

V
&

i
V

|
≡

|
|

≡
O



L'open data appuie sur les pédales

Éloge de la vélocité
> pages 15 et 18

La parole à Philippe Goujon
> 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

> 31 mars

Rencontre nationale du Club
Hôtel de Ville de Paris,
« Le vélo sans couture »

> du 29 avril au 3 mai

Salon du cycle
Paris - Porte de Versailles

> du 30 mai au 5 juin

Semaine européenne
du développement durable

> du 2 au 5 juin

Velo-city 2015 à Nantes
« Le vélo, créateur de futur »

> 4 juin - Nantes

Assemblée générale du Club
des villes et territoires
cyclables

> du 16 au 22 septembre

Semaine européenne de la mobilité -
Remise des Talents du Vélo 2015

> du 5 au 9 octobre

Congrès international ITS
à Bordeaux
« Vers la mobilité intelligente -
Meilleur usage de l'espace »

> du 30 novembre au 10 décembre

Conférence climat
de Paris 2015/COP21



édito

2015, l'année du vélo ?

L'année 2014 s'est rattrapée *in extremis* avec la communication, le 18 décembre, des projets retenus dans le cadre du troisième appel à projets mobilité durable et transports collectifs. La liste comporte en effet plusieurs projets vélo financés à hauteur de 30 millions d'euros dans l'enveloppe de 450 millions. Il faut rappeler que cette annonce était en suspens depuis un an faute de financement, la remise en cause de l'écotaxe poids lourds puis sa suppression ayant tout remis en cause. On se réjouit donc que le gouvernement ait maintenu cette enveloppe en faveur de réalisations de mobilité durable dans toute la France pour 5,2 milliards d'euros d'investissements publics. On peut aussi se féliciter d'avoir contribué à ce que le vélo figure dans ce troisième appel à projets, donnant tout son sens à son nouveau nom

de « mobilité durable » et non plus seulement « transports collectifs en site propre » de l'intitulé des deux précédents. Le Club des villes et territoires cyclables n'a pas cessé de défendre l'éligibilité du vélo à ces financements, tout comme le Club des parlementaires pour le vélo, et c'est un signe encourageant que le ministère des Transports nous ait entendus, montrant ainsi que le Plan national pour les mobilités actives (PAMA) a aussi une traduction dans l'effort de l'État en soutien aux collectivités locales.

Pour autant, l'année 2015 doit faire ses preuves ! Preuves que le vélo est enfin pris au sérieux et que son développement est l'occasion pour la France, hôte de la conférence mondiale sur le climat, de se montrer exemplaire. Preuves que les 19 premières mesures du PAMA, qui devaient être mises en œuvre avant la fin 2014, seront toutes engagées sans délai en ce début d'année, que les chantiers identifiés lors de la présentation du plan le 5 mars seront vite ouverts, que les efforts des collectivités locales seront accompagnés et soutenus par des messages forts du gouvernement sur les bénéfices de la mobilité alternative et l'absolue nécessité d'accélérer le changement. Si nous mettons le cap dès janvier sur la COP21 de décembre 2015 comme nous y invite le président de la République, alors ne tardons pas à mettre en œuvre les bonnes mesures vélo que les gouvernements successifs ont identifiées depuis plus de dix ans – depuis le rapport Le Brethon remis au Premier ministre en mars 2003! – et qui figurent dans le plan national d'action. Enfin, l'enjeu de la place du vélo dans l'appel à projets mobilité durable doit aussi se confirmer dans la place qui devra lui être faite dans les CPER (Contrats de Projets État-région) en cours de négociation.

Les collectivités locales sont aujourd'hui confrontées à de lourdes difficultés financières en raison de la baisse des dotations d'État et de l'augmentation des charges, avec des situations locales très contrastées. Il faut donc redire et démontrer qu'une politique vélo est peu coûteuse, qu'elle offre de vrais services à la mobilité et qu'elle est bonne pour l'économie locale. Pas moins ! Pour cela, l'État doit aussi être facilitateur, avec des dispositifs fiscaux incitatifs, pour engager la transition écologique, afin que les dynamiques présentes dans les territoires soient non seulement confortées, mais surtout concrètement encouragées.

Très bonne année 2015 !

Pierre Serne
Président

Des avancées pour le vélo

► Le 10 octobre, dans le cadre de l'examen du projet de loi sur la transition énergétique et la croissance verte, les députés ont adopté deux amendements du Club des parlementaires pour le vélo relatifs à l'incitation des entreprises à mettre en place des flottes de vélos avec une réduction de l'impôt sur les sociétés égale à 25 % du prix de la flotte et à l'indemnité kilométrique vélo déductible de l'assiette de l'impôt sur le revenu pour le salarié et de l'assiette des cotisations sociales pour l'employeur.

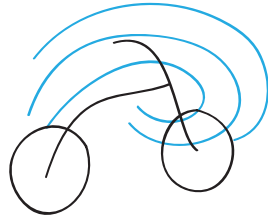
Le texte voté le 14 octobre à l'Assemblée nationale sera examiné par le Sénat en février. Le gouvernement a adopté la procédure accélérée sur ce projet de loi (une seule lecture par chambre).

Success story

► Moustache, jeune entreprise française implantée dans les Vosges, a doublé sa croissance en 2014.

Avec 5 000 VAE sortis de ses ateliers, Moustache double ses effectifs chaque année depuis 2011 et s'impose comme le leader sur le marché français avec des vélos haut-de-gamme, dans tous les segments et notamment dans le VTT à assistance électrique en très forte croissance.

Source : Le Républicain lorrain



Chine, un vélo qui dépollue ?

► Le niveau catastrophique de la pollution de l'air à Pékin a poussé Matt Hope, un artiste anglais, à imaginer un vélo muni d'un système de filtration d'air : le « Breathing bike ».

Son système : un générateur connecté sur la roue arrière qui permet, à chaque coup de pédale, d'aspirer l'air dans un système de filtration qui sépare les particules de poussière. L'air pur est ensuite envoyé au cycliste qui peut rouler dans l'air pollué. Une piste à suivre en attendant un air urbain respirable ?

Source : sudouest.fr

La Marianne d'Or du Développement Durable

► Le Club des villes et territoires cyclables a reçu la Marianne d'Or du Développement Durable le 26 novembre 2014 au Salon des maires de France.

Ce prix récompense les efforts des 1 500 collectivités adhérentes au Club - villes, agglomérations départements, Régions - et leurs actions volontaristes en faveur du développement de l'usage du vélo au quotidien.

Enquête vélo à Toulouse

► Une enquête sur le stationnement vélos a été lancée par l'association « 2 pieds 2 roues », qui constate un fort déséquilibre des supports de stationnement entre le centre-ville de Toulouse et sa périphérie.

Son but : pointer les sites où les supports et le stationnement vélos sont absents. L'enquête, ouverte jusqu'au 31 décembre, alimentera une synthèse des actions prioritaires à effectuer sur le thème du stationnement. Source : actuvélo www.2p2r.org

Piste cyclable phosphorescente

► Une piste cyclable d'un kilomètre a été inaugurée à Nuenen, aux Pays-Bas, en novembre.

Sa particularité : une peinture spéciale qui accumule la lumière du soleil pendant la journée pour s'illuminer ensuite d'une couleur vert et bleu à la nuit tombée. Inspiré des motifs de la toile *Nuit étoilée* de Vincent Van Gogh, ce projet a été désigné par Daan Roosegaarde, associé à la firme néerlandaise Heijmans Infrastructure. Source : lemonde.fr / urbanews

Belfort touristique

► Idéalement connecté aux principaux réseaux cyclo-touristiques européens (Francovélosuisse et l'Euro-Vélo 6), Belfort a reçu le label « ville et territoire vélo-touristique » par la Fédération française de cyclotourisme le 25 novembre dernier.

