italie depuis deux ans, contre 1,4 million d'automobiles. Les Italiens rencontrés dans la rue affirment s'être mis au vélo pour des raisons économiques.

Stationnement automobile

► **Après le Sénat, l'Assemblée nationale a adopté le 20 juillet la dépénalisation du stationnement qui permettra aux maires de fixer le montant des PV.** Après l'adoption de cette mesure, l'amende de stationnement ne relèvera plus du droit pénal mais de l'autorité du maire. Défendu par les élus du transport (GART, UTP, FMVM), le texte permet de moduler le prix de l'amende en fonction des villes, dans l'intérêt des politiques de déplacements urbains.

Le vélo, ça déménage...

► **L'entreprise rennaise « Tout en vélo » propose ses services de déménagement à vélo depuis trois ans.**

En moyenne 40 % moins cher que les prestations motorisées, le déménagement à vélo est une des activités de la société qui propose aussi des courses rapides et la livraison de colis express. Une idée qui a trouvé son inspiration à Montréal dans la société Myette, spécialisée dans les déménagements à vélo.

800 000



C'est le nombre de cyclistes qui ont fréquenté en 2012 la Loire à vélo.

Première destination cyclable de France sur 800 km de pistes aménagées le long du fleuve. La fréquentation a augmenté de 4,4 % cette année. Les Échos, le quotidien économique, relève le 12 août que : « *Le touriste à vélo se révèle le prototype du "bon client" – ses séjours sont plus longs que ceux d'un touriste classique et ses dépenses plus élevées (68 € par jour).* » Le label Loire à vélo rassemble 430 prestataires contre 134 en 2009. « *Fort de ce succès, la Région Centre ne compte pas en rester là. Elle vient de lancer le projet VéloCentre, pour créer un nouveau réseau cyclable de plus de 3000 km d'ici à dix ans avec six nouvelles routes, comme l'Indre à vélo, ou Saint-Jacques à vélo via Chartres, qui convergeront vers la Loire à vélo. L'investissement sera d'environ 40 millions, avec pour but ultime d'identifier définitivement la Région Centre comme terre d'élection de la petite reine.* »

Tourne-à-droite

► **Strasbourg change de braquet pour le nombre de carrefours équipés de « cédez le passage » aux feux pour les cyclistes.**

L'arrêté municipal signé mi-août généralise le dispositif expérimenté sur quelques carrefours, et on rencontrera bientôt quelque 122 exemplaires du panneau à travers la ville en plus des carrefours sur lesquels le dispositif a été expérimenté avec succès.

Amendes minorées

► **Strasbourg a mis en place en novembre 2012 une verbalisation adaptée aux cyclistes.**

57 €, voire 45,60 € lorsque l'amende est réglée dans le mois, au lieu des 90 € auparavant pour un franchissement de feu rouge. 200 cyclistes ont été verbalisés depuis novembre.

www.strasbourg.eu

Solidarité

► **Depuis un mois, la résidence Beausoleil à Lolsy-sur-Marne (51) propose à ses résidents des balades en vélo fauteuil.**

Le personnel soignant ou les membres de la famille en visite pédalent sur ces vélos mis à disposition tous les après-midi. Inventé il y a une dizaine d'années par Henri Claude Poisson, retraité de 62 ans à Lessay, dans la Manche, pour un jeune garçon polyhandicapé, ce vélo porteur comprend un fauteuil à l'avant et un vélo à l'arrière. Le guidon se hisse sur le tube à la place de la fourche du vélo. Le vélo fauteuil est fabriqué à Périers, dans la Manche, par l'entreprise Lenormand.

vite dit

TEXTO-VÉLO



« En 2012, la Loire à vélo a généré 17 millions de retombées économiques. Voilà sans doute un des meilleurs taux de retour pour un investissement public »

Alain Beignet, conseiller régional et président du Comité régional du tourisme du Centre in *Les Échos*, 12 août 2013

8 bougles pour Vélo'v

► **Vélo'v fête ses 8 ans.**

Avec 460 000 abonnés et 25 000 locations quotidiennes, le système lyonnais est un véritable succès et connaît une progression croissante sur Lyon et Villeurbanne. Lyon souhaite d'ailleurs élargir l'offre Vélo'v à d'autres villes de la communauté urbaine du Grand Lyon et développer le système, en 2017, au moment du renouvellement de contrat entre Lyon et JCDecaux.

Même les stars...

► **...optent pour le vélo, mode pratique et rapide!**

C'est le cas de Beyoncé, qui a rejoint à vélo le lieu de son concert, le Barclays Center à Brooklyn, cet été. La chanteuse de R'n'B a posté une photo d'elle sur son compte Instagram, indiquant qu'elle avait pédalé sur ces deux kilomètres avant de chanter. Et la photo a fait le buzz! Les people, supports de communication vélo? ■

VelHup (brevet)



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

VelKlip (brevet)



► **stationnement vertical**

VelParc

Le stationnement sécurisé des 2 roues



Conception et fabrication françaises



VelSpir, serpents 6 et 3 vélos



VelParc

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

Le vélo à assistance électrique dépasse les bornes

Aiguillonné par de nombreuses collectivités avec des primes à l'achat, le vélo à assistance électrique (VAE) se développe depuis cinq ans sur un marché du cycle plutôt atone. Avec 46 100 unités vendues en 2012 selon l'Observatoire du cycle – un chiffre sous-évalué selon beaucoup de professionnels –, cet hybride séduit le grand public. En revanche, la bienveillance des collectivités ne se traduit encore que timidement par des investissements en flottes propres. Pourtant, peut-on encore envisager la mobilité douce sans cette nouvelle petite reine qui dépasse le cercle des seuls *aficionados* du vélo ?

Son avenir proche se dessine déjà dans les systèmes de vélos en libre-service, aux côtés de ses grands frères mécaniques. Réglementairement classées dans la famille vélo, ses nombreuses alternatives technologiques peuvent dérouter, dans un marché innovant en pleine mutation.

Voici quelques clefs pour ne pas s'équiper d'un clou.





