

V  
&

i  
V

|  
≡

|  
|

≡  
O

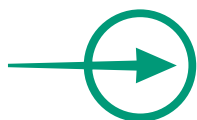


n° 69

Dossier > pages 6 à 12

novembre/décembre 2015

6€



## *Les enjeux des nouvelles vitesses du vélo*

Aménagements, sécurité, cohabitation...

L'Observatoire des mobilités actives à toutes les échelles : zoom sur les villes de l'Oise (60) > page 14

« *Le vélo dans les villes latino-américaines : entre utopie et réalisme magique* »  
Ricardo Montezuma, directeur de la fondation Ciudad Humana > 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](http://www.altinnova.fr)

# agenda

## > du 30 novembre au 10 décembre 2015

Conférence climat de Paris 2015 / COP21  
[www.cop21.gouv.fr](http://www.cop21.gouv.fr)

## > 8 décembre 2015

« Le vélo peut-il sauver le climat ? »  
avec Ricardo Montezuma  
et Vladimir Vasak  
Grand Palais - espace de conférence  
Solutions COP21  
[www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)

## > 9 décembre 2015

Projection du film *Bikes Vs  
Cars* de Frederik Gertten  
en présence du réalisateur  
et de Christophe Najdovski  
Auditorium  
de l'Hôtel de Ville de Paris  
sur inscription  
[www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)

## > 16 mars 2016

Rencontre nationale du Club  
des villes et territoires cyclables  
Hôtel de Ville de Paris  
réservé aux adhérents  
[www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)

## > du 14 au 16 juin 2016

Espace mobilités actives  
Salon européen de la mobilité  
Paris, Porte de Versailles.



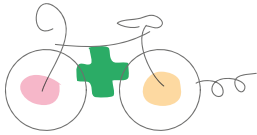
## Ensemble pour le développement du vélo

# édito

Force est de constater que les avancées réglementaires et législatives pour le vélo et les mobilités actives sont obtenues au prix de beaucoup d'efforts. La mise en œuvre d'un Plan national d'actions pour les mobilités actives constitue certes un cadre plus favorable – on l'a vu avec la relance de la démarche du Code de la rue qu'il a permise. Mais nous ne sommes jamais à l'abri de la remise en cause d'avancées, même quand elles sont récentes. La tentative de « rétropédalage » du gouvernement sur la loi pour la transition énergétique l'a rappelé. À peine votée et validée par le Conseil d'État, elle a failli être détricotée dans le projet de loi de finances pour 2016 ! En effet, son article 39 qui prévoit une aide pour les entreprises qui mettent des flottes de vélos à la disposition des salariés était tout simplement supprimé dans un des alinéas de l'article 47 du PLF ! Mais c'était sans compter sur la mobilisation de nos deux clubs : le Club des parlementaires pour le vélo et le Club des villes et territoires cyclables. Forts du soutien de 12 entreprises de l'écosystème vélo – fabricants de vélos, fournisseurs de mobilier urbain et de solutions de gestion de flottes vélo – qui se sont mobilisées à nos côtés ! Le gouvernement a abandonné sa tentative d'abrogation de l'article 39 et a même donné un avis très positif à l'amendement déposé pour rétablir la mesure ! L'incitation fiscale demeure donc et entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2016. À n'en pas douter, l'enthousiasme n'est pas au rendez-vous à Bercy pour préciser ses modalités d'application... Et dans le même temps, nous n'avons toujours pas, au moment d'écrire ces lignes, le décret d'application qui fixe les modalités, le caractère obligatoire (ce que nous souhaitons) et le montant de l'indemnité kilométrique vélo en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juillet... L'accueil de la COP21 par la France nous permet toutefois d'insister sur la nécessité de mettre les actes en cohérence avec les paroles, à commencer par le souhait du président de la République que la France, pays hôte, soit exemplaire en matière de lutte contre le réchauffement climatique. À défaut d'être un phare pour le reste de la communauté internationale dans ce domaine, l'affichage de quelques améliorations concrètes, bonnes pour l'individu et la collectivité, la santé, l'emploi local, ne devrait pas nuire à cet objectif. Bien au contraire... Dommage d'avoir à tant batailler pour obtenir ces avancées dont nous illustrons les bénéfices et les retombées socio-économiques depuis de nombreuses années. Mais là encore, on peut faire de nécessité vertu : la mobilisation transpartisane et le rassemblement des acteurs économiques qu'elle a permis ces dernières semaines est un vrai pas en avant. Au Club des villes et territoires cyclables, nous sommes convaincus que c'est ensemble que nous progresserons efficacement et accélérerons l'essor actuel du vélo. La démarche collective de cette fin d'année, couronnée de succès, donne ainsi le départ de la plateforme du vélo et des mobilités actives que nous allons mettre en œuvre dès janvier 2016. Malgré cette tragique fin d'année 2015, bonnes fêtes !

**Pierre Serne**  
Président





### Faire du vélo, c'est bon pour la santé

► Une étude de l'Institut de veille sanitaire parue en octobre 2015 met en évidence l'impact positif sur la santé de la réduction des trajets en voiture au profit des modes actifs.

L'impact de l'augmentation de l'activité physique est fort : 12 décès par an ont été évités, et la pollution est réduite. L'implantation d'un système de VLS en 2007 à Barcelone, la ville étudiée, est l'un des facteurs ayant permis de mettre en évidence les vertus du vélo pour la santé.

Source : Institut de veille sanitaire, octobre 2015  
[http://www.invs.sante.fr/beh/2015/30-31/2015\\_30-31\\_4.html](http://www.invs.sante.fr/beh/2015/30-31/2015_30-31_4.html)

### Déménager à vélo à Paris, c'est possible

► L'association Carton plein vous aide à déménager en vélo-cargo électrique tout en réutilisant des cartons et en remettant sur le chemin de l'emploi des personnes en situation de grande précarité.

Vous pouvez aussi y commander des cartons de déménagement écologiques, solidaires et, bien sûr, livrés à vélo ! Ailleurs en France, de nombreuses entreprises ou associations proposent également des services de déménagement ou de livraison de colis à vélo : Chronovélo à Nantes, Toutenvélo à Rennes... Tout est possible à vélo !

<http://cartonplein.weebly.com>

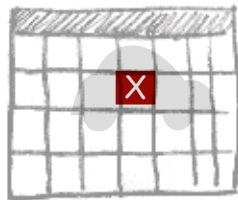


### Les Drivy du vélo !

► Le concept ne pouvait venir que du Nord : louer son vélo lorsqu'on ne l'utilise pas en le mettant sur une plate-forme en ligne.

Choisissez votre vélo, choisissez une date et réservez ! Pour utiliser un vélo, il suffit de le débloquer via l'application AirDonkey ou d'échanger avec le propriétaire sur Cycleswap pour se donner rendez-vous. Voilà de quoi donner une nouvelle vie aux vélos inutilisés dans les garages des Danois et des Néerlandais et permettre aux touristes de se balader en tout simplicité.

[www.airdonkey.com](http://www.airdonkey.com)  
[www.cycleswap.nl](http://www.cycleswap.nl)



### New Delhi : une journée par mois sans voiture !

► Afin de réduire la pollution à New Delhi, une des villes les plus polluées du monde, les grands axes de circulation seront interdits à la voiture une fois par mois.

Le ministre des Transports incite également les habitants de la capitale indienne à n'avoir qu'une seule voiture par famille et à se déplacer davantage à vélo.

[www.takepart.com/article/2015/10/09/new-delhi-cars](http://www.takepart.com/article/2015/10/09/new-delhi-cars)



### Cycl'ou : l'application Vélib' prédictive

► Cycl'ou, application lauréate de la catégorie Smart City des Grands Prix de la région Capitale 2015, renseigne l'utilisateur sur la disponibilité de Vélib' et de places libres le temps de parvenir à la destination souhaitée.

La solution pour éviter de faire trois stations avant de trouver ou de déposer son Vélib' !

Source : Ville Rail et Transports octobre 2015 n° 580



### Consignes Véligo à l'honneur

► Le Stif encourage depuis 2012 le développement de consignes à vélos sécurisées dans les gares franciliennes pour inciter à l'utilisation du vélo pour rejoindre les transports en commun.

L'objectif est de proposer 20 000 places en 2020. Les abris sont accessibles 24 h/24 et 7 j/7 avec la carte Navigo pour les clients des transports publics. Actuellement, on trouve environ 1 000 places. Véligo vient d'être distingué par les Grands Prix de la région Capitale dans la catégorie périurbain.

Source : Ville Rail et Transports octobre 2015 n° 580

### Le centre d'Oslo sans voiture en 2019

► La nouvelle équipe municipale (partis travailliste et écologiste) a décidé d'interdire les voitures dans le centre-ville de la capitale norvégienne à l'horizon 2019.

Cette zone est très peu résidentielle : 90 000 personnes y travaillent. L'initiative norvégienne rejoint la dynamique en cours dans plusieurs capitales européennes.

