

n° 64

Dossier > pages 6 à 14

septembre/octobre 2014

6€

Accompagner le changement de comportement : pourquoi, comment ?

La location de vélos
> pages 15 et 16

Les Talents du vélo 2014
> pages 17 et 18

La parole à Marjolein
de Lange > 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

Journées d'échanges
«Une voirie pour tous»
> **Calendrier 2014 - 2015**

<http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/agenda-r48.html>

Paris (75)
École des Ponts Paris Tech
> **du 26 au 28 novembre**

Session de formation
Mise en œuvre d'une politique cyclable :
enjeux, conception et signalisation
Renseignements et tarifs :

[http://formation-continue.enpc.fr/nos-
formations-courtes](http://formation-continue.enpc.fr/nos-formations-courtes)

Paris (75)
Beffroi de Montrouge
> **du 27 et 28 janvier**

Congrès ATEC ITS France 2015
<http://www.congres-atecitsfrance.fr>

Nantes (44)
Cité des Congrès
> **du 2 au 5 juin 2015**

Velo-city 2015 « Le vélo, créateur
de futur » / « Cycling : future maker »
<http://www.velo-city2015.com/>



édito

Coup de pouce

Les aménagements cyclables, la modération de la circulation et de la vitesse automobile, un vélo de qualité, une information bien déployée... tout concourt à donner et redonner envie de se mettre au vélo. Mais même additionnées, ces conditions n'y suffisent pas toujours. Le changement de comportement des individus est le Graal des politiques locales de mobilité. Afin d'inciter le plus grand nombre à troquer la voiture solo pour le vélo, les transports collectifs ou la combinaison des deux, il faut davantage que des offres attractives et de bons argumentaires. La rationalité seule ne guide pas nos choix. Modifier nos habitudes, faire un pas de côté, comparer, se comparer, compter... nécessite souvent du temps et des efforts. L'assurance du gain personnel n'est pas toujours là. C'est ainsi que l'économie

comportementale a mis en évidence ces dernières années que la méthode douce et les incitations psychologiques étaient préférables aux sanctions et contraintes pour suggérer la bonne décision. Autrement dit que la carotte était plus efficace que le bâton dans le domaine du changement de comportement.

Comme souvent, on utilise un mot anglais, *nudge*, pour définir ces coups de pouce qui encouragent et facilitent le changement de comportement. Il y a toutes sortes de *nudges* et dans tous les domaines, des compteurs électriques intelligents qui affichent la consommation en temps réel dans la maison aux bonus et avantages. Beaucoup d'initiatives locales sont déjà des *nudges* sans le dire : ateliers vélo d'autoréparation, vélo-écoles... Elles procurent au cycliste à la fois de l'autonomie et l'adhésion à une communauté.

L'accompagnement du changement de mobilité implique d'identifier tous les freins, obstacles, points de blocage mais aussi de repérer les modes d'incitation dans toute leur diversité et de les utiliser. Donc de prévoir un budget pour ces actions, qu'elles soient mises en œuvre par la collectivité ou par des partenaires : associations, écoles, entreprises, commerçants... Le dossier de ce numéro de *Ville & Vélo* s'y emploie en présentant plusieurs démarches. Gageons que le mandat municipal 2014-2020 mettra à l'agenda la palette de ces coups de pouce peu coûteux et très rentables !

La fin de l'année 2015 est riche en opportunités pour les politiques en faveur du vélo : loi de finances, négociation des contrats de plan État-Régions, loi sur la transition énergétique. Nous devons tout faire, chacun à nos échelons et dans nos réseaux, pour peser dans le sens des politiques cyclables, de leur financement mais aussi des changements de comportement face à la mobilité.

Pour ma part, je souhaite remercier de leur confiance les administratrices et administrateurs du Club qui m'ont porté à sa présidence. Je ferai tout pour être à la hauteur de la tâche et des enjeux majeurs qui sont devant nous dans les années qui viennent. En m'inscrivant notamment dans la lignée de mes prédécesseurs, Jean-Marie Darmian, dont je tiens à saluer la qualité de la présidence qui s'achève, et Denis Baupin, avec qui j'ai eu la chance de travailler à l'époque où il présidait le Club et à qui je dois tant, sur le vélo comme sur bien d'autres sujets.

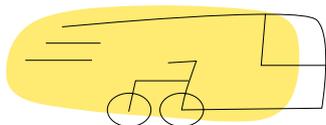
Pierre Serne
Président



Bicimad : un début difficile

Malgré un engouement certain pour le vélo à Madrid ces dernières années, la création de nouveaux itinéraires cyclables et une augmentation de 17 % de l'usage du vélo en 2013, le système de vélos à assistance électrique en libre-service, Bicimad, connaît des débuts difficiles depuis son inauguration le 23 juin dernier.

Système saturé, abonnements bloqués, attaques informatiques ou plus généralement problèmes techniques ont rendu son arrivée difficile.



Réforme ferroviaire : des avancées pour le vélo !

Adoptée le 21 juillet à l'Assemblée nationale, la loi portant réforme ferroviaire comporte deux avancées pour les cyclistes suite aux amendements du Club des parlementaires pour le vélo.

Une première disposition relative au stationnement prévoit l'élaboration par SNCF Mobilités d'un plan de déploiement et de financement d'équipements de stationnement des vélos dans et aux abords des gares prioritaires, en concertation avec les collectivités locales. Une seconde disposition inscrit dans la loi la prise en compte de l'embarquement des vélos non démontés à bord des trains, lors du renouvellement des matériels roulants, encourageant ainsi l'intermodalité et le cyclotourisme.

Bracelet intelligent

Cinq doctorants de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) ont élaboré un bracelet renforçant la sécurité des cyclistes.

Il clignote lorsque le cycliste tend le bras pour indiquer sa trajectoire et garantit ainsi plus de visibilité. Leur invention a été récompensée lors d'un concours européen.

Pibal

Les Bordelais ont pu découvrir le 14 juillet dernier le Pibal, ce vélo-trottinette conçu par Philippe Starck qui permet de passer rapidement, selon son concepteur, du mode cycliste au mode piéton-patineur et de s'adapter ainsi aux vitesses pratiquées en centre-ville. À terme, ces Pibal devraient remplacer 3 500 vélos mis gratuitement à disposition depuis dix ans par la mairie de Bordeaux.

Tour de Taïwan

Fin 2015, il sera possible de réaliser une grande boucle à vélo autour de l'île de Taïwan, soit un millier de kilomètres, en empruntant presque uniquement des pistes cyclables.

L'île compte déjà plus de 4 000 km que le ministère des Transports va désormais cartographier et promouvoir à l'étranger. En 2012, Taïwan a été classé par l'éditeur de guides de voyages Lonely Planet parmi les dix meilleurs pays où faire du tourisme, en partie grâce à la qualité de ses infrastructures cyclables.

Open data : le vol de vélos cartographié à Rotterdam

En ouvrant ses données 2011-2013, la police de Rotterdam a permis à Vers Beton, un magazine en ligne dédié à la ville, de constituer un projet de cartographie du vol de vélos. Entre 2011 et 2013, 10 000 vols ont été enregistrés sur l'espace public. Cette cartographie donne le nombre exact et la localisation précise des vols (y compris l'heure, le jour, le type de véhicule volé : vélo ou trottinette) et permet de pointer les lieux et les heures où le stationnement est le plus risqué. À noter, le risque change en fonction de l'heure de la journée.