Le moteur Bosch, fixé au centre du vélo, fait autorité mais reste la solution la plus coûteuse. Financièrement plus accessibles, les motorisations placées à l'avant ou à l'arrière apportent un autre équilibre au vélo. © Scott sports

« C'est comme au début de l'automobile, nous retrouvons des motorisations à l'avant, à l'arrière ou au centre », témoigne François Lombard, responsable communication de Matra. Va-t-on maîtriser une technologie dominante, à la voiture et du moteur placé à l'avant ? Nous en prenons la voie, les témoignages concordent pour plébisciter une motorisation centrale. Pourquoi ? « Le centre de gravité est meilleur, les roues accusent moins les chocs que lorsqu'elles sont alourdies par un moteur. En plus, le moteur se trouve moins éloigné de la batterie. L'autre avantage est de laisser l'accès libre au vélo pour son entretien », avance François Lombard (un homonyme !) de Néovélo, entreprise de conseil et magasin spécialisé. Même constatation pour Gwendal Caraboeuf de Vélogik, un acteur lyonnais de mobilité douce : « Nous avons tendance à préconiser un moteur central, le système le plus facile à prendre en main. C'est ce qui ressort à l'essai, le centre de gravité est mieux réparti. » Depuis 2010, la motorisation Bosch fait référence, le géant allemand ayant volé le leadership à Panasonic. Revers de la médaille, les VAE ainsi équipés s'affichent à des prix généralement supérieurs à 1500 €. D'autres motorisations, moins inflationnistes, se placent dans les roues (moyeu avant ou arrière) et fonctionnent également très bien. Se méfier toutefois de certains produits financièrement attractifs. Le très sérieux magazine *60 millions de consom-*

mateurs conclut, au sujet d'un modèle vendu en grande distribution (mai 2010, n° 449) : « Une assistance électrique médiocre et brutale ainsi qu'une motorisation insuffisante ».

C'est les watts qu'il préfère !

Deux principes d'assistance gouvernent : un déclenchement de l'assistance au coup de pédale, capté à la rotation du pédalier ou à la tension de la chaîne ; une assistance délivrée progressivement selon la force du pédalage. La première technologie délivre toute la puissance en une fois et serait plutôt recommandée pour les zones peu denses. Cette libération immédiate de l'énergie peut surprendre. Elle présente toutefois un avantage lors des démarrages en côte, surtout pour des utilisateurs peu habitués au vélo. La seconde, plus progressive, s'approche davantage des sensations d'un vélo traditionnel, l'assistance augmentant selon la force exercée. Ce contrôle de la motorisation « du bout de la pédale » excelle dans les zones à fort trafic. Plusieurs niveaux de soutien au pédalage sont généralement proposés : plus l'assistance est forte, plus la batterie se décharge. Un élément à prendre en compte !

La batterie, le réservoir du VAE, représente tout de même de 30 % à 40 % de son prix ! Bien que certains modèles bas de gamme restent encore équipés de batteries au plomb (à fuir !)

plus lourdes, plus polluantes et d'une durée de vie plus courte, les batteries au lithium-ion (Li-ion) font autorité. D'un rendement énergétique trois fois supérieur, leur poids reste contenu. Autres avantages : elles ne souffrent pas de perte de puissance au fil des chargements/déchargements (l'effet mémoire) et supportent plus de 800 cycles de charge. Plus rare à cause de leur prix, les batteries au lithium-polymère (Li-po) affichent une puissance supérieure à celles au lithium-ion, à poids équivalent. L'avenir appartiendra certainement aux batteries lithium-phosphate (Li-Fe-PO4), plus vertueuses et à la forte rapidité de recharge.

Le VAE reste un vélo

Gare à la surcharge pondérale, un VAE de 30 kg reste une enclume ! Il faut pouvoir se glisser dans la circulation, tourner, s'arrêter et repartir en parfaite aisance, sans avoir la sensation de piloter un camion. Les standards se situent entre 20 kg et 25 kg. Le poids influence également grandement la qualité du freinage. Le must consiste à confier cette charge à des freins à disques. Côté solidité, pour passer les nids-de-poule sans voiler les roues, des jantes à double paroi s'imposent. Des pneumatiques résistants également. De nombreux fabricants ont développé des pneus spécifiques pour les VAE, résistants et roulants afin de limiter la consommation énergétique.

Les cadres de type col de cygne - ces vélos dits pour dames permettant le passage des jambes - sont faciles d'usage et mixtes. La rigidité du cadre ne doit pas en souffrir. Rouler sur des bâtons de guimauve n'est ni plaisant, ni sécurisant !

Indépendamment de l'assistance électrique, le VAE dispose d'un panel de vitesses, intégrées ou non au moyeu arrière. L'intégration présente l'avantage de la propreté, un argument également avancé pour les transmissions par cardan et courroie.

Dans tous les cas de figure, une fois le *check up* réalisé à l'arrêt, un véritable essai s'impose sur un usage en condition réelle, sans se limiter au tour du bloc d'immeubles. ■

Tour d'horizon de l'actualité VAE

Les acteurs du marché

Vers qui se tourner pour choisir des produits techniques supposant un entretien et un service après-vente ? De nouveaux acteurs apparaissent sur ce secteur innovant en pleine mutation.

Au salon Eurobike 2012, le grand show européen du vélo, plus de 60 marques proposaient des vélos à assistance électrique. Les généralistes du cycle distribués en France, à l'image de Scott, Gitane, Specialized, KTM, Cannondale, Lapierre ou Giant, se retrouvent face à des marques 100 % VAE comme Matra ou Easy Bike pour ne citer qu'elles. Se dressent aussi des spécialistes de la mobilité urbaine, Arcade pour la France, Kalkhoff ou Batavus pour l'Europe du Nord. Si les productions restent essentiellement asiatiques, comme pour le vélo traditionnel, de nombreuses entreprises assurent l'assemblage en Europe. C'est le cas en France ! Citons Moustache ou Néomouv côté PME, Matra, Arcade ou Cycleurope (Peugeot et Gitane) du côté des majors. Certaines marques assurent directement la commercialisation auprès des collectivités, mais la majorité d'entre elles s'appuient localement sur leurs revendeurs ou des entreprises de conseil. Parmi ces entreprises intermédiaires multiformes se distinguent des PME proposant des solutions de mobilité globales et des magasins de cycles orientés sur les usages urbains. De grandes enseignes pointent également le bout de leur nez, à l'image de Décathlon avec Sowego, start-up membre du groupe Oxyane. Dans tous les cas, la proximité reste de mise pour l'entretien, le remplacement ou la mise à disposition de véhicules de courtoisie.



La jeune marque Moustache développe et assemble ses vélos en France comme de nombreuses PME innovantes sur ce nouveau marché. © Moustache bikes

Les normes vont-elles évoluer ?

Sur le plan réglementaire, l'assistance au pédalage d'un vélo à assistance électrique (VAE) diffère de la propulsion d'un cyclomoteur. Cette différenciation bride la vitesse et la puissance. L'arsenal législatif tient dans le décret du 24 août 1995 (95-937) et le règlement européen du 15 janvier 2013 remplaçant la directive européenne du 18 mars 2002 (2002/24/EC).

