

V
&

i
V

|
≡

|

≡
O



n°81 | septembre/octobre 2018 | 6€

Dossier
**Sport et mobilité,
le nouveau tandem
gagnant de l'entreprise**
> pages 6 à 13

Rencontre
**Paul Fournel,
l'écrivain du cycle**
> pages 16 -17

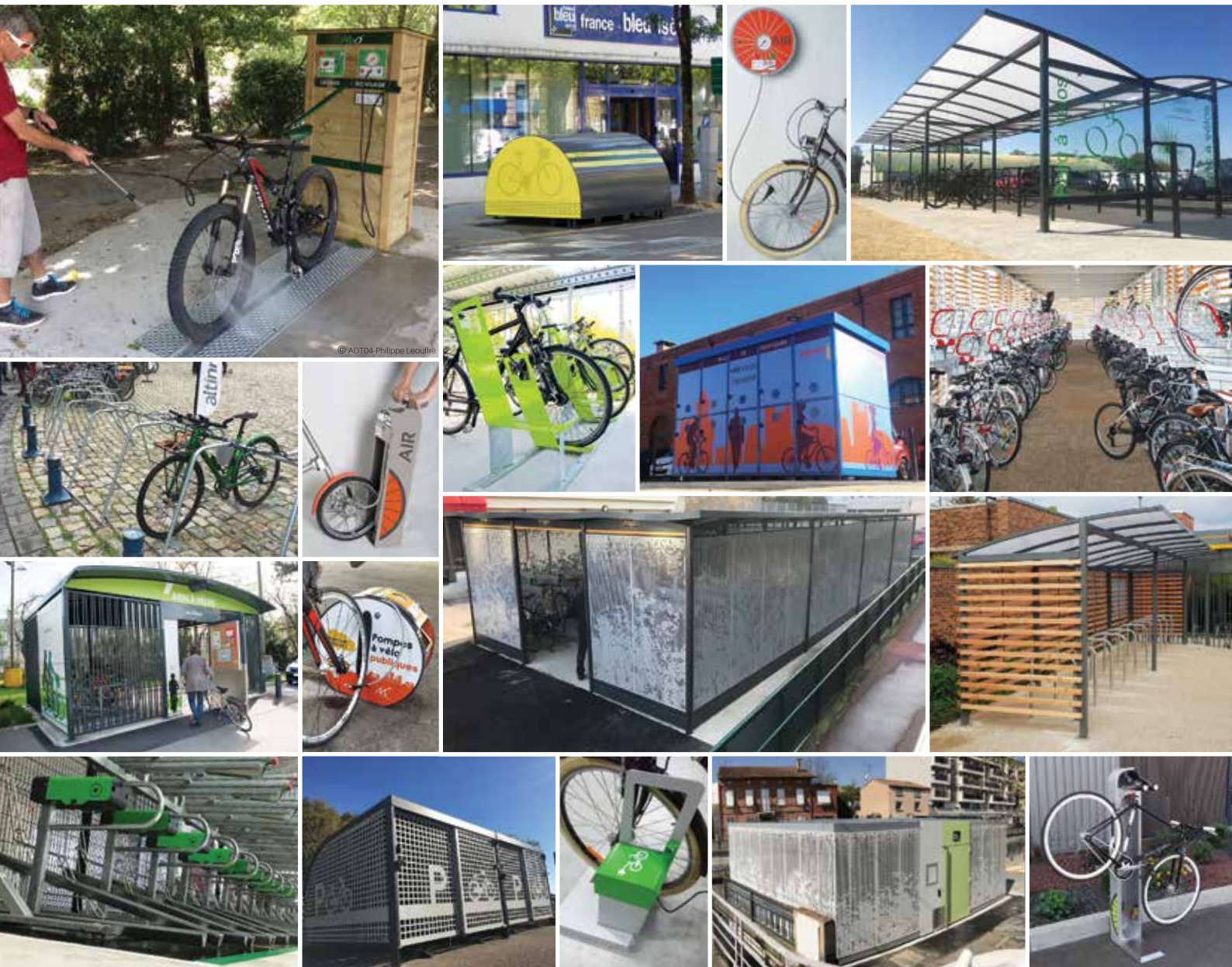
Tendance
**Le vélo installe
son campement**
> page 19

Mobilité
**Les nouvelles solutions
des villes touristiques
pendant l'été**
> pages 20 - 21





LE VÉLO EN LUMIÈRE®



altinnova®

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES
POUR AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

www.altinnova.com



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, sécurité, rencontre, tendance, tourisme, industrie),
Claire Schreiber,
Diane Guilbot

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

Crédits photos :
Altinnova, Vincent Curutchet, Alain Dalouche, J. Damase, V. Ducretet-Les Gets, Écovélo, Feel Bikes, JMD 2018, Knog, Kobbo, Kona, Cycles Lapiere, Paris 2024, Claire Schreiber, Scott Sports, SRAM

Publicité :
+33 (0)1 56 03 92 14
info@villes-cyclables.org

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

Illustrations :
Mia (texto-vélo)
Denis Desailly (couverture)

Relecture :
Giulia Valmachino

Impression :
Print Price
devis@printprice.fr

Imprimé sur papier recyclé
Dépôt légal :
septembre 2018
ISSN 1631 – 3054

agenda

> 16-22 septembre 2018

Semaine européenne de la mobilité – 17^e édition
> Partout en France

www.ecologique-solidaire.gouv.fr

> 12 octobre 2018

Rencontre nationale du Club des villes et territoires cyclables en région : déployer le système vélo à toutes les échelles territoriales
> Bayonne

www.villes-cyclables.org >

[Événements](#) > [Rencontres du Club](#)

> 16 octobre 2018

Rencontres territoriales de la mobilité du CNFPT « Les collectivités et la mobilité des enfants et des jeunes au carrefour des enjeux d'aménagement, d'éducation et de santé »
> Paris

www.cnfpt.fr

> 6 novembre 2018

Cerema : Journée technique « Une voirie pour tous »
Les carrefours à feux : vers de nouvelles pratiques pour une ville des mobilités actives !
> Paris

www.cerema.fr

> 7-8 novembre 2018

Journées AGIR « Un nouvel ordre de la mobilité »
> Chartres

www.journees-agir.org

> 13 décembre 2018

Colloque vélo organisé par l'Association des Maires de France (AMF), AGIR Transport et le Club des villes et territoires cyclables
> Paris



