

ville & vélo

N°8-9 décembre 2003

Le magazine des villes cyclables

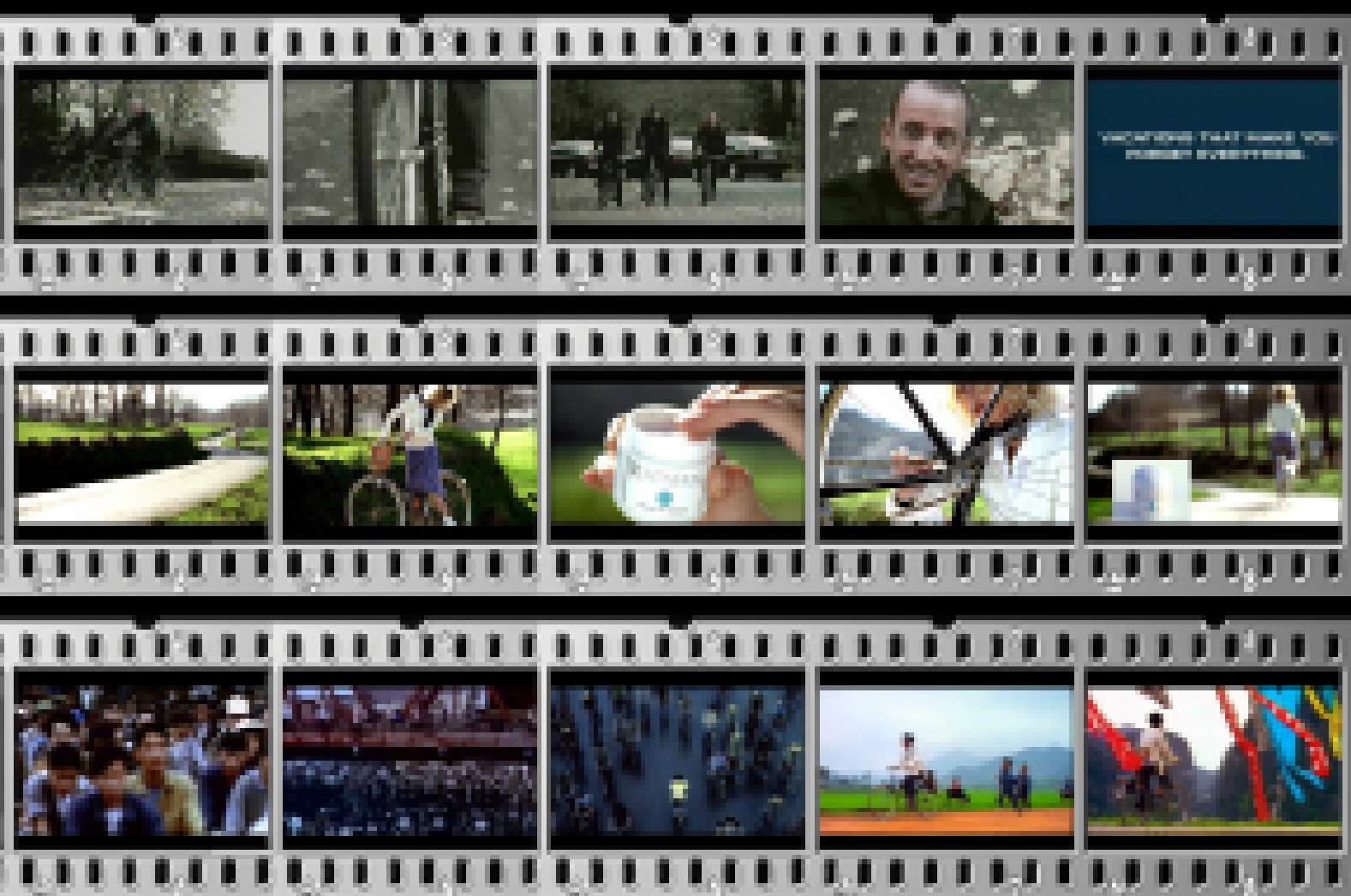
Vélo d'or 2003 : Les résultats

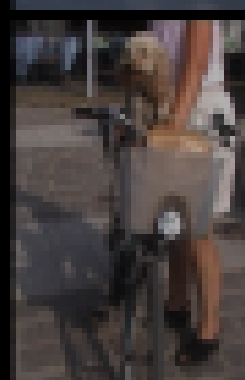
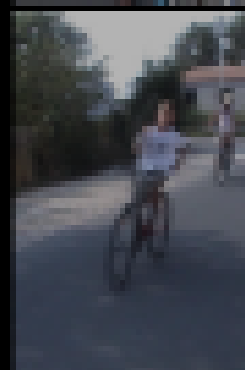
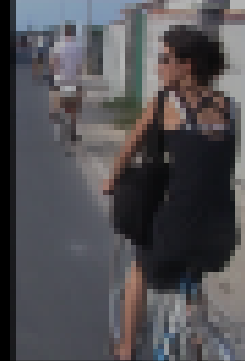
Tour de Ville : CREON

Velocity : rendre le vélo indispensable en ville...

Dossier :

LE VELO DANS LA PUBLICITE



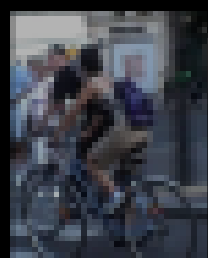
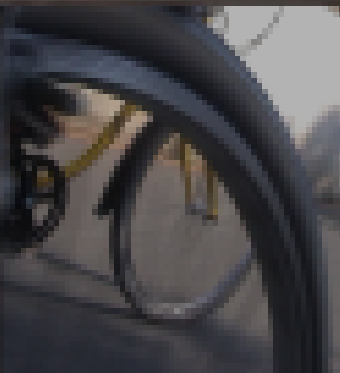


www.villes-cyclables.org
le site du CLUB DES VILLES CYCLABLES



NOUVELLE ÉDITION

....
PLUS D'INFORMATIONS, PLUS DE DOCUMENTATION,
PLUS DE LIENS, PLUS DE TÉLÉCHARGEMENTS DONT
TOUS LES ANCIENS NUMÉROS DE VILLE & VÉLO
....



éditorial

En selle, les enfants...

Ce matin même, j'ai reçu en mairie, une lettre de parents qui réclamaient avec force et conviction un aménagement de type "dépose-minute" devant le collège de leurs deux enfants...

Ces collégiens âgés de 12 et 14 ans habitent dans un lotissement situé à 750 mètres de l'école. Les rues du quartier sont plates, calmes et aménagées de trottoirs. Les abords du collège ont été sécurisés l'an passé.

Ce type de demande nous est adressé quotidiennement dans nos villes. La tendance croissante et généralisée de

cette pratique "parent/taxi" doit nous interpeler. Il y a vingt ans, 10 % seulement des enfants se rendaient à l'école en voiture. Dix ans plus tard, c'était le cas de 25 % d'entre eux. Aujourd'hui? Un enfant sur deux est accompagné en voiture à l'école!

La FUBicy a abordé ce problème lors de sa dernière Journée d'étude à Dijon. Nous avons, au cours de notre "Rencontre" de Libourne, largement discuté de ce paradoxe actuel et des solutions pour remédier à ce dysfonctionnement. Enfin, lors de la semaine internationale "Marchons vers l'école" organisée en octobre dernier, beaucoup d'initiatives ont été valorisées apportant ainsi la preuve qu'on peut réagir. Les gens de ma génération gardent de leurs déplacements quotidiens domicile/école, à pied ou à vélo, tant de souvenirs de rencontres, d'échanges et de plaisir que notre devoir est d'expliquer aux parents d'aujourd'hui combien sont nuisibles les conséquences de ce trajet journalier en voiture et combien ils privent leurs enfants de responsabilité, de liberté et d'instantanés heureux.

Cette "dépose-minute" entretient une forte dépendance des enfants à l'égard des parents. Elle les prive d'une activité physique saine et régulière, d'un apprentissage et d'une responsabilité de la ponctualité et de l'autonomie.

Préserver nos cités de la congestion, luttons contre l'augmentation de la pollution! Expliquons aux parents comme aux enfants qu'il est plus agréable de vivre dans une ville partagée et respirable et qu'ils ont, ensemble, la capacité et le devoir de contribuer à ce qu'elle le soit!

Respectons les hommes qui y habitent et construisons pour nos enfants les lieux de vie de demain.

C'est notre engagement quotidien, notre "feuille de route"! Et le chemin de l'école, à pied et à vélo, est une pratique que nous devons reconquérir. C'est la réflexion à laquelle je vous invite.

Jean Perdoux
Président



1 000 élèves de CM1 et CM2 sur les rives du lac d'Annecy.

sommaire

éditorial P 3

actualités P 4

Velocity : rendre le vélo inévitable en ville
Vélo d'Or 2003 : les résultats

dossier
Vélo et publicité : un vrai kaléidoscope P 15

tour de ville
Créon : petite ville et grande ambition P 21

entreprises
« Une industrie extraordinairement flexible » P 24

en rayons P 26

Rendre le vélo inévitable en ville...

Si l'agglomération est le « bon niveau » pour mener une politique cyclable, ce n'est pas pour autant chose aisée. D'autant que les intervenants sont plus nombreux et n'ont pas toujours les mêmes convictions... « cyclables ». D'où l'intérêt d'inscrire la politique vélo dans le cadre du PDU qui a le mérite de proposer une vision globale des déplacements. Les participants à la table-ronde organisée par le Club des villes cyclables dans le cadre de Velo-city en témoignent.



P. QUENNEHEN

De gauche à droite : Michel Duchène (Bordeaux), Michel Destot (Grenoble), François de Rugy (Nantes), Annick de Montgolfier (Strasbourg), Jean Perdoux (Président du CVC) et Michel Vampouille (Région d'Ile-de-France)

Deux éléments ressortent de façon plus sensible de la table-ronde organisée dans le cadre de Velo-city : d'une part, la grande interdépendance - et le succès même - des politiques vélo avec celles suivies pour les autres modes et, d'autre part, les diffi-

cultés d'harmoniser de telles politiques du fait des spécificités et différences des villes-centres et des communes périurbaines.

De plus, même en présence d'un PDU qui facilite les choses, les périmètres des structures de coopération intercommunale (et les modalités de financement) diffèrent parfois les uns par rapport aux autres. Michel Destot constate, que, dans l'agglomération grenobloise par exemple, l'existence d'un « pot commun vélo » - en l'occurrence au niveau de la « Metro » (Commu-

nauté des 23 communes de l'agglomération Grenoble-Alpes-Métropole) a permis de rendre plus cohérent et d'accélérer la réalisation du réseau vélo de l'agglomération. Un constat d'autant plus important depuis que la Metro - dont le périmètre d'intervention correspond à celui des transports urbains (PTU) et donc du PDU - prend en charge 100 % du financement des itinéraires vélo structurants et 80 % des autres aménagements vélo.

Un contre-exemple peut-être fourni par la situation (maintenant dépassée) des pistes de telle commune en Ile-de-France qui, au début des années 80, ne menaient nulle part. Là aussi, le fait d'avoir « mutualisé » les investissements de la Région et de ne les accorder que lorsque les liaisons figurent dans un schéma directeur-charte établi avec 150 communes a rendu cohérent le réseau en devenir et a multiplié les réalisations, d'autant que la Région d'Ile-de-France, comme le rappelle Michel Vampouille est passée de 14 millions de francs de ligne budgétaire vélo il y a quelques années à 14 millions d'euros en 2003. Une région qui est allée vers une « politique d'extension massive des transports publics », mais qui est persuadée aussi qu'il faut reconquérir l'espace urbain par et pour les piétons et les cyclistes pour lesquels les investissements sont 100 fois moins élevés que ceux que l'on dépenseraient pour la voiture.

NE PAS SOUS-ESTIMER LES BESOINS D'INFORMATION...