Cyklenslangen ou Cycle snake

Cette nouvelle voie cyclable aérienne « orange » de Copenhague, conçue exclusivement pour les cyclistes, devrait permettre de réguler le trafic cycliste. Avec 40 % de navetteurs à vélo, soit 40 000 cyclistes roulant quotidiennement, et plus de 300 km d'itinéraires cyclables, la congestion cycliste est un enjeu à Copenhague.

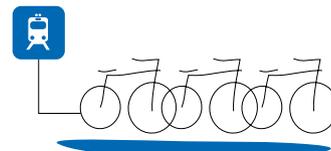
Un vélo impossible à voler

Trois étudiants chiliens ont mis au point un vélo qui dispose de son propre système d'antivol. À moins de le casser, ce vélo nommé « yerka » ne peut pas être volé. Son fonctionnement : lorsqu'on veut stationner le vélo, il faut dévisser une partie du cadre, et on attache le tout avec la tige de selle. Ingénieux ! Source : Actuelo

Le retour de la bicyclette

C'est le titre de l'ouvrage de Frédéric Héran paru aux éditions La Découverte, qui retrace l'histoire du vélo et des déplacements urbains en Europe de 1817 à... 2050. Autrement dit depuis la draisienne jusqu'aux innovations qui façonneront nos mobilités dans les années à venir. Le vélo joue et jouera un rôle majeur dans cette mobilité durable et conviviale même si, comme le montre l'auteur, il a connu un retour en grâce plus difficile en France qu'en Europe du Nord ou dans certaines villes italiennes.

Le retour de la bicyclette : une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050, Paris, La Découverte, 2014, 17,90 €



Relais vélo à la gare

Depuis le 23 juillet, la gare d'Aix-en-Provence, qui accueille chaque jour plus de 3 500 voyageurs, dispose d'un relais vélo. Il fait partie des 25 actions programmées dans le PDU de la Communauté d'agglomération du pays d'Aix et illustre l'ambition communautaire de développer des alternatives à la voiture. Accessible à tous les usagers des transports publics, ce parc relais de 200 m² peut accueillir jusqu'à 100 vélos et propose 40 casiers équipés de prises électriques pour recharger les batteries des vélos à assistance électrique. Coût de l'abonnement annuel : 10 €. www.agglompaysdaix.fr



+ de stations Véligo

> Le conseil du Stif a voté le 2 juillet en faveur du programme de déploiement de stationnements Véligo en gare en 2014-2016 avec 33 gares et stations, soit près de 2,4 M€.

Au total, 2136 nouvelles places Véligo seront ainsi mises en service d'ici fin 2015 près du RER et du métro. Une seconde phase de déploiement est attendue d'ici la fin de l'année 2016 avec la création de

4 520 places supplémentaires réparties dans 116 nouvelles gares et stations. À cette date, 180 gares et stations en Île-de-France disposeront de leur parking à vélos sécurisé, avec 9000 places mises à disposition des cyclistes. L'objectif est d'atteindre les 20 000 places Véligo en 2020, soit 30000 places pour vélos tout compris dans l'ensemble des gares d'Île-de-France. Selon une enquête menée par la SNCF auprès de 3000 personnes, plus de la moitié (52 %) seraient « certainement » disposées à se rendre à la gare à vélo si un abri sécurisé était proposé.

Coût de l'abonnement annuel à Véligo: de 10 à 30 €.
www.stif.org

vite dit

« À la boîte à outils indispensable, en constant enrichissement, et à la vision nécessaire qu'il faut co-construire, j'associe le beau mot de futur, en reprenant le titre du congrès Velocity à Nantes – "le vélo, créateur de futur" ! Car c'est bien cela qui est au cœur de nos préoccupations : produire un futur désirable ! »

Jean-Marie Darmian, président du Club des villes et territoires cyclables de 2008 à 2014, lors de la Rencontre nationale « Mobilités actives : la boîte à outils et la vision » à l'Hôtel de Ville de Paris le 17 septembre 2014.

Rentabilité

> Heat pour « Health economic assessment tool » est un outil conçu par l'OMS pour établir une évaluation économique des avantages pour la santé de la marche ou du vélo par

l'estimation de la valeur de réduction de la mortalité qui résulte de quantités spécifiées de marche ou de pratique du vélo. Où l'on voit que les aménagements cyclables sont imbattables!

<http://www.heatwalkingcycling.org/>



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, serpentins 6 et 3 vélos









VelParc

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

Accompagner le changement de comportement : pourquoi, comment ?

Infrastructures cyclables, places de stationnement, actions de sensibilisation... Au niveau national comme au niveau des collectivités locales, différents leviers existent pour pousser la population à remiser la voiture au garage et passer au vélo. Mais force est de constater que cela ne suffit pas toujours : la part modale en faveur du vélo reste peu élevée en France. Comment convaincre davantage d'usagers de s'y mettre, comment lever les freins à une pratique régulière ? L'accompagnement du changement de comportement est assurément un levier essentiel. Il passe par des campagnes de sensibilisation, mais aussi par des événements instaurant des défis, challenges, courses, avec, à la clé, cadeaux et récompenses. De plus en plus mis en avant par les collectivités à travers des opérations du type « Au boulot à vélo », « À pied, à vélo vers l'école », l'aspect ludique permet à nombre d'usagers hésitants de mettre le pied à l'étrier des modes actifs, qu'il s'agisse du vélo ou de la marche. Quant aux cyclistes aguerris, ils trouvent des satisfactions à participer à des challenges avec leurs pairs. Quels sont les ressorts de ces stratégies ? Peuvent-elles fonctionner sur la durée ? Comment les intégrer dans une politique de mobilité active ?





© RRA/Ademe/Frank Trabouillet

Le 1^{er} juillet dernier, les lauréats du 4^e « Challenge mobilité en Rhône-Alpes ont été reçus à l'Hôtel de région pour la remise des prix.

« Bougez. Jouez. Gagnez. » Telle est la devise incitative, conjuguée à l'impératif, de la société Citegreen, qui a vu le jour en 2011. Son objectif ? Impliquer les citoyens français dans le respect de l'environnement et les guider vers une attitude écoresponsable. À commencer par leurs pratiques de mobilité. « Nos dispositifs s'appuient sur le levier du jeu pour que les Français prennent conscience de ce qu'ils sont capables de faire », annonce en préambule Emmanuel Touboul, cofondateur de Citegreen.

Comment ça marche ? Un exemple :

« Les utilisateurs de Vélib', le système parisien de vélo en libre-service, peuvent, via l'application mobile Moves, comptabiliser les kilomètres qu'ils



parcourent à vélo. Ils sont informés de leurs performances semaine après semaine. Chaque kilomètre effectué attribue des points, donnant lieu à des bons de réduction dans des boutiques

partenaires. » Le système propose des objectifs à atteindre : par exemple, 10 000 pas par jour pour les marcheurs – car la marche est aussi concernée – ou 100 kilomètres à vélo sur une période donnée. En septembre 2013, l'opération « Prends ton vélo pour aller au boulot », à Paris, avait donné lieu à 17 000 heures pédalées et 205 000 kilomètres parcourus... Plus récemment, du 15 au 28 septembre derniers, toujours dans la capitale, « Vélocité » a permis aux Parisiens d'enfourcher leur vélo et de pédaler davantage que d'habitude. Les kilomètres parcourus à vélo ont été comptabilisés. « Plus on cumule de points, plus on multiplie ses chances d'être tiré au sort et de gagner des vélos classiques ou électriques, des casques, des gourdes écologiques... », énumère Emmanuel Touboul. C'est le principe des « courses virtuelles » ouvertes à tous, qui durent entre deux et quatre semaines. Autre stimulus possible : marcher ou pédaler pour la bonne cause. Ainsi, un challenge est en cours pour inciter les abonnés à ramener les Vélib' dans les stations situées sur les hauteurs, afin d'éviter au prestataire de devoir faire des rotations trop fréquentes. Si l'objectif de 30 000 vélos déposés en hauteur est atteint entre juillet et décembre 2014, Vélib' et Citegreen financeront un don à la Fédération française de cardiologie.