édito

Mobilité et sport en tandem

On n'a jamais autant parlé de bonheur en entreprise que de nos jours. Pas seulement de qualité de vie au travail, mais aussi de bien-être des collaborateurs. De grandes entreprises ont désormais leurs « chief happiness officers », autrement dit des responsables du bonheur en entreprise, un nouveau métier ! Le bonheur, pas plus que des relations sociales harmonieuses, ne se prescrit certes pas. Mais une meilleure prise en compte de la qualité de vie des salariés est une bonne nouvelle dans notre pays, qui affiche un mauvais score à chaque vague du baromètre du bonheur dans le monde... N'en doutons pas, les entreprises attendent de ces actions un bénéfice d'image et d'attractivité, une meilleure fidélisation des collaborateurs et plus de productivité. Mais les transformations qu'elles engagent permettent aussi de changer le regard sur les habitudes et les pratiques. Parmi ces dernières, la mobilité du quotidien doit avoir une place importante dans les réflexions en cours. Elle partage avec

le sport, comme nous le soulignons dans le dossier de ce numéro, des vertus individuelles et collectives à condition qu'elle soit active. La mobilité active – à pied, à vélo – pour se rendre au travail présente des bénéfices pour l'employeur, pour le salarié et pour la collectivité. Trait pour trait les atouts du sport en entreprise vantés dans les argumentaires. Pourtant, les démarches des plans de mobilité croisent très rarement ces programmes d'action en faveur du sport et du bien-être en entreprise. C'est le cas des challenges de la mobilité, qui s'inspirent du registre sportif pour faire tester de nouveaux modes de déplacement et créer une émulation interentreprise. Mais, ces événements mis à part, force est de constater que les responsables du plan de mobilité et du « happiness » ne travaillent pas en tandem.

Convaincus que nous avons un ennemi commun, la sédentarité, et que les employeurs ont tout à gagner à mixer les réflexions et les actions relatives au sport, au bien-être et à la mobilité, nous avons lancé avec l'Ademe le programme « Mobilité active, sport-santé et compétitivité des entreprises » en mars dernier, en partenariat avec la Fédération française du sport d'entreprise et l'Observatoire de l'activité physique et de la sédentarité. Il démarre en cette rentrée 2018 avec les employeurs, publics et privés, qui se sont portés candidats. C'est un symbole fort au pays du Tour de France : le vélo est tout à la fois un sport et un transport. Et la mobilité active du quotidien est un aussi grand gisement – voire plus grand ? L'étude le dira... – d'activité physique que le « sport », auquel on pense spontanément pour lutter contre la sédentarité.

Sport et transport réunis ont donc plus d'un « Tour » dans leur sac...

Bonne rentrée à tou.t.e.s !

Pierre Serne
Président



Vélo et empowerment au Costa Rica

► **Le prix international de l'innovation urbaine « Le Monde » Smart Cities 2018, catégorie Mobilité, a été décerné au projet costaricain Santa Ana en cleta.**

Le programme, destiné aux femmes de la ville de Santa Ana, propose des séances pour apprendre à maîtriser son vélo, en ville et au quotidien. La ville, qui finance la démarche, a acquis 25 vélos pour proposer une alternative aux transports publics parfois défaillants, offrir aux femmes une mobilité autonome et les sensibiliser aux bénéfices du vélo en termes de santé et d'environnement. Prochaine étape du programme : mettre à disposition des participantes des vélos en libre-service pour continuer la pratique !

Le Club, grand partenaire de la fédération ECOSYST'M

► **Le Club des villes et territoires cyclables et la fédération ECOSYST'M ont signé, lors du Salon Transports publics 2018 de juin dernier, une convention de partenariat.**

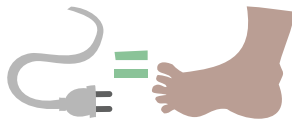
L'objectif : partager les expertises et promouvoir le vélo et les modes actifs dans les projets accompagnés par la fédération ECOSYST'M sur la mobilité de proximité en zone rurale : covoiturage, centre de travail partagé...

www.ecosystem.fr

Berlin à vélo

► **Offrir de meilleures conditions aux cyclistes pour la pratique du vélo : cette ambition est désormais inscrite dans une loi de mobilité, adoptée par le parlement berlinois à la fin du mois de juin dernier.**

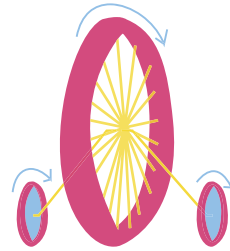
Le plan se concentre notamment sur deux enjeux du trafic vélo : l'espace accordé aux cyclistes (infrastructures et stationnement) et la sécurité. Cette loi a vu le jour grâce à l'engagement et aux propositions du mouvement populaire de cyclistes berlinois Volksentscheid Fahrrad.



La santé, y compris avec une assistance électrique !

► **Selon une étude publiée par des chercheurs suisses, le vélo électrique est aussi bon pour la santé que le vélo traditionnel.**

Les scientifiques ont travaillé à partir d'un échantillon de 30 personnes non entraînées et en surpoids, parmi les participants à l'action Bike to Work, initiative qui encourage les Suisses à se rendre au travail à vélo pendant un mois. Les résultats sont significatifs, à la fois chez les utilisateurs de vélo électrique et de vélo traditionnel, concernant l'augmentation de l'endurance et l'amélioration modérée de l'activité physique. Le vélo électrique inciterait à gagner en vitesse et à effectuer davantage de dénivelés.



L'ecomobilité scolaire a son portail national !

► **Le Club des villes et territoires cyclables et Vivacités Île-de-France, avec le soutien du ministère de la Transition écologique et solidaire, ont décidé d'unir leurs réseaux afin de créer un portail Internet dédié à l'ecomobilité scolaire : mobiscol.org.**

Ce nouvel outil recense des ressources méthodologiques et pédagogiques autour de l'ecomobilité scolaire et propose de créer un espace de discussion, de partage et de réflexion autour de ce thème.

www.mobiscol.org



435 000 emplois

► **Le vélo est créateur d'emplois !**

Un rapport conjoint publié par le Programme des Nations unies pour l'environnement, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU) montre que 435 000 emplois pourraient être créés en Europe en développant massivement l'usage du vélo dans 56 villes de la région paneuropéenne. La moitié des emplois concernerait le secteur de la location et la réparation des vélos.

Réussir le passage à l'ecomobilité

► **L'ADEME et France Nature Environnement viennent de publier un guide intitulé Gagner en performance et réussir le passage à l'ecomobilité**

Ouvrage dédié aux décideurs publics et privés désirant agir sur les transports par le biais de politiques locales de développement durable, de planification urbaine ou de responsabilité sociétale et environnementale des entreprises. Il s'adresse aux collectivités territoriales, autorités organisatrices de la mobilité, employeurs et offreurs de services qui ont leur rôle à jouer pour réussir le passage à l'ecomobilité, tout en conjuguant performance économique et environnementale.

Ce guide présente les clés pour agir dans les territoires sur les transports de la vie quotidienne en zone urbaine, mais aussi dans les zones rurales et périurbaines. Il est illustré par de nombreux exemples de coûts, de bonnes pratiques et d'outils disponibles.

