

V

&

i

V

|

≡

|

|

≡

O



n° 62

Dossier > pages 6 à 14

mars/avril 2014

6€



Dix ans de véloroutes et voies vertes : un tremplin pour la mobilité active

Observatoire du commerce de cycle :
les ventes de vélos 2013 > page 15

La parole à Jérôme Valentin
> page 20



ALTAO® SPACIO

DES ABRIS PARFAITEMENT INTÉGRÉS
DANS VOTRE ENVIRONNEMENT
ARCHITECTURAL



OPTIMA®

LES RACKS DE STATIONNEMENT
VÉLOS À DOUBLE-ÉTAGE



ALTAO® PUMP

LA STATION DE GONFLAGE
DE VÉLOS À ÉNERGIE
MUSCULAIRE !



Parmi nos dernières réalisations : 28 abris vélos sécurisés ALTAO® Spacio sur Lille Métropole ; 5 abris vélos sécurisés pour le Grand Lyon, un abri vélo sécurisé ALTAO® Spacio de 200 places pour la gare de Chambéry Métropole, des racks Optima® et stations ALTAO® Pump dans les 10 nouveaux Espaces Vélos de Lyon Parc Auto, des racks double-étage Optima dans les espaces sécurisés de la Communauté Urbaine de Strasbourg, l'équipement en racks double-étage Optima® de la consigne Veligo d'Aulnay Sous Bois, des consignes individuelles à vélos ALTAO® Cocoon à Nantes Métropole... A venir : Tisseo (Toulouse), Marseille Provence Métropole, Orléans Val de Loire, Gare de Fontainebleau-Avon (Veligo)...



2 0 1 3

altinnova®

MOBILIER URBAIN
POUR AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

www.altinnova.fr

agenda

Paris-Porte de Versailles

> Jusqu'au 30 avril

Pour participer au concours Talents du Vélo

Remise des prix en juin sur l'espace Mobilités actives, Salon européen de la mobilité

talentsduvelo@claudelisbonis.com

Toulouse

> 23 mai 2014

Journée d'Étude

> 24 et 25 mai 2014

Assemblée Générale et Forum des Associations de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB)

www.fubicy.org

Élections européennes

> 25 mai

Semaine du vélo

à l'école et au collège

> du 2 au 6 juin

<http://eduscol.education.fr/semaine-du-velo/>

Paris-Porte de Versailles

Espace mobilités actives

> du 10 au 12 juin

Salon européen de la mobilité, Transports publics 2014. Rencontres et exposition «vélo, marche, covoiturage...»

www.transportspublics-expo.com/

Paris-Hôtel de Ville

17 septembre

Rencontre nationale

et Assemblée générale du Club des villes et territoires cyclables

www.villes-cyclables.org

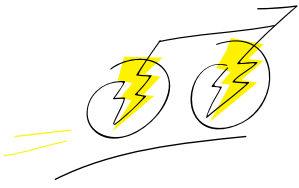


édito

Heureux augures

Les collectivités locales, villes et intercommunalités abordent un nouveau mandat. Celui-ci sera-t-il marqué par un coup d'accélérateur des politiques de mobilité? Par le boom du vélo? Encouragera-t-il l'innovation? Renversera-t-il les priorités en ces temps de disette budgétaire? Le vélo deviendra-t-il un mode de transport à part entière et pourquoi pas un transport de masse? La solution gagnante dans les zones périurbaines si répandues dans notre pays?... Il est temps, en 2014, de changer de logiciel et d'envisager toutes les solutions qui font appel aux modes actifs et à leur combinaison avec les transports collectifs pour construire une politique locale, assurer le droit à la mobilité de tous sans aggraver encore les conditions climatiques, la pollution et les inégalités. Dès 2014, il faut flécher les objectifs à atteindre en 2020 et au-delà. Et se doter d'outils d'observation et d'évaluation quand ils ne sont pas déjà en place. C'est souvent ce qui fait défaut dans nos territoires, or il est primordial d'avoir des indicateurs et des démarches, même simples, d'autoévaluation si on veut avancer et corriger la trajectoire. Compter ses forces et ses handicaps. Fixer un cap. 2014-2020 doit permettre au vélo de changer d'échelle. Nous l'avons souvent répété au Club des villes et territoires cyclables: le vélo n'est pas cantonné à la proximité ni aux courtes distances. Mais pour cela, le système vélo doit se mettre en place qui, du stationnement en tout point du déplacement, de courte et longue durées, aux réseaux express vélo, offre toute une gamme de solutions d'infrastructures et de services. Signe encourageant: les réalisations et les projets des territoires sont nombreux et seront contagieux. Gageons aussi que dans les mois qui viennent, on troquera quelques rêves coûteux contre des réalisations réalistes et robustes, qu'on abandonnera quelques téléphériques au profit de quelques autoroutes à vélo. Le vélo est un puissant outil d'aménagement du territoire et de mobilité, et il est bon pour le pouvoir d'achat des ménages et des collectivités. Autre bon augure: il est de moins en moins difficile de démontrer ces atouts. Enfin, un Plan national d'action pour la mobilité active fixe, depuis mars dernier, un cap et un ensemble d'actions dès 2014. Même si on peut regretter qu'il fasse appel au volontariat des entreprises sans incitations fiscales et sans mettre en place les conditions d'une véritable expérimentation s'agissant de l'indemnité kilométrique vélo, il constitue un point de départ pour une politique nationale – enfin! – et un point d'appui pour les collectivités locales. Alors, au travail!

Jean-Marie Darmian
Président



VLS électriques

► Ça y est, Madrid va avoir ses vélos en libre-service.

Après l'abandon de son projet de VLS en 2011, Madrid a opté pour des VLS à assistance électrique. Les BiciMad seront disponibles à partir du 1^{er} mai. 1 500 bicyclettes dans 120 stations et 3 120 points d'ancrage pour une première phase et un coût de 25 millions d'euros. Plus de 60 kilomètres d'itinéraires cyclables sont prévus. Saint-Sébastien, au Pays basque, a également un système de VLS électriques. Le vélo en libre-service de Madrid vient s'ajouter aux quelque 400 systèmes dans le monde, proposant au total 700 000 vélos, selon une étude publiée en décembre par l'ITDP, un groupe de réflexion de Washington sur les questions de transport.

Bravo !

► **À Christiane Taubira, garde des Sceaux, qui, fidèle à son habitude, est arrivée à vélo au premier Conseil des ministres du nouveau gouvernement le 4 avril !**

Passerelle piétons-vélos à Lyon

► La « passerelle de la Paix » a été inaugurée le 17 mars 2014. Longue de 220 mètres, elle relie la Cité internationale, dans le VI^e arrondissement de Lyon, au quartier Saint-Clair, à Caluire-et-Cuire, et dessert les parcs de la Tête d'Or et Saint-Clair. L'ouvrage, qui a coûté 15,7 millions d'euros, est original puisqu'il ne comporte aucun appui dans le lit du fleuve mais seulement sur les deux rives. actuvelo.fr

The Big Pedal 2014 bat les records

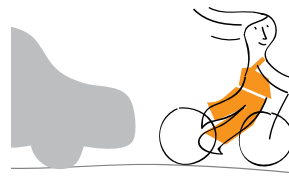
► Pendant 10 jours, début mars, les élèves de 1 520 écoles du Royaume-Uni ont participé à l'opération « The big pedal » organisée par Sustrans et sont allés à l'école à vélo ou à trottinette. L'édition 2014 a connu un record avec 1 104 700 trajets. Aujourd'hui, seuls 4 % des élèves britanniques se rendent à l'école à vélo. L'ONG Sustrans souhaite, grâce à ce type d'événement, pouvoir changer les représentations et les habitudes de mobilité des familles. actuvelo.fr

Embarquement immédiat

► Depuis le 1^{er} mars 2014, les Genevois munis d'un ticket sont autorisés à embarquer leur vélo à bord des trams et des bus du réseau de Transports publics de Genève (TPG) Jusque-là autorisé sur le réseau les week-ends et les jours fériés, le vélo est désormais accepté à tout moment. Les Genevois devront prendre un billet supplémentaire pour pouvoir embarquer leur vélo. Les tandems, vélos horizontaux ou munis d'une remorque sont, quant à eux, interdits. www.tdg.ch