Il ressort également des débats de cette table-ronde que l'on sous-estime fréquemment l'utilité et l'importance de la communication



P. QUENNEHEN

Au départ de la grande randonnée sur les Champs-Élysées le 24 septembre 2003, de gauche à droite : Michel Drucker, Denis Baupin, Jean-Paul Huchon et Yves Cochet.

et de l'information, même s'il ne s'agit pas là du seul levier pour faire évoluer les comportements. Des freins culturels à l'usage du vélo existent comme le souligne Denis Cheyssoux et dans ce cas, empiler les aménagements ne suffit pas, aussi cohérents soient-ils. « Certes, lui répond Michel Vampouille, mais il faut per-sé-vé-rer et convaincre, encore et toujours, comme pour le tri sélectif des ordures ménagères qui commence à entrer dans les mœurs partout en France, alors que là aussi public, professionnels et élus pensaient que jamais les Fran-

çais ne s'y mettraient! » Ne devrait-on pas penser, comme pour le tri, à des « ambassadeurs vélo »? « Et ne pas oublier surtout, prévient Michel Destot, les entreprises et les administrations qui devraient toutes avoir leur « plan de déplacement », leurs locaux de stationnement fermés et même parfois gardiennés avant de commencer à penser convaincre employés ou fonctionnaires. »

... ET ACCORDER SES VIOLONS EN MATIÈRE DE COMMUNICATION

Pour François de Ruggy, il ne s'agit pas tant d'une absence de culture vélo dans tous les milieux français, que, plus généralement, d'une absence de moyens pour atteindre les objectifs que l'on s'est fixé. « Il faut aussi des engagements au niveau national. Il serait également utile que les messages de niveau national n'aillent pas à l'encontre de ce que prône le Club des villes cyclables et ce que réalisent ses membres au niveau local! » ►►

Vélos PANTHER

> fruit de la
TRADITION et de
l'innovation



gamme **VILLE**

Pour tout renseignement sur nos différentes gammes, n'hésitez pas à nous contacter

Velonix
PRODUITS FRANÇAIS

9, rue des Belges - BP16 - 76260 EU
Tél. : 02 35 86 35 02 - Fax : 02 35 86 36 28 - E-mail : info@velonix.com - Site web : www.velonix.com

Table ronde - Velo-city

a insisté pour sa part Jean Perdoux, le président du Club des villes cyclables.

François de Rugy regrette quant à lui la campagne d'affichage sur les flancs des abribus, de la Caisse nationale d'assurance-maladie qui incite les cyclistes à porter un casque pour se protéger face aux comportements inciviques des automobilistes ouvrant des portières ou stationnant de façon sauvage. Il est clair que le message implicite - presque explicite d'ailleurs - encouragerait plutôt ce type de comportement et des infractions manifestes au code de la route, tout en faisant peur aux cyclistes en leur disant que le port du casque « n'est pas obligatoire, mais juste indispensable »... Étant entendu que ce port peut se justifier comme parfois pour de jeunes enfants dans certaines circonstances. Il n'en demeure pas vrai que le casque ne peut pas être LA solution dans une commune qui souhaite encourager l'usage du vélo.

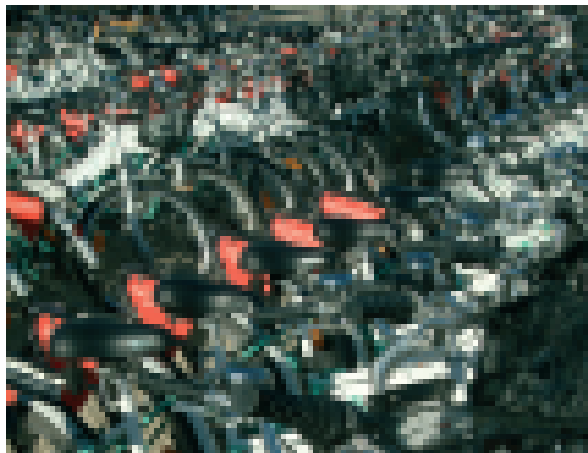
DE « VRAIES » POLITIQUES D'AGGLOMÉRATION...

Si Grenoble et Nantes se sont lancées « résolument dans une politique d'agglomération » concernant tous les modes et notamment le transport public et le vélo, c'est non seulement parce que c'est « bon pour le vélo » et l'intermodalité, mais aussi parce que c'est vital pour le

Les invités de la table-ronde

Animée par Denis Cheyssoux, journaliste à France Inter, la table ronde organisée par le Club des villes cyclables dans le cadre de Velo-city 2003 a réuni des élus responsables des politiques vélo dans de grandes agglomérations. Ont ainsi donné leur point de vue Michel Destot, député-maire de Grenoble et président du Gart, Michel Duchène, adjoint au maire de Bordeaux, Annick de Montgolfier conseillère de la communauté urbaine de Strasbourg, François de Rugy, vice-président de la Communauté urbaine de Nantes, Michel Vampouille vice-président de la Région Ile-de-France et Jean Perdoux, président du Club des villes cyclables.

fonctionnement du centre-ville de la ville-centre. Le cas de Bordeaux est typique à cet égard où l'enjeu, selon Michel Duchène, est bien la redynamisation du centre-ville. Les travaux du tramway offrent la possibilité de requalifier l'espace public (d'avantage de trottoirs, moins de stationnement voitures, qualité de



l'espace et de l'architecture...) mais aussi grâce au vélo.

On l'a bien vu à Strasbourg aussi où, comme le souligne Annick de Montgolfier, « l'intermodalité tramway-vélo et train-vélo est une réussite. Par la présence de certaines d'arceaux devant les gares, les locaux vélo (stationnement, location...) en bout de ligne de tramway ou par la possibilité d'embarquer son vélo dans le tramway (hors heures de pointe). Même les nouveaux TGV s'y mettront : ils permettront à partir de 2007 d'embarquer quelques vélos à bord... »

... MAIS COMMENT FINANCER L'ALLIANCE TRANSPORT PUBLIC-VÉLO ?

Michel Destot craint cependant, comme les autres élus du Groupement des autorités de transport (Gart) de quelque bord politique qu'ils soient - Grenoble, Strasbourg et Saint-Étienne en tête* - que la suppression par l'Assemblée nationale, en première lecture, des subventions d'État aux transports en commun en site propre et à la mise en œuvre des PDU en 2004 et même de la possibilité de relever, en compensation, le taux de versement-transport, ne porte un coup fatal à l'ensemble des budgets transports publics et vélo des grandes agglomérations (hors région Ile-de-France, non concernée par ces mesures).

Et pourtant cette alliance est indispensable si l'on veut continuer à financer les projets transports publics en cours - et maintenir la dynamique enclenchée sur les territoires urbains - avec l'aide de l'État, justement - en matière de déplacements alternatifs à la voiture depuis une dizaine d'années. Surtout si on veut être cohérent avec « la volonté du président de la République d'engager la France dans une politique de développement durable»**. ■

Francine Loiseau

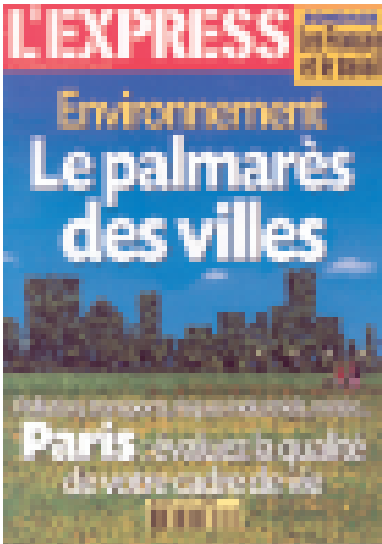
* Rail et transports, 8 octobre 2003 : "Budget 2004 : les réactions", propos de Michel Destot recueillis par Cécile Nangeroni

** Le Gart persiste et signe, Paris le 23 octobre 2003

La querelle pistes - bandes cyclables

Les comparaisons entre villes (cf V&V n° 7) et les débats de la table ronde en témoignent : la discussion sur les bandes ou pistes n'en est finalement pas une. Les unes et les autres ont leur place dans un réseau, comme d'ailleurs les passages d'itinéraires dans les zones 30 et les aires piétonnes. C'est ainsi qu'à Grenoble, après avoir réalisé 20 km de pistes et 42 km de bandes, on s'oriente vers l'aménagement de pistes sur de grands axes d'accès à la ville pour vaincre la peur de faire du vélo ; mais dans le même temps, les contre-allées aménagées sur l'axe où la ligne de bus N° 1 a été mise en site propre sur tout son parcours (et à faut croire la fréquentation bus de 25%) montrent que là aussi les cyclistes se sentent en sécurité ; à tel point même que leur usage sur cet axe a fortement augmenté, alors que les accidents cyclistes ET piétons ont fortement diminué.

Des investissements 100 fois moins élevés pour les vélos que pour les voitures!



Villes,

les bons et les mauvais élèves...

L'Express a décerné en octobre et novembre, bons points et avertissements à des villes qui ont su (ou pas) s'adapter au vélo. D'abord sur un plan national avec son palmarès des « villes vertes » puis en Ile-de-France, l'hebdomadaire brosse un tableau contrasté du vélo en ville.

En moins d'un mois, à deux reprises, « L'Express » a choisi d'évoquer la qualité de vie et de dresser un palmarès des villes au travers du cadre de vie et de l'environnement. Dans son édition du 16 octobre, l'hebdomadaire dresse en 16 pages et 24 indicateurs le palmarès des « villes vertes » de plus de 100 000 habitants. Classement qui prend, bien entendu en compte le vélo en faisant un focus sur trois critères (dont deux sont issus de l'enquête Club des villes cyclables/CERTU que nous présentions dans notre dernier numéro) : pistes et bandes cyclables pour 1000 habitants, place de parking vélo pour 1000 habitants, actifs utilisant seulement la marche ou un deux-roues (en %, enquête INSEE). Cette grille – à laquelle s'ajoute un critère de mesures des voies piétonnes – permet sans trop de surprise de dégager un peloton de tête : La Rochelle, Strasbourg, Douai, Chambéry, Tours et Annecy. Un palmarès qui s'accompagne d'un reportage (de plus ?!!!) sur le « paradis des cyclistes et des piétons » qu'est devenue La Rochelle.

Un mois plus tard, dans sa version régionale Ile-de-France, ce même hebdomadaire a passé au crible les

50 premières communes d'Ile-de-France (hors Paris) pour évaluer des critères aussi divers que le tissu commercial, la vigueur du marché immobilier, la qualité des services de santé et, bien entendu les transports et l'environnement. À ce nouveau petit jeu du « meilleur de la classe », le tableau d'honneur apparaît sans trop de surprises malgré les incontournables approximations et « injustices » dues aux critères retenus. En conclusion, côté vélo, c'est l'Ouest parisien avec Meudon, Rueil ou Versailles qui fait figure de bon élève alors que la queue du peloton est occupée par Drancy, Villejuif ou encore Rosny-sous-Bois. Petite surprise tout de même, qui peut paraître paradoxale, la ville de Vincennes occupe la 42^e position et celle de Fontenay, elle aussi située en bordure du bois de Vincennes ferme la marche avec une 50^e place! Une situation qui s'explique peut-être justement par la proximité du bois (propriété de la ville de Paris) qui ne doit pas inciter les municipalités concernées à développer équipements cyclables et espaces verts compte tenu de cette proximité. ■

EN BREF

Annecy 1000 enfants sur la piste cyclable des bords du lac

Après avoir réalisé la piste cyclable des bords du lac, le Syndicat Mixte du lac d'Annecy, dans le cadre de la gestion de cette magnifique voie verte, a décidé d'y organiser des actions pédagogiques et de découverte en faveur des enfants. Ces journées contribuent à la sensibilisation des jeunes sur l'environnement et à la pratique du vélo dans un espace à partager en toute sécurité avec les autres usagers non motorisés. Ateliers d'adresse pour ces cyclistes en herbe et informations sur la sécurité des deux roues ont été reçus 5/5 par les élèves, les enseignants et les parents. Plus de 1000 élèves des classes de CM1 et CM2 de la région participèrent à ce dernier rendez-vous vraiment exceptionnel.

Chambéry Le PDU... C'est parti

Le projet de PDU, arrêté le 13 mars 2003 par le conseil communautaire de Chambéry Métropole, a été soumis à consultation entre le 15 septembre et le 18 octobre. L'objectif de base du PDU est de reporter l'accroissement prévisible de la circulation automobile à l'horizon 2010 (60 000 déplacements supplémentaires) sur les transports en communs et sur les deux-roues. Avec une distance parcourue de moins de 5 km pour la moitié des trajets, le vélo représente un levier important de développement des circulations douces de la métropole.

EN BREF

Nantes
Une société
inaugure
l'ambulance à vélo

Une société d'ambulances vient de lancer un service à vélo afin de porter secours plus vite dans les manifestations réunissant des foules importantes.