« Ce véhicule (N.D.L.R., le VAE) est donc d'une part inclus dans le champ d'application des textes communautaires et d'autre part soumis à l'ensemble des textes techniques applicables. Il n'est donc pas envisageable d'assouplir les règles techniques au détriment de la sécurité routière. La réception du vélo à moteur sera la garantie du respect des règles essentielles de sécurité permettant son développement dans les dif-

férents modes de mobilité », répondait Delphine Batho, l'ex-ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, le 26 juin 2013, à la question sur l'assouplissement ou la modification de la législation, posée par le député Olivier Véran.

Rappelons les trois points essentiels qualifiant le vélo à assistance électrique (VAE) :

- L'assistance ne doit se déclencher qu'au pédalage et se couper à son arrêt ; une assistance au démarrage sans avoir recours au pédalage reste autorisée sans excéder les 6 km/h.
- L'assistance électrique doit s'arrêter à la vitesse maximale de 25 km.
- La puissance du moteur ne doit pas excéder 250 watts.

Si un VAE ne répond pas à l'une de ces caractéristiques, il se classe dans les cyclomoteurs. Les conséquences ? L'obligation de disposer d'une assurance spécifique, de porter un casque, de détenir le brevet de sécurité routière et de posséder une immatriculation. Certains VAE disponibles sur le marché dépassent les 25 km/h. Il s'agit essentiellement de VTT, pour une utilisation off road.

L'autonomie en question

Le vélo électrique et ses flancs replets fait craindre la panne sèche davantage que la crevaison, pourtant le tourment atavique du cycliste. Le temps de charge de la batterie avoisine les quatre heures pour une autonomie variable selon la puissance et la capacité de stockage.

La puissance de la batterie s'exprime en volts (V), 36 volts étant le standard actuel. Une batterie de 24 volts peut s'avérer insuffisante selon l'usage. Au-delà ? La puissance sortirait du cadre réglementaire pour une utilisation sur la voie publique.

Le réservoir, la capacité de stockage de l'énergie, s'affiche en ampères par heure (Ah), une donnée oscillant entre 7 ampères/heure et 15 ampères/heure. Plus l'ampérage est faible, plus les recharges doivent être fréquentes et, par voie de conséquence, plus la batterie s'utilisera rapidement. La consumma-



Le temps de charge d'environ quatre heures de la batterie suppose une facilité d'accès. © Matra

tion varie énormément selon l'usage : un Savoyard de 100 kg roulant en décembre pourra consommer le double de son cousin anorexique de Sologne au mois de juillet. Selon François Lombard, Néovélo, « avec une batterie de 18 ampère/heure, sur un terrain neutre, pour une personne de 70 kg, l'autono-

mie est environ de 80 km à 90 km (...). Il faut pondérer selon les variations climatiques : en dessous de 7 degrés, la perte est d'environ 30 % ». Selon la FUB, Fédération française des usagers de la bicyclette, la recharge de la batterie coûterait 0,05 € pour 40 km, soit moins de 13 € pour 10 000 km.

Vélogik, Les actions vélos de votre territoire



Depuis 2008, Vélogik s'impose comme l'expert de la mise en place de politique cyclable à l'échelle d'un territoire. Vélogik coordonne les actions des collectivités et des entreprises pour mettre en oeuvre vos projets vélo.

 **vélogik**
développement cyclable
www.velogik.com

Ils nous font confiance :

Nantes Métropole

GRAND LYON
Communauté urbaine

CANNES
CÔTE D'AZUR

Compagnie Maritime de Rhône

IKEA

xerox

CLERMONT
COMMUNAUTÉ

ViennAgglo

GP
COMPTON COMMERCIAL

SNCF

SOLVAY

Azof

Rhône-Alpes

Un monde assisté

Selon une étude récente (Navigant Research – avril 2013), le marché mondial du vélo électrique devrait poursuivre sa croissance, passant de 30,6 millions d'unités par an en 2013 à 37,9 millions en 2020.

La Chine caracole en tête, captant 90 % des ventes bien que de nombreuses villes aient interdit son utilisation à cause... des congestions du trafic et des accidents induits. L'Europe occidentale, en rapide développement, tiendrait la seconde place. Nos voisins d'outre-Rhin roulent en tête. Selon l'association allemande Zweirad-Industrie-Verband (ZIV), environ 450 000 vélos électriques pourraient être commercialisés d'ici la fin de l'année, soit 70 000 unités de plus qu'en 2012. En France, les 46 100 vélos vendus en 2012, contre 37 000 en 2011, font pâle figure. « *C'est le marché des particuliers qui est le plus important. Peu de villes achètent des grosses flottes de vélos à assistance électrique (...). Le marché ne progresse pas au niveau des attentes des professionnels, qui avaient anticipé une croissance plus forte, à l'instar des pays voisins* », déplore François Lucas directeur de la marque Arcade Cycles. Budgets des collectivités en berne et frilosité restent les deux raisons les plus fréquemment évoquées.



L'expérimentation en cours par Vinci Park, dans le parking Lobau-Rivoli, au centre de Paris, porte sur huit vélos électriques Arcade à cardan, en libre-service. © Alain Dalouche

Le libre-service se branche

Nice, Lyon, Monaco... De plus en plus de municipalités évoquent l'intégration de vélos à assistance électrique (VAE) dans leurs offres de vélos en libre-service. Des solutions à l'embarquement de la batterie existent, à l'image du nouveau centre de mobilité de Vinci Park ouvert au centre de Paris, de Matra qui fait porter la batterie par les usagers ou de la toute nouvelle pile à combustible de Gitane.

Depuis le 10 juin, Vinci Park a dédié un espace de location de vélo à assistance électrique (VAE) dans le parking Lobau-Rivoli, au centre de

« Le service est actuellement testé sur les abonnés du parking »

Paris. « *Le service est actuellement testé sur les abonnés du parking* », précise Cathy Vigier, responsable communication de l'entreprise. Ce centre de mobilité de nouvelle génération, ainsi nommé

par Vinci, permet, à l'aide d'écrans tactiles, d'identifier les meilleures solutions de déplacement : transports en commun, à pied ou en véhicule individuel, dont des VAE. À Nancy, l'autre centre de ce type ne dispose pas de cette flotte, « *davantage adaptée aux zones denses* », selon l'opérateur qui envisage de développer cette offre. Huit vélos Arcade avec motorisation à l'avant attendent preneurs. « *Vinci souhaitait des vélos français et Arcade peut personnaliser des petites flottes. Ces vélos avec transmission par cardan évitent les salissures et les déraillements* », précise Yann Devaux pour Green on, l'entreprise partenaire qui



François Lombard de Néovélo s'appuie sur l'expertise technique de son atelier pour la fourniture et la maintenance des flottes des collectivités. © Alain Dalouche