© Jean-Baptiste Gurliat/ Mairie de Paris

Velomooov veut développer les trajets domicile-travail à vélo en région parisienne.

velomooov

VELOMOOV VEUT ACCÉLÉRER LE MOUVEMENT

Société en cours de création, Velomooov veut accélérer les changements de comportement en faveur des déplacements domicile-travail à vélo en Île-de-France. Pour répondre aux besoins de mobilité des Franciliens, contraints de s'éloigner de plus en plus de la capitale en raison du coût de l'immobilier, les deux fondateurs de Velomooov, Rémi Goguel et Bruno Barth, vont cibler en priorité les déplacements entre, d'une part, Versailles et le bassin d'emplois de La Défense, d'autre part, Enghien-les-Bains (Val-d'Oise) et le bassin d'emplois de La Plaine Saint-Denis.

La méthodologie utilisée : démarcher les directions des ressources humaines des principales entreprises du secteur. L'idée est de les convaincre de l'intérêt pour leurs salariés de venir au travail à vélo, plus précisément en VAE, vu les distances à parcourir. « En réunissant différents partenaires financiers – entreprises, communes ou intercommunalités, amis... –, il sera possible, via notre communauté 2.0, d'apporter une aide à l'achat d'un VAE, explique Rémi Goguel. Ensuite, des courses et des challenges, mais aussi des ateliers de "coaching vélo", seront organisés pour susciter l'envie de s'y mettre. En parallèle, des services seront proposés : location longue durée de VAE et d'accessoires, ateliers de réparation, etc. »



Avec Citegreen, les usagers de la marche, du vélo et des transports collectifs gagnent des points. © Citegreen

« Un peu comme les miles en avion »

Après Paris, cinq grandes collectivités françaises sont en discussion avec Citegreen pour nouer un partenariat. Autre société qui développe ce type de services : Transway, « éditeur de solutions de mobilité, qui fonctionne sur le même principe que les miles en avion », commente Nicolas Tronchon, son président. En résumé : plus on pédale, plus on marche, plus on prend les transports en commun, plus on cumule de points, là aussi. Transway se décline en deux services. Tout d'abord, une plate-forme intitulée « GoToo » (pour « vas-y aussi ») qui permet aux particuliers de consulter des informations sur les déplacements ou de rejoindre des communautés d'utilisateurs du vélo ou des transports en commun. GoToo s'adresse aux particuliers comme aux entreprises, aux administrations ou aux collectivités, qui peuvent par ce biais animer un plan de déplacements, un programme de fidélité sur la mobilité durable, ou encore

*Plus on pédale,
plus on marche,
plus on prend les
transports en commun,
plus on cumule
de points.*



En Alsace, l'opération « Au boulot à vélo » a lieu tous les ans depuis 2009. © Cadr'67

extraire un bilan carbone. Le programme de fidélité auquel GoToo est rattaché est baptisé « Soleillos ». Ainsi, à Cholet, première collectivité qui recourt aux services de Transway depuis septembre 2014, chaque fois qu'un habitant utilise l'application GoToo – pour vérifier les horaires des bus ou organiser un covoiturage, entre autres –, il gagne des points. Ceux-ci peuvent lui donner droit, par exemple, à un apéritif offert dans un restaurant de la ville. Le système fonctionne aussi pour les entreprises : « Un chef d'entreprise peut acheter un pack Soleillos ; il souscrit à un montant pour ses salariés, qui gagnent des Soleillos à chaque fois qu'ils utilisent l'application GoToo. » Après Cholet, les villes des Mureaux et de Clermont-Ferrand vont bientôt signer un partenariat avec Transway pour inciter les habitants à choisir la mobilité durable. « Nous visons les déplacements à vélo, en transports en commun ou en covoiturage, notamment pour les trajets pendulaires, dans les zones urbaines et périurbaines. C'est un



Nantes Métropole octroie des subventions pour l'achat d'un VAE. © Nantes Métropole

Aides à l'achat et indemnité kilométrique : zoom sur les incitations financières

Parmi les « carottes au bout du bâton » pour développer l'usage, il faut mentionner les aides financières à l'achat d'un vélo. Plusieurs collectivités ont proposé, lors du précédent mandat municipal, des primes à l'achat d'un vélo classique ou, le plus souvent, d'un vélo électrique. En 2014, Paris renouvelle l'octroi d'une aide de 25 % du prix d'un VAE, plafonnée à 400 €. Pendant quatre ans, Chambéry Métropole a apporté 250 € pour l'achat d'un VAE. Plus de mille vélos électriques ont été achetés sous cette impulsion entre 2009 et 2012, et pas moins de 1,5 million de kilomètres ont été parcourus avec ces véhicules ! Qu'en est-il d'une indemnité kilométrique versée pour les salariés se rendant à leur travail à vélo, déjà déployée

contacts •••••

- ▶ Cerema : www.cerema.fr
Cf. les brochures *Comment encourager l'usage du vélo ?* (collection « Le point sur ») et *Le Management de la mobilité* (collection « Outils et méthodes »)
- ▶ Transway : www.transportdoux.fr ; www.gotoo.eu ; www.soleillos.com
- ▶ Citegreen : <https://www.citegreen.com>
- ▶ Velomoov : www.velomoov.net
- ▶ Opération « Au boulot à vélo » en Alsace : www.auboulotavelo.eu

dans d'autres pays européens ? À la suite du Plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA), présenté en mars 2014, une expérimentation auprès de 19 entreprises privées volontaires a commencé en juin. L'indemnité, qui s'élève à 25 centimes par kilomètre, est versée aux salariés qui viennent avec leur propre vélo (les vélos en location ou en libre-service ne sont pas inclus), selon le nombre de kilomètres déclarés par les concernés. Les premières conclusions devraient être tirées en novembre : la mesure est-elle efficace en matière de report modal ? Ensuite seront étudiées les modalités d'un déploiement éventuel sur tout le territoire. Sachant que l'État n'apportera pas de subventions ni de déductions fiscales aux entreprises concernées, contrairement à ce qui se fait dans d'autres pays... Quel bénéfice pour les entreprises ? L'indemnité kilométrique vélo sera bonne pour leur bilan carbone et pour la santé, le bien-être et l'efficacité de leurs salariés. Mais faut-il attendre la généralisation de l'indemnité kilométrique pour se lancer ? Pas forcément. C'est pourquoi la société Transway propose aux entreprises qui souscrivent à ses services de mettre sur pied une forme de « prime transport » interne, qui permet aux salariés qui viennent à vélo, en bus ou en covoiturage de gagner des Soleillos se traduisant par des chèques cadeaux ou des bons du comité d'entreprise. ■



Le « Défi des écoliers » de Chambéry Métropole a fait passer la part modale du vélo de 6 à 19 % sur une journée. © F. Soubeyrand

service d'« incentive », commente Nicolas Tronchon, reprenant le vocable anglais qui, au-delà de l'incitation, désigne l'encouragement et la motivation. Collectivités et associations aussi en lice. Ces sociétés se situent dans le champ de l'innovation, mais elles suivent les traces d'associations et collectivités qui se sont lancées, depuis quelques années, dans ce type de démarche via l'organisation d'événements ponctuels. Exemple : en Alsace, plusieurs associations cyclistes ont organisé un challenge baptisé « Au boulot à vélo », du 12 au 25 mai dernier. L'opération n'a cessé de monter en puissance, pas-

sant de neuf entreprises participantes lors de la première édition, en 2009, à 60 en 2013 et 103 cette année ! « Plus de 209 000 kilomètres ont été parcourus à vélo pour les trajets domicile-travail, pendant quinze jours », se réjouit Fabien Masson, directeur de Cadr'67. Pilote de l'opération, cette association a sollicité en priorité les entreprises qui ont mis en place un Plan de déplacement entreprises (PDE). À l'issue du challenge, un

classement a été établi, et différents prix remis : balades viticoles, séjours dans un parc d'attractions, séances de marquage de vélos...