Le vélo-ambulance, lesté de 20 kg de matériel médical et doté de feux bleus clignotants, est destiné en particulier aux fêtes populaires, aux concerts et aux rencontres sportives, selon Patrick Youx, le gérant d'Assistance Ambulance, un médecin urgentiste du PC sécurité du stade de la Beaujoire.

Pas-de-Calais
Station de services
pour cyclistes

C'est au Centre d'Accueil du Parc Départemental de Nature et de Loisirs d'Olhain dans le Pas-de-Calais qu'a été inaugurée la 1^{ère} Station de Services dédiée aux Cyclistes, en libre-service. Cette station, baptisée « ALTAO, La Station Rando », permet aux amateurs de la petite reine de laver, réparer, regonfler leur vélo par eux-mêmes, mais aussi de trouver toute une gamme d'informations touristiques et pratiques par l'intermédiaire d'une borne interactive tactile.

ALTAO, La Station Rando développée par Altinnova, a reçu le Vélo d'Or 2003 le 25 septembre dernier, au cours du Mondial du Deux-Roues, à Paris Porte de Versailles.

Belgique

La Wallonie vise 10% des déplacements à vélo en 2010

Les enquêtes conduites par l'Observatoire de la mobilité montrent qu'en Wallonie plus de la moitié des déplacements sont inférieurs à 5 km et que 75% des Wallons estiment que « l'avenir est au vélo et qu'il faut aménager les chaussées ». Pour dresser la synthèse des efforts à fournir afin de promouvoir la « petite reine », la Région wallonne a donc commandé une enquête, appelée « Vélo plus », au bureau d'études Agora et à l'association Pro Vélo. Cette étude qui a été bouclée en mai 2003 suggère plusieurs pistes afin d'atteindre, d'ici 2010, l'objectif de 10% des déplacements effectués à bicyclette contre...2% aujourd'hui.

Parmi les voies ouvertes par ce rapport, l'amélioration du réseau cyclable et la prise en compte d'une

meilleure complémentarité vélo-transports publics apparaissent comme deux priorités. Promotion et éducation ne sont pas non plus oubliées puisqu'un des objectifs pour 2010 est de permettre à 20% des écoliers de se rendre à l'école à vélo. Enfin, en terme d'aménagement du territoire, les futurs schémas de planification prévoient de favoriser le stationnement dans l'habitat collectif.

Le budget de ce programme d'actions devrait s'élever à quelque 250 millions d'euros d'ici 2010, 85% de cette somme étant dévolus au seul volet « infrastructures ». Il faudra toutefois attendre les élections régionales de 2004 pour mieux mesurer la vraie dynamique politique qui pourra se mettre en place autour de cet objectif. ■

France

Le Président du Club des villes cyclables écrit au Premier Ministre

Jean Perdoux a écrit à Jean-Pierre Raffarin le 12 novembre afin de lui faire part des vives inquiétudes du Club des villes cyclables concernant la suppression dans le projet de Loi de Finances pour 2004 des crédits pour les réalisations dans le cadre des Plans de déplacements urbains de province. Il a renouvelé auprès du Premier ministre le soutien et le concours du Club dans le cadre de la mission parlementaire sur le développement du vélo dans notre pays confiée à Madame Brigitte Le Brethon, députée-maire de Caen. Le Président du Club des villes cyclables a

sollicité une audience du bureau du Club afin de présenter ses actions et propositions pour une véritable politique nationale du vélo dans notre pays et contribuer à la réflexion sur de nouvelles pistes de financement.

Le Président a également écrit à Dominique Bussereau, secrétaire d'État aux Transports et à la Mer, pour lui faire part des mêmes inquiétudes, inquiétudes qu'il avait eu l'occasion de développer devant le secrétaire d'État lors de sa venue à Libourne pour la clôture de la Rencontre sur le thème « Le vélo, une chance pour les petites villes » le 9 octobre dernier. ■



Erratum

Dans notre enquête parue dans le numéro 7 de *Ville&Vélo* « Les chiffres de la France cyclable 2003 » réalisée auprès des agglomérations de plus de 100 000 habitants, les chiffres relatifs à l'agglomération strasbourgeoise ont été reproduits de façon incomplète. Les données 2003 sont :

- Pistes cyclables et bandes cyclables : 122,75 km en site propre (Ville), 240,48 km en site propre (CUS).
- Couloirs Bus-Vélo : 4,255 km (Ville de Strasbourg).
- Contresens cyclables : 16,035 km (Ville), 21,499 km (CUS).
- Aires piétonnes : 10 km (Ville), 12 km (CUS).
- Zones 30 : 33610 ml (Ville), 26750 ml (CUS).
- Nombre de places de stationnement vélos sur espace public : 4650 (CUS).
- Location : 1000 vélos (Ville).

EN BREF

Agenda Paris

« Climax » : plein cadre sur l'apocalypse climatique

Paris, année 2100. Les inondations à répétition ont transformé les rives de la Seine en lagon. Huit projecteurs et des images de synthèse plongent le spectateur, dans un musée parisien, au cœur de l'apocalypse météorologique.

Jusqu'à l'été prochain la Cité des Sciences et de l'Industrie, de la Vilette à Paris, présente « Climax », une exposition d'anticipation destinée à sensibiliser le public aux enjeux, souvent dramatiques, du réchauffement climatique. Assis sur des sièges en plexiglas pivotants, le visiteur commence par s'immerger, tout autour de lui sur les quatre murs de toile qui l'entourent, dans un film de 23 minutes mélangeant cinéma et images numériques qui raconte le climat, l'effet de serre, les interférences de l'homme sur son environnement. D'emblée, le ton est donné jusqu'au 31 août 2004 à la cité des Sciences de la Vilette à Paris.

www.cite-sciences.fr/planete

Saint-Étienne Dingos de vélo

Toujours très curieux de l'évolution des mentalités, le Musée d'Art et d'Industrie de Saint-Étienne, première référence publique en France pour le patrimoine cycliste, se livre à une investigation des familles cyclistes à travers Dingos de vélo, l'expo. Jusqu'au dimanche 11 janvier 2004

Marseille 16 avril 2004

Journée d'étude de la FUBicy
www.fubicy.org

Paris 4 mai 2004

Rencontre du Club des villes cyclables
En partenariat avec la Ville de Paris
www.villes-cyclables.org

Dans toute la France 5 et 6 juin 2004

Tous à vélo!
La Fête du vélo
www.tousavelo.com

PARCAGE ANTIVOL Vélos : Ayez le réflexe sécurité !



CONTRÔLE
SOLIDE
ANTIVOL
HIEBES

Un système **SIMPLE** et **EFFICACE**
apportant une sécurité **MAXIMUM**

le seul antivol protégeant intégralement
toutes les parties du vélo



ETUDES - PROJETS
D'IMPLANTATION

Vous avez un projet de
parcage vélos, sécurisation vélos
système Contrôles Hiebés -
nous accompagnerons votre projet
www.cyclsgard.com

CYCLSGARD

3, Rue de Vouroy 74000 ANNECY
Tél. (33) 045 045 1345

FABRICANT

Nombreuses références en France.

Vélo d'or 2003,

déjà la 7^{ème} édition !

Une fois de plus l'objectif de cette 7^{ème} édition du Vélo d'or était de faire connaître et d'encourager les projets et réalisations en faveur du développement de l'usage du vélo, dans le cadre d'une politique globale de déplacements. Le concours s'est concentré sur trois thèmes : « Choisir le vélo », « Entreprendre à vélo ! » et « Vélo et insertion sociale. »

Le jury de la 7^{ème} édition du Vélo d'or organisé par le Comité de promotion du vélo a récompensé 12 lauréats dans les trois catégories « collectivités territoriales », « associations » et « entreprises et établissements publics » : 7 Vélos d'or et 5 mentions spéciales. Les lauréats se sont vus attribuer 50 vélos offerts par les adhérents de Tous à vélo !, Conseil National des Professions du Cycle.

Le Jury

Président :

- Hubert Peigné, président du Comité de suivi de la politique du vélo, ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer.

Membres :

- Audrey Bourgoïn, GART -
- Danielle Delaye, ministère des Sports
- Liliane Duport, ministère de l'Écologie.
- Sylvain Krummenacher, ADEME
- Bruno Le Corre, Club des villes cyclables, adjoint au maire de Champigny-sur-Marne.
- Jacques Lesne, ministère des Transports, direction des transports terrestres.
- Xavier Louy, Tous à vélo ! Conseil national des professions du cycle
- Samuel Neulet, FFCT - Fédération française de cyclotourisme
- David Philippot, journaliste, RTL
- Gérard Wolf, FUBicy - Fédération française des usagers de la bicyclette





Dans la catégorie
« Associations »

Vélo d'or

ALLIANCE INSERTION CADRE DE VIE - AICV (75)

Thème : Vélo et insertion sociale
Le vélo citoyen

L'AICV organise, pendant les vacances 2003, des animations vélo pour les enfants et adolescents des quartiers « politique de la ville » : initiation et apprentissage du vélo, stage vélo et découverte de la ville, stage vélo et VTT.
Contact : Joël Sick, AICV
Tél. : 01 43 43 40 74 – Fax : 01 43 42 42 63
aicv@voila.fr



CADR 67

Thème : Choisir le vélo - des initiatives pour convaincre et encourager ce choix.
1000 kilomètres à vélo pour ma santé!

En août 2003, le CADR 67 a lancé un concours pour les habitants du Bas-Rhin. L'objectif : les inciter à se déplacer à vélo les mois d'été pour qu'ils continuent à l'utiliser au quotidien toute l'année. Un compteur était remis aux 200 premiers inscrits et le comptage des kilomètres permettait d'évaluer l'ampleur des déplacements. Une sensibilisation à la sécurité routière : les vélos des participants passaient un contrôle technique, à l'environnement : à vélo pas de pollution, à la santé : une activité physique régulière.
Contact : Emmanuelle Roset, CADR 67
Tél. : 03 88 75 17 50 – Fax : 03 88 22 56 07
CADR67@yahoo.fr

Hubert Peigné, Président du Comité de suivi de la politique du vélo et président du Jury du Vélo d'or 2003

CREON VELO-CLUB (33)

Thème : Vélo et insertion sociale
Sensibilisation à la sécurité routière pendant l'année scolaire

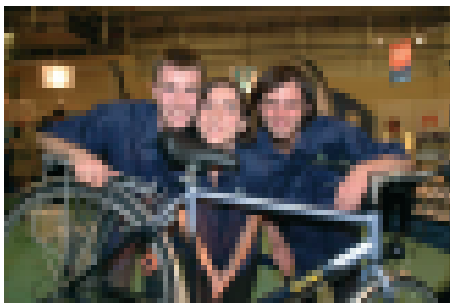
Pour les jeunes qui utilisent le vélo comme premier moyen de déplacement sur la voie publique, l'association a mis en place différentes actions. Des éducateurs forment les jeunes le mercredi et le samedi, avec des cours théoriques et pratiques. Diverses manifestations populaires permettent d'informer le public.
Contact : Jean-Pierre Silvestrini, Créon Vélo-Club
Tél. : 05 56 23 31 49

Dans la catégorie « entreprises
et établissements publics »

Vélo d'or

ALTINNOVA (62)

Thème : Entreprendre à vélo!
**ALTAO, la station Rando :
des stations services dédiées aux cyclistes**



Pour répondre aux besoins de tous les cyclistes, deux jeunes diplômés de 23 et 24 ans ont créé Altinnova, une entreprise développant des stations services dédiées aux cyclistes, en libre-service : « ALTAO, la station Rando ». Les services proposés sont le lavage, le séchage, la réparation, le gonflage, l'information par bornes interactives. La première ALTAO a été implantée en juillet 2003, avec un salarié, et l'objectif de 10 salariés d'ici 2006. Les acquéreurs potentiels des stations ALTAO sont les villes, les parcs de loisirs.
Contact : Corinne Verdier, Altinnova
Tél. : 03 21 25 89 66 – Fax : 03 21 25 89 66 – cverdier@altinnova.com

Mentions spéciales

RATP (75)

Thème : Choisir le vélo - des initiatives pour convaincre et encourager ce choix.
Pour réserver son vélo en Ile-de-France :
<http://www.rouelibre.fr>

Un site dédié aux vélos RATP en connexion avec les sites web de la RATP a été mis en service en septembre 2003. Il permet aux Parisiens, Franciliens, et à tous visiteurs français et étrangers de s'informer sur le vélo en Ile-de-France, et surtout, grande innovation, de pouvoir réserver un vélo en ligne et d'effectuer le paiement.
Contact : Jean-Claude Berardo, RATP
Tél. : 01 44 68 36 18 – Fax : 01 44 68 38 82
jean-claude-berardo@ratp.fr

CETE DU SUD-OUEST (ZELT)

Thème : choisir le vélo - des initiatives pour convaincre et encourager ce choix.
**10 détecteurs pour compter
la circulation à vélo**

La Zone Expérimentale et Laboratoire de Trafic (ZELT) a développé, avec l'aide du CERTU, un détecteur permettant de compter spécifiquement les vélos dans le trafic général. La signature de tous les mobiles circulants sur le capteur est analysée et l'algorithme est capable d'identifier si cette signature appartient ou non à un vélo.
Contact : Patrick Olivero, CETE du Sud-Ouest
Tél. : 05 62 25 97 73 – Fax : 05 62 25 97 99
zelt@equipement.gouv.fr

Sécurité routière : bilan de l'année 2002

La sécurité des cyclistes est un élément fort du débat sur le développement de l'usage du vélo en France. Le sentiment subjectif d'insécurité constitue souvent un handicap aux yeux des cyclistes potentiels, un frein pour passer à la pratique. L'observatoire interministériel de sécurité routière vient de publier le bilan 2002 qui permet de faire le point sur les accidents des cyclistes en France.