Dans le nouveau centre de mobilité Vinci Park, des écrans tactiles permettent de calculer le meilleur itinéraire et le mode de déplacement le mieux adapté © Alain Dalouche



Les vélos Arcade sont assemblés en France © Arcade

a également développé l'interface Internet de réservation. Autre initiative? Celle de Matra, qui bat la campagne avec un système de location de batterie: « Notre approche est différente, avec une batterie qui n'est pas sur le véhicule mais portée par l'utilisateur. Notre solution est un sac qui s'accroche sur le guidon ou une batterie portée dans un sac à dos avec une connectique de type jet-ski », précise François Lombard, responsable communication. Nous résolvons ainsi les problèmes de recharge. On peut également imaginer que le chargeur puisse servir à tous les appareils nomades. »

Une assistance sans électricité

Dernière nouveauté en date? La pile à hydrogène. Voilà l'innovation présentée par Gitane le 30 mai dernier au congrès du Club des villes et territoires cyclables, à Nice. Son nom? L'Alter Bike. Sa disponibilité? Dès 2014 pour les collectivités et en 2016 pour le grand public, assure la marque. « C'est un prototype mais il roule! L'Alter Bike est actuellement essayé par nos entreprises

partenaires et rentre en production début 2014. L'idée est de rendre le vélo indépendant de la charge », avance David Limaux, responsable marketing de Cycleurope, propriétaire de la marque. La recharge de la batterie par la pile à hydrogène remplace l'énergie électrique. Sur le plan environnemental, l'entreprise vante les qualités de cette énergie qui « ne rejette que de l'eau pure, produite à

« Notre approche est différente, avec une batterie portée par l'utilisateur »

partir d'une réaction chimique écologique ». L'empreinte carbone de la pile à hydrogène serait 20 fois plus faible que celle d'une batterie au lithium et se recycle entièrement. Cette innovation s'appuie sur une nouvelle génération de piles stockant l'hydrogène dans des cartouches recyclables, ainsi que sur une architecture électrique hybride pilotant le couple entre batterie Li-ion et pile à hydrogène. Une technologie qui pourrait faciliter l'usage, notamment sur les flottes partagées. ■



Au guidon se retrouve fréquemment un témoin de charge de batterie. © Matra



Pierre Forté, directeur de Pragma Industries

« *L'intérêt premier reste l'indépendance de la recharge* »

Pourquoi ne pas utiliser l'hydrogène pour la « petite mobilité », suggère Pierre Forté, directeur de Pragma industrie, une entreprise développant des solutions pour les piles à combustibles? L'entreprise a travaillé aux côtés de Gitane, du groupe Cycleurope et Ventec, pour développer le premier vélo à assistance électrique (VAE) à hydrogène. Un précurseur?



L'Alter Bike de Gitane, alimenté par une pile à hydrogène, sera disponible pour les collectivités dès 2014. © Cycleurope

Ville & Vélo: Quels sont les intérêts de l'hydrogène pour un VAE?

Pierre Forté: Pour les opérateurs de flotte, cela permet de déployer des vélos sans la mise en place d'infrastructures pour les recharger. L'intérêt premier reste l'indépendance de la recharge. Ensuite, sur le vélo, il est possible de mesurer exactement la quantité d'énergie disponible. La cartouche ne pèse que 500 g et développe 300 watts/heure, soit environ 6 heures de vélo.

A-t-on résolu le problème du coût de la pile à hydrogène?

P.F.: Au niveau de la pile, nous sommes parvenus à être compétitifs avec le prix d'une batterie lithium ion. En revanche le carburant reste plus cher que le kilowatt/heure. Nous parvenons à environ 1€ par jour de combustible, mais quel confort d'usage!

Comment produisez-vous cet hydrogène embarqué?

P.F.: L'hydrogène est produit par une cartouche contenant un composé chimique, le borohydrure de sodium (NDRL, appelé aussi tétrahydruroborate de sodium) et de l'eau. Cette poudre



L'alternative à l'électricité et la charge de la batterie se trouverait-elle dans la pile à hydrogène? © Cycleurope

réagit au contact de l'eau pour fournir de l'hydrogène.

De la chimie, mais cette énergie serait-elle toxique?

P.F.: Bien au contraire, le borohydrure de sodium n'est pas toxique, il est

déjà largement utilisé dans d'autres domaines. Nous y avons apporté une technologie particulière de pile à combustible (...). L'hydrogène est bluffant: avec zéro empreinte carbone, nous disposons d'un carburant virtuellement illimité. ■

ÉLECTRIQUE, ÉCLECTIQUE



Quel que soit votre univers, quel que soit votre parcours, nous vous proposons un vélo à assistance électrique adapté à votre utilisation. Avec un large choix et les différentes motorisations de nos collections, **on a forcément un vélo à assistance électrique pour vous !**

Le best of des produits et services vélo

Retour sur l'exposition du 20^e congrès Photos > © Christian Roy



C'est au cœur de la partie exposition du Palais des congrès de Nice Acropolis que congressistes et acteurs économiques se sont rencontrés et ont pu prendre le temps d'échanger et de partager un savoir-faire et un point de vue sur l'avenir du vélo et la mobilité. Sur ce Salon du vélo, les idées ont continué de circuler. Tour d'horizon des exposants du 20^e congrès du Club des villes et territoires cyclables à Nice.

1 ABRI PLUS

Spécialiste des abris urbains, Abri Plus a su développer depuis vingt ans un savoir-faire inégalé dans la recherche de solutions pour tout abriter : voyageurs, vélos, motos et conteneurs... Les abris vélos sont au cœur des réflexions des collectivités qui veulent développer l'intermodalité et limiter la voiture dans la ville. Après avoir équipé toutes les gares TER de la Région Rhône-Alpes avec des box vélos, nous avons également installé des abris sécurisés MODUL'ERE visibles dans de nombreuses villes françaises telles que Rouen, Chartres, Haguenau, Montreuil, La Rochelle, Nantes, Angers, Saint-Nazaire, Bezons, Bondues, Bagneux, Bourges, Colombes, Eysines... Seul fabricant français de supports sur deux étages (le VEL'HOP), nous apportons des solutions globales aux problématiques de stationnement des vélos. Notre capacité à produire et installer plus de 2000 abris par an sur toute la France fait de nous un partenaire reconnu pour la qualité de nos produits et de nos prestations.