### Grenoble et la Métro apaisées

► À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016, au sein de la Métro, c'est-à-dire Grenoble et les 41 communes qui composent son agglomération, on circulera à 30 km/h, hormis pour quelques grands axes maintenus à 50 km/h.

L'objectif de l'équipe municipale est d'apaiser la ville, cette réduction de la vitesse ira de pair avec de nombreux réaménagements de l'espace public.

### CinéCyclo débarque au Sénégal

► CinéCyclo est un cinéma itinérant à vélo.

Pour son premier projet à l'international, l'association solidaire CinéCyclo, basée en Côte d'Or, a mis le cap sur le Sénégal. Au programme, 3 000 km, 40 projections, le tout en six mois avec un vélo-cargo qui servira pour les déplacements et pour fournir l'électricité nécessaire aux projections. Un joli projet qui permet d'allier diffusion du cinéma et promotion du vélo.

Source : RFI

**L'aide aux flottes vélo maintenue !**

> **L'amendement des parlementaires vélo maintenant l'incitation fiscale pour les flottes vélo en entreprises a été voté vendredi 13 novembre à l'Assemblée nationale avec « avis enthousiaste » du gouvernement (Christian Eckert, secrétaire d'État au Budget) !**

La mobilisation du Club des parlementaires pour le vélo et du Club des villes et territoires cyclables avec douze entreprises à leurs côtés a eu raison des tentatives de Bercy pour défaire la LTE à peine votée.

Source : [www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)

**États-Unis : Un distributeur de pièces de vélos**

> **À Minneapolis, quand les réparateurs de vélos sont fermés ou que vous n'avez pas sur vous le matériel pour réparer votre vélo qui vient de crever, rien n'est perdu !**

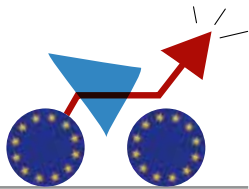
Vous pouvez toujours acheter les pièces nécessaires dans un distributeur automatique de pièces de vélos. Ces distributeurs sont fabriqués par la société Bike Fixtation, qui fabrique également du mobilier urbain dédié aux cyclistes (station de pompage, station de réparation...)

Source : Webtt

# vite-dit

« Le vélo, le seul mode de déplacement garanti sans pollution et sans logiciel de trucage »

**Denis Baupin**, vice-président de l'Assemblée nationale, député de Paris, président d'honneur du Club des villes et territoires cyclables, le 3 novembre 2015 lors de la conférence de presse pour défendre l'article 39 de la loi transition énergétique menacé de suppression dans le projet de loi de finances pour 2016.



**Le marché du vélo génère 655 000 emplois en Europe**

> **L'économie du vélo ne connaît pas la crise en Europe.**

Le marché croissant du cycle représente près de 655 000 emplois (industrie, commerce, tourisme...) selon une étude de l'ECF (Fédération européenne du cyclisme), dont 10 % en France. Ces professions sectorielles augmentent même plus intensément que les métiers consacrés aux autres moyens de transport.

Source : ECF, Cycling works, Jobs and Job creation in the Cycling economy, oct. 2014

**La vélo french tech !**

> **Cycling made in France se feuillette aussi en ligne !**

Édité par le Club des villes et territoires cyclables, il présente les acteurs français du vélo sur 68 pages : industriels, opérateurs de transport, collectivités locales, cabinets de conseil, organismes et associations. **En France, le vélo ne connaît pas la crise !**

[www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)



**LES ACTEURS FRANÇAIS DU VÉLO**  
"French cycling stakeholders"

Industriels, opérateurs de transport, collectivités locales, cabinets de conseil, organismes et associations

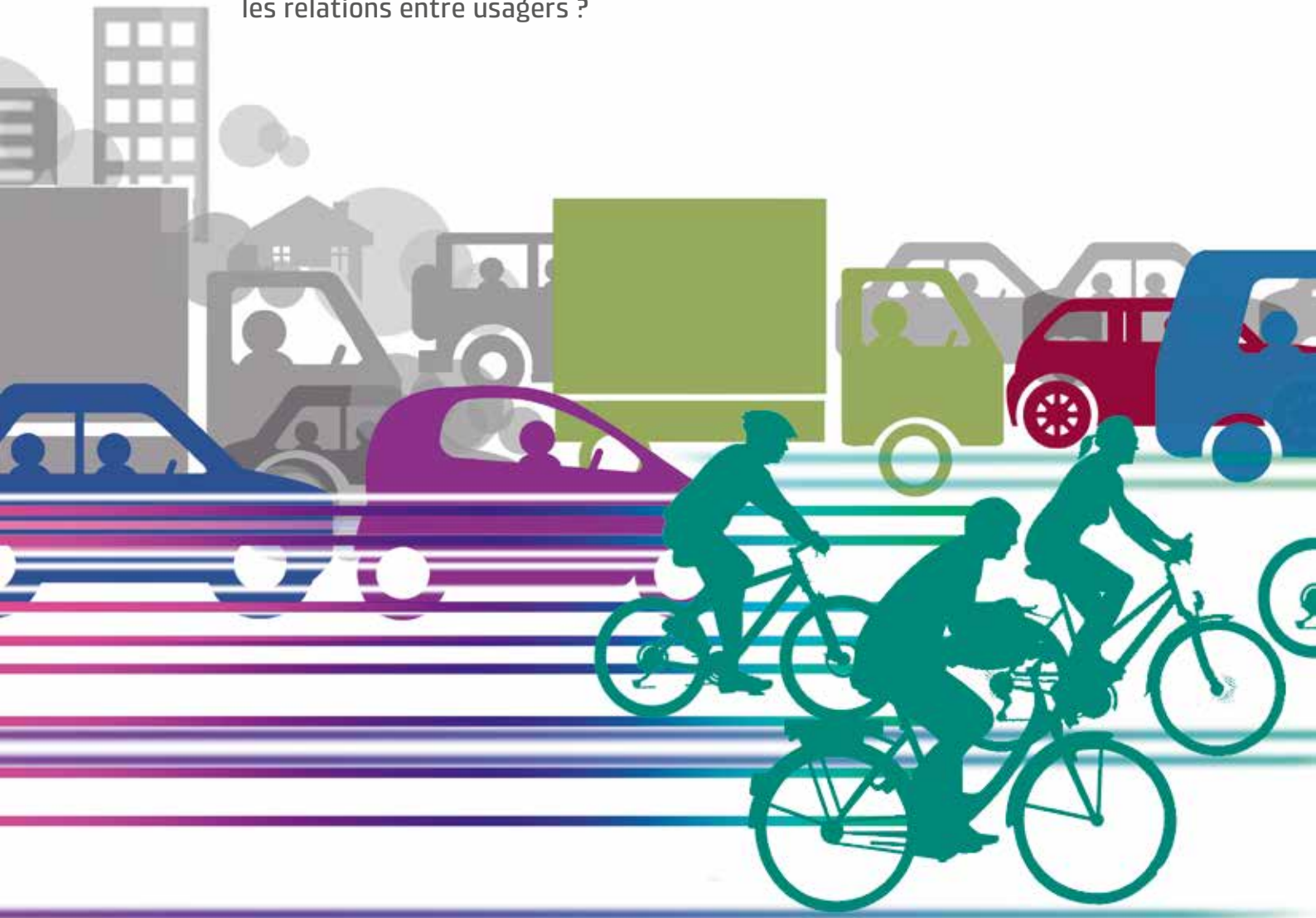
Manufacturers, transport operators, local authorities, consultancy firms, bodies and cycling friendly organizations



# Les promesses de *la vitesse*

Assistons-nous à une course contre la montre du vélo qui cherche à rattraper le temps perdu ? Le vélo accélère, partout et tout le temps ! Poussé par les moteurs électriques, facilité par les aménagements urbains, il maintient la distance avec les voitures, creuse l'écart avec la marche, rattrape les cyclomoteurs et se positionne sur de nouvelles distances.

Jusqu'où cette célérité va-t-elle modifier le paysage urbain et bousculer les relations entre usagers ?



La vitesse moyenne des vélos à assistance électrique dépasse d'environ 5 km/h celle des vélos mécaniques.



Les prévisionnistes n'avaient pas vu venir ces précipitations de vélos ! La vitesse croissante des nouveaux cyclistes perchés sur vélos à assistance électrique (VAE) rejoint celle des *commuters*, ces utilisateurs urbains sportifs. « Les usagers du VAE vont plus vite en ville que les usagers des autres modes de transport », confirme le bureau de recherche 6T à la suite

d'un sondage réalisé en mars 2015 portant sur 400 personnes (en France, en Espagne, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni). La vitesse moyenne déclarée de 19 km/h corrobore celles déjà validées par différentes études : 18,7 km/h aux Pays-Bas (Fietsberaad, 2013), 19,5 km/h dans le canton de Genève (observatoire universitaire de la mobilité, université de Genève, 2009)... Avec une moyenne accrue d'environ 5 km/h sur des trajets équivalents à vélo mécanique (15 km/h en ville en moyenne, selon l'ADEME), la portée moyenne des déplacements augmente. Cette accélération accompagnée d'un flux croissant de vélos oblige aménageurs et urbanistes à revoir leurs

copies. Élargir les voies et garantir une continuité de circulation pour préserver la vitesse devient l'enjeu pour franchir les 10 % de part modale vélo et aller taquiner les 20 %. À la vélocité du VAE s'ajoutent les progrès techniques des vélos traditionnels, notamment la réduction des frictions et la sécurité du freinage. La continuité confirmée des aménagements cyclables

et la qualité de leurs revêtements (lire *Ville & Vélo* n° 68) participent tout autant à cette dynamique.