À la lecture de ce document on peut sans doute commencer par regretter que le vélo ne fasse l'objet d'une étude spécifique qui permettrait d'aller plus loin dans l'analyse. En 2002, 211 cyclistes ont été tués sur la route, en diminution de 12,8 % par rapport à 2001. Un chiffre qu'il faut comparer aux 819 piétons, aux 1239 cyclos et motocyclistes et aux 4 602 conducteurs et passagers de voitures de tourisme.

Ces chiffres relativisent le sentiment d'insécurité exprimé par les cyclistes, ou plutôt par ceux qui hésitent à remonter sur une bicyclette. Globalement les cyclistes représentent 2,9 % des tués et 3,5 % des blessés graves, une

part qui augmente légèrement en milieu urbain et passe à 3,75 % - 26,3 % des victimes sont des piétons et 28,4 % des cyclos et motocyclistes -. Ces pourcentages montrent qu'en ville, la sécurité des piétons et des deux-roues motorisés se pose avec beaucoup plus d'intensité que celle des cyclistes. Pourtant l'argument de la sécurité n'est pas mise en avant dans l'usage comme il devrait l'être pour les cyclos et motocyclistes qui ont un

Port du casque : La FUBicy écrit à Jean-François Mattei

Réagissant quant aux retombées négatives de la campagne « à vélo, le casque c'est indispensable », menée par l'Institut national pour la prévention et l'éducation à la santé (INPES), la FUBicy s'inquiète d'une reconduction de ces messages en 2004. Les premières vagues de messages (télévision et affichage urbain) sur ce thème ont eu lieu en juillet et septembre 2002. « Les données épidémiologiques qui ont motivé la campagne « casque à vélo » sont tirées d'une étude américaine représentative de la pratique sportive mais non des déplacements à vélo qui ne représentent pas du tout les mêmes risques et ne sont d'ailleurs pas de la compétence de l'INPES » insiste la FUBicy dans son courrier au Ministre de la Santé en date du 31 octobre dernier. « Plus de la moitié des déplacements urbains font moins de 3 kilomètres : ils pourraient aisément être faits à vélo par une majorité de la population. Mais dans une enquête de l'IFRESI-CNRS, 2 citoyens français sur 3 citent le risque d'accident de la circulation comme motif pour ne pas se déplacer à vélo, alors qu'en moyenne, un cycliste urbain n'est pas plus souvent blessé qu'un piéton ! » poursuivent les représentants de la FUBicy qui se proposent de collaborer avec l'INPES afin de faciliter l'usage du vélo bien davantage que le port du casque...

<http://www.fubicy.org/securite-routiere/casque>

Véhicules	Nombre de tués dans les véhicules ¹	Parc ² (au 1-1-2003)	Tués dans les véhicules par million de véhicules
Bicyclettes	211	20 000 000 ³	11
Cyclomoteurs	366	1 387 000	264
Motocyclettes	973	1 054 000	963
Voiturettes	33	140 000 ⁴	236
Voitures de tourisme	4 602	29 160 000	158
Camionnettes	76	5 338 000	14
Poids lourds	125	565 000	221
Transports en commun	10	81 000	*

Sources :

1. Tués à l'intérieur des véhicules impliqués. ONISR - fichier des accidents;
2. Chambre des constructeurs français d'automobiles et Chambre syndicale nationale du motocycle;
3. Le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable;
4. Association européenne des fabricants de quadricycles

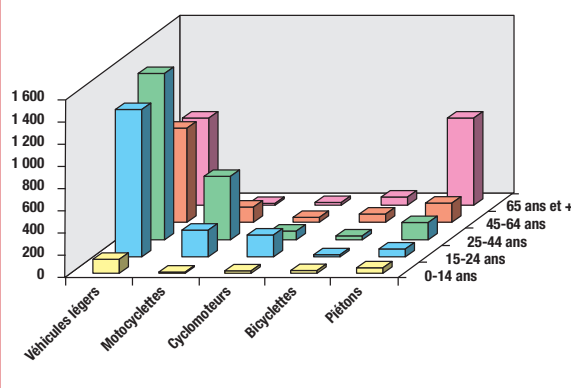
* Sans connaissance du taux moyen d'occupation de ces véhicules et vu la « faiblesse » des effectifs, l'indicateur n'est pas utilisable.

taux d'accidents bien supérieur à leur usage.

Le bilan de l'année 2002, comme les précédents, montre qu'en France l'insécurité routière reste dramatique et celle des cyclistes se pose dans les mêmes termes. Il faut travailler globalement autour de ce constat en agissant sur trois aspects :

- la prévention par des campagnes d'information et de formation, notamment à l'école;
- la répression contre des pratiques dangereuses de certains automo-

Tués par catégorie d'usagers en fonction de l'âge



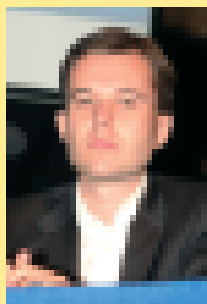
bilistes qui mettent en péril les usagers les plus fragiles, dont les cyclistes;

- les aménagements de la rue qui doivent prendre en compte les piétons et les cyclistes.

Le partage de la rue, mot d'ordre fondateur du Club des villes cyclables, reste plus que jamais d'actualité! ■

Serge Morin
adjoint au maire de Lorient,
vice-président du Club des
villes cyclables

Port du casque : « Une campagne à côté de la plaque! »



Pour François de Rugy adjoint au maire délégué aux transports et aux déplacements de la Ville de Nantes et vice-président du Club des villes cyclables, la récente campagne sur le port du casque en ville est proprement choquante et contre-productive. Au lieu de communiquer sur les bienfaits du

vélo en terme de santé publique les responsables de la CNAM et de l'INPES ont choisi de faire peur, voire de culpabiliser les cyclistes. Un parti-pris qu'il convient de corriger.

V&V : Quel sentiment portez-vous sur la récente campagne d'affichage de la CNAM incitant au port du casque à vélo?

François de Rugy : C'est une campagne à côté de la plaque et totalement injustifiée! Je vois plusieurs raisons d'être surpris, sinon carrément choqué. D'abord je constate qu'il s'agit de la première campagne nationale sur le thème du vélo relayée par les Pouvoirs publics, la Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM) en l'occurrence. Or elle décourage les gens qui auraient envie de faire du vélo en ville, par un message négatif et d'une rare dureté.

En deuxième lieu, il est évident que les messages sur le danger sont en grande partie exagérés. On nous présente une sorte de jungle dans laquelle le cycliste est en position de victime mais aussi de... coupable! On oppose les différents modes de déplacements que l'on monte les uns contre les autres.

V&V : Pourquoi dites-vous que le vélo passe du statut de victime à celui de coupable?

François de Rugy : Le message est clair, on dit aux cyclistes « on vous aura prévenu, si jamais vous faites du vélo en ville, regardez tout ce qui peut vous arriver ». Je trouve choquant que ce soit la CNAM qui joue ce rôle-là... Alors qu'au même moment une étude danoise montre que la pratique d'une demi-heure de vélo par jour réduit de moitié les risques cardio-vasculaires! Cette

campagne est d'autant moins compréhensible qu'habituellement la CNAM n'est pas un organisme qui verse dans la polémique, qu'il s'agisse du tabac, de l'alcool ou des accidents de la route.

V&V : Pour vous, l'obligation de porter un casque est donc totalement inadaptée et excessive...

François de Rugy : Le port du casque est inadapté à la pratique du vélo en ville. Son obligation pourrait avoir un effet repoussoir pour les cyclistes! En revanche, si on parle de vélo sportif ou de VTT pratiqués dans certaines conditions les choses sont différentes. Quand je fais du VTT en montagne, je trouve tout à fait normal de porter un casque. Il serait logique que la CNAM, si elle avait noté une recrudescence des accidents de ce type, nous sensibilise. Il pourrait en être de même avec les accidents de ski. Nous ne disposons aujourd'hui d'aucune donnée réelle sur le casque et en tout cas pas d'éléments suffisants pour le rendre obligatoire en ville. Cette campagne est contre-productive et à contre-courant de ce que l'on prône dans nos collectivités à savoir le partage de la voirie ou des comportements plus courtois au volant.

V&V : Vous parlez de première campagne nationale sur le vélo à forte connotation négative, selon vous quel type de communication serait utile en terme de sécurité autour de la pratique du vélo?

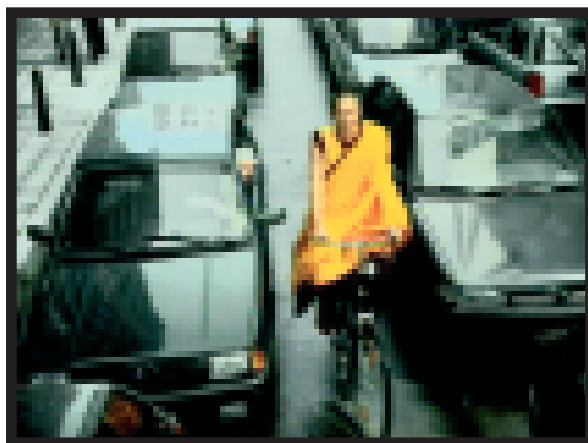
François de Rugy : On pourrait imaginer que des structures comme le Club des villes cyclables ou « Tous à vélo » se rapprochent de la CNAM pour proposer d'étudier une campagne qui permettrait de lier la pratique du vélo à la santé. Pourquoi pas une information par le biais de dépliants distribués dans les cabinets médicaux et montrant les bienfaits du vélo pour la santé? Sinon, d'une manière générale, il vaut mieux communiquer sur les pratiques de déplacements. Il ne s'agit pas pour autant de masquer les dangers du vélo en ville, mais en la matière comme dans d'autres domaines, on doit alors plus traiter le sentiment d'insécurité que l'insécurité elle-même, qui n'est pas spécialement forte à vélo en ville. Les aménagements faits dans les « villes cyclables » contribuent déjà beaucoup à sécuriser les déplacements à vélo.

Propos recueillis par Pierre Deschamps

Le vélo dans la publicité un vrai kaléidoscope

Puisque selon l'adage "la publicité reflète la société", il est intéressant d'étudier comment les publicitaires utilisent le vélo. Et comme ces publicités influencent la représentation collective. Le Club des villes cyclables a organisé en partenariat avec Culture pub dans le cadre de Vélocity, le premier Festival du vélo dans la publicité.

L'enquête réalisée pour ce festival illustre bien la problématique des cyclistes dans une société embouteillée et pressée qui rêve impatiemment de changement.



**Zen à vélo!
Pour Lipton
le vélo peut
se mettre
à l'heure
des thés!**

En l'absence d'une politique nationale vélo en France et de campagne

nationale de sensibilisation à l'utilisation du vélo, ce sont finalement les annonceurs et les publicitaires qui communiquent « seuls » et utilisent les valeurs du vélo dans le paysage médiatique. Pour le meilleur ou pour le pire? C'est la question que le Club des villes cyclables s'est posée. En se disant qu'après tout, outre le bon écho que la publicité peut donner du « sujet », il sera enrichissant d'observer les évolu-

tions possibles de la représentation du vélo dans la publicité des autres...