La Région à vélo

► Fruit d'un travail commun entre les agences de tourisme du Bas-Rhin et du Haut-Rhin, le portail Alsace à vélo est en ligne depuis le 14 mars 2014. On y trouve toutes les informations pour faire du vélo en Alsace avec les itinéraires sur plus de 2 500 km de piste, les hébergements sur les parcours, la restauration et les points de visites. Une application pour smartphone est également en préparation. Voir le site : www.alsaceavelo.fr



Rue cyclable

► Le projet de la première rue cyclable à Bruxelles a été validé. Cet aménagement, déjà bien établi en Allemagne et inscrit depuis février 2012 au code de la route en Belgique, sera réalisé sur une voie latérale de l'avenue Louise et prochainement sur d'autres voies bruxelloises. Les « rues cyclables » donnent la priorité aux cyclistes, qui peuvent en occuper toute la largeur. Les véhicules motorisés y sont admis mais doivent respecter une vitesse limite de 30 km/h et ne peuvent pas dépasser les cyclistes. Actuvelo.fr et www.lalibre.be

Bonus vélo

► Les écogestes, c'est bien. Les récompenser, c'est encore mieux. Le vélo, la marche pour les déplacements, le recyclage des déchets... peuvent être encouragés avec des programmes de fidélité. C'est ce que proposent des sociétés comme Transway ou CitéGreen. Les déplacements à pied et à vélo rapportent des points (des « soleillos » chez Transway-transport doux) comme les miles en avion. À Paris, l'utilisation des Vélib' rapporte aussi des points. Les participants acceptent que leurs données de mobilité soient récupérées automatiquement par un système de tracking via leur smartphone. Les utilisateurs de Vélib' peuvent gagner des cadeaux lors d'opérations spéciales, en lien avec des annonceurs associés. Les points sont convertibles en bons d'achat (chez des commerçants qui paient pour acquérir de la visibilité), en réductions dans des restaurants, en places de cinéma, de théâtre... Des initiatives à suivre ! www.citegreen.com www.transportdoux.fr

Une 7^e vélostation Divia pour Longvic

► Une nouvelle vélostation Divia a été ouverte au public à Longvic (21) le 10 mars, septième que compte cette ville de 9 000 habitants, située dans l'agglomération de Dijon. Installée près de la mairie et à proximité immédiate de trois lignes de bus, elle permet de stationner son vélo en toute sécurité grâce à un abri couvert, éclairé et sécurisé par vidéo-surveillance, et de rejoindre le réseau bus puis tram depuis le centre de Longvic. Des techniciens de l'atelier vélo La Bécane à Jules sont présents chaque jeudi matin. www.ville-longvic.fr

Prescription vélo

► Mis en place début avril par la municipalité et le centre médical de Boston (États-Unis), Prescribe-a-bike est un programme qui vise à améliorer la santé des citoyens à faible revenu en général et de ceux qui souffrent d'obésité en particulier. Pour les inciter à faire de l'exercice, les médecins peuvent désormais prescrire à leur patient un tarif incitatif pour accéder au système de vélos en libre-service « Hubway » de Boston (\$5 pour un abonnement d'un an). Source : ici.radio-canada.ca

VLS (US) cherchent investisseurs

► À l'approche de son premier anniversaire, et malgré son très fort succès auprès des New-Yorkais, le système VLS « Citi Bike » cherche de nouveaux investisseurs et près de 14 millions de dollars pour étendre le réseau de 6 000 vélos aujourd'hui à 10 000. Plus coûteux que prévu en maintenance, et non financé par la municipalité de New York, Citi Bike doit trouver des financeurs. Actuvelo.fr www.liberation.fr

Pédaler à l'université

► **L'université de Namur (Belgique) a participé au « printemps du vélo » aux côtés d'entreprises et d'administrations.**

Au menu, un cortège dans les rues environnantes de l'université et un atelier de réparation et gravure contre le vol. Tout comme 24 autres sociétés wallonnes, l'université de Namur est partenaire du projet « tous vélo-actifs » instauré par le service public de Wallonie. L'opération consiste à encourager le personnel de ces 25 employeurs à pédaler quotidiennement sur le chemin du travail. Les entreprises partenaires reçoivent un nombre d'étoiles correspondant aux moyens mis en place pour développer la mobilité sur deux roues. L'université de Namur a décroché deux étoiles. www.namur.be

Boom du VAE

► **Le vélo à assistance électrique (VAE) continue à conquérir le marché hollandais où il s'est écoulé à 92 000 exemplaires en 2013, séduisant un acheteur sur cinq.**

Un peu plus d'un million de vélos ont été vendus aux Pays-Bas en 2013, dont 192 000 vélos à assistance électrique. Par rapport à 2012, le marché du vélo électrique a ainsi progressé de 9,4 %, représentant 19 % des ventes en 2013. En termes de chiffre d'affaires, les vélos électriques représentent 45,2 % du marché global estimé à 797 millions d'euros en 2013, soit une hausse de 3,1 points par rapport à 2012. Le prix d'achat moyen d'un VAE en Hollande en 2013 a été d'environ 1 870 €. La part de marché des vélos électriques a triplé ces six dernières années.

vite dit

TEXTO-VÉLO



« L'opération nous a coûté 50 000 €, qui ont été plus intelligemment dépensés qu'un énième spot télévisé. »

Augustin Paluel-Marmont, cofondateur de Michel et Augustin, fabricant de produits alimentaires, à propos de la remise de 50 triporteurs à des familles pour 1 000 € (moitié moins que le coût réel) organisée par la société en mars 2014 – in *Le Monde*, 9 avril 2014 (dossier « Flottes d'entreprise »).

Campagne de sécurité

► **Les associations suisses Pro Vélo, ATE, le Bpa, la Suva, le TCS, les polices cantonales et encore d'autres partenaires ont lancé une campagne de sécurité routière qui met l'accent sur la coexistence positive des divers usagers de la route.** En 2013, en Suisse, 17 cyclistes sur vélo classique et quatre sur VAE ont

été tués. Un accident grave sur deux était la conséquence d'une collision, et dans la plupart des cas avec une voiture. L'observation du droit de priorité est la cause la plus fréquente de collisions entre voitures et vélos. Mais la campagne « Priorité à la prudence. Tu ne sais jamais ce qui va arriver ! » ne cible pas seulement les automobilistes mais s'adresse à tous les usagers de la route. www.priorite-prudence.ch

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
Modèles déposés



VelSpir, serpentins 6 et 3 vélos



VelParc

55, rue de l'Université 75007 Paris
Tél. : +33 (0)1 45 19 01 98
Mob. : +33 (0)6 12 66 08 14
velparc@neuf.fr
www.velparc.fr

Dix ans de véloroutes & voies vertes : un tremplin pour la mobilité active

Nées « réglementairement » en 2004, les véloroutes et voies vertes (ou « 3V ») fêtent leurs dix ans. Dessinées le plus souvent le long de canaux, de rivières ou de voies ferrées, elles sont prioritairement dévolues au vélo loisir. Leur succès dans ce domaine ne se dément pas. Les dernières années, qui ont vu fleurir la pratique du vélo en ville, leur ont été particulièrement bénéfiques. Peu à peu, à proximité des zones urbaines, un usage utilitaire des voies vertes s'est fait jour, même si peu de chiffres existent pour l'attester.

Il faut dire que les véloroutes et voies vertes présentent de multiples avantages : il s'agit d'axes en site propre, dans des aménagements paysagers agréables. Très souvent, elles irriguent des villes et se révèlent des armatures fort efficaces des réseaux cyclables urbains. Et à l'heure où l'appréciation des distances parcourues à vélo s'agrandit, grâce au vélo à assistance électrique (VAE), les voies vertes représentent un potentiel précieux pour affiner et développer les réseaux, mais aussi encourager les non-cyclistes à se mettre à la bicyclette pour les déplacements quotidiens. Présenté début mars, le Plan d'action pour les mobilités actives (PAMA) a souligné l'intérêt des véloroutes et voies vertes. La volonté politique semble là. Reste à lever les obstacles qui freinent leur développement.