### Vite, des autoroutes à vélos !

Tandis que des autoroutes urbaines sont éradiquées, comme à Marseille, les projets « d'autoroute à vélos » occupent l'actualité. Un paradoxe, notamment textuel ! Si le nom de ces voies-vélos larges et rapides fait débat, leur urgence dicte les politiques cyclables ambitieuses. « Il s'agit d'une part de répondre à un flux de cyclistes croissant. Les pistes et voies cyclables ont été conçues – et elles le sont souvent encore – pour 5 % de parts modales vélo. Celles-ci vont passer à 15 %,

voire 20 % ! D'autre part, ces voies garantissent des vitesses moyennes élevées. Le premier point est un problème de capacité ; le deuxième de vitesse, donc de distance », témoigne Nicolas Mercat, chef de projet du cabinet Indiggo, impliqué dans le plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération de Grenoble. La vitesse raccourcit les distances. Le vélo concurrence d'autres modes de déplacement sur des trajets bien supérieurs aux trois kilomètres sur lesquels sa pertinence est traditionnellement actée. « L'objectif des Néerlandais se trouve là ! Gagner des parts modales pour les déplacements allant de 7 km à 15 km, quel que soit le type de vélos : des vélos à assistance électrique (VAE), des vélos couchés, des voitures à pédales, des vélos carénés à haute performance pouvant rouler jusqu'à 40 km/h... Ces aménagements garantissent une vitesse moyenne de plus de 20 km/h, mais aussi une sécurité maximale puisqu'ils comportent peu d'intersections, où se concentrent de 70 à 80 % des accidents », nous enseigne Nicolas Mercat.

### Vitesse et sécurité, les frères ennemis

Comment garantir la sécurité des cyclistes lorsque les écarts de vitesse





*Pour garantir une vitesse fluide, les nouveaux aménagements cyclables doivent permettre les dépassements et assurer une continuité de parcours.*

## Quelle sur les réseaux

Alors que la circulation à deux de front et la continuité des aménagements constituent des bases approuvées de ces nouvelles voiries rapides pour vélo, la vitesse à adopter reste un sujet sensible.

vont du simple au double, voire davantage ? Le cycliste pressé, assisté ou non, doit s'accommoder de vélos plus lents. Le cycliste devient un nanti de la chaussée, un statut s'accompagnant d'une indispensable composition avec plus vulnérable que lui, piéton en tête. Charge à ce « nouveau bourgeois » des modes actifs de cohabiter avec d'autres objets roulants de mobilité active identifiés : rollers, mais aussi trottinettes – également en voie de motorisation – et autres roues gyroscopiques...Le

débat sur la sécurité risque de devenir comique ! Va-t-on demander aux piétons de porter casques et chasubles fluo afin d'être vus par les cyclistes, comme l'assène le lobby automobile pour les vélos ? Plus sérieusement, l'appel à un code de la rue se fait de plus en plus pressant. Pierre Serne, président du Club des villes et territoires cyclables, le soulignait à nouveau à l'occasion du décret du 2 juillet dernier introduisant de nouvelles dispositions dans le code de la route : « Faire évoluer en profondeur notre mal nommé code de la route vers un code de la rue (...), ce n'est pas jouer sur les mots, c'est fléchier une autre conception

des espaces urbains, dans toutes leurs diversités (...) »

### La vitesse à bride abattue

Faut-il limiter la vitesse des vélos ? Les quelques radars pédagogiques existants destinés aux cyclistes déclenchent des tollés, comme à Villeneuve-Loubet (06), en bord de mer, ou à l'entrée du tube modes doux de la Croix-Rousse, à Lyon. La limitation de vitesse s'invite au débat, parfois à grands coups de contraventions. La question partage ; elle pourrait diviser ! Au sujet du projet de réseau express

vélo de Toulouse, Guillaume Crouau, président de l'association 2 pieds 2 roues, nous confie : « J'aurais souhaité que l'on propose à la ville de limiter la vitesse sur ce réseau à 30 km/h, mais la majorité du groupe n'était pas favorable. Toutefois, nous restons vigilants (...). Plus la zone est dense, plus les conflits d'usage peuvent être importants. » Et quid des speed pedelec, ces vélos assistés au-delà des 25 km/h et des 250 W, rentrés dans le langage courant comme « VAE débridés » ? Bien qu'encore minoritaires en France, ils se comptent en nombre dans le trafic de nos voisins, notamment en Suisse et en Allemagne. Hormis par leur plaque d'immatriculation arrière lorsqu'ils sont

« La limitation de vitesse s'invite au débat, parfois à grands coups de contraventions »



À Strasbourg, les nouveaux aménagements rapides affichent des fréquentations élevées, comme sur cet axe avec des pointes allant jusqu'à 8 000 cyclistes par jour.

« Nous ne mettons pas trop en avant cette notion de vitesse. Lorsque l'on a commencé à parler de périphérique vélo, voire d'auto-route vélo, il y a eu des réactions négatives, notamment par rapport à cette question de vitesse. Notre propos est davantage d'offrir de la continuité et de pouvoir rouler à deux de front, de garantir une certaine qualité de revêtements et d'entretien », précise Serge Asencio, chargé de mission vélo à l'Eurométropole de Strasbourg. Le principe conducteur de ces travaux débutés depuis plus d'un an pour l'aménagement des Vélostras, le nom donné à ces voies express vélo ? « Pouvoir desservir le centre-ville depuis tous les points de l'agglomération en moins de 30 minutes. Le réseau comprend



# vitesse

## « express vélo ? »

neuf radiales et trois rocade. Ces dernières sont un peu comme un périphérique nous permettant de contourner le centre-ville », complète Serge Asencio. L'accès rapide au centre-ville suppose une vitesse soutenue. Pourtant, le sujet reste délicat. Même constat à la métropole de Grenoble, où les premiers coups de pioche devraient débiter d'ici une dizaine de mois pour des



En s'appuyant sur l'infrastructure existante, la nouvelle voirie express de Strasbourg a permis de résoudre des conflits piétons/cyclistes en gagnant sur la chaussée automobile.

© Eurométropole de Strasbourg | Christian Creutz

tracés de 45 km d'autoroute à vélo. Selon Lionel Faure, chargé d'étude modes actifs de la métropole : « Le terme de vitesse apparaît comme sensible ! Tout comme celui d'autoroute à vélo, toujours conservé par certains élus par analogie avec la voiture, mais il est à double tranchant car synonyme de vitesse pour certains lobbying, notamment piétons. » Dans ces villes où le REVE (Réseau express vélo) devient réalité, les vélos vont alterner des vitesses élevées sur ces axes et des circulations plus modérées dans les zones 30. À Strasbourg, les cyclistes peuvent déjà choisir entre des itinéraires rapides sur les Vélostras déjà en activité et des parcours plus courts mais plus lents. **(suite page 11)**



Les cyclistes sportifs se retrouvent sur les voies cyclables avec des différentiels de vitesse pouvant aller du simple au double sur les autres usagers.

© Cannondale

homologués, ces vélos restent peu différenciables de leurs cousins à l'assistance électrique contenue. Certains modèles se « débrident facilement » sans signes extérieurs de vitesse, avec des motorisations souvent non réglementaires arrivant de Chine par containers. La limitation de vitesse ouvre là un autre dossier.

### Une nouvelle législation pour l'assistance

« La limitation à 25 km/h convient aux débutants et aux seniors, mais elle restreint le développement de l'usage du VAE. Un cycliste, même urbain, un peu entraîné peut rouler assez facilement à 30 km/h. Il est alors frustrant pour lui de passer sur un électrique (...). Nous considérons le VAE comme une solution d'ouverture qui permet de rendre l'usage du vélo plus simple et plus fréquent », défend Emmanuel Antonot, cofondateur de Moustache Bike. Les constructeurs pousseraient à l'assouplissement des normes actuelles, arguant d'une intégration plus facile des vélos dans le trafic par la vitesse. Pour des raisons de sécurité, les associations (FUB – Fédération française des usagers de

la bicyclette, ECF – European cyclist federation) s'opposeraient plutôt à une évolution de la réglementation. Une assistance supérieure à 25 km/h favoriserait l'usage du vélo dans les zones périurbaines. Les vélos bridés à 25 km/h roulent autour de 20 km/h. Des vélos assistés jusqu'à 45 km/h permettraient de circuler à des vitesses

« Des vélos assistés jusqu'à 45 km/h permettraient de circuler à des vitesses moyennes de l'ordre de 30 à 35 km/h »

moyennes de l'ordre de 30 à 35 km/h, donnant encore davantage de légitimité au VAE. Notamment par rapport aux scooters ! Revers de la médaille, l'accroissement du différentiel d'allure avec les autres usagers. La solution réside peut-être, comme le suggère Emmanuel Antonot, dans une catégorie intermédiaire « avec une réglementation simple (port du casque) qui limiterait considérablement le développement des speed pedelec, ce qui serait probablement une bonne chose au final ».