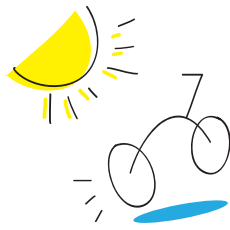
Ce label récompense des territoires favorables à l'organisation d'animations ou manifestations relatives à la promotion de la pratique du vélo et du cyclotourisme. Source : actuvélo



Street marketing

► La société Écovélo a lancé son projet le 31 octobre dernier à Nantes : rémunérer les cyclistes grâce à des publicités figurant sur 2 m² de leur vélo.

La rémunération se fera sur trois zones en fonction de la fréquentation des lieux. Ainsi, un cycliste sera mieux payé s'il circule et stationne son vélo dans le centre-ville de Nantes que sur une route de campagne. Un cycliste pourra gagner jusqu'à 125 € par mois. Les premiers vélos publicitaires devraient circuler à la fin du premier semestre 2015. Source : Ouest-France



La Vélo Francette va ouvrir

► **Porté par sept départements, un nouvel itinéraire cyclable, la Vélo Francette (véloroute V43), ouvrira le 15 juin prochain dans l'ouest de la France.**

Reliant Ouistreham à La Rochelle, cet itinéraire continu et balisé traversera de nombreux paysages. Ses attraits touristiques : les plages du débarquement, le bocage normand, la Mayenne, le Val de Loire, les sentiers des troglodytes, Angers, Saumur, la vallée du Thouet en Deux-Sèvres, le cœur du Marais poitevin et La Rochelle. La Vélo Francette permettra aussi de relier d'autres grands itinéraires français, la Véloscénie (Paris Mont-Saint-Michel) et la Loire à vélo.

Source : actuvélo

Un vélo intelligent

► **Développé par Baidu, l'équivalent de Google en Chine, le projet DuBike sera bientôt proposé sur le marché chinois.**

Quelles fonctionnalités proposent ce vélo connecté ? La mesure de l'activité du cycliste (rythme cardiaque, calories dépensées), un système de guidage intégré au guidon et relié à la navigation du smartphone pour éviter d'avoir à s'arrêter pour regarder l'écran, un système d'antivol basé sur la géolocalisation en temps réel et le partage de son itinéraire sur les réseaux sociaux. L'électronique embarquée sur ce nouveau vélo, et notamment le smartphone, se recharge pendant son utilisation.

Source : Les Echos

Un vélo rechargeable au soleil

► **La start-up canadienne Daymak conçoit le DDS « Daymak Drive System ».**

Attendu sur le marché pour début 2015, il s'agit d'un kit qui permet de transformer un vélo classique en un modèle électrique qui tire sa puissance du soleil en moins de cinq minutes. Embarquant sur la roue arrière un moteur de 250 W, une batterie de 36 V dans le moyeu, des panneaux solaires intégrés et protégés par un revêtement en plastique, ce kit fournit une charge lente mais constante à la batterie. La communication avec le moteur se fait sans fil. Un contrôleur placé sur le guidon permet d'ajuster le niveau d'assistance en fonction du besoin. Enfin, le moteur électrique et la batterie sont rechargeables sur secteur via un chargeur fourni.

Source : actuvélo

Pédale anti-vo

► **La start-up Connected-Cycle a conçu un système de sécurité innovant, incorporé à la pédale et adaptable à tous les vélos.**

Cette pédale connectée donne l'alerte lorsqu'on tente de déplacer le vélo stationné, en envoyant un message sur le smartphone du propriétaire. Une balise GPS auto-alimentée permet également de suivre les déplacements et la position du vélo. Le système permet aussi de récupérer des données telles que la distance parcourue, la vitesse, les dénivélés ou le nombre de calories brûlées, bref de faire du *self quantified self* (voir *Ville & Vélo* 64).

vite-dit



Peu importe de faire l'hypothèse que la Terre est plate, tant que ça vous permet d'aller où vous voulez à vélo... Vous pouvez même supposer que la Terre est creuse comme un bol, si vous sentez que votre vélo descend.



Bernard Maris, économiste, écrivain et journaliste, dans son ouvrage *Lettre ouverte aux gourous de l'économie qui nous prennent pour des imbéciles* (2003). À la mémoire d'Oncle Bernard, assassiné lors de la fusillade des locaux de *Charlie Hebdo* le 7 janvier 2015. #JesuisCharlie.

Paris : concertation en ligne

► **Dans le cadre de l'élaboration du plan vélo 2015-2020, la Ville de Paris a organisé une concertation qui s'est déroulée de septembre à décembre dans les vingt arrondissements de la capitale.**

Pour la poursuivre, la Ville a mis en ligne un questionnaire sur les attentes des cyclistes, parisiens ou non, sur son site Internet. Une présentation du plan vélo aura lieu au conseil de Paris en mars 2015. Retrouvez le questionnaire en ligne sur : http://www.paris.fr/accueil/deplacements/le-velo-a-l-honneur-concertation-sur-le-plan-velo-2015-2020/rub_9648_actu_151757_port_23738

Tour Alternatiba

► **Du 5 juin au 26 septembre 2015, un vélo tandem original équipé de quatre places parcourra 5 000 km dans toute la France.**

En tout, 180 étapes sont prévues dans des villes et villages français. À l'approche de la conférence climat (COP21), sommet des Nations-unies sur le changement climatique, qui aura lieu à Paris en décembre 2015, ce tour est organisé dans le but de mobiliser et de sensibiliser l'opinion publique française aux alternatives possibles au changement climatique. Un appel aux dons est lancé pour soutenir ce projet et financer le vélo sur <https://alternatiba.eu>