100 000 millions d'euros

► **C'est le montant que le gouvernement néerlandais va investir dans les deux prochaines années pour encourager la pratique du vélo.**

L'objectif est que 200 000 personnes abandonnent leur voiture au profit du vélo afin de réduire l'encombrement des routes. Un tiers du budget vélo sera investi pour créer des infrastructures cyclables, le reste de l'enveloppe sera dédié au stationnement en gare. Les employeurs sont invités à participer à l'effort en versant une indemnité kilométrique vélo de 0,19 €/km à leurs salariés cyclistes.

vite-dit

RETOUR SUR LES TALENTS DU VÉLO 2018 !

La remise des Talents du Vélo 2018 s'est tenue le 14 juin dernier sur l'espace Mobilités actives du Salon Transports publics 2018, le Salon européen de la Mobilité, à Paris.



Cette 8^e édition a récompensé

un très beau palmarès composé de neuf lauréats, tous issus des trente-neuf candidatures reçues,

réparties dans les six catégories du concours.

Le dossier de presse avec les lauréats, l'ensemble des candidatures reçues, ainsi que les photos

de la cérémonie sont à consulter sur : www.villes-cyclables.org > Événements > Talents du Vélo.

« La généralisation de l'indemnité kilométrique vélo (IKV) dans toutes les entreprises permettra (...) de se rapprocher de l'objectif national de 12 % de part modale du vélo dans les déplacements que s'est fixé l'État pour préserver le climat. Sans elle, il est fort probable que le but reste hors de portée, car le changement de comportement ne tombe pas du ciel... Il nécessite souvent un coup de pouce pour être enclenché. Aujourd'hui, nous sommes fiers de participer à l'effort collectif nécessaire pour réduire l'impact de nos déplacements sur l'environnement, la pollution de l'air et le climat avec l'indemnité kilométrique vélo. »

Extrait de la tribune publiée le 14 juillet 2018 par Arnaud Leroy (président de l'Ademe), François Brottes (président de RTE), Patrick Dhennin (Directeur général de Norauto), Gilles Bernard (Directeur général de Hydrostadium), Francis Guiteau (Directeur général de la Mutualité française Anjou-Mayenne et Directeur général Région Pays-de-la-Loire) pour défendre l'indemnité kilométrique vélo pour les salariés.

Après une année d'expérimentation, le pont de pierre, à Bordeaux, est définitivement fermé à la circulation automobile. Auparavant fragilisé par le passage des véhicules et souvent embouteillé, le plus vieux pont de Bordeaux est désormais réservé aux tramways, aux bus et aux modes actifs : marche, vélo... L'opération de démotorisation du pont de pierre est un succès incontestable : Bordeaux Métropole a compté 18 000 usagers quotidiens du pont, à vélo ou à pied, sur les jours ouvrés du mois de juin 2018. Parmi ceux-ci, 11 % des 9 000 cyclistes et 13 % des 7 000 piétons sont d'anciens automobilistes. Au total, 3 150 franchissements de la Garonne en voiture

sont évités chaque jour. La Métropole note également une hausse de la fréquentation des transports en commun : +9 % pour le tramway et +27 % pour la ligne de bus qui dessert la rive droite. En outre, les habitants sont majoritairement favorables à la démotorisation.

Ce geste fort en faveur des modes actifs vient s'ajouter à une politique cyclable ambitieuse, dans une ville où la part modale vélo approche les 15 %. Charge désormais à la métropole bordelaise d'étendre cette belle dynamique à toutes les communes du territoire !

www.bordeaux-metropole.fr

BORDEAUX, LE PONT DE PIERRE EN MODE ACTIF



© DR

Sport et mobilité à l'actif des entreprises

L'entreprise ne jure que par le sport ! Aux bénéfices pour l'entreprise s'ajoutent des gains sanitaires et financiers pour le salarié et des économies pour la collectivité. Des avantages qui se calquent trait pour trait sur ceux de la mobilité à vélo. L'utilisation de chaussures ou de vélos pour se rendre au travail n'a jamais semblé si évidente, d'autant qu'assureurs et mutuelles montrent la voie depuis cet été.

C'était prouvé, c'est désormais chiffré ! Une activité physique et sportive améliorerait de 6 à 9 % la productivité d'un salarié, selon l'étude Goodwill (2015). Les entreprises applaudissent à tour de bras. Pourtant, 82 % d'entre elles n'auraient toujours pas mis en place d'initiatives. Des données confirmées en 2017 par l'enseigne Decathlon, qui avance un (petit) score de 7 % d'entreprises incitant leurs employés à pratiquer une activité physique et sportive. Faible ! Tout comme les performances des plans de mobilité, toujours sous la barre des 1 %, malgré leur obligation depuis le 1^{er} janvier 2018 pour les entreprises de plus de 100 salariés. « *Les problèmes de calendriers chargés concernent chacun d'entre nous, et en utilisant le temps de transport pour faire du sport et désengorger les métros, les trains, les routes, tout le monde sort gagnant* », clame Didier Besseyre, président de la Fédération française du sport d'entreprise (FFSE), qui n'hésite pas à confier une « double fonction » au vélo à assistance électrique (VAE) : « *Le VAE permet de rouler tranquillement le matin pour arriver en costume au travail sans transpirer et de rentrer le soir en mode plus sportif sans l'assistance, en appuyant plus fort sur les pédales.* »



La mobilité mise sur les challenges sportifs

Sport et mobilité s'accordent fort bien. Le Challenge de la mobilité, organisé depuis 2010 en région Nouvelle-Aquitaine, l'atteste chaque année. « *Nous avons choisi le mode sportif et challenge pour faire tester de nouveaux modes de déplacement. Les agglomérations constituent le point d'entrée permettant aux entreprises du territoire de concourir* », indique Alain Besançon, chargé de mission mobilité pour l'Ademe Nouvelle-Aquitaine et maître d'œuvre du Challenge. Les résultats sont probants avec quelque 9 000 participants en 2017 ! La moitié des 1 000 répondants à l'enquête post-événement assurent même avoir changé de pratique suite à cette expérimentation. Autre intérêt selon Alain Besançon ?

« Le Challenge constitue un appui pour les actions des agglomérations, notamment un point d'entrée pour les Plans de mobilité ! Sur Bordeaux métropole et Bayonne se mettent en place des contrats d'engagement, des

Pactes entre entreprises et collectivités, chacune s'engageant sur des actions : des infrastructures pour les agglomérations, des facilitateurs d'usage pour les entreprises. »

La responsabilité sociétale des entreprises en pole position

En recensant les personnes en capacité de venir à vélo mais toujours réfractaires, Bruno Renard, chargé de la RSE du CEA de Grenoble et président de la Fédération des plans de mobilité, affirme devoir traiter



À la recherche de productivité au travail, les entreprises savent les impacts positifs du sport sur le stress, la motivation, l'absentéisme... Si les activités physiques et sportives figurent au tableau de bord des entreprises, leurs incitations restent faibles, tout comme la mise en place des plans de mobilité.