### La compétence vélo dans le socle commun de connaissances

Un des curseurs à actionner pour apprivoiser la vélocité se nomme maîtrise du véhicule. Le vélo s'apprend ;



évoluer en milieu urbain également ! « De 15 km/h à 20 km/h, la gestion des trajectoires, de l'équilibre et du freinage reste identique ; à partir de 45 km/h, c'est une autre histoire ! (...) La vitesse est un point important dans la maîtrise du vélo qui doit aider à trouver l'équilibre, mais il ne s'agit que d'un des quatre fondamentaux avec la propulsion, la conduite et le freinage », tempère Bertrand Rabatel, de l'Institut de formation du vélo. Dans le cadre de l'instance de coordination

pour l'apprentissage du vélo, les onze premières qualifications mobilité à vélo viennent tout juste d'être délivrées, sur quatorze candidats. Des diplômes (CQP) qui sont destinés à des éducateurs pour, selon le cursus, « mettre en place, animer et valider des séances d'enseignement du vélo comme moyen de déplacement ». Cette qualification va amplifier le développement des vélo-écoles. La ville nouvellement partagée gagnerait à ce que les initiatives

locales de vélo-écoles soient soutenues par un dispositif national, à l'image de la natation : « Apprendre à nager à tous les élèves est une priorité nationale, inscrite dans le socle commun de connaissances et de compétences (...) ». La part modale croissante du vélo et le développement des axes rapides pourraient rapidement amener ce sujet sous les feux de l'actualité. ■

## LES CALCULATEURS ÉPRIS DE VITESSE

L'accélération du vélo et la poussée du vélo à assistance électrique (VAE) ne concernent pas uniquement les aménagés et l'industrie du cycle !

Les calculateurs d'itinéraires travailleront activement à intégrer la catégorie VAE, à l'image de Géovélo. L'opérateur pourrait rajouter un profil VAE en complément des trois vitesses de déplacement des vélos traditionnels : 13 km/h pour les débutants, 16 km/h pour les intermédiaires et 20 km/h pour les experts. Anecdote ? Pas forcément, GPS et

calculateurs sont à la mobilité active ce que les pédales sont au vélo. Comment sont calculés les trajets et leurs vitesses ? « C'est un pot-pourri que l'on appelle la "cyclabilité" avec pas mal d'ingrédients comme les pentes, la circulation automobile... », révèle Benoît Grunberg, fondateur de Géovélo. Le vélo devient tellement spécifique que Mappy utilise depuis novembre

dernier l'aide à la navigation Géovélo sur son site et ses applications mobiles. « Nous travaillons avec ce calculateur d'itinéraires Géovélo depuis un an, il intègre les vitesses, les pistes et voies cyclables, les voies vertes... L'ADN de Mappy est la mobilité, et le vélo nous intéresse tout particulièrement », confirme Florence Level, directrice marketing. ■

# « Demain, les pistes cyclables devront accepter quotidiennement plus de **15 000 vélos** »

Impliqué dans le développement du réseau express vélo de Grenoble, **Nicolas Mercat**, chef de projet au cabinet Indiggo, nous livre les enjeux de ces nouveaux aménagements cyclables à grande vitesse.



**Nicolas Mercat**,  
chef de projet du cabinet  
de conseil et d'ingénierie  
Indiggo



L'autoroute à vélo installée  
dans les années 1910,  
aux États-Unis,  
entre Pasadena  
et Los Angeles.



## Ville & Vélo : Depuis quand ces voies express vélos existent-elles ?

Nicolas Mercat : On en parle beaucoup depuis trois à quatre ans en France, mais le concept existe depuis longtemps à l'étranger. Dans les années 1910, une autoroute à vélo a été installée aux États-Unis, entre Pasadena et Los Angeles, « à la japonaise », en premier étage au-dessus de routes existantes.

## Quelles sont les réponses apportées par ces grands axes vélo ?

N.M. : Avec 15 000 vélos par jour circulant sur une même voie se posent nécessairement des problèmes de congestion. Comment garantir des vitesses fluides malgré un trafic élevé ?

Il faut prévoir des visibilité aux intersections, assurer les tournants... Avec une forte fréquence, les pistes doivent permettre les dépassements. Demain, les

pistes cyclables devront accepter quotidiennement de 15 000 à 20 000 vélos. De tels trafics existent déjà au niveau touristique, comme les aménagements autour du lac d'Annecy ou sur l'île de Ré, qui accueillent près de 10 000 vélos par jour.

## Quels sont les coûts pour les collectivités ?

N.M. : Les coûts ne sont pas forcément élevés, mais cela suppose de revoir le plan de circulation et de stationnement. Pour créer une piste cyclable d'au moins quatre mètres de largeur, il faut prendre de l'espace sur une file de circulation et éventuellement gagner sur le stationnement automobile. À Grenoble, l'objectif consiste à

transférer des stationnements de surface dans des parkings en ouvrage et à accentuer la pression sur le stationnement domicile/travail qui peut se reporter sur autre chose. ■

## « Comment garantir des vitesses fluides malgré un trafic élevé ? »





## « La technologie fait apparaître de nouveaux déplacements »

L'économiste Yves Crozet apporte un éclairage sur les limites à actionner le seul levier vitesse dans les préoccupations de mobilité.



**Yves Crozet**, professeur d'économie à Sciences Po Lyon, membre du Laboratoire d'économie des transports (LET).

**Ville & Vélo :** Lorsque vous affirmez que la hausse des revenus pousse à l'accélération de la vitesse, le vélo se trouverait-il exclu du panier des hauts revenus ?

Yves Crozet : Pour certains types de déplacements, assurément ! Pour parcourir deux kilomètres, la logique voudrait que l'on utilise le vélo et non pas la voiture. En revanche, le vélo se retrouve complètement hors jeu sur certains déplacements. L'enrichissement demande de la vitesse et entraîne une multiplication des activités pour lesquelles le vélo devient insuffisant. Le vélo n'a de sens que pour certains types de déplacements.

**La vitesse du vélo à assistance électrique (VAE) ne bouscule-t-elle pas cette logique ?**

Y.C. : Bien sûr, le vélo à assistance électrique (VAE) change un peu la donne. Toutefois, je pense qu'il ne faut pas trop tirer des plans sur la comète avec le VAE, qui répond à des logiques de niche. Voyez comme le covoiturage – forme sécurisée et monétarisée de l'auto-stop – a démarré très fort sans monter à 100 % de la population, à l'inverse du téléphone portable. Le phénomène identique se produit avec la voiture électrique, et je crains que ce ne soit la même chose pour le VAE !

**Est-ce à dire que la vitesse n'est pas la clef des déplacements ?**

Y.C. : Il ne faut pas oublier le collectif et l'espace ! Les collectivités publiques doivent raisonner en termes d'espace et pas uniquement de temps. Pour les vélos à assistance électrique, des réflexions doivent se porter sur les espaces de charge, tout comme pour le covoiturage. En se limitant seulement à la vitesse, cela ne fonctionne pas.

**La mobilité connectée ne tend-elle pas à limiter les grands déplacements et à favoriser ceux de proximité, donc l'usage du vélo ?**

Y.C. : Votre affaire serait bien s'il n'existait pas l'effet rebond de la mobilité ! La technologie permet de supprimer des déplacements mais en fait apparaît d'autres. En économie, cela s'appelle la préférence pour la variété : allez au bureau à vélo, vous serez en forme et vous partirez plus souvent en week-end, rajoutant ainsi de nouveaux déplacements... La demande de vitesse correspond à une demande de mobilité accrue, destinée à accéder à des activités et des lieux nouveaux. Il s'agit certainement du problème-clef lié à la mobilité et au réchauffement climatique. ■

« La demande de vitesse correspond à une demande de mobilité accrue. »

© DR



A Brest, un coffee and bike relance la marque Raleigh en France.