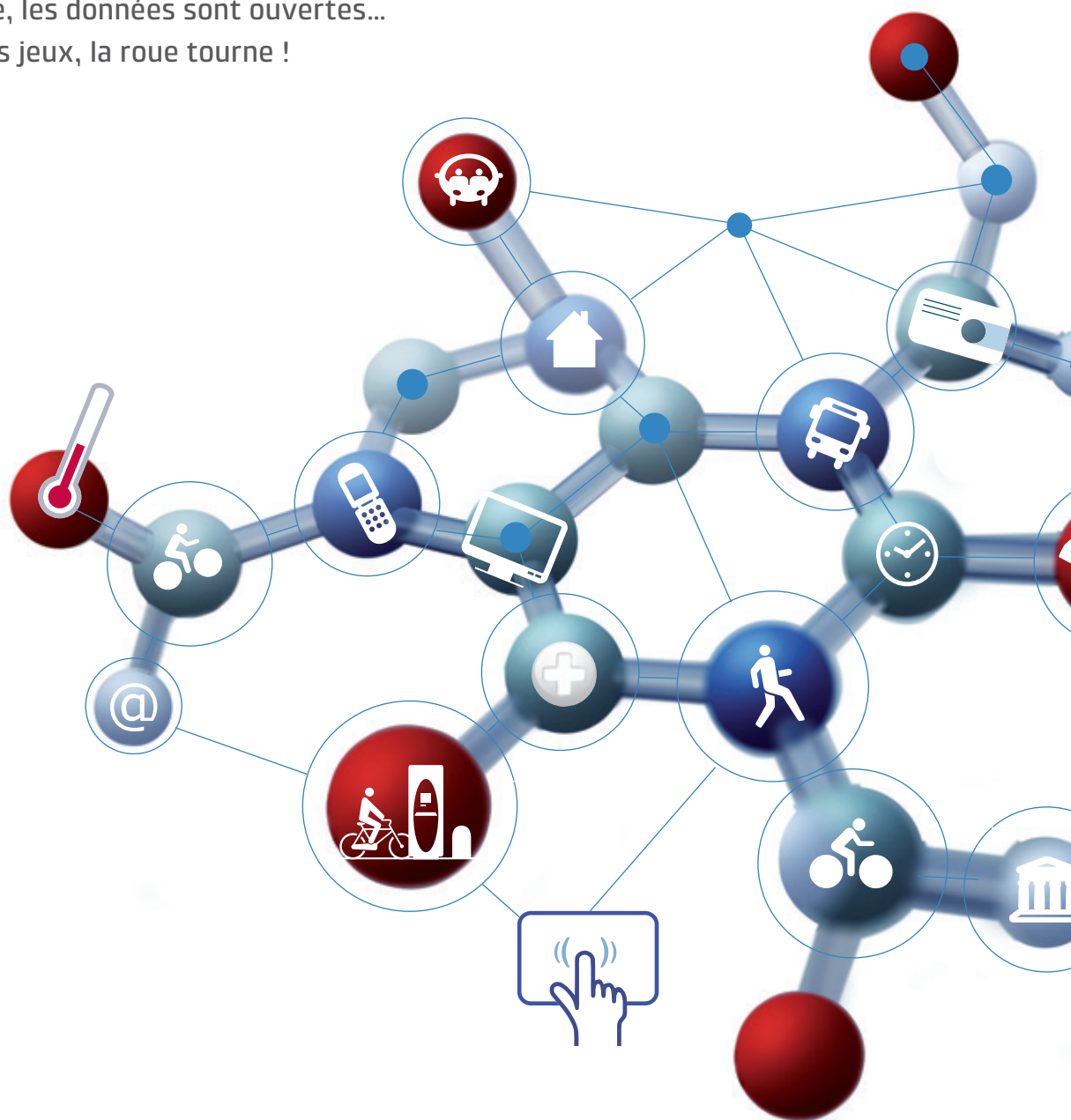
Source : Actuvélo/FUB

L'open data appuie sur les pédales

Nouveaux outils et services innovants émergent depuis le premier coup de pédale donné par le partage des données du vélo STAR rennais, voici maintenant cinq ans.

Une éternité sur l'échelle-temps du numérique ! Si le raz de marée de l'open data tarde à se manifester, l'actualité récente semble confirmer l'avènement de la seconde génération de ce mouvement de fonds. Les outils existent, le flou technologique se dissipe, les données sont ouvertes...

Faites vos jeux, la roue tourne !



© Metra



Les licences d'utilisation désormais en vigueur - ouverte et ODbL - autorisent facilement l'exploitation des données.

La constitution d'une Base adresse nationale (BAN) collaborative, annoncée le 14 novembre dernier, marque-t-elle une nouvelle étape dans l'ouverture des données publiques ?

Dix ans après sa création, le trublion OpenStreetMap (OSM) s'est

assis à la table de l'IGN (Institut national de l'information géographique et forestière), La Poste, l'Administrateur général des données et la mis-

sion Etalab. L'objectif partagé ? La constitution et l'enrichissement d'une base d'adresses communes, disponible dès le début de l'année 2015. Quelle (r)évolution ! La défiance provoquée par la cartographie collaborative s'avère révolue. Désormais des cartographes citoyens arpentent les quartiers, relèvent et enrichissent

les données. Nerf de la guerre de la mobilité, les données cartographiques constitueraient les jeux les plus réutilisés (53 %) par les acteurs privés, devant les données sur les transports (38 %) selon une étude du Serdalab (*Open data en France : acteurs, projets et tendances,*

“Je publie quelque chose mais aussi je réutilise ce quelque chose”

2012). En quelques années, la question juridique de la mise en ligne et de l'exploitation des données a été réglée par deux grandes licences : la licence ouverte et la licence ODbL (Open Database License). Avec des obligations différentes, toutes deux répondent aux principes de gratuité et de réutilisation, y compris à des fins commerciales.

Big brother is riding you

La qualité des données occupe le cœur du débat. « Les acteurs publics doivent être dans la capacité de dire je publie quelque chose mais aussi je réutilise



Référencement des arceaux vélos à Tours, sous la houlette du collectif Cycliste 37, impliquant la communauté d'agglomération, OpenStreetMap et GéoVélo.

Parties de cartes entre amis

Les cartoparties fleurissent sur le territoire. Un travail participatif, pouvant réunir associations, citoyens, entreprises, collectivités.

« Au cours d'une discussion avec la communauté d'agglomération Tours plus, le collectif Cycliste 37 avait lancé sous forme de boutade cette idée de référencer les arceaux vélos. La communauté travaille avec GéoVélo, qui ne les répertoriait pas non plus », avance Laurence Picado, membre de ce collectif. Quatre « cartoparties » ont déjà été organisées pour y remédier. « Nous étions une vingtaine chaque fois. Des gens du collectif cycliste, mais également des contributeurs d'OpenStreetMap, qui ont saisi des données, mais aussi transmis leurs connaissances. Et ils continuent de collaborer (...). Le technicien de la ville est aussi disposé à mettre à jour ces cartes d'arceaux, c'est la personne la mieux placée pour ceci. » À La Rochelle, selon Aurélie David, de l'association Vive le Vélo, « le but des cartoparties est d'obtenir une vision exhaustive des aménagements sur le territoire (...). On verse au fur et à mesure dans OpenStreetMap, et nous allons réaliser une carte accessible pour le vélo sur La Rochelle et l'agglomération. » Ce qui bloque ? « Des adhérents peu axés sur les manipulations Internet ».

Christian Quest, président de l'association française OpenStreetMap

« Les fournisseurs commerciaux de données ne disposent pas de notre densité d'informations »



Christian Quest, président d'OpenStreetMap France, un pays très actif pour la construction de la carte libre du monde

OpenStreetMap (OSM) vient de fêter ses dix ans en septembre dernier. Très actif dans l'Hexagone, avec une surreprésentation des cyclistes, ce projet collaboratif de carte libre du monde devient un référentiel. Le point avec Christian Quest, président de l'association française.

Ville & vélo : Quelle est la place d'OpenStreetMap ?

Christian Quest : Nous essayons qu'un écosystème se développe avec des *open source* (des codes source ouverts, NDLR) et aussi des entreprises qui fournissent des services. L'idée est simple : on crée ensemble un bien commun, non marchand, disponible et utilisable par tous, y compris pour des exploitations commerciales. Tout le monde peut utiliser les données et tout le monde peut les corriger.

Cela représente combien de contributeurs ?

C.Q. : Au niveau mondial, 450 000 personnes ont contribué au moins une fois, et 1,8 million se sont inscrites. En France, aujourd'hui 200 personnes différentes font des contributions quotidiennes ; mensuellement elles sont 3 000. Pour obtenir les données mondiales, on rajoute un zéro, soit 2 000 contributeurs quotidiens et 30 000 mensuellement. On constate un phénomène de *long trend* : un petit pourcentage de contributeurs représente une grande partie des participations.

Peut-on douter de la fiabilité de ces données non contrôlées ?

C.Q. : Au début, on a rencontré un certain dénigrement. Nous ne faisons pas de contrôle *a priori*, mais *a posteriori*, par une forme d'autocontrôle qui fonctionne plutôt bien. Nous sommes tous bénévoles ! Le budget

au niveau mondial est de 100 000 €, ce qui est édifiant sur l'inefficacité des modèles non collaboratifs.

Quelle est la pérennité de ce modèle ?

C.Q. : La force d'OSM, ce sont les contributeurs ! Si on efface les données d'OSM, les 3 000 contributeurs mensuels vont recommencer. Alors que si les contributeurs s'arrêtent, cela devient obsolète. La donnée est périssable. On parle d'entretien des données cartographiques : de *data gardening*. Les fournisseurs commerciaux de données ne disposent pas de notre densité d'informations. Le deuxième challenge après la densité est la mise à jour.

Comment se projette OSM dans un futur proche ?

C.Q. : Dans le futur, nous disposerons de beaucoup de données, de plus en plus précises. Il suffit de regarder l'Allemagne pour voir comment nous serons dans trois ans. Au niveau mondial, l'Allemagne est en tête, la France se trouve au niveau des États-Unis et de la Russie avec un territoire beaucoup plus petit. On peut attribuer le succès français à la difficulté d'accéder à des données cartographiques libres en France. Alors qu'aux États-Unis, les données de l'UFGS (Unified Facilities Guide Specifications), qui serait l'équivalent de notre Institut géographique national (IGN), sont disponibles et libres.