www.abri-plus.com

2 AF3V

L'AF3V est une association d'utilisateurs ayant pour but de contribuer au développement d'un réseau ambitieux de véloroutes et de voies vertes en France. Elle développe ses actions auprès des pouvoirs publics, institutions et collectivités territoriales pour aboutir au projet d'un réseau cohérent. L'association regroupe l'ensemble des acteurs

intéressés par le développement des Véloroutes et voies vertes en France. Elle fédère et représente plus de 20 000 adhérents : fédérations nationales, acteurs territoriaux, membres individuels, associations locales et nationales, etc. Elle promeut, développe et anime tout le réseau des voies vertes et véloroutes de France. Elle est à l'initiative des Journées nationales des voies vertes se déroulant chaque année en septembre qui sont intégrées officiellement dans la Semaine européenne de la mobilité. L'AF3V défend les déplacements dits « doux » pour la mobilité urbaine, les loisirs, le sport, la santé et l'environnement.

www.af3v.org

3 ALTINNOVA

Altinnova imagine, conçoit, fabrique et installe des équipements innovants pour les aménagements cyclables. Abris vélos individuels ou collectifs, sécurisés ou non, simples ou à double étage, stationnements vélos, stations de service pour cyclistes, créations sur-mesure... L'équipe travaille quotidiennement aux côtés des collectivités et entreprises pour favoriser la pratique du vélo. Depuis la création en 2003 du concept inédit de stations-services pour cyclistes (gonflage, lavage, réparation...), la société n'a cessé de proposer des innovations cyclables pour accompagner le développement de la pratique du vélo. Parmi ses réalisations : 45 consignes collectives de 48 à 72 places de stationnement vélos dans les gares

TER de la Région Rhône-Alpes, 28 abris collectifs sécurisés à Lille Métropole, plus de 300 consignes individuelles à Nantes Métropole et à Grenoble, les deux plus grandes vélostations françaises équipées de racks double étage (Lille – 550 places et Toulouse – 668 places), des consignes vélos individuelles et collectives en Île-de-France dans le cadre du projet Véligo... Cette dynamique a été récompensée par la remise d'un Talent du Vélo 2013!

www.altinnova.com

4 ARCADE CYCLES

Arcade cycles est le spécialiste du vélo mobilité. Dans notre usine de Vendée, nous produisons 35000 vélos par an destinés aux professionnels de la location et en particulier aux villes. Nous sommes spécialisés dans la fabrication de vélos de ville et de vélos à assistance électrique adaptés à la location longue durée ou en libre-service. Arcade est l'acteur de référence du vélo à cardan en Europe (transmission propre sans chaîne, sans cambouis et sans maintenance). Cette année encore, Arcade innove et a présenté au congrès du Club des villes et territoires cyclables son VAE avec recharge de la batterie à induction, sans fil ni contact. Facile à mettre en œuvre, c'est une solution économique pour les villes qui ont des VAE en utilisation partagée.

www.arcadecycles.com

5 CLEAN ENERGY PLANET

Fondée en 2006, Clean Energy Planet est une jeune entreprise qui s'engage dans le développement

durable. Nos défis sont doubles : favoriser la mobilité durable grâce à une gamme de produits véritablement innovants, et offrir des conseils aux entreprises pour des projets environnementaux. Clean Energy Planet produit des infrastructures de charge et des

États-Unis, avec 125 000 faces publicitaires. L'entreprise a réalisé un chiffre d'affaires de 257 millions d'euros en 2011 et emploie plus de 1 000 collaborateurs. En 2013, Clear Channel refond l'intégralité de son offre autour de quatre univers : le Mobilier urbain, le Grand format,

cyclables et piétonnes de mieux planifier, sécuriser et gérer leurs investissements. Elles fournissent des données fiables et directement exploitables, grâce au logiciel Eco-Visio, qui permet de produire en quelques clics des graphiques et rapports de synthèse. Eco-Visio

10 FUB

La FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette), avec plus de 20 000 membres à travers son réseau de 180 associations locales, agit pour apporter des réponses concrètes aux préoccupations des cyclistes et promouvoir l'usage du vélo comme



parkings sécurisés pour les deux-roues électriques (verrouillage et recharge). L'innovation de notre produit porte sur l'autonomisation de la mise en charge de la batterie et du verrouillage des deux-roues électriques ou non. Il se différencie par la sécurisation globale du système. Il assure confort et traçabilité pour l'utilisateur (disponibilité, réservation, charge électrique), pour l'exploitant (automatisation des informations, sécurisation du matériel) et pour le gestionnaire du parc (surveillance automatique, remontées automatiques d'informations sur l'état du parc...). Clean Energy Planet se place en première ligne dans le domaine de la mise à disposition de parcs de deux et trois-roues électriques privés ou publics. Avec une vingtaine de stations implantées, Clean Energy Planet est le leader incontournable de l'intermodalité communale. L'orientation « intermodale » de l'offre permet d'intégrer sur une même carte d'utilisateur les abonnements voiture, bus, train et vélo électrique.

www.cleanenergyplanet.com

6 CLEAR CHANNEL

Clear Channel France est une filiale de Clear Channel Outdoor, un acteur majeur mondial de la communication extérieure avec 750 000 dispositifs publicitaires dans 40 pays à travers les cinq continents, 7 800 collaborateurs et un chiffre d'affaires de 3 milliards de dollars en 2011. Clear Channel France constitue le deuxième marché du groupe après les

le Bus, le Digital. Clear Channel propose, parmi ses gammes de mobilier urbain, une solution innovante pour le stationnement sécurisé des vélos.

www.clear-channel.fr

7 CYCLEUROPE

Le groupe Cycleurope, concepteur, fabricant et distributeur de bicyclettes, propose des solutions innovantes pour la ville. Leader sur le marché des vélos à assistance électrique et partenaire de La Poste depuis de nombreuses années, Cycleurope innove en permanence pour répondre aux enjeux de mobilité. Le partenariat de Cycleurope, avec la société Pragma Industries, qui développe de nouvelles méthodes de production de pile à combustible, et la société Ventec, qui allie les compétences entre l'industrie du véhicule électrique et le secteur de l'électronique, a permis le développement d'un nouveau concept ALTERBIKE : un vélo à assistance électrique à pile à combustible.

www.cycleurope.fr

8 ECO-COMPTEUR

Eco-Compteur, leader mondial des systèmes de comptage de vélos et de piétons depuis 1998, met depuis toujours son expertise et sa capacité d'innovation au service des modes de déplacement doux. Le dernier développement en date, l'Eco-TOTEM, qui affiche en temps réel le nombre de cyclistes, est déjà un grand succès. Les solutions de comptage dédiées d'Eco-Compteur permettent aux gestionnaires d'infrastructures

s'enrichit à la rentrée d'un nouveau module intégrant les données météo locales pour des analyses toujours plus précises. Eco-Compteur est basé à Lannion et possède une filiale au Canada et un réseau mondial de distributeurs. Plus de 8 000 compteurs – des produits de haute qualité conçus, fabriqués et testés en France – ont déjà été installés dans 40 pays.