## Le vélo en pause café

L'indemnité kilométrique et l'aide à l'acquisition de flottes pour les



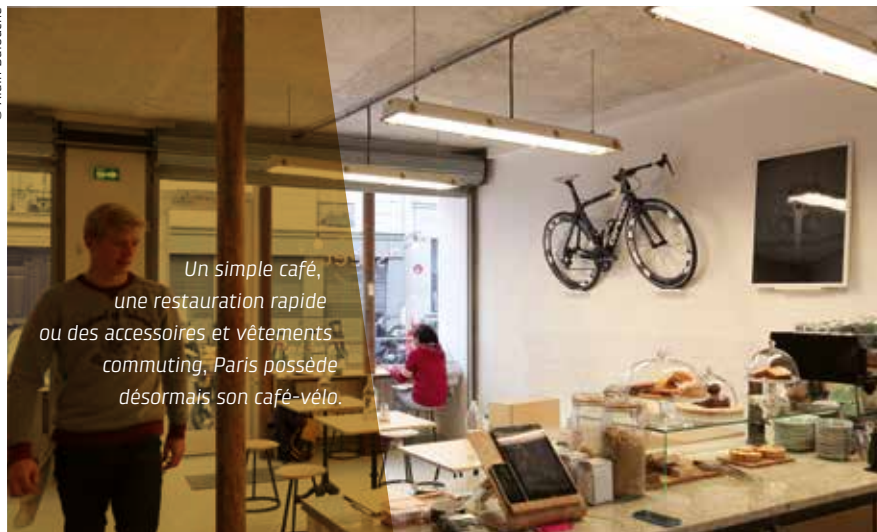
entreprises vont-elles aiguillonner l'émergence de nouveaux commerces et services autour du vélo ? Café-vélo, commerces et ateliers doublés d'espaces de convivialité traduisent une tendance urbaine déjà très vivace en France, à l'image de ce qui s'est produit à Londres, où le *Cycle to work* a généré une foultitude de boutiques liées au vélo.

Entre les grandes surfaces et les détaillants spécialisés se glisse un troisième courant de commerces de cycles de proximité. De centre-ville, même, où se complaît la nouvelle petite reine des villes. Une partie des nouveaux emplois non délocalisables liés à l'explosion du vélo urbain se trouve dans ces nouvelles échoppes. Univélo, l'Union nationale de l'industrie du vélo, avance le nombre de 10 000 emplois liés aux 5 000 points de vente de cycles pour 2014. Et demain ? Les lieux plutôt alternatifs, comme le Café-Vélo à Grenoble ou encore La Musette à Nantes, côtoient des commerces plus traditionnels. À la Bicycletterie, à Lyon, le trident café/restauration légère, vente de vélos et atelier accroche les cyclistes urbains depuis 2013. On entre par le café – qui représenterait 20 % du chiffre d'affaires – pour faire réparer son vélo ou en acheter un. À Brest, Raleigh Brest relance la célèbre marque de vélo de Birmingham sur le marché français depuis un an, selon le concept *so british du coffee and bike* avec un coin restauration implanté au sein même du magasin permettant d'accueillir de 15 à 20 personnes. « C'est une annexe du magasin et un endroit pour se retrouver entre passionnés. La Zone ravito Raleigh propose le midi un plat et dessert du jour faits maison. Des soirées à thèmes y sont aussi organisées, des conférences en lien avec le milieu du cyclisme, la retransmission des grands tours sur écran géant... », précise le gérant Éric Berthou.

### Les collectivités territoriales s'en mêlent

Les initiatives toutes plus singulières se multiplient ! Au printemps dernier, Paris a assisté à la naissance de Steel cyclewear & coffeeshop, « déclinaison boutique » de Steel magazine. « Une partie de la clientèle aime le café et l'autre le vélo, de plus ou moins loin. On touche aussi bien la boîte de coursiers que des amateurs », s'amuse Aurélien,

© Alain Dalouche



*Un simple café, une restauration rapide ou des accessoires et vêtements commuting, Paris possède désormais son café-vélo.*

**« Ce qui fonctionne dans ce genre de lieux, c'est le côté ethnique »**

responsable de la boutique et du site Internet. Ici pas de vélos en vente, mais la déclinaison *lifestyle* du magazine, avec des vêtements et des accessoires : des casques aux chaussettes en passant par les jerseys, mais aussi les jeans *Levi's commuter*, des marques japonaises spécialisées dans le *commuting*... À Chambéry, un café-vélo devrait voir le jour au printemps prochain, porté par l'agglomération et la ville de Chambéry. « Un café avec un atelier vélo servant de décor et, à côté, un magasin orienté sur le vélo de ville et de voyage », dévoile Pascal Gaudin, un des porteurs du projet. Ce partenariat public/privé intéresse les deux parties. Les locaux sont partagés avec l'office de tourisme qui en loue une partie au prix du marché, la ville pouvant ainsi valoriser une activité bénéfique pour la collectivité. Le magasin qui prendrait l'enseigne Cyclable bénéficie de la caution de l'office et d'un emplacement de choix.

### Les cyclistes urbains en communauté

Les magasins traditionnels seraient-ils en train de changer ? « Pas vraiment, selon Boris Wahl, directeur de cette enseigne spécialisée dans le vélo

urbain. Chambéry nous a amenés à nous pencher sur ce sujet. Le risque du café-vélo est de servir un mauvais café et de proposer un mauvais magasin de vélo. À Chambéry, l'espace permet d'avoir deux entrées distinctes assez différenciées. On va essayer de faire en sorte que chacun des deux projets puisse suivre sa logique. S'il existe des synergies, tant mieux, mais aucun des deux projets ne doit être handicapé par l'autre. » Ces nouveaux lieux ne présentent-ils pas une alternative intéressante aux magasins traditionnels, dont les nouveaux usagers du vélo utilitaire hésitent parfois à pousser la porte ? Ne peuvent-ils pas agir en véritables ambassadeurs du vélo ? « J'ai du mal à y croire. Ce qui fonctionne dans ce genre de lieux, c'est le côté ethnique qui peut être excluant pour les gens qui ne font pas de vélo. Je ne suis pas certain que cela puisse amener d'autres publics. Toutefois, nous verrons avec ce projet de Chambéry », tempère Boris Wahl. Certes, l'avenir le dira ! Toutefois, la monoculture cycliste juilletiste du Tour de France est en train de voler en éclat. Les *commuters* et leur *bike way of life* tout autant que les nouveaux adeptes, conquis par l'aspect utilitaire, attendent de nouveaux services et de nouveaux lieux de rencontre. Des besoins qui devraient interpeller les entrepreneurs autant que les collectivités. ■



## L'Observatoire des mobilités actives à toutes les échelles : zoom sur les villes de l'Oise (60)

L'Observatoire national des mobilités actives, lancé en 2007 par le Club des villes et territoires cyclables avec le soutien du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie<sup>1</sup>, interroge régulièrement les politiques en faveur des cyclistes et des piétons dans les villes et les agglomérations françaises. Conscient que la démarche puisse paraître lourde pour les collectivités de taille moyenne et modeste, le Club a conclu un partenariat avec l'Observatoire des villes de l'Oise, mis en place en 2011 par l'Association des usagers du vélo, des voies vertes et véloroutes des vallées de l'Oise (AU5V) afin de mettre au point des outils de collecte et d'assistance technique facilitant la participation de ces collectivités. Outils qui sont désormais à la disposition d'autres collectivités de cette strate dans toute la France.

<sup>1</sup> L'Observatoire a été soutenu par la Direction des transports (DGITM) puis par la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo, notamment pour les deux vagues d'enquêtes nationales 2010 et 2013.



Les zones apaisées représentent 41% des voiries aménagées pour le vélo.

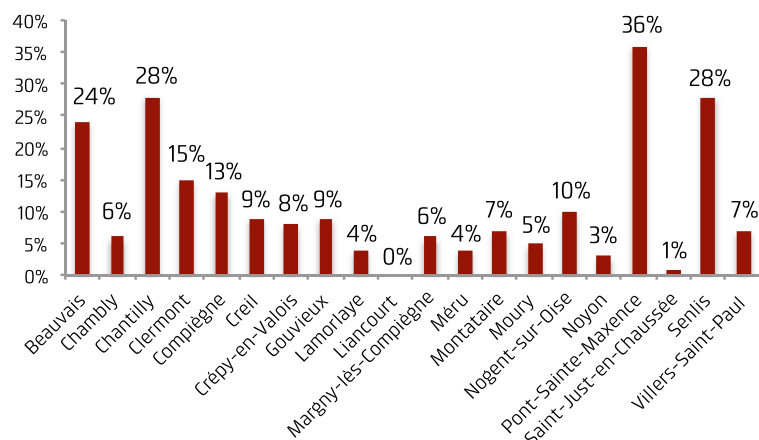
► L'AUSV avait conduit une première enquête auprès de 13 villes de l'Oise en 2012, préfigurant un véritable Observatoire local des mobilités actives dans les villes de l'Oise. L'enquête déployée par l'AUSV, en partenariat avec le Club à partir de septembre 2014, concerne les 20 villes de plus de 5 000 habitants qui représentent 38 % de la population totale du département de l'Oise. Cet Obser-

vatoire a été piloté par l'AUSV et a bénéficié d'un financement de la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo (CIDUV) qui a permis à l'association de recruter un chargé de mission affecté à ce projet, à temps plein pendant six mois.

### Le vélo gagne du terrain

► L'enquête montre que, sur 20 com-

Part de la voirie aménagée des 20 villes de l'Oise en 2014





munes, 7 ont au moins 10 % de voiries disponibles aménagées pour les cyclistes.