Autre illustration : le challenge annuel de la mobilité en Rhône-Alpes. En 2014, il a eu lieu le 5 juin. La remise des prix à l'Hôtel de Région, le 1^{er} juillet dernier, aux dix entreprises les plus investies a joué un rôle de stimulus évident. En

Savoie, l'agence de l'Écomobilité de Chambéry s'est aussi positionnée sur de tels dispositifs. Le « Défi des écoliers » a ainsi vu 35 écoles du territoire de Chambéry Métropole concourir selon le mot d'ordre « Marchons-

pédalons ». C'était le 23 mai dernier. « Trois mille sept cents enfants ont joué le jeu, et la part modale du vélo a fait un bond de 6 à 19 %, tandis que celle de la voiture a été ramenée à 33 % au lieu des 50 % habituels », résume François Soubeyrand, chargé de mission écomobilité. Là aussi, un classement établi entre écoles, par catégorie (maternelle, primaire et prix d'honneur), a fait office de « carotte au bout du bâton ». Si l'on peut utiliser

En Alsace, plus de 209 000 kilomètres ont été parcourus à vélo pour les trajets domicile-travail, du 12 au 25 mai dernier

► Agence Écomobilité de Chambéry : www.agence-ecomobilite.fr

► ADAV, Association pour le droit au vélo : www.droitauvelo.org/

► MO (Mobility for Tomorrow) : www.mo-bility.com

► The Ground miles Challenge : <http://groundmiles.bupa.com>

► Voir aussi le challenge

« Au travail sans ma voiture » en Bourgogne : www.mobigo-bourgogne.com/Actualites2

Challenge-au-travail-sans-ma-voiture



En mai 2014, 103 entreprises ont participé à l'opération « Au boulot en Alsace ». © Cadr'67

astuces pour améliorer les déplacements domicile-travail, cibles de Velomoov, et entraîner au changement, en permettant d'organiser à l'avance des trajets à plusieurs. » Dans ce cadre, l'information en temps réel est un élément essentiel. Objectif : savoir où sont ses collègues, ce qu'ils font, s'il y a possibilité de les rejoindre... Seul un réseau social utilisant la géolocalisation est à même de relever ce défi.

Passer le cap de la première fois

Mais un frein majeur reste difficile à lever : pousser les usagers à tester, au moins une fois, le trajet domicile-travail à vélo, par exemple. Enfourcher une bicyclette sans craindre la pluie, le froid, la fatigue, les conflits avec les autres usagers de la voirie, n'est pas simple pour tout un chacun. C'est en vue de débloquer cette première fois que Citegreen organise des challenges, ouverts à tous, quel que soit le niveau de pratique du vélo, s'étalant sur plusieurs semaines, comme « Vélodivertissement ».

C'est aussi la philosophie de l'agence de l'Écomobilité de Chambéry. François Soubeyrand en témoigne : « Notre cœur

de métier est de sensibiliser les citoyens par l'expérimentation, d'offrir des opportunités pour les faire entrer dans un processus de changement de comportement, de donner le déclic pour aller au-delà du "ça fait longtemps que je veux essayer le vélo électrique mais je n'en ai jamais eu l'occasion"... ». De son côté, Fabien Masson, de l'association Cadr'67, relève les effets vertueux de l'opération « Au boulot à vélo » : « Nous avons quelques exemples de salariés qui, suite à un précédent challenge, avaient opté pour les transports collectifs à la place de la voiture. Après avoir participé une nouvelle fois au challenge, ils sont passés cette fois au vélo. »

Pour Rémi Goguel de Velomoov, les actions incitatives telles que les défis ou challenges ont leurs vertus, mais il ne faut pas tout en attendre : « Ces opérations permettent de susciter le choix du vélo, mais elles ne suffisent pas à elles seules ; elles sont une des briques d'une démarche globale de changement des comportements. » Selon Judicaël Potonnet de l'ADAV, il y a intérêt à pérenniser ces actions ; se contenter d'un challenge ponctuel risque d'être peu productif. Aussi, pour que les cyclistes songent

systématiquement à faire leurs courses à vélo, et pour que les non-cyclistes s'y mettent, l'ADAV et la fédération lilloise des commerçants songent, pour 2015, à une autre formule du challenge « Mes courses à vélo », qui courrait sur toute l'année. « Sur présentation d'une carte d'adhérent à l'ADAV ou d'un abonnement à V'Lille, les cyclistes bénéficieraient de remises chez les commerçants partenaires. La mairie nous apporterait un soutien pour les campagnes d'information. Mais aujourd'hui nous n'en sommes qu'au stade de la réflexion... », relate Judicaël Potonnet.

L'« escalier » du changement de comportement

Il s'agit bien *in fine* d'initier un changement de comportement. Et ce n'est pas simple. Patricia Varnaison-Revolle, chef du département Déplacements durables au Cerema, indique que « les chercheurs identifient généralement un escalier du changement de comportement, qui compte cinq marches. »

Des chercheurs suisses ont illustré ces étapes pour le vélo. La première est la dénégation : « Jamais je ne ferai de vélo ! » La deuxième étape consiste en un questionnement : « Le vélo, pourquoi pas, finalement ? » Troisième étape : l'usager se prépare à utiliser le vélo. La quatrième étape signe le passage à l'acte : « Allez, j'essaie ! » Le passage de la quatrième à la cinquième marche est le plus difficile : il s'agit d'utiliser régulièrement le vélo (ou la marche, ou le bus), d'en faire une habitude. Bref, de passer de l'action ponctuelle à la répétition. Quels sont les facteurs de réussite de cette transition délicate ? « L'usager doit disposer de conseils et d'informations sur la mobilité tout au long de sa réflexion. L'information ponctuelle ne suffit pas, répond Patricia Varnaison-Revolle. Il faut aller plus loin que les campagnes de communication, par exemple en proposant du marketing individualisé. » On peut penser que les communautés 2.0 créent des outils allant dans ce sens... L'avenir le dira. ■

3 questions à...

Patricia Varnaison-Revolle,

chef du département Déplacements durables au Cerema :

« Les actions incitatives doivent s'intégrer dans une politique globale »



© Cerema, DR

Comment peut-on classer les actions incitatives en faveur de la mobilité durable ?

Deux types de dispositifs sont utilisés dans le cadre des démarches de plans de déplacements d'entreprise. Tout d'abord, les « rewarding systems », ou systèmes de fidélité, basés sur le cumul de points et les récompenses. Ensuite, les défis ou challenges : il n'y a alors pas de gratification à proprement parler, mais le plaisir d'arriver premier, ou, du moins, d'être en bonne place au classement et de pouvoir afficher un diplôme. Le citoyen qui a fait le plus de kilomètres à pied, l'entreprise qui a le moins de salariés qui viennent en voiture... Il y a une fierté à pouvoir revendiquer ces titres, en quelque sorte. Ces mesures incitatives représentent un pas intéressant en faveur de la mobilité durable, mais elles ne suffisent pas : elles doivent s'intégrer dans une politique globale et un accompagnement au changement de comportement. Or ce changement est souvent difficile.