« *vérité et mauvaise foi en même temps* ». Fort de 4 000 salariés et d'un report modal faisant référence, le CEA a initié des tests d'évaluation sportive. « *Nous nous sommes rendu compte que certaines personnes pouvaient facilement venir au bureau en transport en commun, à vélo ou à pied mais affirmaient ne pas en avoir la capacité physique. Notre réponse a été la mise en place d'un programme expérimental comprenant*

« des voix s'élèvent sur les dangers du sport et du bien-être à tout prix »

un test physique, puis la réalisation de 10 minutes de step une fois par semaine pendant douze semaines. Ensuite nous avons organisé un challenge sportif pendant le Challenge de la mobilité, du 22 mai au 7 juin derniers, en demandant à nos salariés d'effectuer le maximum de kilomètres sans utiliser leur voiture pour se rendre au travail. Nous avons généré plus de 50 000 km avec 200 personnes, dont 30 000 km à vélo. Une performance ! »

L'impact économique de l'activité physique

Commanditée par le comité olympique et le Medef à l'occasion de la candidature française aux jeux Olympiques, l'étude Goodwill a répondu à la question des impacts économiques du sport sur la santé. Saliha Mariet, en charge de cette étude (<http://goodwill-management.com/fr>), précise la place des mobilités actives et le concept de sédentarité.



L'étude Goodwill-management commanditée par le comité olympique et le Medef lors de la candidature française aux jeux Olympiques a chiffré les bénéfices du sport en entreprise.

Ville & Vélo : Avez-vous pris en compte les déplacements domicile-travail, à pied ou à vélo, comme activité physique et sportive ?

Saliha Mariet : Pas en tant que tels, mais nous avons pris en compte quasiment tous les types d'activités sportives, et notamment la marche (modérée à sportive) et la pratique du vélo. En résumé, nous avons intégré toutes les pratiques sportives, quel que soit le cadre dans lequel elles se font en cohérence avec la définition de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). La définition que donne l'OMS de l'activité physique est très large : « Toute force exercée qui entraîne une dépense d'énergie supérieure à celle du

niveau de repos ». Dans son rapport, l'OMS parle aussi d'activité physique favorable à la santé et la définit comme suit : « Toute forme d'activité physique qui améliore la santé et les capacités fonctionnelles sans causer de tort ou représenter un risque ».

Quels sont vos critères de définition de la sédentarité ?

S.M. : Notre critère de définition est le MET, ou équivalent métabolique : c'est l'unité standard de l'activité physique et sportive (APS), notamment pour l'OMS. C'est une mesure de la dépense énergétique occasionnée par une APS. Le MET est le rapport entre la dépense énergétique de l'activité considérée et la dépense énergétique du métabolisme humain de base. Les APS au sens le plus large incluant le repos total, pratiquées pendant une heure, vont de 0,9 MET (repos) à 30 MET (natation à 1,1 m/s). Dans notre étude nous utiliserons le MET multiplié par le nombre d'heures de pratique par semaine. Cette unité nous permet de mesurer l'intensité et la quantité de sport effectuée par semaine. Pour nos calculs nous prenons comme base de référence les recommandations de l'OMS en matière d'intensité d'APS par semaine. Donc un salarié n'est plus sédentaire dès lors qu'il n'est plus en repos et pratique une APS modérée (7,5 MET.h/semaine) à très intense (30 MET.h/semaine). ■



© Alain Dalouche

En dessous d'une activité physique de 30 à 60 minutes à intensité moyenne, trois fois par semaine, une personne est considérée comme sédentaire selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

Les codes du sport dans ceux du travail ?

Le sport rendu obligatoire dans certaines entreprises suédoises a fait couler beaucoup d'encre et animé les réseaux sociaux au printemps dernier. La culture luthérienne du pays d'Ikea valorisant l'ascèse, l'effort et l'exercice physique aide pourtant à l'acceptation de telles obligations. Néanmoins, localement des voix s'élèvent sur les dangers du sport et du bien-être à tout prix. La réalité française ? Elle est autre. « Le code du travail est très difficile à bouger, et nos sujets de sport santé ne sont peut-être pas inscrits dans les priorités du gouvernement. Toutefois cela peut changer, car le président Emmanuel Macron a demandé à la ministre des Sports, Laura Flessel (NDLR, interview réalisée avant la démission de Laura Flessel et la nomination de Roxana Maracineanu), d'augmenter de trois millions le nombre de pratiquants de sport, et une des pistes essentielles passe par l'entreprise », avance Didier Besseyre. Le revers de la médaille est la discrimination qui pourrait toucher les salariés réticents. D'autant que « plus on grimpe dans la hiérarchie sociale, plus les gens font du sport », note Julien Pierre, maître de conférences à la faculté des Sciences du sport, à Strasbourg. Si bouger est devenu la norme parmi les dirigeants, seuls 48 % des Français pratiqueraient une activité sportive (étude Attitude Prévention 2017).



Traité d'union entre sport et mobilité active, le Challenge de la mobilité, organisé indépendamment en Nouvelle-Aquitaine, Auvergne-Rhône-Alpes et Hauts-de-France, conduit chaque année de nouveaux usagers à tester des modes de déplacement autres que la voiture.

Être sportif et sédentaire, c'est possible

Sous la houlette de l'Ademe et du Club des villes et territoires cyclables, une expérimentation débute en septembre après recrutement d'entreprises volontaires depuis le mois de mars. Le programme MASSCE (Mobilité active, sport santé et compétitivité des entreprises) se situe au carrefour de ces préoccupations. Son objectif ? Renforcer l'efficacité des démarches de promotion de l'activité physique et sportive et de l'usage du vélo domicile-travail. La démarche implique la FFSE et l'Observatoire national de l'activité physique et de la sédentarité (Onaps), qui se

« Plus on grimpe dans la hiérarchie sociale, plus les gens font du sport »

mobilise également pour dénouer la confusion installée entre activité physique et sédentarité. « *Vous pouvez être très sportif et totalement sédentaire* », déclarait Corinne Praznoczy, directrice de l'observatoire. Les Français obtiendraient la médaille de bronze de l'immobilisme, en restant assis 7h24 par jour, contre 8h13 pour le champion britannique et seulement 5h50 du côté de la Finlande (Attitude Prévention). Si les objectifs de santé publique d'effectuer quotidiennement 10 000 pas étaient connus par un Français sur deux en 2016, trois quarts affichent un niveau d'activité encore éloigné de cet idéal, avec une moyenne constatée (de 2012 à 2017) de 7 889 pas par jour.

La mobilité active à la rescousse du sport

42%

des Européens ne pratiquent jamais d'activité physique ou sportive*, mais 48 % des Européens s'adonnent à d'autres activités physiques, à des fins récréatives et non sportives, en se déplaçant à vélo, en pratiquant la danse ou en jardinant au moins une fois par semaine.

Le manque de temps* empêcherait

42%

des Européens à pratiquer plus souvent une activité sportive.