Les zones apaisées constituent l'aménagement le plus utilisé (41 % des voiries aménagées aux cyclistes). Les zones 30 sont particulièrement représentées parmi les aménagements spécifiques (36 %), alors que les zones de rencontre ne représentent que 4 % de l'ensemble des voiries. Les pistes cyclables représentent 21 % (sur et hors voiries) et les allées ouvertes aux cyclistes 23 %.

► Entre 2012 et 2014, dans les 13 villes ayant répondu aux deux vagues d'enquête,

► Les 13 communes ayant répondu aux deux vagues de l'Observatoire ont mis en place au total 180 arceaux vélos supplémentaires, 57 places dans des garages à vélos avec accès contrôlé en gare et 25 places dans des boxes vélos, soit 25 % d'augmentation du nombre de places de stationnement vélos entre 2012 et 2014.

## La location et le prêt de vélos en progression

► On dénombre trois systèmes de location et prêt de vélos répartis sur deux villes : Beauvais et Compiègne. BeauVélo, le système de

## Des outils pour une bonne gouvernance

► La mise en place d'outils de planification tels que les schémas directeurs vélo, de démarches de concertation, ainsi que les initiatives de type subventions à l'achat, accompagnement scolaire via des pédibus et des vélobus ont progressé entre 2012 et 2014 dans les 13 villes concernées par l'étude. De même, le nombre de communes mettant des vélos de services à disposition des salariés a doublé entre les deux dates.

## Des bonnes pratiques

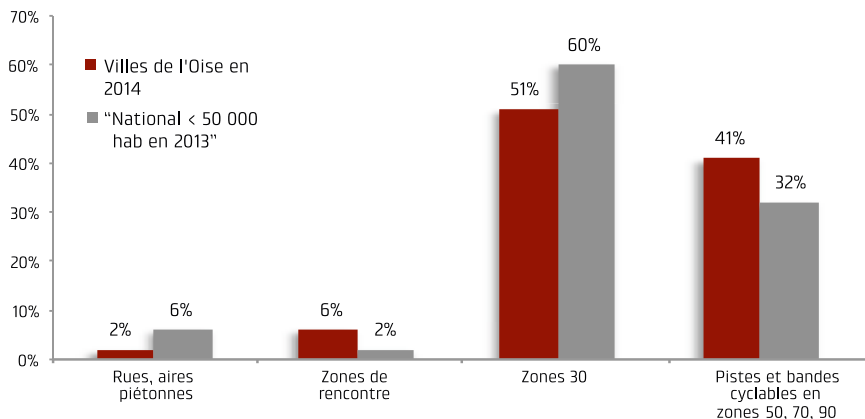
► À Gouvieux, par exemple, tout le centre-ville passera en zone 30 dès début 2016. Quatre carrefours seront aussi équipés du dispositif de cédez-le-passage cycliste aux feux.

### GOUVIEUX : CENTRE-VILLE



Zone 30 ■ en 2014 ■ prévue début 2016

### Comparaison de la structure des linéaires cyclables sur voirie entre l'Observatoire des villes de l'Oise et l'Observatoire national



les linéaires cyclables situés en zones apaisées ont augmenté de 48 %, les aménagements cyclables spécifiques de 15 % et les aménagements hors voiries (pour piétons et cyclistes) de 25 %.

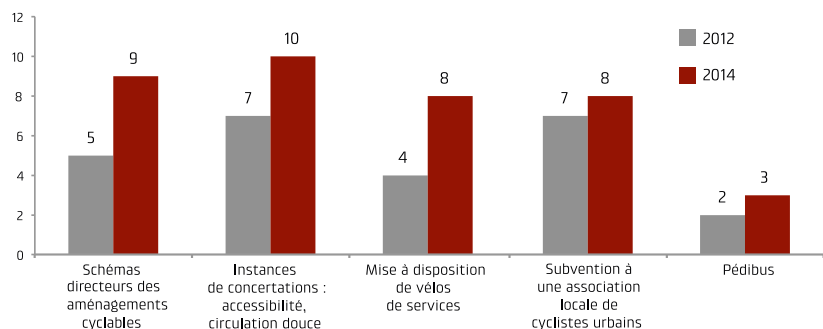
## Stationnement vélos : des marges de progrès

► On compte 1493 places de stationnement vélos réparties sur les 20 communes. Seulement 19 % de ces emplacements sont situés aux abords des gares. La ville de Chambly est celle qui compte le plus grand nombre d'emplacements de stationnement vélos, avec 11 places pour 1 000 habitants. Chantilly et Compiègne comptent 10 places pour 1000 habitants, Beauvais et Gouvieux 8 places pour 1000.

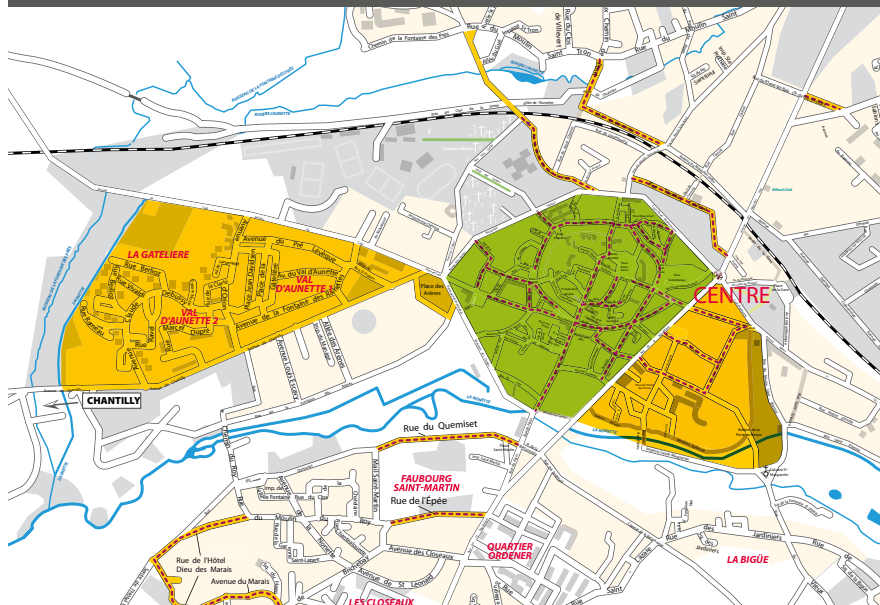
location de Beauvais, est en plein essor : entre 2012 et 2014, le nombre de journées de location ou de prêt a augmenté de 112 %.

► À Senlis, toutes les rues à sens unique situées en zone de rencontre et en zone 30 ont été mises en double sens cyclable, soit 7,3 km au total.

### Initiatives en faveur des mobilités actives dans 13 communes de l'Oise : évolution entre 2012 et 2014



..... Nombre de villes ayant pris ces mesures .....

**VOIRIES AMÉNAGÉES À SENLIS**


**EN VERT SUR LE PLAN :**  
zones de rencontre

rappel définition :  
Les zones de rencontre ont pour objectif de favoriser et sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes dans les zones à forte densité de trafic.  
Elles sont définies par les communes dans les zones :  
1) habitées  
2) proches des écoles  
3) proches des commerces  
4) proches des transports en commun

**ZONE**

**EN JAUNE SUR LE PLAN :**  
zones 30

rappel définition :  
Les zones 30 ont pour objectif de limiter la vitesse des véhicules à 30 km/h dans les zones à forte densité de trafic.  
Elles sont définies par les communes dans les zones :  
1) habitées  
2) proches des écoles  
3) proches des commerces  
4) proches des transports en commun

**EN POINTILLÉS VIOLETS SUR LE PLAN :**  
double-sens cyclables dans les rues à sens unique

rappel définition :  
Les double-sens cyclables ont pour objectif de faciliter les déplacements des cyclistes dans les zones à forte densité de trafic.

La commune de Clermont a, quant à elle, créé en 2009 trois lignes de pédibus pour 50 élèves suite à une demande du conseil municipal des jeunes en 2008. En 2015, le pédibus concerne 14 élèves regroupés en une ligne. La mairie a réalisé une campagne d'information et un diagnostic pour réévaluer la ligne et les besoins à la rentrée 2015.

### Une dynamique autour de la mobilité active

Pour Éric Brouwer, président de l'AU5V, qui est à l'origine de cette démarche, « Cet observatoire local a permis de construire et de fournir aux communes un outil d'auto-évaluation et d'observation de leurs politiques en faveur du vélo et de la marche, et d'obtenir un premier état des lieux de leurs aménagements. Ce fut aussi l'occasion de réfléchir au développement des mobilités actives à l'échelle du département, de mieux faire connaître l'intérêt de certains aménagements et de créer une dynamique de réseaux entre les communes, mais aussi avec l'AU5V. » ■

### Méthodologie

L'enquête 2014-2015 a été envoyée aux 20 villes de plus de 5 000 habitants du département de l'Oise (voir la liste des villes). Le questionnaire a été élaboré avec l'appui du CEREMA à partir du questionnaire utilisé pour l'Observatoire national des mobilités actives en l'adaptant aux communes de moyenne et petite taille. Les questionnaires ont été envoyés aux maires des communes ainsi qu'aux élus et techniciens en charge de la voirie ou des déplacements. À chacune des 20 communes, l'AU5V a proposé une assistance et des rendez-vous avec les élus et/ou techniciens afin de les accompagner dans la collecte des données nécessaires et de résoudre les difficultés éventuelles. D'abord déployée à l'échelle communale, l'enquête sera élargie aux intercommunalités, échelle pertinente pour aborder les politiques cyclables.