Aussi de quelles valeurs s'agit-il et en quoi l'image du vélo contribue-t-elle à commercialiser une huile d'olive, les services d'une agence de voyage, ou même une marque de voiture?

« Il y a une évolution très forte dans la pub. Le vélo pendant très longtemps a été lié à une vision très passéiste : la campagne, « douce France »... Aujourd'hui, l'image du vélo est beaucoup plus associée aux jeunes, aux étudiants, voire à la police ou aux bobos... Et donc il y a une ►►►

véritable évolution de l'image du vélo aujourd'hui en fonction des personnes qui sont dessus. » résume Gilles Masson, publicitaire, vice-président de Publicis Conseil. L'image du vélo dans les écrans publicitaires s'est étoffée de valeurs modernes et positives.

De nombreuses publicités montrent bien qu'en ville, il n'y a rien de mieux pour éviter les embouteillages. Et si dans certaines on met en avant la rapidité et l'efficacité de ce mode de transport (pubs montrant un coursier à vélo qui se faufile à travers les encombrements), dans d'autres, on insiste sur le côté zen comme dans une publicité pour un thé qui montre un moine bouddhiste détendu qui roule à vélo parmi des citadins énervés, bloqués dans leurs voitures. Message : quand on est sur une selle, on ne s'énerve plus dans les bouchons, on reste zen et on va vite!

La pratique de la bicyclette c'est aussi un moyen d'entretenir sa forme physique car, en pédalant, on fait de l'exercice et ça c'est plutôt bon pour la santé, comme le sous-entendent des annonces pour une huile d'olive ou des yaourts que l'on transporte sur son porte-bagages. Et en faisant du sport, on dépense de l'énergie : on nous propose donc logiquement de consommer des boissons énergétiques, des sodas riches en calories et des jus de fruits pleins de vitamines...

Enfin il y a une dimension importante qui s'impose peu à peu : le vélo, « c'est super sexy ». Il n'est pas rare de voir une bicyclette entre de jolies jambes, sous une robe qui flotte dans l'air au même rythme que les cheveux dans le vent... Et de nos jours où l'on craint « la fuite du désir », l'isolement devant son ordinateur ou son émission de TV réalité, cela pourrait bien constituer un atout essentiel.

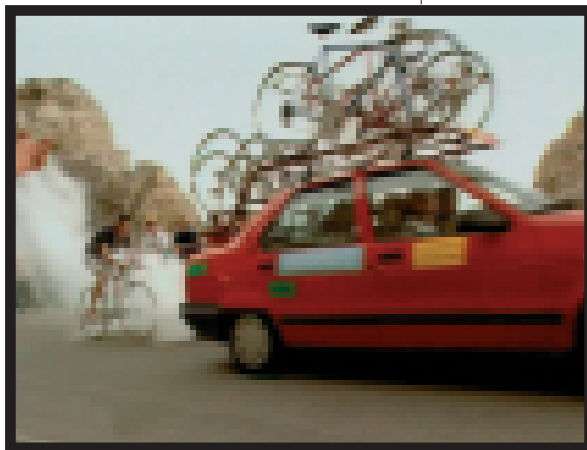
«Le vélo croise en fait toutes les tendances aujourd'hui, C'est une cristallisation de toutes les tendances : c'est le choix de l'individu par rapport à la société. C'est la non pollution, mais la non pollution essence, la non pollution sonore, c'est le silence... C'est le bien-être, c'est l'énergie personnelle, et énormément de choses qui ont un rapport avec la construction de soi » poursuit le publicitaire.

La publicité a finalement un temps d'avance sur la réalité car sans tomber dans une « écologie de comptoir », elle



nous dit presque qu'il faudra bien qu'un jour, et particulièrement l'été dans nos villes polluées, la vie ressemble aux publicités où les rues ne sont fréquentées que par des cyclistes et des piétons et nos villes pleines d'espaces verts.

À la télé, le vélo incarne un mode de transport urbain moderne, rapide, zen, sain, sportif et sexy où son surnom de petite reine prend tout son sens. Pour Gilles Masson « *le vélo est plus qu'une tendance passagère, c'est plus qu'une mode. C'est devenu un choix de déplacement urbain, une alternative économique et écologique à la voiture* ». Alors, pourquoi l'usage du vélo reste aussi timide sachant que l'opinion publique est largement favorable à



**Allô, vélo bobos!
Des jeunes gens bien comme il faut aux sportifs déjantés, la pub ratisse large!**

**Il n'y a pas de fumée sans feu...
Même les « pétroliers » savent mettre le grand braquet!
Ici une pub pour Elf...**

l'utilisation et au développement de la bicyclette?

ÊTRE ZEN

TOUT EN PRENANT DES RISQUES

Dans la vie comme dans la publicité, tout n'est pas rose pour les cyclistes.

« Le vélo avant tout est un symbole de liberté. Notamment quand il est utilisé dans la ville. C'est presque un symbole de provocation. C'est-à-dire que c'est un choix de vie. Donc tout l'imaginaire lié au vélo est une symbolique très souvent d'individu à personnalité, qui évolue dans la ville, qui s'adapte à la ville, qui refuse quelque part le système de la ville » note Gilles Masson.

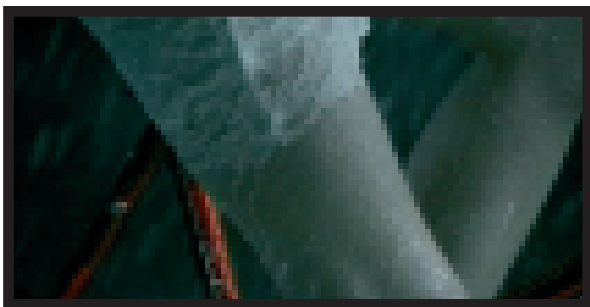
L'audace libertaire implique une certaine prise de risque : s'adapter à la ville dans la publicité aujourd'hui, cela veut dire accepter la fumée des pots d'échappement que le cycliste respire derrière les voitures ou bien encore la portière d'un camion qui s'ouvre au moment où un vélo passe...

Le vélo est parfois présenté comme un sport extrême, avec de longues distances à parcourir qui réclame une forme physique que l'on ne possède pas toujours.

Mais le vrai problème du vélo en ville que la publicité va exploiter, c'est que la seule place qu'on lui laisse, c'est entre deux voitures. Et qu'entre automobilistes et cyclistes, sur le bitume, c'est la guerre. Et on ne peut dire qu'elle se fasse à armes égales... Surtout comme dans cette publicité pour une marque automobile, diffusée en Afrique du Sud, dans laquelle l'automobiliste, quasi autiste et très sourcilieux sur l'intégrité de sa voiture, n'hésite pas à provoquer, en reculant énergiquement, la chute du cycliste qui s'est appuyé sur son capot à deux ou trois reprises aux feux rouges! Message du constructeur, on n'est jamais assez exigeant quand on « aime » sa voiture...

VÉLO ET... GROS BOBOS

Il n'est pas rare que, dans le scénario, le cycliste incarne la victime et le rôle du « méchant » revient alors aux automobilistes, motards ou piétons. Mais parfois, c'est l'inverse! Sauf que, précision importante, ce thème est le plus souvent décliné... dans des campagnes de prévention routière! On voit par exemple un jeune cycliste au comportement de voyou (campagne française « Vélo Macho, Vélo Bobo » il y a plusieurs années) ou encore



à la conduite imprudente pour une compagnie d'assurances. Pire, pour vanter l'efficacité des freins d'une voiture, c'est le cycliste qui traverse un carrefour que l'on sauve d'une mort certaine. La représentation qui domine souvent, c'est celle de l'automobiliste à la fois protégé et coincé dans son cube de tôle, pendant que le cycliste se faufile partout sans toujours laisser la priorité à la prudence. Pour le Club des villes cyclables, la réflexion sur l'image du vélo est complémentaire d'un travail indispensable de recommandations sur les aménagements et l'intégration du vélo en ville. Le décalage entre une image du vélo qu'on peut

**Le vélo,
obscur objet
du désir?
Lumineux...**

dire globalement positive dans la publicité en France ainsi que dans beaucoup de pays et la persistance des idées reçues dans les messages des Pouvoirs publics sur la dangerosité du vélo démontrent que bien des efforts restent à faire auprès des acteurs et des décideurs. Afin que l'écart entre l'image et l'usage se réduise et que les récentes campagnes (campagnes de la CNAM et de l'INPES, voir en pages actualité de ce numéro) sur le port du casque en ville notamment ne contribuent pas... à le creuser!

Pour Véronique Michaud, secrétaire générale du Club des villes cyclables, « ces spots confortent les idées reçues sur les dangers du vélo en dépit de la réalité de la sécurité de ce mode de déplacement en ville et en dépit des chiffres officiels. Et lorsque des campagnes nationales très récentes, pour la sécurité des usagers vulnérables de la rue, confortent l'idée que rouler à vélo c'est vraiment dangereux voire inconscient, on mesure que la « bonne » représentation du vélo dans la publicité en général est plus qu'un atout. Elle devient un enjeu tant que les rares tentatives de communication des

Pouvoirs publics dans notre pays ne retiendront que des messages anxiogènes vers les cyclistes et surtout vers ceux qui hésitent à choisir ce mode de déplacement! ».

La délicatesse féminine des roues alliée à la puissance virile du cadre, la fluidité du mouvement sans les désagréments de la pollution, la liberté sans dépenses exagérées : le vélo résout à lui tout seul bien des paradoxes de la société moderne. Et il pourrait bien faire évoluer les mentalités des citoyens tout en transformant l'âme des villes... Bref on se demande pourquoi certains lui font la guerre. Parce qu'en réalité, le vélo, c'est la liberté, mais c'est surtout de l'amour... Beaucoup d'amour!

**David Grumbach
avec la collaboration de
Olivier Domerc, Culture Pub**

D'après l'enquête « Le cycle vertueux » réalisée par CBTV en juillet 2003.

*« Le cycle vertueux » une approche historique et ludique du vélo dans la pub, réalisé par CBTV sous la direction d'Olivier Domerc, rédacteur en chef de Culture pub.
2 Cf. Ville & vélos n°6, dossier Et si l'image créait l'usage, ou sur le site www.villes-cyclables.org.*



Présentation de l'INRETS

**Institut National
de Recherche sur
les Transports et
leur Sécurité**
2, avenue du Général Malleret
Joinville 94114 Arcueil cedex
tél : (33) 01 47 40 70 00
télécopie : 01 45 47 56 06
www.inrets.fr

L'INRETS est un établissement public de recherche placé sous la double tutelle du Ministère de la Recherche et du Ministère des Transports. Il intervient principalement dans le champ des transports terrestres avec des interfaces aériennes et maritimes. Les trois grandes missions de l'INRETS sont la **recherche**, caractérisée par une approche globale du système des transports, l'**expertise** et le conseil, la **valorisation** des résultats des travaux de recherche et la **diffusion** des connaissances.

Quatre axes stratégiques regroupent les priorités de recherche de l'institut :

- la sécurité routière : connaissance de l'accident, prévention, protection et prise en charge,
- l'aide à la conduite : information, assistance et automatisation,
- les réseaux de transport et les services,
- la durabilité et l'environnement.

Ces travaux donnent lieu à des collaborations avec des équipes universitaires et des professionnels du transport, en particulier dans le cadre des projets menés au niveau national (PREDIT) ou européen (PCRD).

Un des thèmes privilégiés dans le programme de recherche de

l'INRETS concerne les stratégies des cyclistes. Un projet intitulé « ÉCOMOBILITÉ » se propose de présenter une alternative au développement continu de l'automobile dans la mobilité urbaine quotidienne. Ce projet a pour objectif de démontrer les potentialités de la marche et de la bicyclette dans les déplacements urbains et d'étudier les moyens de surmonter les obstacles au développement de ces modes « écomobiles ».

Palmarès du 1^{er} festival du vélo dans la publicité

Le Club des villes cyclables - en partenariat avec CBTV et le Forum des Images - a remis les premiers trophées du « Festival du vélo dans la publicité », le 23 septembre dernier à l'occasion de *Vélocity* dans les salons de l'Hôtel de Ville.