www.eco-compteur.com

9 FFCT

La Fédération française de cyclotourisme regroupe 124 000 adhérents répartis au sein des 3 100 clubs. Elle représente la plus importante association au monde gérant la pratique de la randonnée à vélo. Elle propose un large éventail d'activités, à l'exception de la compétition. Le cyclotourisme englobe la pratique du loisir et du tourisme à vélo, route et VTT (3 500 manifestations par an), et répond aussi à la mise en valeur des territoires à travers le tourisme, le sport-santé et la culture. La fédération apporte son concours et son expertise pour tous les projets d'aménagement, permettant une meilleure cohabitation entre les usagers. Elle décerne aussi le label « Ville vélotouristique » aux collectivités territoriales offrant aux adeptes du vélo un accueil, des services et des équipements adaptés à la pratique du cyclotourisme. Elle participe également à l'animation et à la valorisation des territoires, notamment avec le portail du tourisme à vélo.

www.veloenfrance.fr

www.ffct.org

mode de déplacement quotidien. En 2004, la FUB a créé et mis en place un système de marquage BICYCODE®. Ce marquage est un numéro unique et standardisé, gravé sur le cadre d'un vélo et référencé dans un fichier national en ligne accessible aux forces de l'ordre. L'objectif est de permettre la restitution des vélos à leurs propriétaires en cas de vol. À ce jour, plus de 136 000 vélos ont été gravés grâce à un réseau de 170 opérateurs. Par ailleurs, la FUB effectue chaque année des tests de résistance sur les antivols présents sur le marché. Plus de 185 modèles ont été testés depuis le lancement de la Commission antivols.

www.fubicy.org / www.bicycode.org

11 HILLTECKS

Présente sur le marché français depuis 2007, la société Hilltecks propose trois gammes de vélos à assistance électrique. Hilltecks Bike avec Richard Virenque – Inovelo, gamme innovante – Voltaïs, le vélo accessible à tous. Au fil des années, Hilltecks a su développer un partenariat solide auprès de ses distributeurs et a ainsi créé des solutions innovantes et brevetées comme la gamme Inovelo, seule gamme de VAE à proposer un véritable capteur de force symétrique. Dans le même temps, Hilltecks vient de finaliser le premier vélo à assistance électrique entièrement dédié à la location. Hilltecks présente d'autres nouveautés pour la saison prochaine : un vélo urbain ultradesign et des kits complets à adapter sur tout type de vélos.

www.hilltecks.com

12 INCM

L'INCM est l'unique organisme de formation professionnelle en France qui prépare aux branches spécialisées dans la maintenance, la réparation et le commerce du cycle. L'INCM s'adresse aussi bien aux jeunes qu'aux professionnels du cycle par la formation permanente.

www.incm.asso.fr

13 LKF

La société LKF, groupe GEVEKO, fabrique et distribue partout en Europe le marquage routier thermoplastique préfabriqué PREMARK®. Son application, simple et rapide, est possible toute l'année : un balai et un chalumeau au gaz propane suffisent. PREMARK® est fabriqué conformément à la certification NF2 (bande blanche préfabriquée rétroréfléchissante ou non-rétroréfléchissante; durée de vie : 1 million de passages de roues). LKF propose aux collectivités locales et territoriales tous les modèles réglementaires de flèches, chevrons et pictogrammes « homme à vélo », et peut aussi répondre à vos demandes de réalisations personnalisées et sur mesure. La gamme PREMARK® nous vaut de nombreuses certifications (NF ASCQUER – NF Environnement)

www.premark.com

14 MOVIKEN

Moviken est une PME indépendante, créée en 2002, dont le métier est le développement, la mise en place, l'exploitation et la diffusion de contenus et de systèmes d'information liés aux déplacements et à la mobilité durable : contenus et solutions d'information multimodale, assemblant les différents modes de transports, transports publics, vélo, voiture, avion, Internet et le téléphone mobile étant les canaux essentiels de cette activité. Depuis 2008, Moviken a développé un savoir-faire spécifique en matière de vélos, à travers le projet de R & D PORT-VERT, financé par le ministère des Transports dans le cadre du Predit, et qui a permis de définir un corps de doctrine pour la navigation vélo, cartographie et recherche d'itinéraire. Moviken s'est associé à l'IFFSTAR dans ce projet de recherche, expérimenté à Rouen et Champs-sur-Marne. Ce projet de R & D a établi la cartographie de la cyclabilité :

- 5 niveaux de cyclabilité définissent la sécurité des voiries.
- Représentations cartographiques des aménagements et autre voiries cyclables.
- Connexion avec les transports publics.

www.moviken.com

15 NANTES MÉTROPOLE : capitale du vélo urbain en 2015

Le plan vélo de Nantes Métropole (40 millions d'euros sur quatre ans) est basé sur une stratégie en trois volets visant à augmenter de façon significative l'utilisation de la bicyclette.

- Offrir de meilleures conditions de sécurité et de confort sur les routes et les voies publiques à travers un programme de travaux spécifiques, des services de location, etc, en étendant le réseau de vélos en libre-service (102 stations, 950 vélos) et les flottes de bicyclettes pour les étudiants et les entreprises. En 2012, Nantes Métropole a lancé un nouveau service de location de vélos pliants baptisé Cyclotan, en lien avec l'abonnement aux transports publics, et a également subventionné l'acquisition de 2 000 vélos à assistance électrique dans le cadre d'un dispositif d'aide jusqu'à 300 €/vélo, des services de stationnement public sécurisés, avec la mise en place de casiers pour bicyclettes sécurisés dans les sites parc-relais de l'ensemble des gares (1 000 stationnements vélos en 2013 à la gare de Nantes).

- Convaincre de modifier la culture de mobilité urbaine en communiquant et en encourageant les personnes à faire du vélo.

- Contraindre l'utilisation de la voiture et crédibiliser la chaîne de solutions alternatives proposées. Après trois ans d'intense mobilisation, les résultats sont là. La part modale vélo a plus que doublé entre 2008 et 2012, passant de 2 % à 4,5 % et même 5,3 % à l'intérieur du périphérique. Nantes Métropole a été retenue pour accueillir le congrès Vélo-City 2015 en partenariat avec l'ECF.

www.nantesmetropole.fr

16 NICE CÔTE D'AZUR

À l'occasion du 20^e Congrès du Club des villes et territoires cyclables à Nice en mai 2013, le président de la Métropole Nice Côte d'Azur, Christian ESTROSI, a annoncé le déploiement des vélos à assistance électrique en libre-service pour 2014 en complément du service Vélobleu.