Quelles sont les raisons de ces difficultés ?

Un sociologue a parlé récemment d'un « effet zombie » : nous répétons toujours les mêmes comportements de déplacements, qui sont routiniers, comme par automatisme. Agir différemment, ce



Chambéry Métropole apporte une aide à l'achat d'un VAE et permet aussi de tester des vélos électriques lors de différentes manifestations. © F. Soubeyrand

n'est pas évident. Car prendre sa voiture reste le geste de mobilité le plus simple. Il faut beaucoup d'efforts continus pour lutter contre ces habitudes profondément ancrées. L'information ponctuelle est loin de suffire. Illustration : informer sur les méfaits du tabac pour la santé ne suffit pas à convaincre les fumeurs d'arrêter de fumer.

Il est nécessaire de mener des actions de communication sur la durée, de prodiguer des conseils en mobilité et un accompagnement poussé, qui peut aller jusqu'au « marketing individualisé ». Il est question de management de la mobilité, qui suppose des actions continues d'information et de sensibilisation, reposant sur des outils récents. Ce management est progressivement pris en compte par les collectivités locales depuis le début des années 2000. Cela se voit encore peu dans les enquêtes car le mécanisme du changement est long,

mais nombre d'actions fructueuses ont été enclenchées.

La France est-elle en retard en matière d'accompagnement du changement de comportement ?

Je ne le pense pas. D'autres pays européens font mieux en matière de déplacements à vélo, mais leur histoire et leur culture du vélo diffèrent des nôtres. En France, des initiatives intéressantes sont menées. Mais en comparaison avec l'Allemagne et les Pays-Bas, la France, à l'exception de quelques villes, a délaissé le vélo pendant des années. Cela dit, les Néerlandais pratiquent moins la marche à pied que les Français. Et, au final, la pratique de la voiture n'est pas démesurément différente entre nos deux pays. Par ailleurs, le panorama varie beaucoup entre grandes villes et villes moyennes, zones urbaines et zones rurales, qu'il s'agisse de la France ou des Pays-Bas. ■

LA STATION VÉLO SÉCURISÉE MODULAIRE & VALORISANTE SOWEBIKE

LA STATION SOWEBIKE

à partir de
499€ HT
 la station 8 places

Sécurisée

Son design spécifique permet à la Station Sowebike d'accueillir tout type de vélos en toute sécurité. Il est facile d'attacher le cadre et la roue avant avec un antivol de type U.

Facile

La Station Sowebike est autoportante. Elle peut être simplement posée à l'extérieur ou à l'intérieur d'un bâtiment ou fixée très rapidement au sol via de simples vis. Mobile, elle peut aussi se déplacer en fonction de vos besoins (événements, ...)

Valorisante

Grâce à son panneau et son design innovant, la Station Sowebike est visible et valorisante. Elle met en valeur votre engagement RSE, PDE.

Modulaire

En fonction de vos besoins, la Station Sowebike peut s'agrandir à travers des modules supplémentaires.

L'ÉQUIPEMENT IDÉAL POUR ACCUEILLIR LES CYCLISTES !



Exemple
de station 8 vélos

**OBTENEZ VOTRE
DEVIS PERSONNALISÉ**

Contactez-nous au
+33 (0) 6 98 13 84 66

ou à l'adresse
contact@sowego-mobility.com

Retrouvez l'ensemble
de nos produits et services sur

www.sowego-mobility.com



Jacques Garreau, maire de Bouaye, vice-président de Nantes Métropole, délégué aux déplacements doux, aux continuités piétonnes et au handicap, membre du Bureau du Club des villes et territoires cyclables : « Agir sur plusieurs leviers en même temps »

Comment faire pour accroître la part modale du vélo ?

À Nantes Métropole, nous sommes persuadés qu'il faut agir sur différents leviers concomitamment pour atteindre l'objectif de notre PDU, qui est d'augmenter de façon très sensible la part modale en faveur du vélo. Notre PDU vise jusqu'à 15 % de part modale en 2030 en centre-ville. Nous parlons souvent des « 3 S » : plus de Services en faveur du vélo, plus de Stationnements, plus de Sécurité. À cela s'ajoutent les actions de communication et les animations à valeur incitative pour la pratique du vélo.

Vous attaquez un deuxième mandat en tant qu'élu communautaire en charge des déplacements doux...

J'ai cette chance, en effet ! Deux mandats, donc douze ans sous la même bannière, c'est une durée intéressante pour mener une politique de long terme. Au cours du mandat 2008-2014, nous avons agi sur les différents leviers cités précédemment, à savoir davantage de places de stationnement, de services, et des aménagements pour favoriser la sécurité des cyclistes. Ainsi, des axes structurants nord-sud et est-ouest, séparés du flux automobile, ont vu le jour ; désormais, nous allons favoriser les rabattements vers ces grands axes. Je dois aussi citer les « tourne-à-droite », généralisés à Nantes, ainsi que les « chaucidous »¹, dont le déploiement va se poursuivre. De plus, nous allons progressivement passer en zone apaisée, avec une limitation à 30 km/h, dans le cadre d'un plan de modération des vitesses dans les bourgs et les zones habitées de toute l'agglomération.

1) Voie centrale à chaussée banalisée



Un deuxième mandat en tant qu'élu chargé des déplacements doux pour Jacques Garreau. © DR

Autre mesure à citer : l'opération CycloTan, qui permet aux usagers des transports en commun de louer un vélo pliant pour compléter leur trajet. Aujourd'hui, nous dénombrons déjà près de 80 abonnés aux transports en commun qui disposent d'un vélo CycloTan. En matière d'offre de services, pour compléter Bicloo, notre système de VLS au centre-ville de Nantes, nous avons prévu, au cours du mandat qui commence, de mettre en place un système de location de longue durée sur les 24 communes de la métropole.

Qu'en est-il des opérations incitatives poussant à la pratique du vélo ?

Nantes Métropole a mis en place une subvention pouvant aller jusqu'à 300 € pour l'achat d'un VAE. De 2010 à 2014, nous avons ainsi consacré 660 000 € à cela, en accordant plus de 3 000 subventions. Désormais, nous allons réserver cette prime pour l'achat d'un VAE aux salariés d'une entreprise qui a signé un PDE, mais aussi aux particuliers qui veulent faire l'acquisition d'un bipporteur ou d'un triporteur. L'effet est contagieux, en quelque sorte : plus on voit de vélos circuler, plus on songe à s'y mettre...

Parallèlement à ces actions ont été organisés des « Défis mobilité » tous les ans, en juin, pour les 100 000 salariés des

entreprises ayant signé un PDE. Outre le challenge à effet stimulant, ces journées sont l'occasion de mettre en place des animations qui peuvent donner une impulsion à la pratique du vélo : essais de VAE sur des stands, ateliers réparation, marquages antivols de vélos...

Autre mesure qui agit sur l'incitation, ou plutôt l'émulation : nous avons installé sur un grand axe structurant un totem affichant le nombre de cyclistes qui passent par là chaque jour. Nous avons atteint jusqu'à 4 500 passages par jour : cela crée un sentiment de « communauté cycliste » et se révèle valorisant.