Une vingtaine de spots publicitaires issus de différents pays et utilisant le vélo, ont été sélectionnés par le rédacteur en chef de Culture Pub, Olivier Domerc, et les responsables du Club des villes cyclables. Le jury* qui s'est réuni le 2 septembre 2003 a primé trois publicités en fonction de deux critères principaux :

- l'un en terme d'image : « Dans ces publicités, la représentation du vélo fait-elle preuve d'originalité, de pertinence ? Ces pubs sont-elles valorisantes pour l'image du vélo ? » ;
- l'autre en terme de valeurs, celles portées par le Club des villes cyclables : « Dans ces pubs, le vélo s'inscrit-il en terme d'urbanité, à savoir représente-t-il la

convivialité, la protection de l'environnement, de la santé, de la qualité de vie ? ».

Le but de ces trophées était d'étudier l'image du vélo et son utilisation dans la publicité afin de comprendre comment le vélo est représenté sur les écrans publicitaires et ainsi pouvoir éventuellement pallier via un effort de communication une image trop passéiste (du vélo papy à la campagne) ou trop décalée (comme sur la sécurité).

Les publicités de marque de vélo n'ont donc pas été retenues, tout comme les campagnes de communication concernant les politiques locales de déplacement urbain mais découvrir comment le vélo se vend sera l'objet d'une enquête future. ■

Plus de 700 invités ont assisté à la remise des prix du 1er festival du vélo dans la publicité.

*Jury du Festival

Présidents :

- Jean Perdoux, président du Club des villes cyclables,
- Denis Baupin, adjoint au maire de Paris chargé des transports

Animation :

- Olivier Domerc, rédacteur en chef de Culture Pub,
- Véronique Michaud, secrétaire générale du Club des villes cyclables,

Membres :

- Françoise Bellanné, Image et publicité, délégation générale à la communication, RATP
- Florence Amalou, journaliste, Le Monde
- Jean-Paul Bacquer, consultant, ancien directeur de création de TBWA et Young & Rubicam
- Emmanuelle Boudier, directrice de la communication, Forum des images
- Didier Couval, Région Ile-de-France
- Brigitte Druenne-Prissette, adjointe au directeur de la communication, Ministère de l'Équipement
- Patrick Hermand, président de l'ECV - Ecole de communication visuelle
- Martine Kis, journaliste, le Courrier des Maires, groupe Moniteur
- Serge Morin, adjoint au maire de Lorient, vice-président du Club des villes cyclables
- Edward Nye, historien, spécialiste du vélo
- Isabel Madrid, chargée de mission, direction de la communication, Ville de Bordeaux.



P. QUENNEHEN

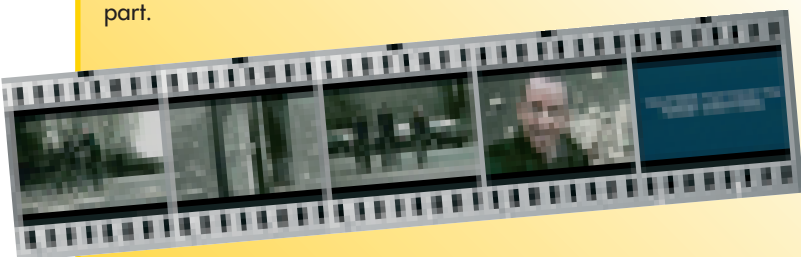
LE PALMARES



KUONI

Suisse
(agence YOUNG & RUBICAM)

Trois cyclistes pédalent. Un feu passe au rouge, ils s'arrêtent chacun leur tour et posent un pied à terre, sauf le dernier qui glisse lentement vers le sol jusqu'à tomber sans aucune réaction de sa part.



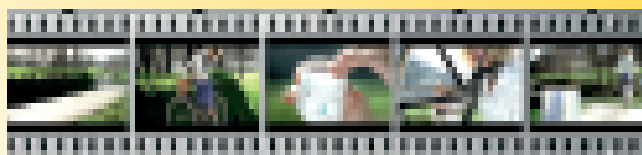
Aucune voix dans la bande-son uniquement le bruit des vélos, des oiseaux et de la chute. On comprend la pub à la dernière séquence avec l'apparition de la phrase : « *Les vacances qui vous font tout oublier* »



ESENCIAL

Espagne (agence BATES)

La scène a lieu à la campagne, un vélo se rapproche en couinant : sa chaîne grince. La femme s'arrête sort sa crème et l'applique directement sur la chaîne du vélo.



Le vélo repart mais le grincement perdure. Le pot de crème s'affiche et une voix explique : « *La crème ESENCIAL, elle hydrate mais ne graisse pas* ».



ORANGE

Grande Bretagne (agence WCRS)

La scène a lieu dans une ville chinoise embouteillée de vélos ! Un homme et son enfant sur le porte-bagages remontent à contre-courant la foule pour arriver à la campagne au calme pour que son bébé puisse s'épanouir.



Une voix en anglais vous explique l'avance technologique d'Orange et qu'il ne faut pas s'inquiéter du futur. Extrait : « *Quelque soit la fréquentation, vous pourrez toujours passer à travers, comme si vous aviez le réseau tout entier pour vous. Le futur brille, le futur est Orange* ».

Métallerie WILLEM

Parc d'Activités du Tillou
62710 CLIMBRECHTSHOFFEN

Tél. 03 88 72 95 19
Fax: 03 88 72 99 40

Internet : www.artisanaal.com/willem
e-mail : willem@willem.com

MOBILIERS URBAINS



Olivier Domerc, rédacteur en chef de Culture pub

« Le vélo devient un véritable personnage de la vie moderne »



DF
"Le vélo est redevenu contemporain"

Ville & Vélo : *En tant qu'expert es-publicité que pensez-vous de l'image du vélo dans les différents spots et messages ?*

Olivier Domerc : Avant de réaliser cette enquête, je pensais trouver beaucoup de pub sur le vélo mais utilisé comme simple accessoire de décor. Or, dans la publicité, le vélo n'apparaît pas uniquement comme un moyen de transport : il se trouve être un véritable personnage de la vie moderne. Quand on montre un personnage sur un vélo, ce vélo transporte en fait plein de symboles sur le porte-bagages : la modernité, la mobilité, l'écologie, les bobos, l'astuce. L'image du vélo a connu une évolution très positive : d'archaïque, il est redevenu contemporain et représente un style de vie en phase avec son époque.

V&V : *Combien de publicités avez-vous visionnées ?*

Olivier Domerc : On s'attendait à trouver à peine une centaine de publicités dans notre base de données (qui compte plus de 35 000 pub), mais on s'est rendu compte qu'il y en avait plus du double !

V&V : *Quel est, selon vous, l'avenir du vélo dans la publicité ?*

O.D : Avant l'image du vélo était plutôt bucolique, "vieille France", avec une belle fille en robe blanche. Aujourd'hui l'image

s'est rajeunie. Le vélo incarne la modernité, mais il partage de plus en plus cette symbolique avec d'autres moyens de transport urbain, comme les rollers, la trottinette ou le skate board par exemple - même s'ils n'ont pas la même richesse symbolique.

V&V : *Comment jugez-vous le palmarès de ce premier Festival du vélo dans la publicité ?*

O.D : Il est intéressant car les 3 spots sont très complémentaires dans la représentation qu'ils donnent du vélo. Pour Kuoni, le vélo est représenté naturellement comme transport urbain. Les vélos s'arrêtent à un feu rouge comme s'il n'y avait que ce mode de déplacement. Le vélo est résolument urbain, moderne et naturel, le pouvoir d'identification y est très fort. Le spot Essencial revisite avec beaucoup d'humour le vieux cliché de la femme à vélo qui se demande pourquoi ça grince. Enfin, dans la pub Orange, on a la représentation traditionnelle du vélo en Chine, - jusqu'à l'excès, puisqu'on y voit même des embouteillages de vélos ! Mais surtout, dans l'échappée finale du personnage qui va « à contre-courant », on retrouve au niveau métaphorique les valeurs de liberté, de fluidité et d'indépendance du vélo. J'ai un faible pour cette pub... ■

**Propos recueillis par
David Grumbach**

Créon, petite ville et grande ambition...

Première « station vélo » de France aux pieds des pistes, Créon et ses 3 300 habitants ne s'est pas improvisée amie-complice des cyclistes. L'histoire de cette bastide de l'Entre-Deux-Mers et de la petite reine est riche et ancienne. Elle trouve aujourd'hui un nouvel essor avec une volonté de tous les acteurs de participer à cette aventure... Depuis la gare réhabilitée en passant par les nouveaux commerces nés de cette activité tournée vers le vélo. Du tonus et des idées... un cocktail gagnant!



DR

La ville bastide de Créon et ses 3300 habitants sont aux pieds des pistes depuis 1996, année de la réalisation de la voie verte Roger Lapébie, du nom du célèbre coureur cycliste girondin, offrant aujourd'hui 56 km aux cyclistes, piétons, rollers... à travers les paysages de l'Entre-Deux-Mers sur l'ancienne voie ferrée reliant autrefois Bordeaux à Eymet, en Dordogne. Le Conseil général, en se portant acquéreur en 1995 des 7 gares désaffectées et de l'emprise ferroviaire encore publique de Bordeaux à Sauverre-de-Guyenne, a non seulement préservé un espace public mais a valorisé les multiples atouts et centres d'intérêts de

cette région, de son patrimoine rural, et des paysages exceptionnels qui jalonnent ce linéaire.

Les porteurs du projet, qui se sont mobilisés bien avant 1995, ont eu dès le départ la conviction qu'une telle infrastructure représentait une chance pour le développement local, répondant aux nouvelles demandes de tourisme et de loisirs. Pari gagné au vu des chiffres de fréquentation et au nombre des projets des acteurs locaux pour prolonger ce succès.

LA FILIÈRE VÉLO

Jean-Marie Darmian, maire de Créon depuis 1995, appartient à de ces acteurs de terrain ayant toujours eu l'intuition

Jean-Marie Darmian en compagnie de Bernard Hinault (au centre) le 24 juillet 2003 pour l'inauguration de la première station vélo de France à Créon.

que le vélo représentait plus qu'une tradition dans sa région mais un excellent support du développement économique. La voie verte, constitue l'épine dorsale d'un réseau sur laquelle il faut réaliser une véritable « filière vélo », en connexion avec tout un territoire. Le maire ne s'est en effet pas satisfait de la juxtaposition de plusieurs atouts : un aménagement cyclable et un environnement favorable, des actions pour le faire savoir, une bonne image du vélo loisir, une progression des courts séjours, la mode du tourisme vert... Il manquait au tableau un catalyseur... que notre élu n'a pas tardé à trouver. Et si on inventait la première « station de vélo » ! Créon, ►►

Vélo et marketing



Le Pays de l'Entre-Deux-Mers (Loi Voynet) regroupe 11 communes de communes. Un contrat sur la période 2000-2006 a été signé portant sur une étude globale, commandée à un bureau d'études (cabinet AVEC). Elle a permis d'étudier les possibilités d'aménagement de la région. Un positionnement marketing a été adopté. Cette étude a révélé qu'une catégorie de clientèle n'était pas exploitée. Une prospection ciblant le public américain - à la recherche de séjours de 10 nuitées - a été lancée. Rémi Planton, Directeur de l'Office de Tourisme de l'Entre-Deux-Mers, souligne « qu'autour de la voie verte, des infrastructures doivent être réalisées pour assurer un maximum de services aux usagers (toilettes, bancs...). Nos projets visent également à valoriser le patrimoine de Créon à Sauveterre et à impulser un développement durable avec, par exemple, la création d'une Maison de la Nature dans

une autre ex-gare celle de Sadirac et l'installation d'un bistrot bibliothèque à Lignan de Bordeaux ». Un travail de commercialisation, d'animation et de communication doit être mis en place transformant la clientèle de transit en clientèle de séjour. Un pari décisif pour le développement durable de l'Entre Deux Mers

première station de vélo de France? C'est avec cette idée et l'intime conviction que, comme au ski, les gens veulent à la fois la pratique sportive mais aussi tout ce qui va avec, que notre élu est « monté à Paris », comme chaque automne au moment du Congrès des maires. Il y a rencontré des collaborateurs du Ministère du Tourisme pour leur exposer son idée. « Le concept de station de vélo est donc symboliquement né le 17 novembre 1999 » précise-t-il. Outre la date, il se rappelle précisément les termes de son entretien face à des techniciens du Ministère et de l'AFIT étonnés par sa démarche. « J'avais la conviction qu'on devait avoir autour du vélo une démarche globale de projet s'inspirant des succès des stations de ski. Comme mes interlocuteurs parisiens cherchaient des idées fortes autour du réseau des véloroutes et voies vertes en construction. J'ai eu la chance qu'ils soient conscients que le succès de ces infrastructures impliquait des équipements le long des parcours. Il est évident qu'on ne développerait ces espaces qu'avec la capacité d'offrir des services et du confort! ». Que fallait-il proposer? Une assistance technique? De la location? « Oui, bien sûr mais pas seulement! L'hébergement, la restauration, des lieux simples pour boire un verre, trouver de la restauration rapide pour une clientèle familiale, qui veut déjeuner rapidement et pour pas cher apparaissent vite comme indispensables ».