18

Cette évolution innovante a pour objectif de palier les contraintes topographiques de notre territoire métropolitain en offrant un service de qualité à l'ensemble des administrés. Le service Vélobleu inauguré en 2009 est en constante progression et est devenu un mode de transport à part entière pour les métropolitains, comptant près de 3 millions de locations depuis son lancement et plus de 13 000 abonnés. La mobilité cyclable est au cœur des projets urbains :

- le réseau cyclable niçois atteint 68 km,
- de nouveaux cédez le passage cycliste ont été installés le long de l'extension de la ligne 1 du tramway,
- le réaménagement de la gare Thiers sera l'occasion de réaliser un parc de stationnements vélos sécurisés,
- les opérations d'aménagements en cours dans la plaine du Var (stade Allianz Riviera et éco-quartiers) élargissent le réseau cyclable structurant.

Le vélo est sur la piste du succès!
www.nicecotedazur.org

17 SOWEGO

Filiale du groupe Oxyrane-Décathlon, Sowego propose aux collectivités et aux entreprises des solutions pour développer le bien-être des habitants et salariés via une mobilité plus active (à pied, à vélo, en trottinette...). Sowego conçoit et met en œuvre partout en France des solutions clé-en-main, en achat ou leasing, adaptées aux besoins des entreprises et collectivités. Pour cela Sowego s'appuie sur une large gamme de produits (vélos, trottinettes...)

adaptés aux besoins, innovants (ex : nouveau vélo Tilt pliant « 1 seconde ») et exclusifs, de services (livraison, personnalisation, formation, entretien régulier par les techniciens experts, communication, ...), des infrastructures modulaires et valorisantes pour le stationnement des vélos et des kits « Mobility Booster » pour inciter et valoriser le changement de mobilité.

www.sowego-mobility.com

18 VIAVÉLO

L'association Viavélo est un atelier associatif dans lequel les adhérents apprennent à réparer et entretenir leur bicyclette ou tout ce qui roule à la force des jambes et des bras ! Quel que soit le nombre de roues. De la simple crevaison au réglage de la transmission, en passant par le dévoilage... les (petits) mystères de la mécanique sont accessibles à tous. Le fonctionnement de l'atelier vélo est basé sur le recyclage et la réutilisation de vélos et de pièces détachées récupérées auprès des particuliers, des déchetteries et autres sources. Ses objectifs sont :

- D'acquérir une certaine vélonomie (autonomie appliquée au vélo!) : que chacun sache réparer et entretenir sa monture.
- De donner une deuxième vie au matériel, d'éviter le gaspillage, de limiter l'impact d'une consommation effrénée sur l'environnement.
- De promouvoir la pratique de tout ce qui roule à la force humaine et ses bienfaits sur la santé.

www.viavelo.asso-web.com



Ça bouge dans les transports

Une étude de l'observatoire « LCL en ville »

L'étude que vient de réaliser l'observatoire « LCL en ville » apporte de nouveaux éclairages sur les changements de comportement de mobilité à l'œuvre dans la société française et conforte les observations récentes. Même si des disparités importantes existent entre la Région capitale et les autres Régions françaises, c'est un même mouvement vers moins et mieux d'auto et davantage de transports publics et de modes actifs qui s'observe dans la mobilité quotidienne des Français. Explications.



L'étude de l'observatoire LCL en ville menée par OpinionWay a été menée les 6 et 10 juin 2013 sur un échantillon de 802 personnes représentatif (selon la méthodologie des quotas) de la population active urbaine âgée de 16 à 74 ans, habitant dans une agglomération de plus de 30 000 habitants. Elle fait état de la mobilité de cette catégorie à travers les modes de transports utilisés. Cette étude concerne la France entière, avec toutefois une analyse distincte entre l'Île-de-France et les autres Régions françaises

La marche au cœur des mobilités quotidiennes des Franciliens

Selon l'enquête, la marche occupe une place majeure dans les déplacements quotidiens des Français, et notamment des Franciliens, puisque 17 % d'entre eux affirment que la marche est leur mode de déplacement principal, contre 16 % pour la voiture. Ce résultat fait

écho à l'Enquête Globale Transport réalisée en Île-de-France* en 2011. De manière générale, il apparaît que la marche occupe aujourd'hui une part importante des déplacements des actifs en milieu urbain. En province ou en Île-de-France, respectivement 15 % (contre 52 % pour la voiture) et 17 % (contre 16 % pour la voiture) des actifs urbains utilisent la marche pour leurs déplacements quotidiens.

La place de l'automobile toujours prépondérante en France : l'exception francilienne ?

Si la marche explose, la voiture reste le mode de transport le plus souvent

* En Île-de-France en 2010, 38 % des déplacements quotidiens sont effectués en voiture contre 39 % à pied (20 % en transports publics, 1,4 % en 2RM et 1,4 % à vélo). En 2010, 45 % des actifs occupés utilisent leur voiture quotidiennement, 19 % utilisent la marche et 21 % les transports publics. Source : Enquête Globale Transport 2011.

utilisé par les actifs urbains en France : 39 % d'entre eux résidant en milieu urbain l'utilisent pour se déplacer. Pour 28 % d'entre eux, elle reste le mode de transport « idéal ». Cependant, en Île-de-France, l'automobile occupe une place moins importante dans la part modale des déplacements : seuls 16 % des actifs urbains l'utilisent comme principal mode de déplacement contre 38 % des déplacements effectués le plus souvent en métro ou RER et 17 % à pied. À titre de comparaison, l'enquête révèle que, dans le reste des villes françaises, 52 % des actifs utilisent la voiture contre seulement 15 % qui utilisent la marche à pied et 4 % les transports publics type métro/RER. Les résultats de l'EGT 2011 montrent

la même tendance : dans les zones urbaines denses de l'Île-de-France, les déplacements quotidiens en voiture par personne se sont stabilisés, voire ont diminué pour la première fois depuis 1976.

Vers de nouveaux modes de déplacements

On observe ainsi une véritable évolution dans la manière de se déplacer des Franciliens (explosion de la pratique de la marche, diminution de l'usage de la voiture). Plus la zone est dense, plus les déplacements évoluent vers une augmentation de l'usage des transports publics et des modes actifs. Selon l'enquête, 18 % des actifs urbains utilisent le VLS au moins occasionnellement en Île-de-France et 13 % en France. Enfin, 12 % des actifs urbains français

interrogés utilisent plus souvent le vélo qu'il y a 5 ans, et 26 % marchent plus souvent qu'il y a 5 ans.