### TOP 6 DES VILLES / VOIRIES AMÉNAGÉES

Pont-Sainte-Maxence	36 %
Senlis	28 %
Chantilly	28 %
Beauvais	24 %
Clermont	15 %
Compiègne	13 %

### TOP 6 DES VILLES / ZONES APAISÉES

Pont-Sainte-Maxence	32 %
Senlis	26 %
Chantilly	23 %
Clermont	15 %
Beauvais	11 %
Nogent-sur-Oise	8 %

COMMUNE	POPULATION
Beauvais	55 659
Compiègne	41 344
Creil	34 145
Nogent-sur-Oise	19 319
Senlis	16 514
Crépy-en-Valois	14 654
Noyon	13 983
Méru	13 838
Montataire	12 809
Pont-Sainte-Maxence	12 442
Chantilly	11 197
Clermont	10 959
Gouvieux	9 795
Chambly	9 598
Lamorlaye	9 516
Margny-lès-Compiègne	8 217
Liancourt	7 267
Villers-Saint-Paul	6 351
Saint-Just-en-Chaussée	5 729
Mouy	5 322

retour en images

# Talents du Vélo 2015

## 11 lauréats pour la 5<sup>e</sup> édition



Les lauréats des Talents du Vélo 2015 © crédits photos | David Delaporte

Le Club des villes et territoires cyclables a organisé, avec ses partenaires, la 5<sup>e</sup> édition des Talents du Vélo. Ce concours annuel récompense des femmes et des hommes – ou des équipes – qui contribuent au développement de l'usage quotidien du vélo, par leurs actions exemplaires et leur engagement en faveur de la mobilité durable.

Cette 5<sup>e</sup> édition récompense 11 lauréats. Cinq partenaires ont accompagné le Club pour cette édition : l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), Cyclez, la start-up de services de VAE aux entreprises et aux collectivités, la Fondation Internet nouvelle génération (FING), l'Union nationale de l'industrie du vélo (UNIVÉLO) et l'Association des maires Ville & Banlieue de France. Le jury était composé de représentants des partenaires, des pouvoirs publics et d'experts.

Les Talents du Vélo ont été remis le 16 septembre au palais de Luxembourg, à Paris.

### POUR EN SAVOIR PLUS

- Pour télécharger le dossier de presse des lauréats et candidats : [www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org) > rubrique Événements > Talents du Vélo
- Pour voir l'album photo > page Facebook du Club : [www.facebook.com/villescyclables](http://www.facebook.com/villescyclables)
- TALENTS DU VÉLO 2016 : inscriptions ouvertes à partir de janvier 2016

■ **Grand prix Talent du Vélo** à Ricardo Montezuma, directeur de la fondation Ciudad Humana (Bogotá, Colombie). Son prix a été reçu par Vladimir Vasak, grand reporter chez Arte et membre du jury de cette 5<sup>e</sup> édition, qui le lui remettra le 9 décembre à l'occasion de sa venue à Paris pour la COP21.

Ricardo Montezuma a fondé en 2011 la fondation Ciudad Humana (Fondation Ville Humaine), une ONG qui promeut la construction participative de villes durables, où le centre de réflexion et d'action est l'humain, dans le but de favoriser la qualité de vie des habitants.

■ **Talent du Vélo entrepreneuriat** à Charles Thibault, fondateur et président du Triporteur.

Le Triporteur est un atelier de réparation vélo inséré dans un camion remorque se déplaçant chaque jour pour proposer un service pratique et rapide au plus près des activités des Franciliens (marché, parcs, gares des villes d'Île-de-France).



Le Talent du Vélo entrepreneuriat est remis à Charles Thibault par Charles Poretz, fondateur et directeur de Cyclez.

■ **Talent du Vélo solidarité** à Arnaud Dart, directeur administratif et financier, et à l'équipe de la Maison de l'initiative de Grande-Synthe (59) pour le projet Éco-boucle.

Éco-boucle est un projet permettant à 10 jeunes en recherche d'emploi de réaliser un parcours à vélo de 750 km en 8 jours entre Grande-Synthe (59) et Culemborg (Pays-Bas) au cours duquel ils découvrent notamment les métiers de l'écoconstruction. Le projet est entièrement porté par les bénéficiaires afin de les rendre acteurs du projet et de valoriser leurs compétences.



Denis Baupin, député de Paris, vice-président de l'Assemblée nationale et coprésident du Club des parlementaires pour le vélo, remet le Talent du Vélo solidarité à Arnaud Dart et Victoire Degrave.

■ **Talent du Vélo pédagogie** à Jean-Luc Hannequin, directeur stratégie et innovation, et à l'équipe de la CCI de Rennes (35) pour le projet Bretagne Mobilité Augmentée.

Bretagne Mobilité Augmentée (BMA) est un programme visant à développer une méthodologie d'accompagnement au changement afin d'optimiser la mobilité en réduisant les déplacements et en privilégiant les modes de déplacements écologiques tels que le vélo ou le covoiturage. Le VAE a été choisi comme la solution la plus pertinente par les salariés de trois des entreprises expérimentant de nouveaux modes.



Denis Pansu, responsable innovation ouverte à la FING, a remis un Talent du Vélo pédagogie à Jean-Luc Hannequin.

■ **Talent du Vélo pédagogie** à Gilles Pérole, maire-adjoint de Moulins-Sartoux (06 – 10 000 habitants), pour les actions en faveur du vélo auprès des enfants de la commune.

Plusieurs actions ont été lancées pour augmenter la part modale vélo : mise en place d'ateliers mobilité pour les enfants, construction de parking vélo couvert et sécurisé dans chacune des trois écoles, réalisation d'une évaluation des parcours pédestres et vélo de la commune pour implanter des panneaux de sensibilisation et relance des pédibus et vélobus.



Mathieu Chassignet, ingénieur transports et mobilité à l'ADEME, a remis un Talent du Vélo pédagogie à Gilles Pérole.

■ **Talent du Vélo communication** à Jean-Paul Berthelot, président, et à l'équipe de l'association Place au Vélo à Nantes (44) pour le Web documentaire « Un p'tit vélo dans la tête ».

« Un p'tit vélo dans la tête » est un Web doc dédié au vélo en ville lancé en juin 2015 par l'association Place au Vélo à Nantes. Il se présente sous la forme d'un site Internet qui rassemble une série de portraits de cyclistes de la métropole nantaise (vidéos et photos), des films d'animations pédagogiques...



Le Talent du Vélo communication a été remis par Michelle Meunier, sénatrice de Loire-Atlantique, et Dominique Fèvre, directrice de la valorisation et de la communication à l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP), à Samy Guyet, administrateur de Place au Vélo, et Florence Mary, réalisatrice de la plateforme.



■ **Talent du Vélo innovation**  
à Renaud Colin, fondateur et dirigeant d'AddBike (69).

La solution AddBike est une plateforme deux-roues qui se fixe à la place de la roue avant du vélo et qui améliore les performances d'un vélo classique en le transformant en triporteur urbain stable et maniable. La plateforme s'accompagne de modules chariot ou poussette, le rendant capable de porter des charges ou deux enfants en fonction des besoins.



Le Talent du Vélo innovation a été remis par Jérôme Valentin, président de l'Union nationale des industries du vélo (UNIVÉLO) à Renaud Colin.

■ **Coup de cœur du jury**  
à Christine Aguetzaz, présidente, et à l'équipe de l'association 45 (Sport-Santé-Solidarité-Savoie) pour le projet « À la mer à vélo, pédaler contre le cancer du sein ».

« À la mer à vélo » vise à accompagner des femmes atteintes d'un cancer du sein, non-pratiquantes du vélo, à reprendre une activité physique grâce au vélo, dans un but de prévention de la récurrence et pour un accompagnement dans l'utilisation du vélo au quotidien, en reliant Chambéry à la mer par la ViaRhôna (500 km) en 7 jours du 3 au 10 octobre 2015.



Christine Thomas, conseillère municipale de la ville de Troyes et administratrice du Club des villes et territoires cyclables, a remis un Coup de cœur du jury à Christine Aguetzaz et Françoise Cauvin.

■ **Coup de cœur du jury**  
à Mickaël Tardu, présentateur du Mag'Vélo Roue Libre sur France Bleu 107.1 Paris.

Roue Libre est une émission radio de 30 minutes, diffusée le samedi et le dimanche et dédiée au vélo pratique, du quotidien et pour tous. Actuellement Roue Libre est la première et la seule émission radio consacrée au vélo pour tous en France.



Un Coup de cœur du jury a été remis par Olivier Schneider, président de la FUB, à Antoine de Galzain, directeur de France Bleu 107.1.