Les véloroutes et voies vertes irriguent très souvent des zones touristiques, comme, ici, le Marais poitevin. © MN3V

À l'époque, dix ans en arrière, les véloroutes et voies vertes étaient en quelque sorte des objets du code de la route non identifiés. Certes, un premier schéma national avait été établi en 1998, et un cahier des charges en 2001. Mais c'est en 2004 qu'a été signé l'acte de naissance des véloroutes et voies vertes : avec l'article R 110-2 du code de la route, promulgué par décret, elles ont bénéficié à la fois d'une existence « légale » et d'une définition.

Une voie verte est « une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ». Les voies vertes sont donc accessibles aux personnes se déplaçant à pied, à vélo, à cheval, à roller, et aux personnes à mobilité réduite. Les voies vertes sont aménagées le plus souvent le long de canaux, de voies d'eau, d'anciennes lignes de chemin de fer, de pistes forestières ou de chemins ruraux. Quant aux véloroutes, elles sont définies comme « des itinéraires cyclables de moyenne ou longue distance continus, sans interruption (y compris dans les villes), jalonnés et sécurisés. Les véloroutes empruntent tous types de voies sécurisées, dont les voies vertes. » Le tracé d'une vélo-

route inclut donc des portions de voie verte « pure et dure » et des sections de routes partagées, par exemple de petites routes tranquilles.

21 000 km inscrits au schéma national

Adopté en décembre 1998 et révisé en mai 2010, le schéma national des véloroutes et voies vertes prévoit

21 000 km de véloroutes et voies vertes – dont 5 000 km d'« Eurovéloroutes » et 15 000 km de véloroutes nationales.

Celles-ci sont mises en œuvre dans le cadre des schémas que les Régions doivent établir. « Certains itinéraires présentent un

taux de réalisation important : la Loire à vélo, le Tour de Bourgogne à vélo, les voies vertes de Bretagne, le Lubéron à vélo... », se réjouit Jean-Louis Pons, responsable de la Mission nationale des véloroutes et voies vertes (MN3V) au ministère du Développement durable. Mais, à ce jour, seuls 9 000 km sont effectivement déployés et utilisables. Pour Éric Brouwer, président de l'Association française des véloroutes et voies vertes (AF3V), qui représente les usagers, les « 3V » peuvent mieux faire. « Certes, quelques grands itinéraires sont bien avancés, et nous notons une

« Des itinéraires cyclables de moyenne ou longue distance, continus, sans interruption ».



© Ville de Tours

LES VÉLOROUTES ET LES VOIES VERTES EN CHIFFRES

Le schéma national des « 3V » prévoit 21 000 km, mais seuls 9 000 km sont réalisés. À cela, il faut ajouter des boucles locales et nationales qui se développent en « pétales de marguerite » autour des itinéraires nationaux, pour établir des liaisons entre communes non prévues dans le schéma national. Soit un potentiel de 20 000 km supplémentaires, selon la MN3V.

Les Eurovéloroutes, développées par l'European Cyclist Federation (ECF), comptent **12 axes totalisant 70 000 km**, dont 5 000 traversent la France. À noter que ce réseau déborde des seules limites de l'Europe puisqu'une véloroute se déploie jusqu'à Kiev, en Ukraine, et une autre – l'Eurovéloroute n° 8 – doit faire le tour de la Méditerranée.

Pour en savoir plus : www.ecf.com

La France est la 1^{re} destination mondiale des cyclistes. Un cyclotouriste itinérant dépense en moyenne 75 € par jour. Les retombées économiques issues des « 3V » sont donc non négligeables.



Les véloroutes et voies vertes sont à partager entre différents usagers : cyclistes mais aussi piétons, rollers, cavaliers... © MN3V

belle dynamique de la part des Régions et des conseils généraux ; mais des correctifs doivent être apportés sur certains axes pour permettre une pratique confortable et sécurisée. Sur la Loire à vélo, plusieurs tronçons empruntent aujourd'hui encore des routes départementales fortement circulées, sans panneau spécifique ni limitation de vitesse. Il faut aussi se méfier des effets d'annonce, tels que le lancement de la voie Paris-Londres avant les JO de 2012. Or seuls deux ou trois tronçons sont réellement aménagés. Le parcours s'effectue le plus souvent sur des routes partagées sans aucun aménagement particulier. »

Une mobilité utilitaire aux abords des villes

Si les objectifs du schéma national sont loin d'être atteints, la vocation touristique des « 3V » est, elle, bien une réalité. Toujours selon Éric Brouwer, « les véloroutes et voies vertes sont utilisées par des cyclistes pour des loisirs ponctuels, dans 80 % des cas ; les cyclotouristes itinérants représentent 5 à 10 % des usages ; et la mobilité utilitaire s'élèverait elle aussi à 5 à 10 % des usages. » Ce qui n'est pas rien ! Utiliser les voies vertes pour aller au bureau,

En Alsace, les véloroutes et voies vertes sont utilisées, dans 15 % des cas, pour des trajets utilitaires.

au collège ou au lycée, pour faire des courses en ville, n'est donc pas une pratique marginale. « Bien que non mesuré, l'usage utilitaire des voies vertes est réel, témoigne Éric Melin, chef de la mission aménagements cyclables au conseil général de l'Hérault. Ainsi, par exemple, les jeunes de Riols vont à Saint-Pons-de-Thomières à pied ou à vélo en empruntant la voie verte 5 qui va de Mont-

pellier au Haut-Languedoc. » Cet usage utilitaire était en fait en germe dès l'origine, puisqu'on peut lire, dans le cahier des charges rédigé en 2001, que « les 3V peuvent constituer des voies d'entrée et de sortie des agglomérations pour les habitants et les touristes (...) ; elles peuvent représenter une opportunité pour créer un axe structurant au cœur d'un réseau cyclable urbain. »

La Région Alsace est une des rares à avoir sondé les usagers de ses voies vertes. Une enquête a été menée pendant un mois, au cours de l'été 2013, sur neuf sites ⁽¹⁾. Près de 7 000 personnes ont été interrogées. Résultats : en moyenne, 15 % des usagers sont des cyclistes utilitaires – pour 43 % de « cyclistes loisirs », 17 % de « cyclistes

sportifs » et 5 % de « touristes itinérants ». Toutefois, de grandes disparités sont relevées : le taux de cyclistes utilitaires va jusqu'à 38 % à Strasbourg intra-muros ! Il est de 8 % à Illkirch-Graffenstaden, de 7 % à Drusenheim et de 5 % à Ingersheim – le pourcentage restant correspondant aux usagers non cyclistes. « Nous notons un usage utilitaire et scolaire particulièrement marqué en Alsace, en comparaison avec des études menées dans d'autres Régions », commente-t-on à la mission tourisme de la Région.

Des sites propres et sécurisés, au cadre agréable

Un succès qui n'est pas étonnant, car les véloroutes et voies vertes foisonnent d'atouts pour les différents usagers : non seulement elles prennent place dans un cadre agréable et sécurisant, mais leur tracé en « site propre » permet aux cyclistes du quotidien de pratiquer une vitesse moyenne intéressante. Exemple à Bordeaux : les pistes cyclables dessinées entre le tramway et les bords de Garonne, sur la rive gauche, empruntent le tracé de la voie verte Roger-Lapébie, une portion de la « Véloroute des deux mers ». Ces pistes sont très fréquentées : les compteurs positionnés au niveau de la place des Quinconces attestent

(1) Enquête menée par Inddigo pour l'Observatoire régional du tourisme d'Alsace.