Croyez-vous à l'efficacité des opérations telles que les challenges et défis ?

Les défis mobilité que nous avons organisés se sont révélés probants. C'est pourquoi Velo-city, grand rassemblement international qui aura lieu à Nantes du 2 au 5 juin 2015, sera pour nous l'occasion de mobiliser les Nantais en faveur du vélo à travers de nombreuses animations. Cette rencontre sera un tremplin pour mener des actions incitatives pour changer les comportements au niveau local. Toutefois, on ne peut asseoir une politique uniquement sur ce type d'actions ; celles-ci sont des leviers parmi d'autres. Et il faut que les personnes qui changent de mode de déplacement y trouvent un intérêt ; non seulement cela ne doit pas être contraignant, mais cela doit leur apporter un bénéfice réel. Dans une enquête auprès des usagers que nous avons menée en mai 2014, les bienfaits du vélo pour la santé ont été beaucoup cités par les cyclistes pratiquants. Aussi ai-je demandé que l'aspect santé soit davantage mis en avant dans nos animations et nos actions de communication. ■

Observatoire des mobilités actives



La location de vélos : quelles opportunités pour les fabricants ?

Confiée par le ministère de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique (DGCIS)¹ aux cabinets Nomadéis et Mobiped, cette étude² a pour objectifs de comprendre le marché actuel de la location de cycles en France, et par comparaison, en Allemagne et au Pays-Bas, et d'identifier des orientations stratégiques et opérationnelles pour redynamiser la filière française de production de cycles. L'enquête a été menée auprès de 440 acteurs de la location. Explications.

¹ DGCIS = Direction générale de la compétitivité de l'industrie et des services au sein du ministère de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique

² Source : Cabinets Nomadéis et Mobiped, note de synthèse « Étude sur la location de cycles : quelles opportunités pour les fabricants ? »



© Velogik/Wikimédia Commons

Depuis une vingtaine d'années, le marché français du cycle est en essor. Il se classe au 3^e rang européen après l'Allemagne et le Royaume-Uni, avec 2,8 millions de vélos achetés en 2013. Parallèlement, l'usage du vélo en France progressé fortement, tant pour les déplacements quotidiens que pour une pratique de loisir ou de tourisme. Dans ce contexte, la location des cycles apparaît comme un marché prometteur. Cependant, l'industrie française du cycle est soumise à une concurrence internationale accrue. Plus de 80 % des cycles vendus en France sont en effet importés.

► Contexte et périmètre de l'étude

Pour cette étude, deux types de pratiques de location ont été pris en compte.

La location de cycles, qui consiste à céder un vélo à une tierce personne pour un temps déterminé moyennant une rémunération convenue ; la mise à disposition de cycles, qui consiste en un prêt sans contrepartie financière, comme la mise à disposition d'une flotte de vélos par une entreprise. L'étude segmente l'activité de location en quatre usages principaux : cyclo-tourisme, loisir, sport et utilitaire. À partir de cette définition, les fonctionnements, besoins et critères d'achat de cinq catégories d'acteurs proposant des services de location de cycles, aussi bien publics (collectivités locales, offices de tourisme...) que privés (loueurs professionnels, campings...) ont été analysés. L'étude distingue cinq segments de marché, selon un critère de durée (très courte durée, courte durée, moyenne durée, longue durée) et de type de location (vélos de service à disposition des employés).

► Caractéristiques du marché de la location

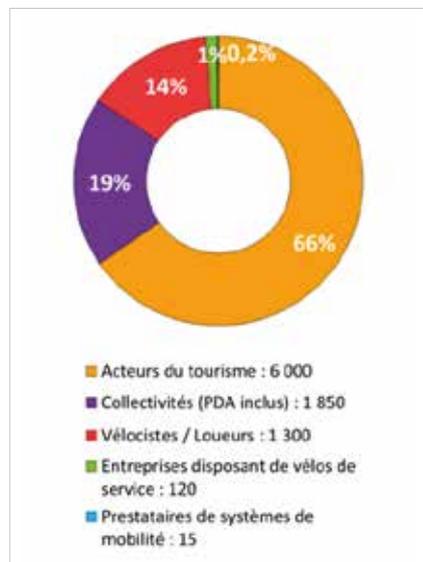
L'étude établit qu'en France, 5 % des vélos vendus sont des vélos destinés à la location. La flotte globale des vélos en location représenterait selon les estimations entre 615 000 et 800 000 unités (sans compter les vélos mis à disposition des employés dans le cadre de plans de déplacement), soit entre 2,4 % et 3,1 % du parc national de vélos (26 millions d'unités en 2011). Chaque année, entre 115 000 et 160 000 vélos sont achetés pour un usage locatif. Ce type d'usage occupe une part plus importante dans le marché du cycle, car les vélos de location connaissent un taux de rotation supérieur aux vélos à usage privatif. Usés plus rapidement, il faut que les loueurs aient la possibilité de proposer régulièrement du matériel plus neuf. À noter qu'environ 80 % des cycles utilisés pour la location ont une durée de vie inférieure ou égale à cinq ans.

La location du cycle : une activité secondaire

En France, la majorité des structures qui proposent les vélos à la location sont des petites structures (moins de cinq salariés). On trouve ce type de structure sur l'ensemble du territoire français, et notamment dans les régions où le cyclotourisme (itinéraire touristique) est important (côte atlantique, bords de Loire, canal du Midi...). D'après l'étude, la location de cycles constitue généralement une activité secondaire. Pour seulement 9 % des enquêtés, la location de cycles représente une activité principale. Ces chiffres s'expliquent par le caractère saisonnier de l'activité de location, et par le fait que les acteurs économiques du marché du cycle sont en majorité des non-professionnels.

... mais un marché dynamique

La location de cycles est un marché jeune. En effet, 85 % des acteurs exercent leur



Répartition des acteurs de la location de vélos sur le marché français

activité depuis les années 2000, et 30 % depuis ces trois dernières années. Avec un volume d'activité stable pour 41,8 % des acteurs interrogés, et en augmentation pour 42,3 % d'entre eux, le marché de la location semble porteur. Et près de 40 % des répondants ont indiqué qu'ils comptaient acquérir de nouveaux cycles au cours des deux prochaines années (2014 et 2015). L'étude montre que trois segments du marché du cycle semblent porteurs pour les entreprises françaises, à savoir la mise à disposition de flottes de vélos captives pour les employés, les systèmes de location longue durée proposés par les collectivités et le cyclotourisme.

► Une notoriété des marques à renforcer

Selon l'enquête, quatre marques se distinguent dans le marché de la location, dont trois françaises : Arcade, Gitane, B'Twin (France) et Giant (Taiwan). Et cette prédominance française se retrouve dans certains segments, comme dans le marché des collectivités (vélos en libre-service, longue durée). Mais les marques françaises sont soumises à plus de concurrence sur le marché de la location touristique, pour les VTT notamment. Cette concurrence est souvent due à une méconnaissance des marques françaises de la part des loueurs « non-professionnels ».

► Allemagne et Pays-Bas : des exemples à suivre ?

Les auteurs ont analysé les principales caractéristiques des marchés de la location en Allemagne et aux Pays-Bas, afin d'identifier les axes d'amélioration pour les acteurs du cycle français. À noter que ces améliorations pourraient notamment porter sur une meilleure coordination des acteurs français (fabricants, intégrateurs de services, loueurs...) et la synchronisation de leurs démarches afin d'accroître leur visibilité, à l'image des acteurs allemands et hollandais, fédérés au sein d'organisations comme la Dutch Cycling Embassy. Les acteurs français pourraient également s'inspirer d'actions pour favoriser la location utilitaire de cycles et renforcer l'intermodalité, notamment à travers les offres de déplacements « train-vélo ».