La ville de Créon a donc fait de gros

efforts dans ce sens puisqu'en 2001 un hôtel 2 étoiles et une brasserie, un restaurant et plus récemment, une saladerie ont ouvert leurs portes en complément d'une crêperie déjà en place. Une pizzeria va bientôt compléter le dispositif au bord de la piste. Mais, selon Jean Marie Darmian, il reste encore beaucoup à faire. Les cafés des villages le long de la piste Lapébie, les petits commerces, intègrent lentement mais sûrement le potentiel de chiffre d'affaires apporté par cette clientèle. Ils ont du mal à modifier leurs horaires pour accueillir, le dimanche mais aussi le vendredi, les bénéficiaires des 35 heures ayant entraîné une augmentation nette de la fréquentation ces jours-là. L'élu demeure convaincu que, dans ce domaine économique « émergent » comme on dit aujourd'hui, si c'est bien à la collectivité de porter le projet, d'être l'incubateur d'un nouveau concept de développement, c'est aux acteurs de terrain de prendre la relève. « Nous apportons le bois, l'établi, le rabot, la planche... aux professionnels de développer l'activité et de réaliser le produit! ». Des habitudes, des réflexes qu'on acquiert peu à peu. Les mentalités des acteurs économiques évoluent plus lentement que les comportements de loisirs et de tourisme.

À preuve, le produit « séjour vélo » prend bien, auprès de la clientèle française et

nordique notamment (auprès des Australiens aussi, nouveaux venus dans le paysage) mais les agents de ce marché sont essentiellement des tours opérateurs étrangers. Douze d'entre eux proposent aujourd'hui des séjours. Les Français eux ne sont pas encore convaincus! Conclusion provisoire, même si les choses bougent : « Ce n'est pas parce que les élus sont convaincus par les retombées économiques du vélo loisirs que les acteurs économiques le sont aussi. ».

Premier chantier pour changer les mentalités : la mise en place d'un comité de pilotage en juin dernier à l'échelon de tout l'Entre-Deux-Mers entre Garonne et Dordogne présidé par le maire de Créon. Ce comité réunit des maires, le Conseil régional, le Conseil général, les administrations (DDE, CDT...), prestataires de services, offices de tourisme prenant en charge la réflexion sur la signalétique, la sécurité, la largeur de la voie, hébergement (chambres d'hôtes, gîtes, autres structures d'accueil...). En projet, la définition par les structures d'accueil d'un label vélo. Dès à présent, l'obligation est faite pour les commerces d'avoir un rate-

Vélo et clientèle de proximité



Si les Bordelais représente 80% de la clientèle actuelle de la station vélo de Créon, André Dulong, Président de l'Office de Tourisme du Créonnais, rappelle qu'ils ont longtemps boudé la Rive Droite de la Garonne malgré ses paysages. « Notre politique est basée là-dessus : faire redécouvrir la Rive Droite aux Bordelais. De nombreuses demandes d'hivernages ont été déposées par les clients de la

station. Les touristes estivaux vont moins à la plage mais viennent faire du vélo dans la région avec des courts séjours de 7 à 10 jours. Le nombre de touristes a été multiplié par 4 cette année... autant de raisons de développer l'événementiel mensuel. Avec 95% de touristes français dont 80% venus de l'agglomération bordelaise, le marché est florissant. Cet été, dès midi la station était en rupture de stock et l'on a comptabilisé plus de 3 000 vélos par semaine sur la piste pendant la haute saison ».

Des boucles à vélo

La Station vélo propose 5 boucles de 8 km à travers les côteaux et vallées pour une petite promenade en famille à 31 km sur un itinéraire plus vallonné et au bord de la Garonne, en passant par des balades dans les vignes, une découverte des joyaux de l'art roman et notamment de l'abbaye de La Sauve-Majeure classée au patrimoine de l'Unesco, la découverte du Musée de Lignan et de la maison de la poterie de Sadirac ou de la ferme parc « Oh! Légumes oubliés » voisine.

lier vélos devant leur boutique et pour les hôtels d'offrir un local où stationner les bicyclettes.

LE POINT RELAIS VÉLO, MAILLON ESSENTIEL

À la naissance de la piste cyclable Roger Lapébie, la gare de Créon a été murée, faute de savoir comment l'utiliser. Par la suite, Jean-Marie Darmian a eu l'idée de lui trouver une autre fonction en créant ce qui allait devenir le premier Point Relais Vélo officiel de France, un espace offrant la location de toutes les sortes de bicyclettes, du gardiennage, de l'information touristique, du stationnement de camping-car...

Au 1^{er} juin 2000, les locations allaient de 41 à 58 par semaine. Le chiffre d'affaires, de 6 500 € en douze mois l'an dernier, est passé à 7 000 € en huit mois cette année avec plus de 2000 locations. En 2003, si le nombre de locations n'a pas augmenté on constate en revanche une

nette augmentation de leur durée, notamment les mois d'été.

Par ailleurs, l'Office de Tourisme situé à proximité de la mairie en centre-ville s'est désormais installé à côté de la station, profitant ainsi de sa notoriété. « On a retrouvé les fonctionnalités du lieu. Sans le



P. QUENNEHEN

Vélo et villes bastides

Jean-Marie Darmian est président de l'association des villes bastides de Gironde. Ces « villes nouvelles » du Moyen-âge, dotées d'un patrimoine architectural de qualité, doivent assurer leur développement économique tout en préservant leur urbanisme spécifique. La place de la voiture, le partage de l'espace, le vélo comme mode de déplacement de proximité « idéal » ou comme outil d'aménagement sont au cœur des réflexions de cette association. Le 9 octobre 2003, à son invitation, s'est tenue une Rencontre du Club des villes cyclables dans la bastide de Libourne, en partenariat avec l'association des petites villes de France, le Conseil régional d'Aquitaine et le Conseil général de la Gironde sur le thème « Le vélo, une chance pour les petites villes ». Retrouvez les temps forts de cette rencontre qui a été clôturée par Dominique Bussereau, secrétaire d'État aux transports et à la Mer, sur le site www.villes-cyclables.org.

« On change la destination des bâtiments mais pas leur âme! » JM Darmian, père de la station vélo.

vouloir, on a reconstruit l'entrepôt vélo au même endroit que la halle aux marchandises de la SNCF, en changeant la destination de ces bâtiments mais pas leur âme! » souligne Jean-Marie Darmian. « En se réappropriant toute notre histoire locale et en la transposant, nous redonnons une charge symbolique à cet espace qui a failli mourir ». Mais pour atteindre cet objectif, et inaugurer le 24 juillet dernier en compagnie de Bernard Hinault la station vélo de Créon désormais achevée, il a fallu beaucoup de persévérance et... de vigilance!

Natif du Créonnais, féru d'histoire locale, l' élu situe son action dans la continuité de ses passions. Il aime ainsi à rappeler que si l'ex-gare de Créon est devenue première station vélo de France, elle le doit à la création par le maire de la ville en... 1985 d'un comité de liaison pour la sauvegarde de la voie ferrée Bordeaux-Sauveterre, bien avant que le Conseil général ne se porte acquéreur. Il s'agissait alors de lutter contre la dilapidation par la SNCF d'un bien public existant et pouvant être réutilisé à d'autres fins. À un tramway reliant Bordeaux par exemple mais la mode était alors au métro... ou pour d'autres modes de déplacement. La suite ne l'a pas démenti! Le vélo a pris la place. ■

Véronique Michaud



Alain Goetzmann, président de Conseil national des professions du cycle

« Une industrie extraordinairement flexible! »

Le « Mondial du deux-roues » a permis en septembre à quelque 100 000 cyclistes de se rendre Porte de Versailles à Paris. Pour Alain Goetzmann le succès de ce grand rendez-vous témoigne à la fois de l'intérêt croissant du public pour la bicyclette, sous toutes ses formes, et de la grande adaptabilité des industriels du secteur qui savent évoluer avec le marché.

spécifiques "vélo", qui se seraient donc rendus Porte de Versailles prioritairement pour rencontrer les exposants de notre secteur. C'est beaucoup plus que nous n'espérons. Dans le passé, quand l'industrie du cycle organisait son propre salon, les bons millésimes rassemblaient un maximum de 30.000 visiteurs...



P. QUENNEHEN

Pour Alain Goetzmann, l'année 2003 devrait être une année d'expansion en terme de volumes.

Ville & Vélo : Le mondial du deux-roues a enregistré une affluence record fin septembre, Porte de Versailles à Paris, avec plus de 400 000 visiteurs. Est-il possible d'évaluer la part des visiteurs qui

se sont déplacés exclusivement pour le vélo ?

Alain Goetzmann : Les pointages et estimations auxquels se sont livrés les organisateurs du Mondial du deux Roues donnent un peu plus de 100.000 visiteurs

V&V : Les visiteurs qui se sont déplacés sont-ils, à votre avis, représentatifs des cyclistes français ? N'est ce pas trop difficile de concilier en un même lieu les attentes du cyclotouriste chevronné et du Parisien nouvellement converti au vélo en ville ?

Alain Goetzmann : On a, bien sûr, noté une prédominance de pratiquants de la région parisienne. Il y avait aussi bien des cyclo-sportifs que des cyclo-touristes ou encore des aficionados du vélo urbain. Tous les exposants ont été frappés par la connaissance que tous les pratiquants avaient du vélo et par la pertinence de leurs questions et de leurs remarques. Il n'y a donc aucun inconvénient apparent à présenter ensemble vélos de sport et vélos de ville. Au contraire ! Plus d'un sportif s'interroge sur la prolongation de sa passion en ville. Et un cycliste citadin rêve de loisirs sportifs... Ce rendez-vous d'automne apporte la preuve de la complémentarité de ces deux univers.

V&V : Lors de la présentation des résultats pour l'année 2002 vous

avez évoqué l'évolution du paysage industriel sur votre secteur et les attaques agressives de la grande distribution, cette situation s'est-elle encore amplifiée en 2003 ?

Alain Goetzmann : Oui, malheureusement. L'année 2003 sera une année d'expansion, en terme de volumes, mais peut-être moins, en terme de chiffre d'affaires, tant la grande distribution a multiplié les opérations de promotion.

V&V : Quelle est la tendance pour cette année qui s'achève ?

Alain Goetzmann : Avec une très belle arrière-saison, les volumes de ventes restent en progression sur la fin de l'été, dans tous les réseaux de distribution. L'année 2003 devrait donc permettre à la profession de renouer avec les excellents chiffres de 2000, oubliant ainsi le « trou d'air » de 2001.

V&V : La présence d'entreprises spécialisées dans les accessoires et de stands résolument orientés vers l'environnement du cycliste - notamment en terme d'aménagement et de services - marque-t-elle un tournant pour l'industrie du cycle ? Comment les constructeurs français peuvent-ils et doivent-ils s'adapter aux nouvelles habitudes et pratiques du vélo ?