Les « 3 V » sont constituées de différentes portions : sites propres « purs », routes départementales ou encore chemins ruraux. © MN3V

que le nombre de passages a presque doublé entre 2003 et 2013 ! Et Clément Rossignol Puech, élu de Bègles, vice-président de la communauté urbaine de Bordeaux en charge des déplacements doux de 2008 à 2014, confirme qu'elles offrent un temps de parcours attractif : « Pour aller du nord au sud de la ville en tramway, il faut changer de ligne en cours de route. Aussi le trajet est effectué plus rapidement à vélo qu'en tramway. »

Valoriser l'existant

Autre avantage majeur des véloroutes et voies vertes : il s'agit de réseaux déjà aménagés. Autant valoriser l'existant que de partir *ex nihilo*... Les grandes agglomérations qui ont déjà bâti leur Réseau express vélo (« REV » ou « REVE »), ou « autoroutes à vélo », ne s'y sont pas trompées : bien souvent, les voies vertes servent d'armature principale des réseaux.

Ainsi, à Bordeaux, les voies vertes qui longent la Garonne sur les deux rives sont bel et bien deux axes majeurs du REVE établi fin 2012. À Strasbourg, l'aménagement du REVE a commencé en 2013 avec la ceinture des quais et le canal de la Marne au Rhin, une voie

verte qui relie Strasbourg à Saverne et dessert les communes du nord de l'agglomération. « Les véloroutes et voies vertes peuvent créer une colonne vertébrale cyclable dans une ville et générer un effet incitatif auprès des usagers qui prennent un mode de transport motorisé », confirme Thomas Jouannot, chargé d'études sur le développement du vélo

au Cerema (2).

Ce n'est pas tout. Les véloroutes et voies vertes ont un autre effet vertueux : elles jouent un rôle de stimulus pour les collectivités qui se trouvent à proximité. Pour attirer les cyclo-touristes jusque dans leurs terres, elles créent souvent des boucles cyclables complémentaires. Selon Jennifer Chicoyneau de Lavalette, chargée de mission à la Région Basse-Normandie, « le lancement et la promotion de grands itinéraires – comme, par exemple, la “Véloscénie”, qui relie Paris au Mont-Saint-Michel – incitent aux petits aménagements cyclables, à la création de boucles dans les centres-villes, car les points bloquants dans les itinéraires se situent souvent en ville. »

(2) Cerema : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.



© MN3V

POUR EN SAVOIR PLUS

■ L'Association des départements et régions cyclables élabore l'Observatoire national des véloroutes et voies vertes. Cet outil permet de visualiser les réseaux réalisés et en projet, de connaître leur état d'avancement et leurs caractéristiques techniques. Il aide les collectivités et maîtres d'ouvrage dans le pilotage et les décisions.

www.departements-regionscyclables.org/page/observatoires-p-11.html

■ Site de la Mission nationale : www.developpement-durable.gouv.fr/-Mission-nationale-des-veloroutes-.html

■ Le site de l'Association française des véloroutes et voies vertes (AF3V) est également riche en informations et présente une carte interactive à l'adresse www.af3v.org/CarteAF3V/carte-detaillee.html. On trouve aussi des fiches détaillées pour chaque tracé, dans la rubrique « Les VVV en Régions ».

L'AF3V édite régulièrement un guide fourni et précis sur le réseau. La précédente édition date de 2010 (*Guide des voies vertes et véloroutes de France ; 250 itinéraires sécurisés*).

Si la version papier est épuisée, le guide reste consultable à l'adresse :

www.af3v.org/guide/guide2010.html.

Une nouvelle édition actualisée devrait sortir fin 2014.



La fête du vélo, à Tours, le long de la Loire à vélo, stimule la pratique cycliste. © Ville de Tours

Distances parcourues à vélo : changeons d'échelle

Pour revenir aux REVE, ces schémas d'autoroutes à vélo sont un premier pas vers une nouvelle appréciation des distances que l'on peut parcourir à vélo. En France, les trajets à vélo ont longtemps été perçus prioritairement pour les courtes distances. Mais la tendance commence à s'inverser, à l'instar de l'Angleterre et des Pays-Bas, qui ont depuis longtemps changé d'échelle dans ce domaine (*lire l'encadré sur les Pays-Bas*). Le vélo est aussi un moyen de déplacement permettant de parcourir de 10 à 20 km, pour relier par exemple les zones périurbaines, de plus en plus peuplées, aux centres-villes ⁽³⁾. Pour cela, la combinaison entre le vélo à assistance électrique (VAE) et des itinéraires directs et sécurisés, tels que les voies vertes, est particulièrement indiquée.

Achever le schéma national

Les politiques semblent prendre conscience que les voies vertes représentent un réel potentiel pour développer la pratique du vélo. À l'été 2013, la commission « Mobilité 21 » a remis un rapport au ministre des Transports : ses auteurs relèvent que « *les véloroutes et voies vertes assurent, notamment dans le périurbain, des entrées*

de ville de qualité pour les cyclistes du quotidien. » Le rapport souligne la nécessité d'achever pour 2020 le schéma national et suggère pour cela que l'État apporte un cofinancement de 5 à 7 millions d'euros par an, « *pour réaliser les 12 000 kilomètres non encore opérationnels* ». Présenté en mars dernier par le ministère des Transports, le Plan d'action pour les mobilités actives (PAMA) enfonce le clou : dans son axe 4, le PAMA estime que « *le développement des "3V", en permettant des liens avec les espaces périurbains et en ouvrant la ville sur son environnement, doit être pris en compte dans les différents documents d'urbanisme.* »

Motiver les collectivités et conquérir du foncier

Pour l'heure, la priorité est d'atteindre les objectifs du schéma national. Bien que de nets progrès aient été enregistrés ces dernières années, certains schémas régionaux tardent à se décliner concrètement. En Auvergne, René Souchon, président de Région et cycliste chevronné, déplore que « *le schéma adopté en 2009, ne (soit) pas plus avancé sur le terrain* ». Car si les Régions ont la charge d'établir le schéma régional, c'est ensuite aux conseils généraux, maîtres d'ouvrage, et parfois aux intercommunalités, de le décliner et de construire les axes. Comment motiver les collectivités ?



© MN3V

BIENTÔT UNE NOUVELLE DÉFINITION DES VOIES VERTES ?

En débat depuis plusieurs années, la révision de l'article R 110-2 du code de la route pourrait enfin avoir lieu cette année. Rédigée en 2004, la définition interdit la circulation des véhicules motorisés sur les voies vertes.

Comment faire pour que les véhicules de VNF, de l'ONF, chargés de l'entretien, puissent y accéder ? Même question pour les voitures des riverains. Cette définition restrictive a pu freiner le déploiement des véloroutes et des voies vertes. « *La révision de l'article R 110-2 est en bonne voie* », assure Jean-Louis Pons, chef de la Mission nationale, qui a mené les discussions avec la direction de la Sécurité et de la Circulation routières (DSCR). Il serait question de limiter la circulation des véhicules motorisés sur les véloroutes et voies vertes à 30 km/h. Affaire à suivre.

(3). Lire le dossier de V&V n° 59, mai-juin 2013 : « Le vélo, un atout pour le périurbain ? ».

En Basse-Normandie, une logique partenariale a fait ses preuves. La Région a établi son schéma régional dès 2005. Puis, l'année suivante, elle a adopté une charte qualité des « 3V » qui a facilité la tâche des maîtres d'ouvrage, conseils généraux et collectivités locales, en leur donnant des indications sur le revêtement, les services à proposer, etc. Par la suite, « deux départements, le Calvados et l'Orne, ont bâti leur plan cyclable, qui a été intégré dans le schéma régional, lequel a été revu en conséquence, explique Jennifer Chicoyneau de Lavalette, chargée de mission. *L'impulsion donnée par la Région a favorisé l'émergence de volontés départementales.* » Par ailleurs, pour remédier à la rareté du foncier, la MN3V a signé fin février une charte de mutualisation du foncier avec les principaux acteurs concernés, parmi lesquels l'ONF (Office national des forêts), VNF (Voies navigables de France) et RFF (Réseau ferré de France). L'idée étant de rassembler le foncier disponible dans les forêts, le long des voies d'eau et d'anciennes lignes de chemin de fer pour dessiner de nouveaux linéaires et se rapprocher de l'objectif fixé par le schéma national. Selon Jean-Louis Pons, « de 4 000 à 5 000 km de foncier seraient disponibles chez RFF. » De plus, tous les départements n'ont pas signé une « convention de superposition d'affectation » avec VNF pour permettre aux cyclistes d'emprunter les chemins de halage, par dérogation à un décret du 6 février 1932. Quatre mille kilomètres supplémentaires pourraient aussi être gagnés de ce côté-là. Enfin, la révision de l'article R 110-2, qui contient une définition quelque peu contraignante pour les véhicules chargés de l'entretien, pourrait lever certaines entraves (*lire l'encadré « Bientôt une nouvelle définition des voies vertes ? »*). L'heure est donc à l'attente et à l'espoir, pour donner aux véloroutes et voies vertes tout leur potentiel, et en faire, qui sait, la trame de voies express pour le vélo. ■