62%

La raison la plus fréquente* avancée pour l'exercice d'une activité physique ou sportive est la volonté d'améliorer sa santé (62%).

Selon l'Organisation mondiale pour la santé, les adultes de 18 à 64 ans devraient chaque semaine pratiquer au moins

150 minutes

d'activité d'endurance à intensité modérée ou au moins 75 minutes à intensité soutenue.

* Sources : Eurobaromètre sur le sport et l'activité physique – mars 2014

Se lever régulièrement, augmenter son temps de marche, emprunter les escaliers... constituent les remèdes avancés par le corps médical. Aux Pays-Bas et en Suisse, certaines réunions de recherche se feraient même debout.

Les entreprises de santé s'impliquent dans le vélo

Moins médiatique que la canicule, l'arrivée d'acteurs de santé dans le

vélo cet été constitue une nouveauté sanitaire non négligeable. Un mois après le Crédit Mutuel, le groupe AG2R La Mondiale a lancé son offre de location de vélos (le 12 juillet), incluant des vélos à assistance électrique. Pourquoi cette démarche ? « Notre approche multifactorielle est une suite logique de l'acteur de santé que nous sommes qui souhaite faciliter l'appropriation des bons gestes de

« Un mois après le Crédit Mutuel, le groupe AG2R La Mondiale a lancé son offre de location de vélos »

La Fédération française du sport d'entreprise (FFSE), présidée par Didier Besseyre, comptait 42 000 licenciés en 2017 (contre 6 000 il y a dix ans) et l'affiliation de 2 000 clubs, comités d'entreprise et entreprises.



© Alain Dalouche

Le sport corpo, du col bleu au col blanc

Le sport corpo s'est débarrassé du corporatisme suranné du siècle dernier et se retrouve au cœur du trio sport-santé-mobilité. Didier Besseyre, président de la Fédération française du sport d'entreprise (FFSE), explique cette mutation.

l'abord du sport par l'angle unique de la compétition, mais plutôt par une dimension de sport d'entretien, de sport santé, loisir, bien-être. J'ai modifié les approches en permettant que des sports qui ne sont pas des sports de compétition s'intègrent dans nos épreuves emblématiques.

« Le sport est notre passion, l'entreprise notre réalité »

Quel intérêt une entreprise trouve-t-elle à l'adhésion à votre fédération ?

D.B. : Cela lui permet d'utiliser le sport comme un des bras armés de la responsabilité sociétale des entreprises (RSE) ! Notre fédération déploie des programmes spécifiques. Par rapport à une fédération sportive traditionnelle, nous vivons d'abord l'entreprise. Le sport est notre passion, l'entreprise



Du cyclisme professionnel à la mobilité à vélo, le groupe AG2R La Mondiale vient de lancer une offre de location de vélos, tout comme le Crédit Mutuel

notre réalité. Et on ne confond jamais les choses ! Les salariés doivent être aidés pour pratiquer une activité physique, mais une prise en charge totale n'est généralement pas recherchée.

Pourquoi organiser des grands événements, comme récemment les jeux mondiaux à La Baule (44), et reproduire les schémas des fédérations traditionnelles ?

D.B. : Pour être médiatisé, mais aussi pour faire plaisir aux adhérents qui prolongent leurs séjours. Le sport est devenu un loisir pour beaucoup. D'ailleurs nous parlons de tourisme sportif à la fédération, un thème que je reprends de certains de mes collègues étrangers. Les Danois, par exemple, considèrent que le sport d'entreprise s'intègre dans le tourisme sportif. ■

Le vélo sportif décroïssonne les genres

Jeunes, connectés, féminisés, des pelotons de nouveaux cyclistes à l'ADN sportif investissent la ville.

Leurs coups de pédales musclés font voler en éclat le cloisonnement entre vélo sport et vélo utilitaire. Cette tendance porte une nouvelle culture du vélo, une approche « transgenre » où le cycliste urbain et l'amateur d'épreuves sportives ne font souvent qu'un. Les codes changent. Les montures aussi. Les fixies, vélos aux pignons fixes, conservent toujours leurs adeptes. Tout comme les vélos vintage sortis des caves ou des ateliers vélos. « Nouveaux » venus, les gravel

bike, débarqués d'outre-Atlantique, tiennent la corde. Hyperpolyvalents, ces deux-roues au look de vélos de course autorisent les déplacements utilitaires la semaine et des sorties sportives sur routes et chemins le week-end. Les vélos de course munis d'éclairage et parfois de garde-boue filent aussi sur les pistes cyclables à côté d'anciens VTT qui vivent une seconde jeunesse hors des sentiers. Les cyclistes sportifs recyclent leurs vélos et se retrouvent dans le vélotaf. ■



© Knog



© Feel Bikes

un mois auparavant. Une actualité révélatrice de l'implication croissante des acteurs économiques de la santé dans le vélo utilitaire.

santé du quotidien. Cela veut dire être capable de proposer des services à nos assurés, de les accompagner et de démocratiser l'usage du vélo (...). Il s'agit d'une continuité du cadre de référence du groupe par la protection de la santé des assurés au sens large », a tenu à nous préciser Denis Saules, directeur santé du groupe. Le public concerné ? « Lorsque nous avons segmenté l'offre, nous avons pensé aux néoretraités. Il faut savoir qu'un retraité sur quatre perçoit sa retraite complémentaire par AG2R La Mondiale. Le deuxième point a été de destiner cette offre aux chefs d'entreprises qui rencontrent des problèmes de transport intermodal dans les grandes villes. Et il s'agit aussi d'un axe pour la qualité de vie en interne des 11 000 salariés du groupe. » Ce dernier poursuit une démarche engagée sur le vélo depuis vingt ans par le partenariat d'une équipe cycliste professionnelle. Il pourrait rapidement étendre cette offre de location à d'autres publics, notamment les collectivités territoriales. L'enjeu de santé publique du vélo a rarement été à ce point palpable. Tout comme le décroïssonnement des pratiques. ■



© SRAM

Les jeux Olympiques 2024 sur le podium de la mobilité ?

La candidature parisienne a abattu la carte de la mobilité active pour décrocher l'organisation des jeux Olympiques 2024. Au cœur de l'événement, le département de la Seine-Saint-Denis (93) pourrait en bénéficier pleinement.

« L'aménagement du Village répondra par ailleurs aux normes de durabilité les plus élevées, que ce soit en matière d'accessibilité, de transports durables et d'efficacité énergétique. » La déclaration d'intention du dossier de candidature (phase 1) a fait l'objet d'une convention de coopération territoriale en juin 2016*.