L'outil VLS & Stats développé par l'Ifsttar livre de précieux indicateurs sur les systèmes d'exploitation des vélos en libre-service en France mais aussi à l'étranger comme à New York.

ce quelque chose », souffle Simon Chignard, consultant, spécialiste de l'open data. Le sujet n'est pas tant d'ouvrir des données que de les réutiliser. Les techniciens descendent de leurs tours d'ivoire numériques, comme le constate Julie Rieg, directrice des études du cabinet Chronos : « Désormais on nous appelle pour travailler sur les usages. Avant de faire parler les chiffres, nous nous demandons lesquels peuvent être intéressants. L'appel à la sociologie par les acteurs techniques est un phénomène nouveau. » Si certains acteurs se plaignent de l'antique loi Informatique et libertés, limitant les expérimentations et le traçage, d'autres s'en féliciteraient plutôt, à l'image de Benoît Grunberg, de Géovélo : « Nous disposons de pas mal de données avec les origines et

destinations, mais nous nous refusons à faire du traçage. Nous restons vigilants. Le vélo doit rester un objet libertaire, il faut rester dedans. »

Le spectre de Big Brother hante toujours. Il prend la forme des quatre titans du numérique, les GAFA (Google, Apple, Facebook, Amazon), que des collectivités tentent de contrer, à l'image de Lyon et sa plate-forme d'ouverture des données publiques qui répond au nom de Smart data.

Des outils à saisir

L'ouverture des données, longtemps assimilée aux seules applications des portables, se défait peu à peu de ce

costume trop étroit. Étienne Côme, chargé de recherche à l'IFSTTAR, a développé VLS & Stats, un outil permettant de comparer les différents systèmes d'exploitation des vélos en libre-service, d'observer une ville ou une station.

L'objectif de la mise en ligne de ces données ?

« Je voulais montrer que les données étaient là et que l'on pouvait leur faire dire autre choses (...). Je voulais aussi travailler sur la visualisation. » En octobre dernier, le Cerema a publié un portail web d'indicateurs sur la voirie en France, un prototype centré sur les modes marche et vélo. « L'idée était d'identifier dans la voirie ce qui est autorisé aux modes actifs,

“Des start-up redoublent d'inventivité”



En France, tous les jours, 200 personnes différentes contribuent à l'enrichissement des données d'OpenStreetMap.

quelle est la perméabilité du réseau (...). Ce portail démontre que la couverture de la France entière est réalisable pour un coût limité », insiste Patrick Gendre, responsable d'études. Actif, ce portail permettrait de comparer les évolutions de la voirie d'une année sur l'autre et de pouvoir évaluer l'effet des politiques publiques sur la voirie. Qui voudra s'en saisir ?

La donnée, le pétrole de l'économie numérique

Selon le cabinet de conseil McKinsey, le mouvement de libération des données pourrait ajouter 3 000 milliards de dollars par an à l'activité économique mondiale, en créant de nouveaux services. La réalité contredit cet Eldorado. Est-ce provisoire ? Des start-up redoublent d'inventivité. Le système prédictif développé par la start-up bordelaise Qucit (lire *Beau temps sur les vélos en libre-service*) peut-il devenir le porte-drapeau

français de cette nouvelle économie numérique ? Le bémol, selon Julie Rieg, du cabinet Chronos, concerne le développement de ces entreprises ancrées territorialement : « Sur un territoire, la start-up qui se développe va regarder le territoire voisin mais va être freinée pour s'avancer sur d'autres marchés. » La préférence territoriale prévaut. Dans les milieux du vélo dominés par la passion se retrouvent des communautés assez actives, à l'image de Strava, qui revend des données à des agences d'urbanisme de certaines villes. Des acteurs économiques du cycle s'impliquent, comme le groupe Cyclelab (magasins Culture vélo, Bouticycle, Vélostation), qui vient de se



Très sensibilisés à l'échange de données, les cyclistes ont remplacé les cartes par les GPS et publient traces et itinéraires.

« Le mouvement de libération des données pourrait ajouter 3 000 milliards de dollars par an à l'activité économique mondiale »

rapprocher du système collaboratif Kapra pour cartographier des itinéraires en référençant points touristiques, hébergements... Le labo digital de la SNCF corneque un incubateur autour de ces problématiques. « Des grands opérateurs vont chercher des idées dans les start-up. Intégrer un mode d'organisation de start-up dans une grande entreprise ou une collectivité est compliqué. On assiste à un choc numérique terrible », témoigne Benoît Grunberg de Géovélo, une des start-up de cet incubateur. Les freins tiennent très certainement à ce choc des cultures et au manque criant de compréhension du phénomène. ■

Beau temps sur les vélos en libre-service

La disponibilité des vélos en libre-service (VLS) estimée à l'image des prévisions météo ? Une réalité pour Bordeaux, où la start-up Qucit vient de mettre en place un système prédictif pour les VCub.



© La Cub



© La Cub

L'estimation du remplissage des stations sert aux équipes de maintenance et de réassort.

Vais-je trouver un vélo en bas de chez moi demain matin pour me rendre à mon rendez-vous ? Y aura-t-il un vélo disponible après ma séance de cinéma ou mon concert ? « *Tout ce qui peut influencer le retrait des vélos est pris en compte. On a cette notion de big data, mais aussi d'info en temps réel. Nous récupérons les informations sur la météo : pluie, vent, humidité jouent sur l'utilisation de vélos. Tout comme les pannes de tram, que nous introduisons en temps réel (par les tweets), l'historique des trajets – origine et destination – qui ne sont pas*

D'autres flottes de vélos en libre-service gérés par Kéolis vont-elles décliner ce service développé grâce aux données libres ?

en open data, le taux de remplissage des stations (en open data), et nous remettons ceci à jour toutes les minutes », explique Raphaël Cherrier, le créateur. Ce service se trouve intégré à l'application de Keolis « La bonne station », qui livrait déjà la disponibilité des vélos en temps réel. Cet enseignant-chercheur, expert en modélisation statistique, s'intéresse au sujet depuis 2011. Le coup de pouce apporté par le concours d'innovation a permis à Qucit de se développer rapidement. Ce nouvel outil pourrait se retrouver (très) prochainement dans d'autres villes. « *L'objectif est d'optimiser le remplissage des stations. Mon but est que le système fonctionne en toute transparence pour l'utilisateur. Nous sommes vraiment les premiers à développer ce système de prédiction. Jusqu'à présent, les opérateurs le faisaient un peu au doigt mouillé.* » ■



Les prédictions estiment la disponibilité des vélos pour les usagers à 12 heures sur l'application mobile « La bonne station ».

Simon Chignard,
membre de la mission Etalab

« Il existe de multiples sujets où le vélo et les données ont des rapports »



Simon Chignard cite volontiers cette phrase de Kranzberg : « La technologie n'est ni bonne, ni mauvaise, elle n'est pas neutre non plus. »

Auteur de *Open data, comprendre l'ouverture des données publiques* et consultant, Simon Chignard a participé à l'ouverture des données publiques de Rennes Métropole. Membre de la mission Etalab, il nous livre son point de vue sur les évolutions des données libres pour le vélo et la mobilité.

Ville & vélo : Où en sommes-nous cinq ans après l'arrivée de l'open data ?

Simon Chignard : L'open data a inscrit le sujet des données sur l'agenda. Se poser la question : « Mais quelles sont les données que j'ai à disposition ? » avant de les mettre en ligne tient à l'open data. Cinq ans après, l'attelage est toujours le même, entre la transparence – une société plus ouverte, plus démocratique – et un côté commercial – la donnée comme carburant (...). Si le premier territoire à ouvrir ses données en France était Rennes en 2010 avec le jeu de données du service vélo STAR, à mon sens cela a commencé par là parce que ce ne sont pas des données sensibles de prime abord.

Ces données sur les vélos en libre-service (VLS) livrent de nombreux indicateurs...

L'ouverture des données des VLS pose la question des stratégies industrielles : on dispose de la localisation des stations gérées par JCDecaux à Nantes, mais pas de leur état de fonctionnement. JCDecaux a compris qu'il était important de contrôler la source. Les VLS sont un exemple de la mobilité urbaine qui pouvait être gérée par d'autres acteurs que les collectivités. C'est bien de déléguer à un acteur, mais il faut pouvoir disposer des données. Réduire la question du vélo au VLS est insuffisant. Et pour les datas, c'est la même chose.