Ouvert en juin 2012, le rond-point suspendu d'Eindhoven est réservé aux cyclistes. © Chris Keulen

PAYS-BAS : DES PISTES CYCLABLES TRANSFORMÉES EN VOIES EXPRESS POUR ALLER AU TRAVAIL

Si la pratique cycliste est particulièrement développée aux Pays-Bas, c'est notamment grâce à des infrastructures incitatives. « Pédalez sans bouchon » (« Fiets filevrij »), c'est l'intitulé d'un programme de grande envergure mené par le ministère des Transports, les collectivités locales et l'association nationale Fietsersbond. Le projet « Fiets filevrij » consiste à créer 675 km de voies dédiées aux vélos d'ici 2028. « Pour le moment, 18 voies ont été réalisées, et 7 sont en construction, récapitule Wim Bot, responsable du projet "Fiets filevrij" à l'association Fietsersbond. La plupart s'appuient sur des aménagements existants : ils sont rendus plus confortables grâce à la pose d'asphalte et donnent la priorité aux vélos. Parfois, un pont ou un tunnel est aménagé pour permettre un trajet direct. L'État, les provinces, les Régions, les collectivités locales participent au financement. 61 % de la population active vit à 15 km de son lieu de travail. Il existe un réel potentiel pour développer le vélo sur de grandes distances en implantant des voies express pour le vélo. » La communication est essentielle dans le projet « Fiets filevrij ».

Les partenaires approchent les employés des entreprises situées le long des voies express, mais aussi les habitants, pour les convaincre de passer en mode bicyclette. « Des expérimentations avec des vélos électriques ont été plutôt concluantes, un certain nombre de personnes se sont lancées dans l'achat d'un VAE pour aller au travail, ajoute Wim Bot. Notre outil de calcul des avantages www.fietsinspiratietoll.nl emporte lui aussi la conviction d'un certain nombre d'utilisateurs. » Bonne nouvelle pour le succès de ce projet : même dans le plat pays, et en dépit de la crise, le VAE a du succès : 152 000 unités ont été vendues en 2012-2013, en augmentation de 7 % par rapport à la période précédente ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Magazine Bike Europe, janvier-février 2014.

EN CHIFFRES

- Part modale du vélo aux Pays-Bas : 26 %.
 - Pour les trajets inférieurs à 7,5 km, elle s'élève à 34 %.
 - Pour les trajets compris entre 7,5 et 15 km, elle est de 15 %.
- (Source : Fietsersbond).

Pour en savoir plus
www.fietsersbond.nl
www.fietsfilevrij.nl

3 questions à...

Fabrice Houllier, « Monsieur Vélo » de la ville de Tours

La ville de Tours est concernée par la Loire à vélo, une voie verte particulièrement renommée...

La Loire à vélo traverse Tours du nord au sud, le long de la nationale. Elle longe la Loire jusqu'au centre de Tours, puis, après avoir traversé le centre-ville, elle file vers le Cher. La Loire à Vélo a été créée sur plusieurs années, à partir de 2004. Dans l'agglomération tourangelle, l'itinéraire principal a été réalisé de 2004 à 2007. Puis des boucles complémentaires ont été concrétisées jusqu'en 2012. Ces parcours sont financés à 60 % par la Région Centre et à 40 % par l'agglomération de Tour(S) Plus.

Cette voie verte a-t-elle un impact sur la pratique cyclable utilitaire dans l'agglomération de Tours ?

En semaine, nous notons de nombreux usages utilitaires de cette voie verte, pour les déplacements pendulaires. Ce sont surtout les habitants de Tours centre et, dans une moindre mesure, de la première couronne, qui utilisent le vélo pour se rendre dans les bureaux de l'hypercentre, en empruntant le parcours de la Loire à vélo. Selon la dernière enquête ménages-déplacements, la part modale du vélo dans le centre de Tours est de 10-11 %.

Quelle place la Loire à vélo occupe-t-elle dans le réseau cyclable de Tours et des environs ? Quelles retombées a-t-elle eues dans la ville ?

Notre réseau cyclable préexistait à la Loire à vélo. Quand nous y avons



© DR

« La Loire à vélo, une des colonnes vertébrales du réseau cyclable de Tours »

intégré cette voie verte, notre réseau, qui était jusque-là diffus, s'est trouvé mieux balisé, mis en valeur, plus lisible. La Loire à vélo est une des colonnes vertébrales de notre réseau cyclable. En donnant une meilleure lisibilité au réseau entre le nord et le sud, elle a entraîné une meilleure prise en compte de l'intérêt du vélo en tant que mode de déplacement par les non-cyclistes.

Le dossier de la Loire à vélo a été suivi par l'élu chargé des déplacements à l'agglomération. Mais la démarche a fait boule de neige auprès de plusieurs élus qui s'y sont intéressés, en raison d'un enjeu économique évident. Des services se sont greffés le long du parcours, un golf, par exemple. La Loire à vélo joue un rôle attractif auprès des non-cyclistes comme des décideurs... ce qui est bon pour la pratique cycliste en général. ■



© MN3V

8%
D'USAGE UTILITAIRE
SUR LA LOIRE À VÉLO

Pour concevoir la Loire à vélo, la Région Centre s'est inspirée de l'expérience du Danube à vélo :

« Les Autrichiens avaient oublié l'usage utilitaire du vélo, relate le chargé de mission tourisme de la Région Centre. L'axe du Danube à vélo a d'abord été utilisé par les cyclotouristes étrangers, puis par les cyclotouristes autrichiens, puis par les cyclistes utilitaires... Nous avons fait le même constat pour la Loire à vélo, au fil des ans. Près des villes traversées – Tours, Blois, Orléans – cet aménagement s'est révélé un moyen pour les habitants de redécouvrir le vélo. »

Une étude de 2010 menée par le Comité régional du tourisme du Centre a estimé à 8 % l'usage utilitaire sur l'ensemble du parcours de la Loire à vélo. L'usage loisirs reste dominant (52 % des usages), suivi du cyclisme itinérant (24 %) et du cyclisme sportif (17 %).

Véloroutes et voies vertes : les riverains ont aussi à y gagner

Les « 3V » sont fidèles à leur vocation touristique originelle. Mais force est de constater que des usages utilitaires, pour les trajets domicile-travail ou domicile-ville, afin de faire des courses ou d'aller au lycée, sont une réalité. Autre intérêt : les « 3V » poussent les collectivités à développer des itinéraires cyclables qui y sont connectés. Témoignages.