Les boucliers levés pendant la candidature se sont baissés. Désormais, selon Frédérique Denis, conseillère départementale de la Seine-Saint-Denis en charge des modes actifs, l'objectif est « de tendre à des jeux Olympiques les plus vertueux possibles qui apportent des retombées positives pour les habitants, notamment sur les mobilités actives ». Les 1 030 km d'aménagements cyclables à Paris et en Seine-Saint-Denis (Apar – mars 2018) devraient se prolonger. « Un certain nombre d'aménagements sont prévus. D'une part les continuités cyclables entre Paris et la Seine-Saint-Denis, en général sur les anciennes routes nationales. En second lieu, les boucles olympiques vont permettre de relier les sites olympiques de Paris et du département par des itinéraires cyclables avec une vaste boucle à l'est, une qui traverse l'axe du canal de l'Ourcq et une autre dans Paris. Et ces trois anneaux seront raccordés par des axes transversaux », précise Frédérique Denis.

Un budget d'environ 6,5 millions d'euros

L'édile se réjouit de voir les Jeux faire ressortir des tiroirs un vieux

dossier d'aménagement : « Les boucles olympiques vont permettre de réaliser en grande partie le Chemin des parcs, un ancien projet visant à relier tous les espaces classés Natura 2000. » L'investissement pour ces boucles olympiques s'élève à environ 6,5 millions d'euros. Une somme modique

« relier les sites olympiques par des itinéraires cyclables »

par rapport au budget total de l'organisation de 6,8 milliards d'euros, dont 3 milliards consacrés aux chantiers. Les continuités cyclables, portées par plusieurs collectivités, sont prises en charge par le département dans le plan mobilité durable à

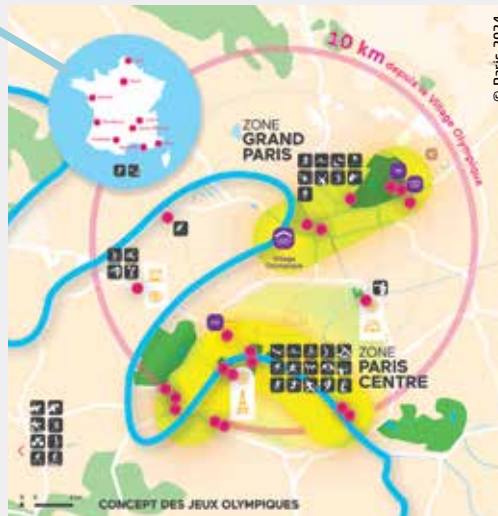
l'échéance de 2021. Des aménagements destinés aux athlètes ou au public ? « Les deux, assure Frédérique Denis, l'essentiel est que le public puisse en profiter. Les transports routiers et autoroutiers seront arrêtés le temps des convois des officiels (athlètes, personnalités...). Ces aménagements seront nécessaires pour l'équilibre afin que la grande fête ne se traduise pas par un quotidien pénible pour les habitants de la Seine-Saint-Denis. » ■

* Ville de Paris, département de la Seine-Saint-Denis, Établissements publics territoriaux de Plaine commune, Est Ensemble, Paris Terres d'Envol et Grand Paris Grand Est.





© Paris 2024



© Paris 2024

Le département de la Seine-Saint-Denis (93) se retrouve au cœur des Jeux dans la zone Grand Paris avec l'accueil du Village olympique et paralympique (Saint-Denis, Île-Saint-Denis, Saint-Ouen), mais également du village des médias, du Centre international de radio et télévision – Centre principal de presse (Le Bourget). Côté enceintes sportives, le Stade de France (Saint-Denis), le centre Aquatique (Saint-Denis), le centre de Water-Polo (La Courneuve) et les Pavillons du Bourget (Le Bourget).

La Coupe du monde de rugby se prépare sur les territoires

Entre septembre et octobre 2023, neuf grandes villes françaises accueillent la Coupe du monde de rugby. Un événement permettant aux territoires d'affirmer leurs politiques transport et mobilité et de bénéficier de l'impact des retombées, estimées de 1,9 à 2,4 milliards d'euros pour 17 000 emplois préservés ou créés (cabinet Deloitte). En région Occitanie, l'approche de l'événement s'inscrit dans la droite ligne des événements patrimoniaux et culturels, comme

le précise Jean-Luc Gibelin, vice-président aux transports : « En Occitanie, pour les événements sportifs, nous menons des actions sur les transports actifs et le TER à l'image de ce que nous réalisons pour le patrimonial et le culturel. Bien sûr qu'il faut réussir ces opérations très médiatiques, mais elles se déroulent sur un temps court pour un public qui n'est pas régional. » Les villes d'accueil de l'événement ? Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, Nantes, Nice, Paris, Saint-Étienne, Toulouse.

« Tous les sites de Paris 2024 sont parfaitement alignés avec les plans de développement et intégrés aux stratégies à long terme de la ville et de la région. Le concept des sites de Paris 2024 assure ainsi un héritage durable », retrouve-t-on dans le dossier de Paris 2024.

© Alain Delouché



Opérateur de mobilité active

Etudes, déploiement et exploitation de solutions de mobilité active

Active Mobility
cykleo

- Systèmes de vélos en libre-service
- Systèmes de vélos en location
- Infrastructures de stationnement
- Concepts de mobilité & services sur-mesure



Activons durablement la
mobilité de vos territoires

20, rue Hector Malot - 75012 Paris
www.cykleo.fr - contactez-nous@cykleo.fr

La démarche du code de la rue dix ans après

Dix ans après le décret concrétisant la « démarche du code de la rue » (30 juillet 2008), l'histoire semble se répéter. Les communes utilisent de nouveaux outils pour fluidifier le trafic cycliste en attendant les mises à jour du mal-nommé code de la route. Retour sur un anniversaire qui appelle à l'instauration d'un code de la rue et de la route.

« Le travail consistait à mettre en conformité notre réglementation, qui n'avait pas bougé, avec les pratiques de certaines collectivités », rappelle Benoît Hiron, chef du groupe sécurité des usagers et des déplacements au Cerema. Le décret du 30 juillet 2008 retranscrit le principe de prudence de la convention de Vienne sur la circulation routière (1968) et donna aux collectivités de nouveaux outils d'aménagements : création de la zone de rencontre, renforcement de l'aire piétonne et de la zone 30. Dix ans après cette « démarche du code de la rue », selon les termes de la délégation à la sécurité routière, les communes ont toujours un vélo d'avance sur le législateur et instaurent de nouveaux outils : la vélorue (Strasbourg), la zone à trafic limité (Nantes)...

Les similitudes avec l'avant décret 2008 sont confondantes. Au début des années 2000, des collectivités testaient déjà de nouveaux outils, sans légitimité juridique, afin de redessiner la ville, à l'image de Chambéry.