Que trouve-t-on hormis des évolutions pour les vélos en libre-service ?

J'ai été frappé de voir qu'il existe de multiples sujets où le vélo et les données ont des rapports. Et pas forcément là où on les attend le plus ! Etienne



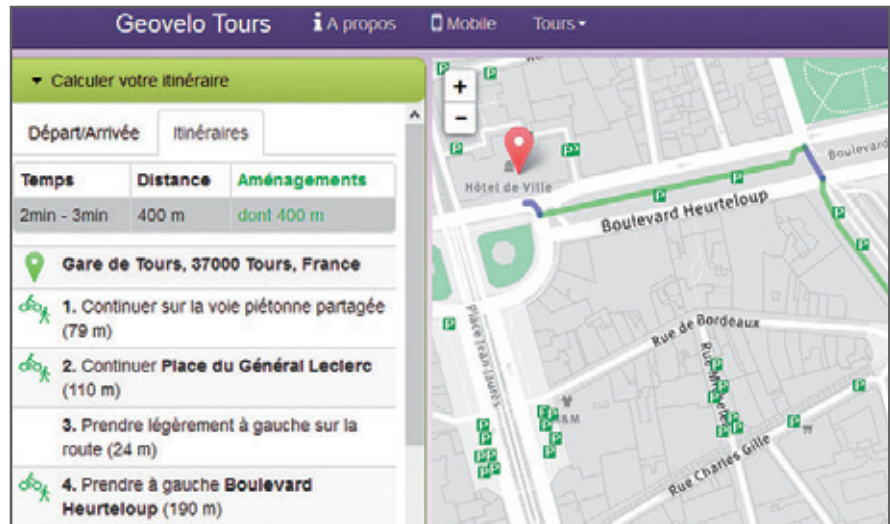
Paru en mars 2012, *Open data, Comprendre l'ouverture des données publiques*, de Simon Chignard, chez FYP Éditions reste un ouvrage de référence.

Côme, à l'IFSTAR, a fait un travail pour comprendre les mobilités, une source de connaissance qui permet une réutilisation. Le ministère de l'Intérieur publie sur data.gouv.fr une base détaillée des accidents de la circulation qui ont provoqué au moins un blessé léger. Avec ces données, on peut dire combien ont impliqué un cycliste et un autre véhicule, deux cyclistes entre eux, un cycliste et un piéton. Ce que l'on saurait faire avec ces fichiers, c'est du prédictif. Avec cette étude, on a aussi évoqué l'extension de la prime transport au vélo.

Assez peu de projets innovants ont émergé pour le vélo...

Les sociétés qui représentent la modernité dans la mobilité sont Uber et Bla-bla-car. Jusqu'ici, la mobilité consistait à lier une infrastructure physique et une informationnelle. Ces deux sites Internet ont séparé les deux. Ces sociétés ne possèdent pas de voiture, ni rien d'autre ; leur valeur est de faire. Ce mouvement n'a pas concerné le vélo, mais il pourrait. Covélo, vélo partagé... Il n'y a pas de raison que ce mode de mobilité soit épargné par cette tendance.

Géovélo, le Google Maps français ?



« La SNCF veut travailler avec un opérateur qui maîtrise la donnée vélo », se réjouit Benoît Grunberg, fondateur de Géovélo, depuis un an dans l'incubateur de la SNCF.

Géovélo va-t-il réécrire l'histoire du village gaulois qui résiste à l'envahisseur Google Maps ? Depuis 2009, ce calculateur d'itinéraires vélos se développe au gré des contrats avec les collectivités. Sa collaboration avec la SNCF, pour les trajets à vélo à partir des gares TER, pourrait lui donner une nouvelle dimension.

« Nous sommes des artisans », se plaît à dire Benoît Grunberg, fondateur de Géovélo, un calculateur d'itinéraires vélos prenant en compte les aménagements. Né à Tours en 2009, le projet avance pas-à-pas, main dans la main avec les collectivités. L'apport de ce calculateur aux territoires ? « De l'appui à la politique vélo. Nous apportons du service de calcul, de la mise en forme de bases de données, des contacts avec les cyclistes par le numérique. Nous donnons des infos aux cyclistes, et les cyclistes nous font des remontées. C'est le participatif ! », explique Benoît Grunberg, qui numérise des grandes agglomérations comme Tours, Paris, Toulouse, Rennes, Lyon, Caen... La collecte est reversée dans OpenStreetMap, dont l'entreprise se targue d'être un des principaux contributeurs professionnels.

Dans l'incubateur de la SNCF

La « vieille » start-up poursuit sa croissance. « Nous sommes six salariés.

Notre produit est fiable et vendable, alors qu'autrefois nous étions davantage dans la recherche et le développement. Nous avons fait du calcul d'itinéraire vélo avant Google Maps. Mappy et Via-Michelin ? Ils ne prennent pas en compte les aménagements. Le nerf de la guerre est la donnée, et il n'y a que Google et OpenStreetMap qui en disposent. » Géovélo fait partie des sept start-up de l'incubateur SNCF qui visent à devenir un opérateur « porte-à-porte ». Avec ce calculateur généralisé, une fois à la gare, l'utilisateur pourra disposer d'itinéraires cyclables. « L'idée est d'aller plugger sur le calculateur Géovélo. Nous allons tester ceci pendant un an, dès mars prochain, avec les gares TER, en ouvrant le service sur les zones où Géovélo est présent. Nous apportons une énorme visibilité à Géovélo, qui fournit un service pertinent pour nos clients », s'enthousiasme Catherine Delisle, responsable veille et développement de projets à la Fabrique digitale de la SNCF. ■



Observatoire des mobilités actives



Enquête nationale 2012/2013

Les politiques en faveur des piétons et des cyclistes dans les villes françaises

Le Club des villes et territoires cyclables, dans le cadre de l'Observatoire des mobilités actives créé en 2007, interroge les politiques en faveur des cyclistes et des piétons dans les villes et agglomérations françaises tous les trois ans. L'enquête 2013 offre une photographie à l'aube du nouveau mandat municipal 2014-2020. Les premiers résultats et leur analyse ont été présentés en début d'année ainsi que dans *Ville & Vélo* n° 61



de janvier-février 2014. Comme pour les précédentes enquêtes, le Club bénéficie de l'appui scientifique et méthodologique de MTI Conseil et du Cerema. La brochure des résultats complets (24 pages) vient de paraître. Elle est également téléchargeable sur le site internet :

www.villes-cyclables.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

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

Éloge de la vélocité

Une approche prospective



© DR

Georges Amar est consultant en mobilité et prospectiviste, chercheur associé de la chaire de l'innovation des Mines ParisTech. Il enrichit régulièrement les travaux et réflexions du Club des villes et territoires cyclables, comme lors du congrès 2013 à Nice pendant lequel il avait livré sa vision de « l'innovation vélo, ou comment le vélo réinvente la ville ». Il revient pour *Ville & Vélo* sur la vitesse, ou plutôt la vélocité, qui fait la force et la saveur du vélo et de la mobilité active.



Fotolia © Pink Berger

L'avenir du vélo

Est-il encore nécessaire de faire l'éloge du vélo, de promouvoir la bicyclette, de donner de nouvelles preuves de son efficacité, de ses effets bénéfiques sur la santé des villes comme sur celle de ses habitants ? Certes, peu de villes peuvent se targuer d'un partage modal aussi *vélophile* que ceux d'Amsterdam ou de Copenhague (jusqu'à 35 % de l'ensemble des déplacements). Beaucoup de villes ont encore, comme on dit, des « marges de progrès » importantes devant elles. Mais l'idée du vélo a clairement trouvé sa place dans le projet urbain. Dans la bataille symbolique que se livrent continuellement les « modes » – ce qui ne les empêche pas de coopérer dans le cadre de politiques multi et intermodales (lorsque ces politiques existent) –, le vélo a fini d'être le petit dernier, le parent pauvre de la famille des mobilités urbaines.