Les pistes cyclables le long des quais de Garonne, à Bordeaux, empruntent le tracé d'une voie verte.
© La Cub

Communauté urbaine de Bordeaux (33) : l'aménagement des voies vertes fait revivre les bords de Garonne

À l'occasion de l'arrivée du tramway, au début des années 2000, le secteur des bords de Garonne, jusque-là composé d'une enfilade d'entrepôts sombres, a été entièrement requalifié. Le long du tramway, entre le fleuve et les boulevards réservés aux voitures, des pistes cyclables ont été dessinées sur le tracé de la voie verte qui va de Lacanau jusqu'à Sauveterre-de-Guyenne. En semaine, jusqu'à 1223 cyclistes ont été comptés le matin, sur une journée, sur la place des Quinconces, et 1579 le soir. « Le matin, il s'agit d'un usage exclusivement utilitaire. Le soir, entre 17 heures et 19 heures, on peut supposer que les usages utilitaires et de loisirs se mêlent », souligne Clément Rossignol Puech, conseiller municipal de Bègles, vice-président de la CUB en charge des

déplacements doux jusqu'en 2014. « La part modale du vélo a fortement progressé ces dix dernières années. Elle était de 9 % dans le centre de Bordeaux en 2009; il est probable qu'elle a fortement augmenté depuis, estime l'élu. Et la requalification des espaces publics, dont les voies vertes le long du fleuve, pourrait y être pour quelque chose. »

Grenoble (38) : jusqu'à 25 % de part modale pour le vélo près du Polygone scientifique

Le long des cours d'eau, trois voies vertes, en forme de « Y », jouent le rôle de pénétrantes dans Grenoble. « Plus nous approchons de la ville centre, plus l'usage utilitaire est important, commente Lionel Faure, chargé d'études modes actifs à La Métro, l'agglomération de Grenoble. C'est particulièrement vrai à proximité du domaine universitaire, mais aussi du Polygone scientifique, qui regroupe environ 5 000 salariés. L'usage du vélo sur de longues distances, grâce au VAE, commence à se développer et



Une boucle cyclable reliée à la Loire à vélo a vu le jour à Varades (44) ; son parcours emprunte une passerelle. © G.Boucaya/Cerema/Direction territoriale ouest



Vue de la voie verte qui va d'Alençon à Condé-sur-Huisne. © MN3V

permet aux habitants périurbains d'aller au travail par ce mode. Dans le secteur du Polygone scientifique, la part modale du vélo frise les 25 %. Près du domaine universitaire et du Polygone, il n'est pas rare d'enregistrer des pointes de 4 000 à 5 000 cyclistes/jour. Grâce à ces voies vertes, la pratique cyclable a augmenté de 5 à 10 % par an chaque année, depuis dix ans. »

Varades (44) : une liaison douce entre le bourg et la gare

La Loire à vélo passe à quelques encablures de cette commune de Loire-Atlantique qui compte 3 500 habitants. « Au printemps 2013, nous avons créé une liaison cyclable qui va du centre bourg à la gare SNCF, relate Michel Foucher, élu de Varades en charge du développement de 2008 à 2014. Au bout de son parcours, cette liaison est connectée à la Loire à vélo. » Outre les touristes de la Loire à vélo qui peuvent ainsi découvrir Varades, un usage utilitaire est constaté. Une centaine de personnes de Varades prennent le train pour aller travailler à Nantes ou Angers. Certaines passent par cette liaison douce, qui prend la forme d'une piste bidirectionnelle. « Sans la Loire à vélo, nous n'aurions sans doute pas pensé à créer cet axe, qui est un succès », conclut Michel Foucher.

Dans l'Orne (61), le succès de la « Véloscénie » encourage les usages locaux

Aménagée en 2010, la voie verte qui va d'Alençon à Condé-sur-Huisne, dans l'Orne, longue de 65 km, a connu une croissance de fréquentation exponentielle à partir du printemps 2013. La raison ? Elle fait partie de la « Véloscénie », voie qui relie Paris au Mont-Saint-Michel, laquelle a bénéficié d'un grand plan de communication en 2012. « Nous n'avons pas encore de chiffres précis, mais nous constatons que les riverains s'approprient la voie verte pour des usages utilitaires, assure Didier Huchet, responsable des activités de plein air au Comité départemental de l'Orne. À la sortie d'Alençon, sur 3 km, un enrobé de bitume a été posé pour faciliter notamment l'utilisation par les rollers ; les cyclistes quotidiens y trouvent une voie confortable qui dessert des lotissements dans des communes limitrophes, notamment Valframbert. Au Mêle-sur-Sarthe, des enfants utilisent la voie verte, à vélo ou à pied, pour aller à l'école. Autre exemple d'usage utilitaire : l'aire d'arrêt du Tuilot, à quelques kilomètres de Rémalard, se trouve tout près d'une zone commerciale où les riverains vont faire leurs courses à vélo. »

Tarn (81) : une voie verte relie les deux chefs-lieux

La voie verte qui relie Albi à Castres, les deux plus grandes villes du département du Tarn, connaît elle aussi des usages utilitaires. « Près de la zone d'activités de Puygouzon, des habitants empruntent la voie à vélo pour se rendre jusqu'à Albi, témoigne Patrick Urbano, directeur de l'Environnement au conseil général du Tarn. Mais c'est surtout aux abords de Castres que la voie verte est utilisée, en particulier par les salariés d'une maison de retraite située à proximité, et par les élèves du lycée Anne-Veaute. La voie verte entre dans la ville par le nord-ouest et va jusqu'à la gare, soit à 300 mètres du cœur de ville. » Le Tarn fait partie des départements qui affichent un coût de réalisation particulièrement bas. « C'est une équipe restreinte, en régie, qui aménage les voies vertes avec du sable compacté puisé dans des carrières locales, qui est six fois moins cher que l'enrobé. Le kilomètre de voie verte nous revient entre 25 000 et 35 000 € – contre 50 000 à 60 000 € en moyenne. » ■



Vente de vélos 2013 : le marché du vélo sur une bonne dynamique

Comme chaque année, l'Observatoire du cycle présente les ventes de cycles*, d'équipements et d'accessoires de l'année écoulée. Bonne nouvelle, il établit un bilan positif du marché du cycle en 2013. En effet, les ventes de vélos, d'équipements et accessoires ont progressé de 3,1 % sur l'année, pour atteindre un chiffre d'affaires total de 1,502 milliards d'euros. Sur les seules ventes de vélos, il s'est vendu en France 2 785 300 vélos. Si le total est en très légère diminution par rapport à 2012 (-1 %), la baisse en valeur est largement contenue (-0,4 %), grâce à la hausse du prix moyen (continue depuis 2006). En France, un vélo se vend en moyenne à 303 €. Les ventes d'équipements et d'accessoires (antivols, pompes, casques, textiles, roues, etc...), quant à elles, ont connu une année faste, avec une hausse de 8 % par rapport à 2012.



© autofocus67 - Fotolia.com

Cette bonne santé, d'après la profession, provient d'une offre de vélos adaptée à l'usage du pratiquant, qu'il soit sportif, loisir ou de déplacement. Selon les catégories de vélos*, les tendances sont néanmoins variées :

- ▶ Les vélos principalement consacrés aux loisirs arrivent comme chaque année en tête des ventes. Segment leader, l'attrait du VTT, junior et adulte, ne se dément pas avec 49,6 % de part de marché, soit près d'un vélo acheté sur deux.
- ▶ Les cycles conçus pour les sorties sportives et la compétition, tels que les vélos

de course ou VTT haut de gamme, maintiennent leur part de marché (environ 8 %) mais connaissent des résultats contrastés sur le volume de ventes, avec un repli de 4 % pour les vélos de course, tandis que les VTT haut de gamme gagnent 3,5 %.

- ▶ Les bicyclettes conçues pour la mobilité (vélos de ville, vélos à assistance électrique VAE, vélos pliants) voient leur part de marché augmenter de 2 % et représentent désormais environ 11 % des vélos vendus en France. Cela représente en volume un total de 326 000 vélos urbains vendus chaque année.

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

* Résultats dans la distribution traditionnelle : détaillants cycle ; GSM ; GSA ; hors ventes Internet

Le boom du VAE se poursuit

La croissance soutenue des VAE illustre cet attrait pour la mobilité active. Avec une progression exceptionnelle de +17,5 % pour un total de 56 000 exemplaires vendus, le VAE connaît une sixième année consécutive de hausse. Les vélos de ville (+3 %) et les vélos pliants (+24 %) profitent également de la dynamique.

Chez nos voisins européens, les ventes de cycles, équipements et accessoires ont marqué le pas en 2013 : -7 % en Allemagne, -5,5 % en Autriche, -5,3 % en Suisses et -2,5 % aux Pays-Bas.