Zone à trafic limité et vélorue attendent un geste réglementaire

L'actualité presse. Les collectivités attendent le nouveau cadre juridique pour la mise en place de zones à trafic limité. Ces espaces autorisent la circulation des motorisés aux seuls transports publics, services d'urgences et riverains, la circulation des autres usagers étant réservée à certaines heures. De la même manière la vélorue guette un feu vert réglementaire. La priorité donnée aux cyclistes sur les automobilistes dans



Deux années après le décret de 2008, celui de 2010 donnait priorité au piéton qui manifeste son intention de traverser et introduisait le cédez-le-passage cycliste au feu. Une nouvelle étape fut franchie en 2015 en sécurisant le cheminement des piétons et des cyclistes : introduction du stationnement très gênant sur trottoirs et aménagements cyclables, généralisation du double-sens cyclable dans les rues à 30 km/h, introduction de la voie à chaussée centrale banalisée...

l'interdiction de les dépasser constitue un outil supplémentaire à disposition des collectivités territoriales méritant un aval du législateur. Les mesures avancées lors des assises de la mobilité empruntent cette voie.



Le développement de ces zones chez nos voisins belges, néerlandais, suisses ou italiens nous ramène dix ans en arrière, lorsque le Cerema s'inspira du code de la rue belge pour *La démarche du code de la rue en France* (octobre 2008), et indiqua une nouvelle voie à emprunter : « Le code de la route s'est construit principalement avec des règles de comportement pour les automobilistes et avec le souci de fluidifier la circulation automobile. La place du piéton ou du cycliste n'était alors définie que dans ses liens avec la circulation des véhicules motorisés. » ■

Le décret du 30 juillet 2008 en question

Le nouveau socle réglementaire du décret (n° 2008-754) tient dans l'article 1 pour les trois outils d'aménagement urbain et dans l'article 15 pour le principe de prudence.

● **Aire piétonne** : « Section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R. 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas, et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. »

● **Zone de rencontre** : « Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. »

● **Zone 30** : « Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. »

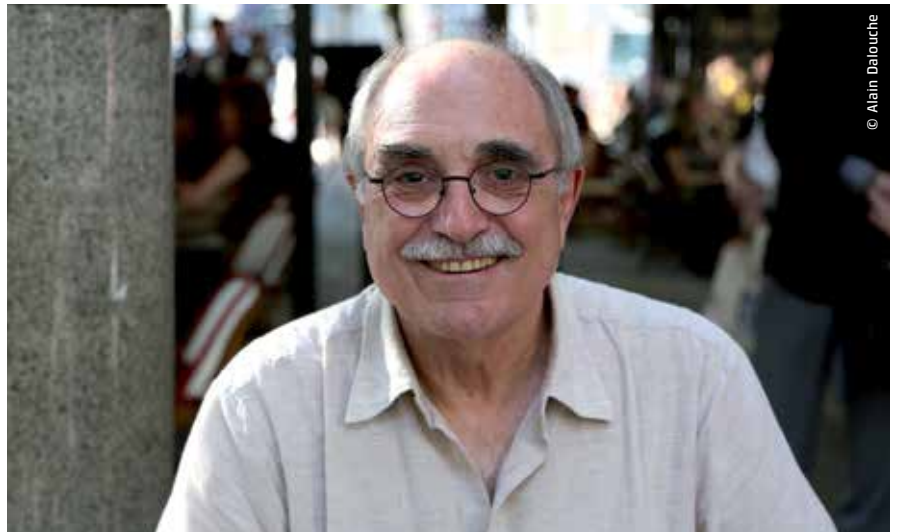
● **Principe de prudence** : « Celui-ci (*le conducteur, NDLR*) doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables. »

Paul Fournel, le guidon et la plume

L'écrivain Paul Fournel, qui parle vélo « *couramment depuis {son} enfance* », maîtrise aussi la langue du vélo urbain. Usager du quotidien, notamment du Vélib', « *invention communiste royale* » (Méli-Vélo), le président de l'Oulipo (OUvroir de Littérature Potentielle), nous a livré ses pensées cyclisto-littéraires sur le vélo en ville, quelques jours avant la publication de son dernier opus cycliste, *Cartes du tour*.

L'usage. « *Pendant des années j'étais tout seul à m'arrêter aux feux rouges avec mon vélo en ville, et maintenant nous sommes nombreux. C'est un vrai plaisir ! Je suis catastrophé parce que j'étais un utilisateur acharné du Vélib' avec lequel je m'entendais parfaitement bien. Aujourd'hui je le retrouve totalement dépouillé. Les Vélib' ne marchent pas, les stations sont bloquées, nous assistons à une régression d'usage. On nous annonce que cela va marcher demain, mais cela ne marche jamais, et les mois passent. On se retrouve à faire Piedlib' et non plus Velib'.* »

Le free floating. « *Les gens les massacrent, leur état est catastrophique. Ces vélos ne sont pas adaptés, avec leur petit antivol entre les rayons de la roue arrière. Il suffit de vouloir démarrer sans enlever l'antivol et on balance trois rayons... L'idée n'est pas forcément mauvaise, mais elle suppose un respect de l'outil. Et on sait*



© Alain Dalouche

Auteur maintes fois primé, secrétaire définitivement provisoire et président de l'Oulipo (OUvroir de Littérature Potentielle), Paul Fournel manifeste aussi son *Besoin de vélo* pour ses déplacements urbains. À Paris, il parcourt ses 1 500 km annuellement sur les pavés urbains « *à la vitesse d'un autobus de la RATP* ».

très bien le peu de considération porté à ces engins-là. Après, que chacun ait son vélo je veux bien, mais personnellement on m'a déjà volé quatre vélos de ville. Vous comprendrez que j'hésite pour le cinquième. »

L'assistance électrique. « *Des gens m'encouragent à prendre un vélo électrique parce que, disent-ils, on n'arrive pas en sueur à ses rendez-vous. Formidable, je trouve cela très bien. En tant que cycliste du dimanche il ne me concerne pas, mais en tant que cycliste des lundis aux vendredis il peut m'intéresser par le fait que l'on puisse monter le mont Parnasse sans prendre une suée.* »

Le vélo universel. « *Certains fabricants essaient d'aller vers une sorte de vélo universel qui pourrait servir aux chemins, à la route, à la ville, à la campagne, à la poussière, au goudron... Le pratiquant voit très vite le côté illusoire de l'affaire. Les vélos remplissent des fonctions. Je ne sortirais pas mes vélos de course pour aller faire des courses, précisément. Ces vélos ne se traitent pas de la même façon, ne se garent pas de la même façon, ne s'utilisent pas de la même façon.*

Impossible de baisser la tête pour avoir l'air d'un coureur quand on n'en est pas un. »

Les vélos de ville. « *Ce sont des vélos adaptés à la fonction qu'ils remplissent. Et cela vaut la peine d'en concevoir lorsque des milliers et des milliers de personnes roulent à vélo en ville chaque jour comme à Copenhague.* »

Le partage de la route. « *La résistance ultime au vélo urbain et la plus intense est le danger. Pour le cycliste non aguerri, la ville constitue un péril permanent. L'automobiliste français n'a pas appris, comme le conducteur danois ou norvégien, à ouvrir la porte avec la main droite et à tourner la tête pour regarder s'il n'y a pas un cycliste en approche. En France, ce genre de délicatesse n'existe pas. Vlan ! On vous ouvre la portière sous le nez. Le partage de la route est compliqué. Déjà les automobilistes sont impatients entre eux, alors avec les cyclistes... »*