On peut même considérer qu'il a acquis (au détriment notamment de la voiture) ses lettres de noblesse. Une ville « moderne », en ce début de XXI^e siècle, ne saurait se passer d'un système urbain type Vél'ib' de vélos en libre-service. C'est presque un *must*, un marqueur de « modernité durable », même lorsque la part réelle de ce type d'offre reste modeste, voire minime, par rapport à l'ensemble des mobilités. Il reste donc beaucoup à faire, et sur des plans multiples, juridiques ou législatifs, infrastructurels, pédagogiques, technologiques et autres. Pour autant, la période purement « militante » du vélo sera bientôt derrière nous. La réflexion sur l'avenir, y compris pour ceux qui aiment le vélo et sont convaincus de sa pertinence, ne peut plus se contenter de souhaiter « toujours plus de bicyclettes ». Parvenant à maturité, le vélo devra (et a déjà commencé à) assumer la question de la mobilité dans

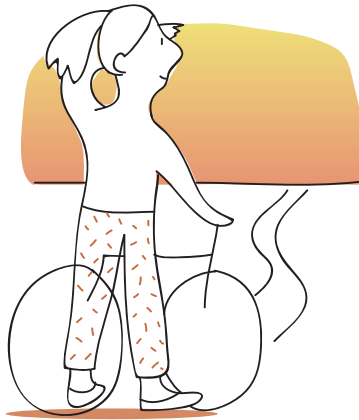
son ensemble, dont il a été jusque-là plutôt l'enfant terrible !

Le vélo et la « nouvelle mobilité »

Penser l'avenir du vélo, c'est le penser dans le contexte lui-même très évolutif de la mobilité dans son ensemble. Nous sommes entrés dans une « civilisation de la mobilité » ; et cela constitue une rupture paradigmatique avec le contexte classique d'une vie sociale et économique essentiellement « postée ». Nous vivons encore sur l'idée que les choses de la vie se font « quelque part », en des lieux fixés aussi bien au plan géographique que par leur affectation à une activité définie. On travaille au bureau (ou à l'usine), on étudie à l'école, on dort à la maison, on va au cinéma, etc. Le transport n'est alors qu'un moyen (et donc une perte de temps) pour passer d'un de ces « vrais » lieux à l'autre. La grande évolution, dont nous sommes les contemporains, c'est l'émergence d'une véritable *vie mobile*. Cela signifie que toutes les activités peuvent ou pourront être réalisées en « mode mobile » (ce qui ne manque pas de les transformer en profondeur). Cela constitue une mutation anthropologique (et bien sûr socio-économique, dont les spectaculaires aventures du numérique et des réseaux sociaux nous donnent une petite idée) qui ne fait que commencer. C'est « là-dedans », dans ce maelström passionnant et hautement instable, que le vélo a fait son entrée.

Faire de la prospective...

...dans un contexte de transformations rapides et profondes, ce n'est pas tenter de décrire les tendances probables, dans leur continuité souvent trompeuse, mais au contraire essayer de détecter et de comprendre les « crises conceptuelles », et de formuler les *paradigm shifts* porteurs d'avenir. Le meilleur exemple actuel est évidemment le smartphone, à condition de bien comprendre jusqu'à quel point celui-ci n'est pas un téléphone. Ou qu'il lui ressemble



à peu près autant qu'une automobile actuelle ressemble à la voiture à cheval dont elle est pourtant l'héritière. On commence à comprendre que la voiture « du XXI^e siècle » aura le même genre de rapport avec celle du XX^e siècle... Je suis personnellement convaincu que l'automobile a beaucoup d'avenir, mais qu'elle ne ressemblera en presque rien à celle d'aujourd'hui. Je précise que je ne parle pas tant de la ressemblance visuelle ou matérielle que du concept même de l'*automobilité* et de ses implications de tous ordres. Cela est vrai également du vélo. Dans le contexte de la *vie mobile* (et de la *ville mobile*) qui est désormais le nôtre, le « vélo » est bien plus qu'un objet technique, un « matériel roulant », bien plus même qu'un mode de transport parmi d'autres. Tout en s'inscrivant parfaitement dans le paysage de la nouvelle mobilité, le vélo (ou plutôt la « véломobilité ») y apporte des contributions spécifiques importantes en termes prospectifs : une autre idée de la vitesse, l'hybridation corps-machine, une certaine idée de la ville. Nous ne pouvons qu'effleurer quelques aspects de ces questions dans le cadre de cet article.

Adhérence territoriale, reliance sociale, « esthésie » modale

Pendant tout le XX^e siècle, l'innovation fut un combat contre le *frottement* ! C'est contre les encombrements urbains que l'on invente à Londres, dès 1865, le bien nommé *Underground*, premier des TCSP,

Transports en commun en site propre intégral. Principe de séparation : tout ce qui risque de gêner la fonction circulaire, y compris à l'intérieur du réseau (spectacles, commerces, rencontres) est évité ou interdit. Le « sans contact » devient critère de valeur¹ ! Le métro se veut « machine à flux », analogue dans son principe à ce que sera l'autoroute. Adhérence territoriale et reliance sociale minimale, concentrée aux stations. Même chose pour l'avion : le décollage l'arrache aux frottements que subissent les transports terrestres (les « rampants »). L'automobile elle-même a été conçue comme « bulle », expression d'un individu autonome – libéré de la « promiscuité » associée aux transports publics. Symboliquement parlant, le paradigme dominant du XX^e siècle est celui du transport « isolant » plutôt que reliant et « adhérent ». D'ailleurs, cela dépasse le champ de la seule mobilité. La conception standard du logement reste encore celle de l'appartement (l'à-partement !) ou de la maison individuelle, qui fait prévaloir l'espace privatif sur l'espace public². Depuis quelque temps, des indices d'inversion de valeurs émergent : covoiturage, location entre particuliers, partage, mise en commun d'équipements, etc. – à la faveur des crises économiques endémiques, et dans le cadre philosophique et pragmatique de ce que l'on nomme désormais *économie collaborative* (financement participatif, etc.). On covoiture pour raison financière, mais aussi pour ne pas voyager seul ou pour se faire des amis ! L'automobile redevient « reliancielle », redécouvre le plaisir de faire route ensemble, y compris avec des inconnus, qui par la grâce des réseaux sociaux deviennent nos *prochains*.

¹ Quelle idée stupide d'avoir fait du magnifique mot de contact un terme négatif ! C'est en tout cas une indication claire sur la nature du paradigme standard du transport. *A contrario*, le vélo serait plutôt un passe « avec contact » !

² C'est d'ailleurs le couple Maison individuelle / Voiture particulière qui est la clef de voûte du « modèle californien » ou de l'urbanisme los-angelessien !

Le retour de la marche et du vélo, modes « adhérents » par excellence (et pas seulement *doux* ou *actifs*), est un signe. À vélo ou à pied, on est en interaction étroite et constante avec la rue, son paysage, ses signes, ses services, ses habitants. On peut stopper puis repartir, bifurquer ou faire demi-tour n'importe quand et n'importe où. L'adhérence, qui est en quelque sorte le bon côté du frottement, est une qualité de type éco-logique, au sens de rapport riche à l'environnement. On ressent le territoire, son relief, son climat, ses variations, ses nuances, et on le fait différemment selon les modes. Chaque mode de mobilité rencontre et « goûte » le territoire à sa façon. Chaque mode a son « esthésie », sa dimension sensible et ses émotions spécifiques.

Kin-esthésie du Velox bipède

Le vélo implique une expérience particulière de la vitesse : la « vélocité ». N'oublions pas que *vélo* vient de *vélocipède* (et lui-même de « Velox bipède »), qui désigne le premier bicycle, sans pédalier : la « draisienne », avec laquelle son inventeur, le baron Von Drais, établit en 1817 un record de vitesse à 14,4 km/h ! Introduite en France sous le nom vélocipède (Hobby Horse ou Swift Walker en Angleterre), elle disparaît avec l'invention du pédalier par Pierre Michaux en 1861.