Côté distribution, le dynamisme du marché français s'exprime également au travers de l'offre et des compétences des différents acteurs du marché, qui emploient environ 12 000 personnes :

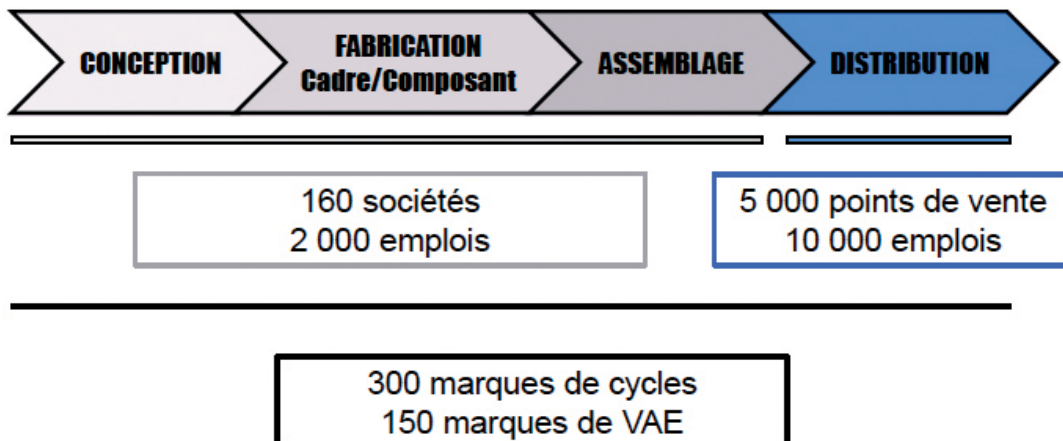
- ▶ Les spécialistes du cycle consolident leur position de premier acteur économique du secteur avec 45 % de part de marché en valeur (cycles + composants et accessoires).
- ▶ Les grandes surfaces multisports demeurent quant à elles le premier canal de distribution de cycles en volume avec 50 % des ventes. En valeur, leur part de marché perd un point à 33 %.

▶ Les grandes surfaces alimentaires et autres types d'enseignes connaissent un léger recul de leur chiffre d'affaires (-1,5 %). Toutefois, en volume, ce réseau continue d'être significatif en représentant 23 % des ventes du marché du cycle. Les ventes sur Internet font une percée (+32 %) et s'octroient 14 % de part de marché en valeur, contre 7 % en volume.

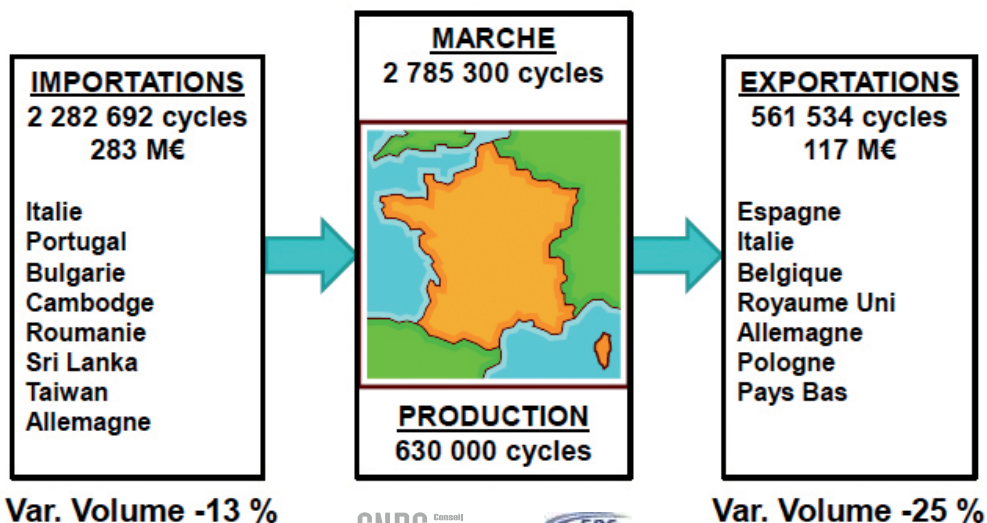
On notera enfin que le marché du vélo se porte bien comparé aux ventes 2013 de voitures qui ont accusé une baisse en volume de -5,7 %, de motocycles (-14 %) et de cyclomoteurs (-16 %). ■

Les acteurs nationaux du marché du cycle

Périmètre: - commerce de détail, hors jouets
- hors marchés entreprises, villes et collectivités et service public



Import-Export Cycles 2013



CNCP
Conseil National des Professionnels du Cycle

FPS
Fédération Française des Professionnels du Cycle

À lire pour démarrer 2014/2020

Le vélo pour changer d'air et sortir de la crise !

Le vélo est le mode de transport le plus répandu dans le monde. Aujourd'hui, il fait un retour en force dans les pays industrialisés et repeuple nos rues. Il s'invite de plus en plus dans notre quotidien, quel que soit son usage, ludique ou utilitaire. On le choisit pour le loisir, la balade, le sport, le tourisme, et aussi pour le transport et le travail, parce que c'est rapide, pratique, ludique, performant, souple et économe.

Ce retour en force est bien plus que le succès d'un mode de déplacement ou une mode éphémère, favorisés par la crise économique mondiale ou l'augmentation constante du prix de l'essence : c'est un mouvement de fond. Aussi bien dans sa pratique ludique qu'utilitaire, le vélo trans-



porte sur son porte-bagages des changements importants de représentation, de comportement et de valeur.

C'est aussi devenu un enjeu économique important avec un impact sur la santé, l'environnement, l'économie locale et nationale. En Europe, les bénéfices économiques du vélo sont estimés à 200 milliards d'euros, avec des retombées financières directes sur les secteurs du tourisme, du commerce, des loisirs, des transports. Par exemple, les dépenses des touristes à vélo sont supérieures de 20 % à celles des autres touristes. En France, l'usage du vélo (toutes pratiques confondues) représente une économie de dépense de santé de 5,6 milliards d'euros ! .../...

À lire pour démarrer 2014/2020 Le vélo pour changer d'air et sortir de la crise !

.../... Véronique Michaud, secrétaire générale du Club des villes et territoires cyclables, propose dans *À vélo, vite !* une radiographie du vélo dans toutes ses dimensions ainsi que le fait de société qui l'accompagne. Elle dresse le bilan de la pratique et de toutes les actions mises en place en faveur du vélo qui engendre un changement de modèle de mobilité et de modèle de société - le vélo est à la frontière entre tradition et modernité, entre individuel et collectif, entre transports lourds et transports doux, entre vitesse et lenteur, entre le loisir et l'utilitaire, le plaisir et l'effort. Elle révèle ainsi toute la puissance du vélo pour aborder les

nouveaux défis du XXI^e siècle et donne les clés pour créer les conditions de son usage. Le vélo agit comme un révélateur : c'est un outil puissant de pratique et de connaissance du territoire, de gouvernance, de rééquilibrage de l'espace public. Désormais, la mobilité active - marche et vélo - offre à chaque individu et à la collectivité l'occasion de prendre une part active et concrète à ces changements. L'auteur démontre comment le vélo, outil d'émancipation, de partage et de transition énergétique, offre une alternative soutenable au « toujours plus » et montre la voie du « mieux » : mieux de transport, de proximité,

d'autonomie, de santé, de bien-être, de justice sociale. C'est un remède anti-crise, un outil de développement économique et de dynamique de création de services innovants. Boîte à idées et boîte à outils, *À vélo, vite !* s'adresse aux élus, aux collectivités, entreprises et associations qui veulent mettre en place des actions en faveur du vélo, ainsi qu'à tous ceux qui pratiquent le vélo, passionnés ou débutants, dans la vie quotidienne, pour aller travailler, pour les loisirs. ■

Broché : 144 pages
Prix : 16 € TTC
Éditeur : FYP Éditions
Collection : Présence
Couverture : Tristan Bézard



**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)

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

Crédits photos :
Couverture : © Mélanie Huguet,
Fotolia © podsolnykh, Fotolia
© autofocus67, © MN3V,
© Ville de Tours, © Chris Keulen,
© G.Boucaya/Cerema/
Direction territoriale ouest,
© Denis Desailly

Publicité :
IM Régie
T +33 (0)1 40 24 39 20
anaïs.fraigneau@impub.fr

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

Illustrations :
Sabine de Ligny,
Emy Alessandrini

Relecture :
Giulia Valmachino

Impression :
Planète Impression
fabrication@planeteimpression.fr
Imprimé sur papier recyclé
Dépôt légal : avril 2014
ISSN 1631 - 3054