► Freins et opportunités

L'essor du marché de la location dépend de celui de la pratique du vélo au niveau national. La demande de location peut être ainsi stimulée par la mise en œuvre de mesures favorisant l'usage du vélo. Quant au marché, il existe des leviers de développement comme le renforcement de compétences d'entretien et de réparation des vélos, ou la mise à disposition de solutions alternatives (sous-traitance de l'activité). Le renforcement du dialogue et des relations entre les fabricants et les non-professionnels du cycle et de la location est également important. Enfin, il existe des signaux très prometteurs pour le développement du vélo à assistance électrique (VAE). Encore peu répandus, ces vélos sont perçus par les loueurs comme disposant d'un grand potentiel : 43,5 % des acteurs comptent renouveler ou renforcer leur flotte de vélos de location dans les années à venir disent ainsi vouloir se doter de VAE.

Synthèse réalisée à partir du rapport complet de l'étude. Le rapport est téléchargeable sur le site de la DGCS à l'adresse suivante : <http://www.dgcs.gouv.fr/etudes-et-statistiques>

retour en images

Talents du Vélo 2014

10 lauréats pour la 4^e édition



Le Talent d'or du Vélo 2014 est remis à Jean-Marie DARMIAN par Alexis BACHELAY, député des Hauts-de-Seine, membre du Bureau du Club des villes et territoires cyclables (2008-2014), et coprésident du Club des parlementaires pour le vélo

Les Talents du Vélo ont été remis le 12 juin dernier sur l'espace Mobilités actives au Salon européen de la mobilité, porte de Versailles, à Paris.

Organisé par le Club des villes et territoires cyclables, ce concours valorise des femmes et des hommes qui contribuent au développement de l'usage quotidien du vélo, par leurs actions exemplaires et leur engagement en faveur de la mobilité durable.

Pour cette 4^e édition, 10 lauréats ont été récompensés. Cinq partenaires ont accompagné le Club : le Conseil national des professions du cycle, sponsor du Talent du Vélo « innovation », l'Association des maires Ville & Banlieue de France, l'Union nationale des associations familiales, la Région Île-de-France, le GIE Objectif transport public. Le jury était composé de représentants des partenaires et d'experts.



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

LE TALENT DU VÉLO D'OR 2014

à Jean-Marie Darmian, Président du Club des villes et territoires cyclables de 2008 à 2014

Il a accompagné l'évolution du Club dans ses changements structurels et ses prises de position. 2008 : le Club des villes cyclables devient le Club des villes et territoires cyclables. 2010 : création de l'Observatoire des mobilités actives. 2011 : publication, toujours d'actualité !, des « 10 propositions du Club des villes et territoires cyclables – Le vélo remède anticrise ». 2012 : création du Club des parlementaires pour le vélo, première Université populaire du vélo. 2013 : le Congrès du Club s'ouvre à l'international...

Enseignant avant de devenir journaliste, Jean-Marie Darmian est resté fidèle à son engagement pour l'accès à la connaissance et l'équité dans son activité en faveur du vélo. Maire de Créon (Gironde) de 1995 à 2014, il a mis en œuvre « Créon station de vélo », un projet de développement citoyen social et solidaire autour des pratiques du vélo, déclinant sur la commune toutes les pratiques du vélo ; il est aussi le premier élu en France à réaliser un « Point Relais Vélo » le long de la voie verte de l'Entre-Deux-Mers (Piste Lapébie).

GRAND PRIX DU TALENT DU VÉLO 2014

à Daniel LEVEL, président du SMSO > pour l'opération de franchissement de la Seine en circulations douces entre Mantes et Limay dans les Yvelines.

Réalisé à l'initiative du syndicat mixte d'aménagement, de gestion et d'entretien des berges de la Seine et de l'Oise : un itinéraire sécurisé connectant les activités des deux villes. Dès 2016, les actifs pourront venir à vélo à la gare, et il sera aussi un lieu de promenade.



Le Grand Prix Talent du Vélo 2014 est remis à Daniel LEVEL par Jan Willem BEAUJEAN, chargé d'Affaires a.i. de l'ambassade du royaume des Pays-Bas.

TALENT DU VÉLO 2014 « innovation »

à l'équipe de RED-MOTION (53) > pour le guidon antivibration BARAMIND BAM City

Pour les cyclistes urbains, ce guidon flexible amortit les chocs et les vibrations. Une réalisation en partenariat avec une école d'ingénieur et un industriel spécialisé, pour disposer de ressources en R&D



Le Talent du Vélo 2014 « innovation » est remis à Nicolas TROHEL, commercial de RED-MOTION, par Jérôme VALENTIN, président du CNPC

UN TALENT DU VÉLO 2014 « pédagogie »

à l'équipe de pilotage de la Semaine nationale du vélo à l'école et au collège

Du 2 au 6 juin 2014, 1500 classes ont participé à la deuxième édition de cette semaine d'actions « vélo » organisée par le ministère de l'Éducation nationale, portée par le secrétariat d'État aux Transports avec la participation du ministère de l'Intérieur (DSCR) et du ministère de l'Écologie.



Un Talent du Vélo 2014 « pédagogie » est remis par Pierre SERNE, vice-président de la Région Île-de-France, administrateur du Club des villes et territoires cyclables, en présence de Jean-Marie DARMIAN, André DUCO, chargé de mission Vélo à la DGESCO (Direction générale de l'enseignement scolaire), Gilles COLLET, au Bureau des écoles de la DGESCO, Stéphane GUERAULT, chargé de mission sécurité routière au CRDP de Versailles.

UN TALENT DU VÉLO 2014 « pédagogie »

à Jean-Marc ALLAIN, directeur adjoint Segpa, collège Ernest-Renan de Saint-Herblain (44) > pour former les collégiens à la pratique du vélo

Une piste sécurisée, un parc de 24 vélos et un atelier de réparation sont mis à disposition des élèves du collège et d'autres établissements. Une action qui contribue au développement du Réseau de réussite scolaire, en développant les relations entre écoliers, collégiens et enseignants.



Sylvie THOMAS, déléguée générale de l'association Ville & Banlieue, remet un Talent du Vélo 2014 « pédagogie » à Jean-Marc ALLAIN.

UN TALENT DU VÉLO 2014
« communication »

à **Christophe NAJDOVSKI**, adjoint à la maire de Paris, chargé des transports, de la voirie, des déplacements et de l'espace public
 > pour la collection des guides Velib'

Une promotion efficace du vélo en ville et de la ville elle-même. Une démarche novatrice de licence avec les éditions du Chêne générant des recettes sur le pourcentage des ventes, une meilleure diffusion, une édition anglaise...



Un Talent de Vélo 2014 « communication », remis par Dominique LEBRUN, coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, à Christophe NAJDOVSKI, accompagné de Gildas ROBERT, responsable du département marketing et communication des marques, Ville de Paris, et Wilfried HUBERT, chef de projet Velib'.

UN TALENT DU VÉLO 2014
« communication »

à **Adrien LELIÈVRE**, président de l'association *Mon cher vélo* (18)
 > pour la vélorution @ Bourges

Un défilé à vélo en ville pour démontrer aux pouvoirs publics « l'envie de vélo » de la population. 250 personnes ont participé en 2013, 500 en 2014.