L'expression « Velox bipède » présente l'intérêt de déplacer l'accent du véhicule vers la personne : le bipède véloce – on dirait aujourd'hui « l'homme augmenté » ! Elle anticipe sur l'évolution de la mobilité comme compétence et comportement des personnes, comme attribut essentiel de Homo Mobilis³. La neutralité technique de l'expression « Velox bipède » ouvre d'ailleurs sur d'autres choses que la bicyclette, telles que le Segway, ou même la « marche nordique », où le marcheur est équipé de bâtons de ski ! Sans parler des



« échasses urbaines », véritables prothèses qui permettent d'impressionnantes performances de vitesse. Mais l'autre intérêt du mot « vélocipède » est justement de nous aider à ne pas confondre vitesse et vélocité. Référence au proverbe bien connu qui invite à « ne pas confondre vitesse et précipitation » : la vélocité est moins « précipitée » encore que la vitesse ! Les amoureux du vélo le savent : il procure de réelles sensations de célérité, même à une allure relativement modeste. Certes la moto, la voiture ou l'avion sont capables de donner des sensations beaucoup plus fortes. Cependant, les progrès techniques des équipements, du confort, ainsi que les impératifs de sécurité et de protection de l'environnement atténuent l'ivresse de la vitesse en même temps que son potentiel de dangerosité. Le philosophe et urbaniste Paul Virilio a écrit de fortes pages sur la relation étroite entre vitesse et violence⁴. Mais la vélocité échappe dans une certaine mesure à cette malédiction de la vitesse.

La vélocité : ni culte de la vitesse ni éloge de la lenteur

En dépit d'une certaine mode (un peu bobo...) du « slow », on peut supposer que le prestige de la vitesse ne cédera guère aux charmes de la lenteur d'antan... Aussi, plutôt que les opposer, promouvons une vélocité qui ne soit ni *speed* ni *slow* ! L'idéal de la vitesse est de traverser le territoire sans frottement ni contact ; au contraire, le « mouvement

véloce » l'éprouve, le caresse, le goûte. Il savoure (et parfois souffre) l'air du temps, les intempéries, les reliefs, les parfums. Pour persuader les gens de ralentir, redonnez-leur le goût de la « vraie » vitesse ! Une vitesse goûteuse et qui redonne le goût du pays. Nous sommes tous des êtres véloce ! Bien que la « vélocité » ne se limite pas à la bicyclette, la performance sensori-motrice du dispositif roues/guidon/selle/pédalier est remarquable. Il fait du vélo un outil de perception⁵ en même temps que de motricité, illustrant le fait que toute mobilité est « cognitive ». Connaître et bouger sont liés. Mais la vélocité est aussi vecteur d'expression et de plaisir. Qui n'a connu un moment de grâce en roulant « sans les mains » ? Funambulisme ordinaire ou virtuose : un jour j'ai vu (à Amsterdam évidemment) un garçon qui jouait de la flute traversière en roulant !

J'oublie le Tour de France – et autres tours de force qui me laissent assez froid : pardon à ses innombrables passionnés (dont certains de mes amis) ! Je serais plutôt vélopoète que véloforçat ! Et j'avoue un faible pour le « vélo à une roue », qui confère à ses pratiquants un air irrésistible de Pierrot lunaire. Est-ce encore de la mobilité ou déjà de la danse ?

L'avenir du vélo ? Le corps-mobile et la vélocité !

L'enseignement du vélo, ce n'est pas la lenteur, mais cette vitesse douce, reliante, adhérente, sensible, qui porte son nom : la vélocité. Cette qualité ne doit pas rester l'apanage de la bicyclette (on peut même se demander si elle ne risque pas de l'oublier... lorsque l'on voit certains cyclistes transformés en bolides aussi bêtes que leurs confrères automobilistes). La marche aussi est un mode véloce ! La voiture aussi peut se convertir à la vélocité ! Il y a d'ailleurs des études de Design de la voiture du futur dans lesquelles on se demande où est

³ Georges Amar, *Homo Mobilis – le nouvel âge de la mobilité – éloge de la reliance*, Fyp éd. 2010

⁴ Paul Virilio, *La Vitesse de libération*, éd Galilée, 1995

⁵ Cf. (le vélo en *mode lecture*), in Véronique Michaud, *À vélo, vite !*, Fyp éd. 2014



Georges Amar le démontre depuis plusieurs années : nous sommes passés du « transport » au paradigme de la « vie mobile ». La liberté de mouvement – toutes sortes de mouvements – est une composante forte de nos modes de vie et façonne nos représentations. Poursuivant et complétant la réflexion engagée dans son ouvrage précédent (*Homo mobilis : Le nouvel âge de la mobilité*, FYP Éditions, 2010), Georges Amar, chercheur, artiste et expert en prospective de la mobilité urbaine, nous montre dans *Ars mobilis*, qui vient de paraître, que la mobilité est devenue mode de vie, à toutes les échelles et dans toutes les sphères humaines et sociales. Visionnaire, tout en restant pragmatique, il propose un travail de prospective et porte un regard inédit et riche de sens en considérant la mobilité comme un art : l'art d'une ville vivable et vivace. Cette approche originale intéressera tous ceux qui travaillent aux évolutions de notre société. FYP Éditions, 128 pages, Collection « Présence »

Prix : 15 euros ISBN : 978-2-36405-116-4



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 :
Alain Dalouche (dossier),
Alix Cariou, Claire Schreiber

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

Crédits photos :
Fond visuel de couverture
© Tatiana Shepeleva,
page 15 > Fotolia © Pink Badger,
page 20 > © Cécile Dégremont,
© Matra, © La Cub, © Alain Dalouche

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

Conception graphique, maquette, illustration de couverture :
Studio Desailly
Denis Desailly
ddesailly@me.com

Illustrations texto-vélo :
Sabine de Ligny

Relecture :
Giulia Valmachino

Impression :
Print Price
fabrication@planeteimpression.fr
Imprimé sur papier recyclé
Dépôt légal : décembre 2014
ISSN 1631 – 3054

la frontière exacte entre voiture et vélo... L'innovation dans le domaine des modes de transport relève de plus en plus de ce que j'ai proposé de nommer la « transmodalité »⁶, processus de métissage par lequel on crée de nouveaux modes en croisant des « gènes » de plusieurs modes

⁶ Cf. Georges Amar, *Mobilités urbaines – Éloges de la diversité et devoir d'invention*, L'Aube éd. 2004

existants (les exemples sont nombreux). L'expression même de « Vélo bipède » peut être lue dans le sens d'une hybridation homme-technique dont l'émergence se profile, avec les promesses et les craintes qu'elle suscite (transhumanisme, etc.). On pourrait dire, au moins pour la simplicité de la formule, que *le transport de demain, c'est le corps humain !* Ou que

l'auto-mobile de demain sera... le corps-mobile. Bref, le vélo est promis à un grand avenir, d'autant plus qu'il ne se cramponnera pas aux formes techniques et sociales actuelles, auxquelles une évolution déjà plus que centenaire l'a conduit. En d'autres termes, *l'esprit-vélo(ce)* sera l'un des ingrédients les plus précieux du corps nouveau et de la ville à venir ! ■

BULLETIN D'ABONNEMENT À VILLE & VÉLO

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

<input type="checkbox"/> Tarif : 1 an / 5 numéros	27 € TTC
<input type="checkbox"/> Tarif adhérent du Club des villes et territoires cyclables	22 € TTC
<input type="checkbox"/> 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 : @
<input type="checkbox"/> Je souhaite abonnement(s) à Ville & Vélo	
<input type="checkbox"/> Je paierai à réception de facture	
<input type="checkbox"/> 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



VELO-CITY 2015

CYCLING: FUTURE MAKER
NANTES, FRANCE JUNE 2-5



Du 2 au 5 juin 2015
Rendez-vous à Velo-city
Nantes-France !