■ **Talent d'Or**  
à Britta Boutry pour l'ensemble de son action dans l'association VeloBuc (78), dont elle est la fondatrice et dont elle a été la présidente pendant dix ans.



Dominique Lebrun, Coordinateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo (CIDUV), a remis un Talent d'Or à Britta Boutry.

■ **Talent d'Or**  
à Philippe Goujon, député de Paris et coprésident du Club des parlementaires pour le vélo, pour son action en faveur du vélo depuis 2008 et notamment la participation de l'employeur à l'abonnement à un service public de location de vélos.



Pierre Serne, président du Club des villes et territoires cyclables et vice-président de la Région Île-de-France, et Isabelle Mesnard, adjointe au maire de la ville de Chartres et administratrice du Club des villes et territoires cyclables, ont remis un Talent d'Or à Philippe Goujon. ■



**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),  
Eric Brouwer, AU5V (Observatoire),  
Claire Schreiber, Pauline Cabrol

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

**Crédits photos :**  
Alain Dalouche, David Delaporte,  
Stomer, Eurométropole de  
Strasbourg | Christian Creutz,  
Avente 12

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

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

**Illustrations :**  
Mia, Denis Desailly

**Relecture :**  
Giulia Valmachino

Impression :  
Print Price  
fabrication@planetimpression.fr  
Imprimé sur papier recyclé  
Dépôt légal : novembre 2015  
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

Paris Expo – Porte de Versailles

# Transports 2016 Publics

The European Mobility Exhibition

Paris 2016  
14-16 Juin

RÉSERVEZ  
VOTRE STAND

RÉSERVATION  
DES STANDS ESPACE  
MOBILITÉS ACTIVES  
+33 (0)1 40 24 39 20  
anais.fraigneau@impub.fr

[www.transportspublics-expo.com](http://www.transportspublics-expo.com)

Organisé par

**GIE** Objectif transport public

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

En collaboration avec



Réservez votre stand

+33 (0)1 40 24 04 30  
s.leal@impub.fr

+33 (0)1 40 24 13 45  
s.kouider@impub.fr



## RICARDO MONTEZUMA, DIRECTEUR DE LA FONDATION CIUDAD HUMANA



**Ricardo Montezuma**, directeur de la fondation Ciudad Humana, située à Bogotá, en Colombie, est un urbaniste expert en

mobilité urbaine durable, diplômé d'un doctorat de l'École nationale des ponts et chaussées. Également professeur de l'Université nationale de Colombie, il a été conseiller du maire de Bogotá et de plusieurs entités internationales, membre du conseil d'administration du Transmilenio, le système des transports en commun de Bogotá, et chroniqueur du quotidien national *El Tiempo*. Il a également participé à la réalisation de plans de développement de la marche et du vélo dans plusieurs villes d'Amérique latine. Il a reçu le grand prix des Talents du Vélo 2015.

### POUR EN SAVOIR PLUS

Fondation Ciudad Humana  
<http://www.ciudadhumana.org/>

### Le vélo dans les villes latino-américaines : entre utopie et réalisme magique

Imaginer qu'il est possible de parcourir à vélo les mégapoles d'Amérique latine, comme Mexico, São Paulo, Santiago, Bogotá, Lima, Rio de Janeiro ou Buenos Aires, semble une idée utopique ou une chronique propre au réalisme magique, un genre représentatif de la littérature latino-américaine du *xx<sup>e</sup>* siècle.

Mais, étonnamment, le vélo est en train de se faire une place dans la ville et la société latino-américaine, en dépassant les obstacles propres aux villes à croissance rapide : complexité et désorganisation de la mobilité, augmentation démesurée du nombre de voitures et de motos, graves problèmes de santé publique liés à la mauvaise qualité de l'air ou grand nombre de victimes de la violence et de l'insécurité routière.

Actuellement, en réponse aux défis majeurs de la mobilité, il est de plus en plus fréquent de voir des étudiants, de jeunes professionnels et même des groupes de femmes rejoindre la grande vague mondiale du vélo et promouvoir ce nouveau mode de vie urbain sur les réseaux sociaux et, surtout, dans les rues. Néanmoins, ce changement de paradigme ne s'est pas fait du jour au lendemain. Dans la région, il a nécessité plus d'un quart de siècle. Mais ce n'est qu'au cours de ces cinq der-

nières années qu'il a pris forme et que les progrès réalisés ont été mis en évidence.

### Changement de paradigme

Bien que de nombreuses actions aient été réalisées par différents acteurs, collectifs et associations militantes, l'usage du vélo est encore limité : dans la majorité des villes mentionnées, la part modale est très en dessous des 5%. Malheureusement, dans aucune des villes les différents facteurs n'ont coïncidé pour consolider l'usage du vélo. De même, aucun pays n'a mis en œuvre un véritable plan national pour le développer, et l'industrie et le commerce n'ont pas joué un rôle significatif en la matière.

À Bogotá, par exemple, le leadership politique d'Enrique Peñalosa (maire de 1998 à 2000) sur le thème du vélo n'a pas bénéficié d'un véritable appui national et encore moins du soutien de la part des organisations de militants, puisqu'elles n'existaient pas à ce moment-là. Au contraire, dans la ville de Santiago du Chili, l'élan des activistes n'a pas disposé d'une véritable structure publique de soutien ni de leadership local ou national. Et finalement, à Lima, l'action des organismes internationaux a suscité peu d'intérêt et d'appui institutionnel de la part des autorités nationales et municipales.

### Local et national en tandem

Bien que le développement du vélo soit un sujet essentiellement municipal, il requiert un fort élan national. Or, les rares plans nationaux pour améliorer la mobilité ont été centrés sur la réforme du transport public, en particulier des systèmes de bus de type BRT (Bus rapid transit, équivalent du BHNS), comme par exemple au Brésil, au Mexique ou en Colombie, et dans d'autres cas, sur l'investissement dans les systèmes urbains ferroviaires. Presque toutes les grandes villes mentionnées précédemment ont développé des actions fortes de promotion du vélo, mais celles réalisées récemment à Mexico, São Paulo, Buenos Aires et Rio de Janeiro sont sans précédent. À elles seules, ces quatre mégapoles représentent plus de mille kilomètres de nouvelles voies cyclables, plus de dix mille vélos publics en libre-service et de grandes stations vélo dans la rue et dans les gares ferroviaire et de bus (BRT). Même les avenues les plus grandes et les plus symboliques, comme l'avenue Paulista à São Paulo et l'avenue Reforma à Mexico, ont été embellies par l'introduction de voies cyclables et, surtout, par l'arrivée massive de cyclistes.

Au niveau local, Mexico est peut-être la métropole qui a le mieux réussi à faire coïncider la plupart des acteurs et des actions. En effet,

c'est une des rares villes qui ont su intégrer les diverses initiatives menées par les différentes entités et organisations liées au vélo, comme les actions développées par le collectif de cyclistes Bicitekas, ITDP (Institute for Transportation and Development Policy) et CTS EMBARQ Mexico, et

le leadership politique du chef du gouvernement et du secrétariat chargé de l'environnement entre 2006 et 2012.

Cependant, Mexico présente encore des incohérences : bien que d'importants efforts aient été faits pour développer le vélo, la voiture particulière a aussi été directement et indirectement promue via l'absence d'initiative pour

réduire la circulation des véhicules motorisés et la construction d'importantes infrastructures automobiles, telles que des grandes autoroutes à deux étages. Enfin, il est utile de rappeler que le contexte du vélo dans les villes de la région est beaucoup plus fragmenté et nuancé. Bien qu'on ait souligné ce qui est positif, il existe aussi un horizon assez préoccupant, constitué par les villes qui font peu ou rien pour développer le vélo, ou qui, pire encore, font la promotion, directement ou indirectement, de la motorisation individuelle.

### De belles perspectives

Ce qui est certain, c'est qu'il reste encore beaucoup à faire pour arriver à se déplacer à vélo, dans les grandes villes d'Amérique latine, avec aisance et en toute sécurité. Néanmoins, ces cinq dernières années, les choses ont considérablement progressé. Bien que beaucoup de lieux, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des villes, soient encore inaccessibles au vélo, que ce soit à cause des distances importantes ou de la préférence donnée à la voiture, il existe beaucoup de secteurs où le vélo est en train de se développer.

L'avenir est très prometteur et la chance paraît être à présent du côté du vélo. Le retour d'Enrique Peñalosa à la mairie de Bogotá peut marquer un tournant décisif, non seulement pour la capitale colombienne, mais aussi pour beaucoup de villes de la région. Actuellement, à Bogotá, la population a davantage conscience du rôle du vélo pour améliorer la mobilité ; la ville est abonnée aux problèmes des embouteillages et de la pollution mais, surtout, les groupes de militants du vélo sont prêts et plus actifs que jamais.

Si l'usage du vélo peut être renforcé au sein de la classe moyenne, il convient de lancer le défi de récupérer, ou du moins de prendre en compte, l'usage populaire du vélo, pour voir un jour une grande partie des classes moyenne et populaire pédaler dans les villes d'Amérique latine... Une tâche difficile propre au réalisme magique. ■