Un Talent du Vélo « communication » remis à Adrien LELIÈVRE par Catherine HERVIEU, vice-présidente du Grand Dijon, membre du Bureau du Club des villes et territoires cyclables

TALENT DU VÉLO 2014
« entrepreneuriat »

aux membres du collectif les « Boîtes à vélo » (44) – les entrepreneurs à vélo

Une association solidaire qui rassemble les entrepreneurs utilisant le vélo – traiteurs, coursiers, artisans... – pour partager ses expériences et mutualiser les offres de services.



Sophie CASTAGNE, directrice du GIE Objectif transport public, remet le Talent du Vélo 2014 « entrepreneuriat » à Mirella MARCON, entreprise Toutenvélo, Transport et déménagement, représentant les Boîtes à vélo.

TALENT DU VÉLO 2014
« solidarité »

> pour le Tour de la Vienne des EHPAD AFP à vélo

Du 16 au 20 juin 2014, 105 résidents (sur 100 – moyenne d'âge 85 ans) ont participé au Tour des 7 résidences EHPAD AFP de la Vienne (Établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes) sur des vélos adaptés, soit 200 km en 6 étapes, sur 5 jours, avec entre 20 et 40 accompagnateurs par structure : soignants, bénévoles, membres de la famille, soit 250 personnes impliquées.



Hélène MARCHAL, chargée de mission à l'UNAF, remet le Talent du Vélo 2014 « solidarité » à Fabien DUMAS et Marc BARBILLAT.

TALENT DU VÉLO 2014
« coup de cœur du jury »

à **Jean-Claude LIGER**, dirigeant et concepteur, *VELUTIL* (56)
 > pour le *shopper@liberty*

Un caddie pour transporter sans effort ses affaires de travail ou ses courses, à pied, en transports publics et en remorque derrière son vélo ou un vélo libre-service.



Geneviève LAFERRERE, présidente de la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette), remet un Talent du Vélo « coup de cœur du jury » à Jean-Claude LIGER.

Pour en savoir plus :
www.villes-cyclables.org/rubrique/evénements/talents-du-velo

TALENTS DU VÉLOS 2015
 Inscriptions ouvertes à partir de janvier 2015


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 :
 Pierre Serne

Rédactrice en chef :
 Véronique Michaud

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

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

Crédits photos :
 © Marjolein de Lange,
 © D. Delaporte (Talents du vélo),
 © F. Soubeyrand/Chambéry métropole,
 © F. Trabouillet/Ademe,
 © JB. Gurliat/Mairie de Paris,
 © Nantes Métropole,
 © Cadr'67, © Vélologik/Wikimédia Commons

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

Conception graphique et maquette :
 Studio Desailly
 Denis Desailly
d-desailly@me.com

Illustrations :
 Sabine de Ligny

Relecture :
 Giulia Valmachino

Impression :
 Print Price
fabrication@planeteimpression.fr
 Imprimé sur papier recyclé
 Dépôt légal : octobre 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 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

Smoove, votre partenaire pour vos services vélos



Intelligence embarquée



- Ergonomie d'accès
- Rapidité et facilité d'utilisation
- économique en énergie
- Communiquant
- Robuste et anti vandal

SMOOVE FRANCE (Montpellier - Lyon)

Tél. : +33 (0)4 67 67 07 86

EMAIL : info@smoove.fr



| www.smoove.fr |



© Marjolein de Lange

Marjolein de Lange, Consultante vélo et sécurité routière chez MLAdvies, Conseillère bénévole, Fietsersbond, Amsterdam

Les Pays-Bas sont loin devant la France pour l'usage du vélo. Selon vous, s'agit-il aujourd'hui de maintenir cette part modale du vélo ou de la faire encore progresser ?

Environ 26 % de l'ensemble des déplacements aujourd'hui aux Pays-Bas sont effectués à vélo. Mais la part modale du vélo n'est pas partout la même.

Dans les villes, et particulièrement dans les villes denses et universitaires, la part modale du vélo est bien plus élevée (jusqu'à 50 %) qu'à l'extérieur des villes et dans les zones rurales. Dans les villes où la part du vélo est importante, la préoccupation principale est de consacrer plus d'espace sur la voirie à un nombre toujours croissant de cyclistes. Et pour cela, nous élargissons les pistes cyclables, les sas cyclistes et nous allongeons la durée du feu vert pour les cyclistes aux carrefours.

La pratique du vélo est inférieure dans les zones de faible densité où les longues distances prévalent, et où on assiste parfois à une baisse de population. Ces caractéristiques rendent la voiture plus attractive et les transports en commun plus difficiles à mettre en place. La part modale du vélo tend ici à décroître.

Aux Pays-Bas, le vélo est recommandé pour optimiser les transports publics. Pour cela, il faut assurer le bon fonctionnement des connections vélo/transport public dans les

pôles d'échanges multimodaux. Enfin nous essayons de promouvoir le vélo à assistance électrique pour les longues distances. Ainsi, nous essayons de maintenir la part modale du vélo et de la faire progresser dans les zones rurales.

Les voies express vélo sont des réalisations phares aux Pays-Bas. Comment les villes, les provinces, les usagers coopèrent-ils pour leur développement ?

Je préférerais parler de réseau cyclable plutôt que de voie express vélo. Le réseau cyclable a été et reste l'élément fondamental des politiques cyclables aux Pays-Bas. Penser en termes de réseau permet de réaliser des infrastructures cyclables de qualité selon un même standard. Et c'est au sein de ce réseau qu'on identifie les axes importants. Des aménagements spécifiques sur ces axes sont ensuite financés, comme les voies express vélo.

La plupart des villes et régions des Pays-Bas ont un budget consacré à leur réseau cyclable, qui leur permet de réaliser des itinéraires conçus pour le vélo. Dans le cas de travaux de renouvellement de la voirie, le propriétaire (le plus souvent la collectivité) doit respecter un standard de conception.

Les provinces, elles, ont le budget pour financer les infrastructures cyclables, si ces dernières sont déjà intégrées au réseau.

Les usagers, quant à eux, par leur action de lobby ou de conseil, permettent de rendre le réseau plus hospitalier pour les cyclistes.

Quelles autres actions doivent être engagées aujourd'hui pour accroître l'usage du vélo et agir sur les comportements de mobilité, aux Pays-Bas et en France ?

En France, et notamment à Paris, j'ai été impressionnée par le nombre d'équipements vélo, par rapport à la situation d'il y a plusieurs années. Je pense que ces initiatives vont séduire davantage de cyclistes, notamment si elles sont conjuguées à une politique d'apaisement de la voirie (réduction des vitesses, diminution de la part de la voiture individuelle...). D'autre part, la qualité des infrastructures cyclables doit être bonne et doit permettre de circuler en toute sécurité. Les aménagements cyclables doivent également être conçus dans une perspective d'évolution des parts modales. À Paris, certaines infrastructures sont trop étroites et c'est dommage.

Aux Pays-Bas, nous pourrions davantage axer notre travail sur les zones rurales. Nous pourrions aussi rendre l'achat de la voiture plus difficile. Aujourd'hui les entreprises automobiles ont une fiscalité trop attractive. Quand on possède une voiture, on est davantage incité à l'utiliser qu'à se déplacer avec les transports publics combinés au vélo. ■

Quelques repères

■ **Fietsersbond :**

35 000 membres,
150 départements,
1500 membres actifs

■ **1975 :** année de création de Fietsersbond

■ **26% :** part modale du vélo aux Pays-Bas

■ **14 milliards de kilomètres par an**

La population néerlandaise parcourt environ 14 milliards de kilomètres par an, soit 1 000 km/an/personne, y compris les enfants et les personnes âgées.