Profitez des tarifs en
early bird jusqu'au 31 mars 2015
sur www.velo-city2015.com



Au croisement des Eurovelo routes 6 et 1, 5^e du palmarès mondial des villes les plus « velo-friendly », Nantes accueillera du 02 au 05 juin 2015 la prochaine édition de Velo-city, le congrès mondial du vélo urbain.

www.velo-city2015.com | [@velocity2015](https://twitter.com/velocity2015) | facebook.com/velocityconference



Crédit photo : Cécile Degremont



Philippe Goujon, député-maire du xv^e arrondissement de Paris,

promeut depuis 2008 le vélo comme mode de déplacement à part entière et est à l'origine du remboursement par l'employeur de l'abonnement Vélib', de l'obligation de construction de garages à vélos dans les parkings des immeubles neufs ou rénovés, et de la création d'une indemnité kilométrique vélo, mesure qu'il préconisait dans le 1^{er} plan national vélo remis au ministre des Transports en janvier 2012.

Pourquoi avoir fait de la promotion du vélo comme moyen de déplacement un axe fort de votre travail législatif ?

En tant qu'élu parisien et député-maire du plus grand arrondissement de Paris, je suis particulièrement sensibilisé à l'enjeu sanitaire que représente la lutte contre la pollution, responsable d'une diminution de 6 mois de l'espérance de vie des parisiens par rapport au reste de la France. Mon mandat de Député, prolongation de mon engagement local, m'offre la possibilité de façonner la loi dans le sens de l'intérêt général, et la promotion des déplacements écologiques s'inscrit parfaitement dans cette ambition. Après l'ère du « tout voiture » des années 1970, je veux contribuer à restaurer une ville apaisée à échelle humaine, où chaque usager de la rue - automobiliste, motard, cycliste, piéton - a sa place, d'autant qu'au cours d'une même journée, on peut relever successivement de l'un de ces trois statuts. Tel est le sens du « Code de la rue » développé durant le quinquennat de Nicolas Sarkozy, et qui a introduit les double-sens cyclables, les cédez-le-passage cyclistes au feu pour les vélos et les zones de rencontres où les usagers les plus vulnérables ont la priorité. Le législateur accompagne cette évolution. C'est dans cet esprit que j'ai défendu à l'Assemblée nationale les incitations à l'utilisation des voitures écologiques et du vélo.

Quelles avancées avez-vous contribué à insérer dans notre droit en faveur des déplacements cyclistes ?

Dans la capitale, où 80% des déplacements domicile-travail effectués en voiture font moins de 5 km, distance sur laquelle les véhicules motorisés polluent le plus, on mesure l'intérêt que représente le recours au vélo. J'ai ainsi introduit dans le code du travail en 2008 le remboursement par l'employeur de l'abonnement de son salarié à un système public de location de vélos, ce qui était absolument novateur car à l'époque il paraissait saugrenu de reconnaître au vélo le statut de mode de déplacement à part entière, et surtout son usage professionnel... Tel est bien le cas pourtant, quand

on sait qu'à Paris Vélib' transporte chaque jour autant de passagers qu'une ligne de métro !

J'ai également porté depuis 2008 - et inscrit dans le plan national vélo 2012 -, une indemnité kilométrique vélo incitative, comme cela existe aujourd'hui dans plusieurs pays voisins. Adoptée en novembre 2012 avant d'être supprimée par le gouvernement, nous venons de la réintroduire, avec le Club des parlementaires pour le vélo, dans la loi sur la transition énergétique, en espérant que cette fois-ci elle prospérera dans un texte où elle a toute sa place. Nous avons également introduit une incitation à l'achat de flottes vélos d'entreprises par l'employeur.

Un frein à l'usage du vélo réside dans le risque de vol. Que proposez-vous en la matière ?

En effet, pour ceux qui utilisent leur vélo personnel, la question de la lutte contre le vol est cruciale. J'ai porté un amendement à la loi Grenelle 2 en 2010, imposant la création de garages à vélos sécurisés dans les parkings des immeubles en construction ou en rénovation. Le plan national vélo de janvier 2012 a également permis d'acter la généralisation du Bicycode auprès du ministère de l'Intérieur.

Nous avons favorisé l'intermodalité des déplacements vélos-transports en commun, en fixant des obligations d'équipements en stationnements sécurisés pour les gares et des obligations d'embarquement des vélos à bord des trains.

Le vélo à assistance électrique représente également une solution pour les déplacements périurbains, et c'est pour cela que les incitations à l'achat, comme celle que propose la Ville de Paris et dont j'avais demandé le maintien, sont particulièrement pertinentes.

Que pensez-vous du plan d'action pour les mobilités actives ?

Le « plan d'action pour les mobilités actives » de mars 2014 est resté en-deçà de l'ambition du précédent plan national vélo que j'avais remis à Thierry Mariani en 2012. Après un an de réunions thématiques et la remise d'une étude d'impact favorable à une indemnité kilométrique vélo inci-

tative, il n'a pas vraiment innové en proposant de l'expérimenter à droit constant, alors que seules des incitations sociales et fiscales permettraient de la rendre attractive pour le salarié et pour l'employeur, ce que nous avons finalement corrigé par voie d'amendement. L'abandon de l'objectif d'augmentation de part modale vélo, le manque d'accompagnement ou d'évaluation budgétaire et l'absence de suivi des mesures actées par le précédent plan faisaient aussi défaut. On peut néanmoins saluer la continuité de l'action publique sur ce sujet malgré le changement de majorité.

En tant que coprésident du Club des parlementaires pour le vélo depuis 2012, quels chantiers restent selon vous à ouvrir en 2015 ?

Le Club parlementaire vélo, avec plus de 100 membres de toutes tendances politiques à l'Assemblée nationale et au Sénat, a contribué à la diffusion de la « culture vélo » dans l'hémicycle. Les chantiers ne manquent pas à l'avenir : extension des incitations à la création de locaux vélos dans les immeubles anciens, clarification de la possibilité de cumul de la prise en charge par l'employeur de l'abonnement transports en commun et Vélib', et surtout pérennisation de l'indemnité kilométrique vélo. L'expérimentation du programme « Cycle to Work » en France serait intéressante, car en cinq ans, au Royaume-Uni, 82 000 vélos ont été mis à disposition des salariés et 112 000 tonnes de CO₂ économisées.

Je suis également convaincu que le vélo a toute sa place dans la « ville connectée » de demain. Nous voyons déjà les livraisons par vélo-remorque électrique se développer, les coursiers à vélo égaler les modes de livraison classiques en termes de délai, les applications d'itinéraires intégrer la fonction vélo... Le législateur devra accompagner ces nouvelles évolutions, afin de permettre aux écocitoyens d'atteindre l'objectif de 10 % de part modale vélo en 2020 qui rendra l'air de nos villes plus respirable tout en gardant en bonne santé les cyclistes. Et je contribuerai également activement au débat qui va s'ouvrir en février autour du « plan vélo de Paris ». ■

Quelques repères

Député de la 12^e circonscription de Paris depuis 2007, maire du xv^e arrondissement depuis 2008

■ **Octobre 2008** : remboursement de l'abonnement Vélib' par l'employeur (PLFSS 2009- Code du travail)

■ **Décembre 2009** : proposition de loi visant

à encourager le développement des modes de déplacement doux et peu polluants

■ **Mai 2010** : obligation de création de garages à vélos sécurisés dans les parkings des nouveaux immeubles d'habitation et des immeubles rénovés de bureaux (Grenelle 2)

■ **Novembre 2011** : déblocage de crédits pour la construction d'aménagements cyclables dans la troisième vague de l'appel à projets mobilité durable (PLF 2012)

■ **Janvier 2012** : remise au ministre de l'Intérieur du plan national Vélo

■ **Mars 2013** : obligation de construction de stationnements sécurisés dans les nouvelles gares (réforme ferroviaire)

■ **Octobre 2014** : adoption de l'indemnité kilométrique vélo et de l'incitation aux flottes de vélos d'entreprises (loi transition énergétique)