BULLETIN D'ABONNEMENT À VILLE & VÉLO

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

Tarif : 1 an / 5 numéros **27 € TTC**

Tarif adhérent du Club des villes et territoires cyclables **22 € TTC**

Tarif associations membres de la FUBicy, agences du réseau Fnau, DDE-DRE-CETE **22 € TTC**

Collectivité, société, association :

Nom : Prénom :

Fonction :

Adresse :

Tél : E-mail : @

Je souhaite abonnement(s) à **Ville & Vélo**

Je paierai à réception de facture

Je souhaite recevoir une facture acquittée

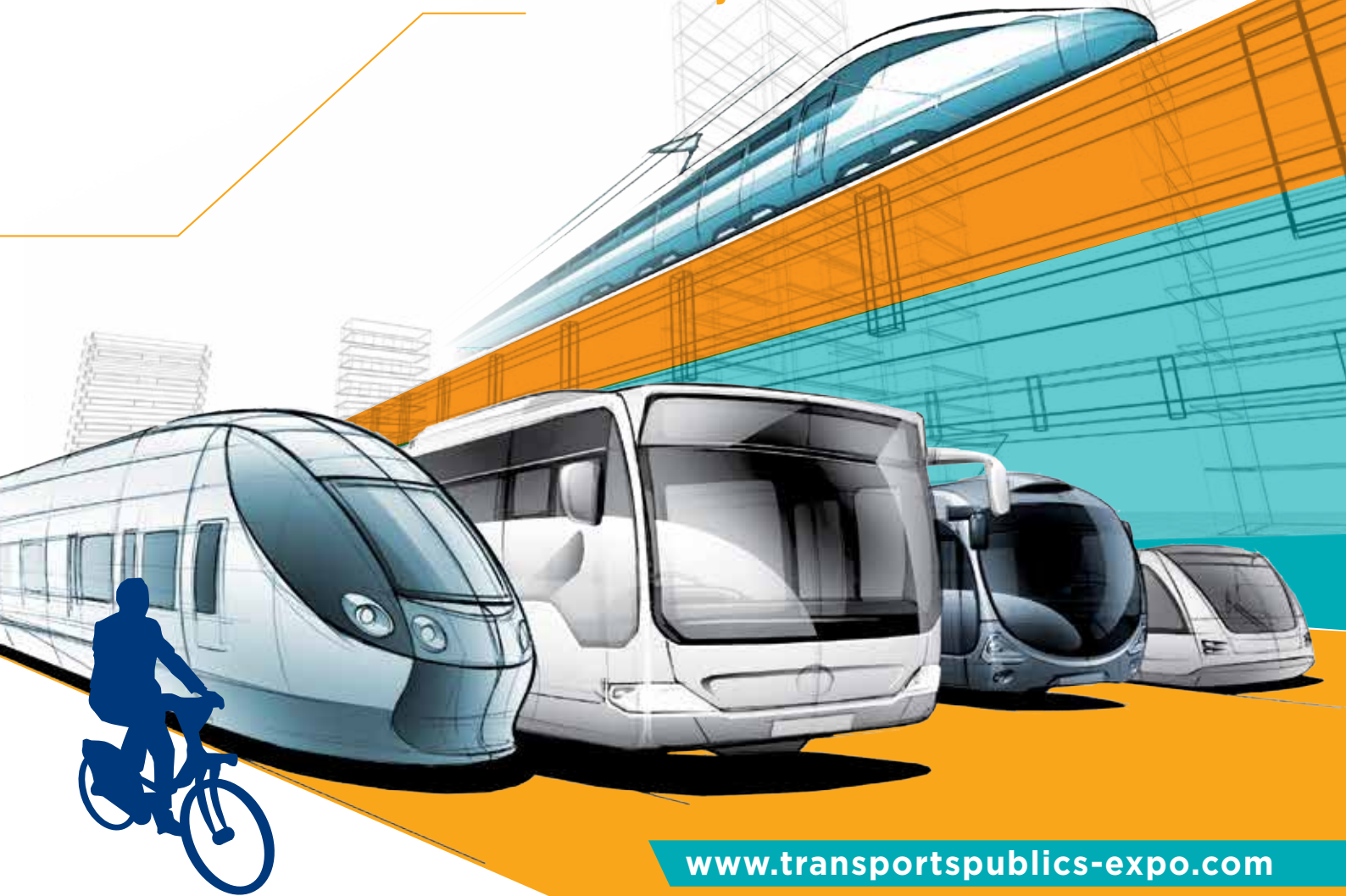
Ci-joint mon règlement par chèque à l'ordre du : Club des villes et territoires cyclables d'un montant de.....€

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

Transports 2014 Publics

The European Mobility Exhibition

Paris 10-11-12 juin 2014



www.transportspublics-expo.com

Organisé par :

GIE Objectif transport public

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

En collaboration avec :



Avec le soutien de :

UNION EUROPÉENNE



Comité des Régions

Partenaire associé :



Partenaire média :



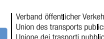
Titre associé :



Partenaires officiels :



Comité de promotion :



RÉSERVATION DES STANDS
ESPACE MOBILITÉS ACTIVES

+33 (0) 1 40 24 39 20

anais.fraigneau@impub.fr



Céline photos, DR, F. Denis, Docuany

Jérôme Valentin, Président du Conseil national des professions du cycle

Le vélo a le vent en poupe : cet engouement se traduit-il dans les ventes en 2013 ?

L'usage du vélo, notamment pour ce qui concerne la mobilité urbaine, progresse sans aucun doute. L'année 2013 a été marquée par le démarrage d'une saison très tardive – fin juin au lieu de mars habituellement –, par un environnement économique compliqué et un pouvoir d'achat limité sur un marché où le vélo de loisir est prédominant – 60 % des usages. Cependant, le marché du cycle progresse de 3,1 %, tiré par la consommation des pièces et accessoires qui affiche une croissance de 8,2 % alors qu'on assiste à une stabilisation du segment vélo à -0,4 %. Deux segments progressent fortement : les vélos à assistance électrique à +18 % et les vélos pliants à +15 %.

Enfin, le premier trimestre 2014 apparaît comme très encourageant à l'aube du début de la saison.

Comment aller vers non seulement plus mais aussi « mieux » de vélos en France et inciter les Français à s'équiper en fonction de leurs pratiques et pour plus de sécurité et de confort ?

Pédaler, pédaler et encore pédaler ! L'augmentation de l'usage (du vélo) est le seul facteur qui nous permettra de faire évoluer le confort, la performance et la sécurité à vélo. En effet, on estimait il y a encore peu de temps que les Français utilisaient leur vélo moins de trois mois par an et seulement quelques jours par semaine.

La qualité du vélo n'étant pas mise à l'épreuve, pourquoi dépenser « mieux » pour plus de confort et de sécurité ? Avec une pratique quotidienne et régulière, l'utilisateur se rend vite compte qu'il lui faut une machine plus riche en spécifications, en performance et de meilleure facture. Il ira naturellement vers un spécialiste qui le conseillera en fonction de sa pratique.

En ce début de mandat municipal 2014-2020, qu'attendez-vous des collectivités locales pour encourager l'usage aux côtés des fabricants ?

Le potentiel de croissance le plus important en France réside dans la mobilité urbaine, le vélo loisir étant très développé en France depuis le début des années 1990. Pour cela trois mesures essentielles sont prioritaires : le développement des infrastructures en termes d'itinéraires cyclables permettant une fluidité et une sécurité accrues, le développement des parkings publics sécurisés et disposant d'alimentations électriques pour les VAE et enfin l'incitation à l'usage du vélo comme moyen de déplacement pour se rendre sur son lieu de travail. ■

Quelques repères

■ Prix de vente moyen d'un vélo : 303 €.

■ Croissance des vélos de ville, pliants et électriques en 2012/2013 : +10 % en valeur

■ Croissance de la mobilité urbaine de 20 % en 2005 à 27 % en 2013

■ Site : <http://www.tousavelo.com/>