Alain Goetzmann : L'industrie du cycle est extraordinairement flexible et réactive. Elle n'existerait d'ailleurs plus, dans notre pays, et peut-être en Europe, si elle n'avait cultivé une sorte d'adaptabilité aux évolutions successives du vélo et de

En route vers 2005

Forts du succès de l'édition 2003 les organisateurs du Salon international du cycle envisagent déjà sa montée en puissance dans le cadre du millésime 2005... Plus d'exposants et de visiteurs étrangers, un hall plus vaste, les premiers sondages réalisés « à chaud » Porte de Versailles, confirment l'intérêt du public et des professionnels pour cet événement. 76 % des professionnels du cycle et 30 % des visiteurs cycle disent avoir passé plus de 5 heures dans le hall d'exposition. En outre, plus de la moitié des visiteurs, comme des exposants, se rendaient pour la première fois sur ce salon. Quant à l'origine géographique des personnes présentes, l'étude réalisée entre le 30 septembre et 3 octobre montre que 71 % des professionnels et 44 % des visiteurs venaient de la province.

son environnement qui se conforment aux évolutions de la population, dans son pouvoir d'achat et dans son utilisation du produit. Tous les constructeurs disposent de vélos pour tous les usages, sportifs ou citadins. Certains, profitant de leur présence industrielle sur le plan international, sont plus sensibles à l'aspect urbain du vélo et importent en France des solutions qu'ils proposent déjà ailleurs. Enfin, n'oublions pas que les premiers vélos, avant d'être des engins sportifs, étaient des véhicules facilitant les déplacements, particulièrement en ville. Les constructeurs français se savent les héritiers de cet usage.

V&V : Qu'attendez-vous du plan national que souhaite mettre en place le Premier Ministre à

la lumière du travail confié à Mme Le Brethon ?

Alain Goetzmann : De façon très simple, nous attendons d'abord que ce travail débouche sur la mise en œuvre d'une véritable politique du vélo dans notre pays ! Nous en avons besoin. Le pouvoir politique le sait. Il lui a simplement manqué la volonté de la mettre en œuvre, au cours des vingt dernières années. Le Premier Ministre actuel a manifesté un véritable intérêt pour le développement de la pratique du vélo. Un rapport doit lui être remis par Madame Le Brethon. Attendons de savoir si ce premier pas débouchera concrètement vers ce pourquoi nous militons.

V&V : Le vélo de ville ne représentait guère que 4% - aussi bien en volume qu'en chiffre d'affaires - des ventes pour l'année 2002, contre plus de 35% pour le VTT adulte. Pensez-vous que cette tendance puisse s'infléchir ? Si oui, quels sont les types de vélos qui devraient, demain, bénéficier des faveurs des consommateurs ?

Alain Goetzmann : Oui, la tendance va s'infléchir. Ceci étant, méfions-nous des conclusions trop hâtives. Comme dans l'habillement et le textile, le vélo suit la mode et caractérise son utilisateur. On n'est pas obligé de circuler en ville avec un vélo de ville. Un VTT fait aussi bien l'affaire. Et pourquoi pas un VTC ou un vélo de course ? Le vélo projette, aussi bien que l'habillement, l'image de soi que l'on veut donner !

Propos recueillis par Pierre Deschamps

Deux enseignes pour solutionner vos problèmes de transport :

BROMPTON 

UN VELO PLIANT NOMME PLAISIR
Performance, confort, l' encombrement en moins !
3 versions pour rouler partout et s'adapter à tous.
www.velo-pliant.com
18 Rue des Boulets 75011 PARIS
tél. fax : 01 43 48 66 46
BROMPTON, et les rues respirent !

Deux plus deux
 Remorques à vélo - Ecart Hango

commercialisées des remorques à vélo pour le transport d'enfants, de bagages, d'animaux.
Faire les courses, aménager le jardin, aller à la pêche à vélo : au quotidien comme aux loisirs : ce se passe de la voiture...
E. Hango, BP 30, 67017 STRASBOURG cedex
www.deux-plus-deux.net, tél : 03 69 22 43 49



Guide pratique du vélo à Bordeaux

Pour son édition 2003 le guide pratique du vélo de Bordeaux installe les deux-roues comme « un vrai moyen de déplacement urbain » insiste Alain Juppé, le premier Magistrat de la commune. En 16 pages – plus un jeu de cartes dépliant - les auteurs font le point sur l'ensemble des aménagements, des services et des astuces offertes aux Bordelais qui souhaitent se déplacer en vélo. Le guide qui adopte une maquette et une présentation résolument facile et agréable à lire va à l'essentiel en



déclinant l'ensemble des informations pratiques (horaires, localisations, calendriers...) des différents services présents à Bordeaux. Par ailleurs, du contre sens cyclable au sas cyclistes en passant par les couloirs bus-vélos les adeptes de la bicyclette ne pourront plus dire que leurs édiles sont avarés d'informations ou de conseils pratiques sur le vélo....

Mairie de Bordeaux,
33077 Bordeaux cedex
Tél. : 05.56.10.20.30
<http://www.mairie-bordeaux.fr>

Ecomobilité scolaire

L'Agence régionale de l'environnement et des nouvelles énergies (ARENE) qui tenait son 17^e forum régional transports propres le 23 avril dernier, vient d'éditer les actes de cette rencontre. Les travaux de l'ARENE ont été orientés autour du thème « Ecomobilité scolaire ou comment aller à l'école autrement qu'en voiture ? ». Une question posée au niveau de la région Ile-de-France, à laquelle les intervenants ont tentés de répondre en

prenant notamment des exemples concrets, du « pédibus » de Tremblay-en-France au ramassage scolaire à vélo de Champigny en passant par les différentes initiatives « marchons vers l'école » prises par des communes de la couronne parisienne.

■ **« Ecomobilité scolaire ou comment aller à l'école autrement qu'en voiture ? », ARENE Ile-de-France, 75 pages, 94 bis avenue de Suffren, 75015 Paris. Tél. : 01.53.85.61.75.**

Des voies pour le vélo 30 exemples de bonnes pratiques en France

Ce dossier numéro 147 du Certu trace, à sa façon, les contours de la « renaissance de la culture vélo » en France. Annecy, Besançon, Calais... jusqu'au département du Var, cet ouvrage, très bien illustré et documenté va (bien entendu) au-delà du simple alphabétique. Chaque ville, département ou petite région a



droit à une double page agrémentée de photos et riche d'informations et de contact. Cet ouvrage est coédité par le Certu, l'Ademe, le Gart mais aussi le Club des villes cyclables.

■ **Certu, 9 rue Juliette Récamier, 69 456 Lyon cedex 06. Tél. : 04.72.74.59.59 <http://www.certu.fr>**

Villes cyclables, villes plus sûres!

100 pages pour reprendre l'ensemble des échanges et des présentations de la 5^e journée d'étude de la FUBicy qui s'est tenue le 11 avril dernier à Dijon sur le thème « villes cyclables, villes plus sûres! ».

■ **« Villes cyclables, villes plus sûres! », 100 pages, à commander à la FUBicy, 7 rue Sédillot, 67000 Strasbourg, tel : 03.88.75.71.90 <http://fubicy.org>**

Le vélo sur... les rails!

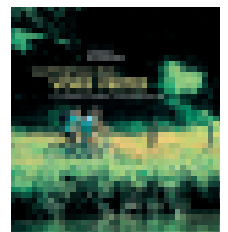


Le 295^e numéro de la revue Chemins de fer régionaux et urbains, éditée par la Fédération des amis des chemins de fer secondaires (FACS), consacre un important dossier, fort bien documenté, aux vélorails et autres drasines. Ce moyen original de découverte de paysages et d'environnements naturels est décliné à travers un foisonnement d'exemples – en France aussi bien qu'à l'étranger - abondamment illustrés et documentés. Du Larzac à la Bretagne en passant par les Ardennes ces drôles de machines qui portaient le nom de « vélocipède des chemins de fer » dès 1870 entre Mamers et Saint-Calais dans la Sarthe n'auront plus aucun secret pour vous. En voiture... enfin presque!

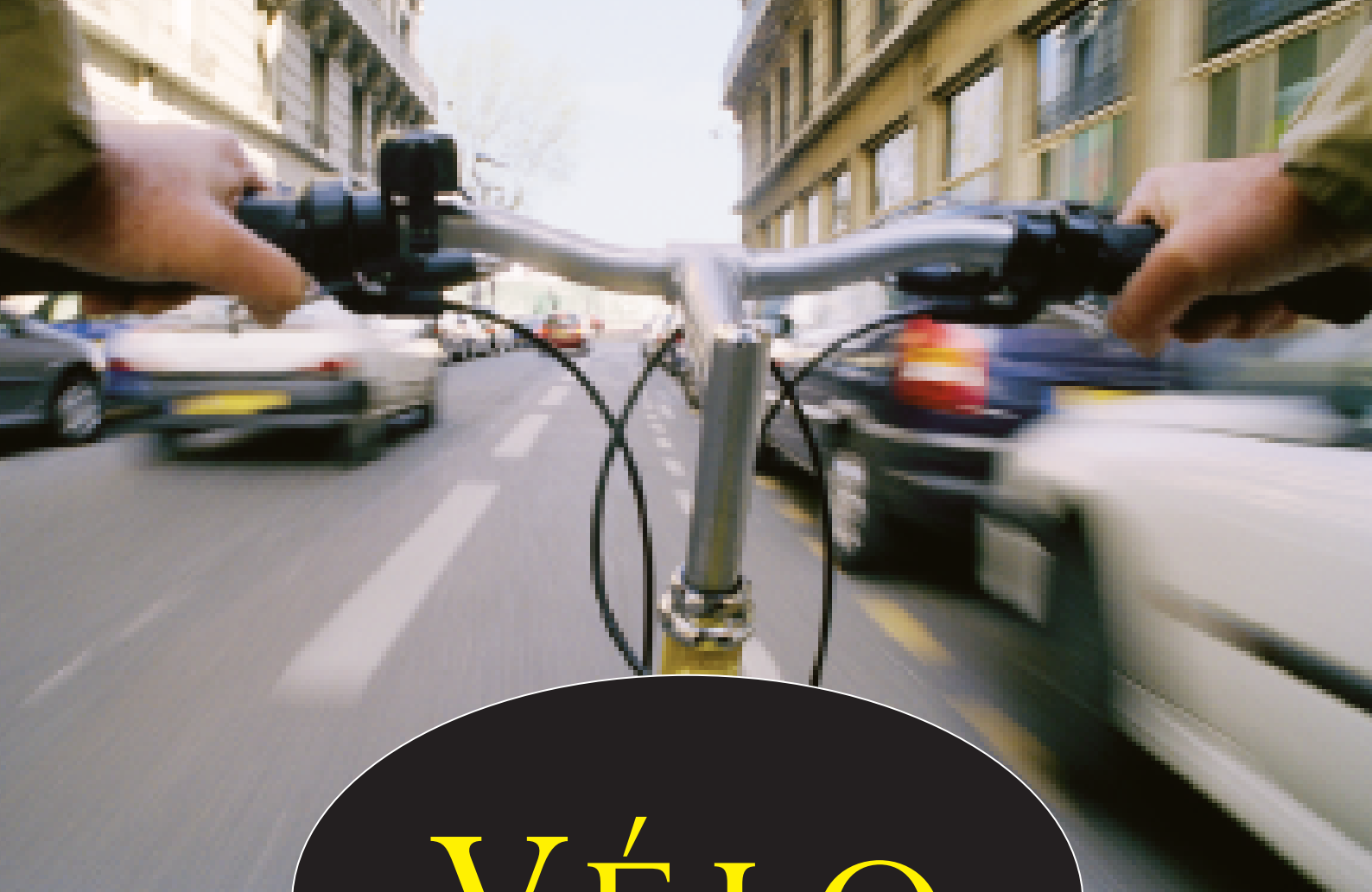
■ **Chemins de fer urbains et régionaux, n°295, 7,5, FACS/UNETO Gare de l'Est, 75475 Paris cedex 10, Tél. : 01.40.38.39.07 <http://www.trains-fr.org>**

La France des voies vertes

Michel Bonduelle a laissé vagabonder sa plume et son objectif au rythme des cyclistes et randonneurs qui savent se perdre sur les voies vertes de France. L'auteur nous entraîne dans une promenade riche et illustrée qui dresse un inventaire détaillé de nos pistes et chemins cyclables, région par région. Une bible des chemins buissonniers...



■ **La France des voies vertes, Michel Bonduelle, éditions Ouest-France, 144 pages, 30€.**



VÉLO

LA VILLE AUTREMENT !

Avec le nouveau service de prêt ou de location de vélo

proposé par Lyon Parc Auto, dans les parcs des Terreaux, République et gare Part-Dieu.

Profitez-en pour vous déplacer à votre rythme, découvrir ou redécouvrir les rues et les quartiers.

À vélo, vivre la ville autrement... et la vie aussi.



LYON PARC AUTO

2, PLACE DES CORDELIERS - BP 2105 - 69226 LYON CEDEX 02 - TÉL. 04 72 41 65 25 - FAX 04 78 37 52 17
<http://www.lpa.fr> - e-mail : info@lpa.fr