Par ailleurs, l'enquête révèle une évolution de l'image de la voiture. Mode de transport privilégié, car considéré comme rapide et confortable, la voiture tend cependant, pour un nombre croissant de Français, à être perçue comme polluante et non écologique. Ils soulignent d'autres aspects négatifs, comme la passivité que génère l'automobile. Autre signe que les représentations évoluent : à la question : « Selon vous, quel mode de transport devrait être privilégié/généralisé à l'avenir ? », le tramway arrive en tête des réponses (14 %), suivi du vélo (12 %) et des transports en commun (11 %). ■



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 :
Alain Dalouche (dossier)
Alix Cariou (Observatoire)

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

Crédits photos :
© Alain Dalouche, © Fotolia,
© Scott sports, © Moustache bikes,
© Matra, © Arcade, © League of American
Bicyclists, © Club / Christian Roy

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

Illustrations :
Sabine de Ligny,
Pierre Le Couviour,
Denis Desailly

Relecture :
Giulia Valmachino

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

Rappel: Enquête Globale Transport 2011 – Île-de-France Évolution favorable aux modes alternatifs à la voiture

- Déplacements en transport collectif par jour (+ 21 % depuis 2001).
- Déplacements à vélo (x 2 entre 2001 et 2010, soit 0,6 million de déplacements quotidiens à vélo).
- Pratique de la marche (on constate que la pratique de la marche n'avait cessé de chuter depuis 1976, et qu'entre 2001 et 2010 les déplacements à pied ont explosé).
- Déplacements en deux-roues motorisés (+ 34 % entre 2001 et 2010).

BULLETIN D'ABONNEMENT À VILLE & VÉLO

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

- Tarif : 1 an / 5 numéros **27 € TTC**
- Tarif adhérent du Club des villes et territoires cyclables **22 € TTC**
- Tarif associations membres de la FUBicy, agences du réseau Fnau, DDE-DRE-CETE **22 € TTC**

Collectivité, société, association :

Nom : Prénom :

Fonction :

Adresse :

Tel : 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

RÉSERVATION DES STANDS : IM RÉGIE

Sabrina Kouider

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

Sabrinaleal

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

www.rencontres-transport-public.fr

© Photos: Bruno Macozar - L'Espresso/vep.fr

Partenaires institutionnels



Partenaires officiels



Partenaires média





Photo: League of American Bicyclists - © Dan / Christian Roy

Andy Clarke, président de la *League of American Bicyclists*, États-Unis

Quel rôle joue la League dans les politiques cyclables et dans la pratique quotidienne du vélo dans un pays comme les États-Unis ?

Aux États-Unis, un peu comme en Europe, chaque État dispose de son propre code de la route, de son schéma directeur de transport et de ses priorités en matière de financement. Aujourd'hui, et plus largement depuis ces 133 dernières années, la League agit pour que le vélo soit bien pris en compte dans chacun des 50 États. Elle intervient aussi pour que les priorités de financement national et les programmes d'investissements intègrent le vélo. Nous participons à l'élaboration des normes en matière d'équipements, de programmes d'éducation et pour une politique nationale en faveur du vélo. Enfin, elle veille à la bonne cohérence dans la manière d'aménager les routes (signalisation, marquage au sol...). Ce que nous essayons de faire, c'est établir une norme en matière de politique cyclable et de programmes d'éducation à l'échelle nationale. À l'heure actuelle, par exemple, nous plaçons à l'échelle fédérale en faveur de mesures importantes pour la sécurité du cycliste : des mesures que nous espérons déclinées par chaque État dans ses objectifs. Nous avons ainsi adopté l'approche suédoise « Vision Zero » et voulons voir les accidents et les décès de cyclistes réduits de moitié d'ici 2020 et encore de moitié d'ici 2025.

Que sont les programmes « Bicycle Friendly America » et « Smart Cycling » ?

La League est connue pour ces deux programmes qui illustrent bien son action à travers les États-Unis. Il y a dix ans, nous avons lancé le programme « Bicycle Friendly Community » : nous pouvons dire que c'est un croisement entre le programme d'audit ByPad et le rôle de réseau et d'assistance technique que tient le Club des villes et territoires cyclables en France. Les villes remplissent un formulaire détaillé, et nous recueillons les réponses et les informations, puis nous évaluons en retour la qualité de leur politique cyclable. Le plus important, à mon sens, c'est d'apporter des recommandations, des commentaires et des réactions plus approfondis et complets sur ce que doit faire une ville pour s'améliorer. Plus de 600 communautés ont déjà candidaté. Près du tiers a été récompensé. Nous avons également un programme d'éducation au vélo depuis plus de 30 ans, devenu la référence dans le domaine. La League compte un réseau de près de 2 000 instructeurs certifiés qui dispensent un enseignement qui se réfère à une même plate-forme pédagogique dans tout le pays, aussi bien à l'échelle locale que fédérale. Nous sommes d'ailleurs en train d'améliorer ce programme : nous faisons en sorte que l'enseignement soit plus accessible, car le programme est très intense ! Nous avons beaucoup d'informations et de conseils à partager avec des personnes de plus en plus nombreuses !

Pour vous, où en est le vélo aux États-Unis ?

L'histoire du cyclisme aux États-Unis est maintenant vraiment positive. Après des décennies d'absence, les citoyens prennent enfin conscience que le vélo est une bonne chose pour les villes. Les individus aiment le vélo et aimeraient en faire dans un environnement sécurisé ! D'autre part, les maires réalisent que la pratique du vélo par les citoyens est le gage d'une ville saine, désirable et économiquement prospère, et les citoyens américains demandent à ce que le vélo soit considéré comme une option et un mode de transport réalistes. Dans ce constat, deux points sont essentiels à retenir : ce ne sont pas uniquement les cyclistes avertis qui souhaitent que le vélo s'impose comme mode de transport à part entière, et le vélo doit être une option, au même titre que la marche, les transports en commun, le covoiturage et même la voiture solo.

Il est évident que nous avons encore un long chemin à parcourir dans la plupart des villes américaines, mais, au moins, nous allons enfin dans la bonne direction ! Les individus conduisent moins – notamment les jeunes, qui ont moins de chance d'obtenir leur permis de conduire qu'il y a deux ou trois générations et qui ont tendance à revenir nombreux vivre dans les centres-villes. ■

Quelques repères

■ **1880** : création de la League of American Bicyclists

■ 20 000 membres individuels, 300 000 cyclistes affiliés à plus de 900 organisations locales

■ **Les trois États les plus « Bicycle-Friendly »** : Washington, Colorado, Oregon

■ Pour en savoir plus : <http://www.bikeleague.org>