Le nombre fait la force. « *Les temps changent, mais doucement. Le nombre de cyclistes va aider. Plus il y aura de cyclistes, plus on en tiendra compte. Lorsque je vais rouler en vallée de Chevreuse (dans les Yvelines, NDLR)*

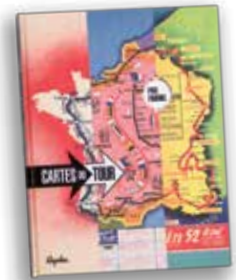
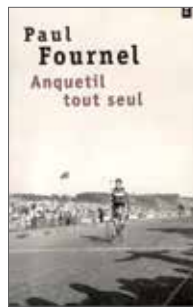
en semaine c'est l'enfer. Le dimanche matin, alors qu'il y a des pelotons considérables, les automobilistes sont tenus au respect, ils ne se précipitent pas pour être à l'heure à la messe, ce que je comprends. Ils ne se précipitent pas non plus pour être à l'heure à la pâtisserie. Ils laissent passer les cyclistes. Un comportement bien agréable à constater ! Alors puisque c'est possible, pourquoi ne pas le faire tous les jours ? Cela passe aussi par une discipline des cyclistes. Il ne s'agit pas qu'ils croient la rue à eux. »

Les attentes des citoyens cyclistes !

« Il existe un élan des usagers. Il va donc falloir légiférer. Dans l'ordre, tout débute par le citoyen, par une demande, un usage citoyen. Si les citoyens ne demandent rien et qu'ils préfèrent rester chez eux ou prendre leurs bagnoles, pourquoi des lois sur le vélo ? »

Vélo v/s bicyclette. « Les voies cyclistes sont conçues pour la bicyclette, pas pour le vélo. Tout comme ces grandes entreprises que je salue de tout cœur, comme la Loire à vélo, qui est aussi la Loire à poussette, à rollers, à trottinettes et à bébés, il ne faut pas se le cacher. Tout va bien dès lors que l'on a une âme bicyclette, mais dès lors que l'on a une âme vélo, c'est un peu plus compliqué. »

La culture du vélo. « Je ne trouve pas qu'elle soit faible en France. Elle est différente de celle de l'Angleterre sans doute, mais elle est réelle. Le vélo d'usage, le vélotaf, est à la traîne, mais beaucoup moins qu'il ne l'était. Il est vrai aussi que les gens n'aiment pas trop pédaler sous la pluie ou dans le froid. Cette culture de rouler par tous les temps n'existe pas encore. Toutefois la connaissance cycliste est très forte chez les amateurs, peut-être encore davantage chez les cyclotouristes que chez les coureurs, notamment sur l'historique de l'engin : savoir ce qu'est un frein Mafac,



Outre ses nombreux romans, nouvelles, poésies, pièces de théâtre ou essais souvent « ancrés dans les territoires de son enfance » (Michel P. SCHMITT - Encyclopedia Universalis), Paul Fournel a publié des ouvrages littéraires sur le vélo : *Anquetil tout seul* (Seuil - 2012), *Méli-Vélo* (Seuil - 2008), *Besoin de vélo* (Seuil - 2001). Dernier ouvrage, *Cartes du Tour* (Rapha), édition bilingue (français/anglais), publié en juillet dernier, retrace l'histoire de toutes les cartes du Tour de France, de 1903 à 2018. « Je raconte ce qu'il faut lire derrière l'évolution des tracés : à quel moment les routes se sont ouvertes, à quel moment les Alpes ou les Pyrénées ont été conquis, à partir de quel moment on voit les villes en mal de publicité qui viennent se glisser dans le grand dispositif... C'est un travail de documentation, d'analyse. »

un pédalier Stronglight... et ne pas être seulement dans la dernière mode ou le dernier léger. Mais comment a-t-on pu, à Saint-Étienne, laisser tomber ce savoir-faire inouï, immense de l'industrie du cycle ? »

Le mobilier urbain. « Tout comme les abords des grandes villes, le mobilier urbain n'a pas l'âme vélo. Il y aura une réflexion à mener : ralentir les voitures c'est bien, faire tomber les cyclistes ce n'est pas formidable. Dans certains endroits, il ne faut pas arriver à 35 km à l'heure si on ne veut pas faire un vol plané. Il vaut mieux le savoir. »

Le débat mobilité. « Clairement, nous sommes actuellement dans un contexte de dialogue avec les pouvoirs publics. Est-ce que cela va réussir ? Personne ne le sait. Cependant le dialogue existe, et il ne faut pas rater ce moment-là. Il faut

apaiser le débat pour qu'il y en ait un, avancer tranquillement, faire valoir des explications. C'est le moment où chacun doit comprendre les besoins de l'autre. On peut améliorer pas mal les choses en trouvant un petit modus vivendi. »

La bonne passe du vélo. « Je crois que c'est le bon moment. On ne parle pas dans le désert quand on parle de vélo aujourd'hui. À tous les niveaux, à tous les étages, l'idée de vélo est une idée porteuse. Donc il faut la porter puisqu'elle est là, dans le vent, dans l'ère verte. Profitons de cette belle montée du vélo dans la conscience collective pour trouver des solutions

intelligentes et adaptées. Quand on se promène à Copenhague, on se rend compte que ce n'est pas infaisable. »

Le Club des villes et territoires cyclables. « Je ne peux être que d'accord avec l'objectif général de l'entreprise. » ■

■ **1999** : prix Renaudot des lycéens pour le roman *Foraine*.

■ **1989** : prix Goncourt de la nouvelle pour *Les Athlètes dans leur tête*.

■ **1972** : entrée en 1972 à l'Ouvroir de littérature potentielle, sous le parrainage de Raymond Queneau.

■ **1968** : intégration à l'École normale supérieure de Saint-Cloud.

■ **1947** : naissance à Saint-Étienne.



VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE LES BOUCHONS EN MOINS, LE BIEN-ÊTRE EN PLUS

AVEC **bemôbi**

Entreprises et collectivités, des offres clés en main, dimensionnées selon vos besoins :

- Vélo partage
- Vélo de fonction
- Vélo citoyens

VIVEZ DURABLEMENT VOTRE MOBILITÉ

Pour plus d'informations, contactez-nous :

contact@bemobi.fr | 01 75 32 78 19
www.bemobi.fr

Le vélo plante la tente

À un bout de la chaîne, les familles n'hésitent pas à s'embarquer avec tente et bagages pour du cyclotourisme de loisir ; à l'autre extrémité, les cyclocampeurs au long court et sportifs longue distance ne jurent que par l'autonomie.

Une tendance durable ?

Ringard hier, le cyclotourisme en bivouac ou camping devient un must. « Avec la remise au vélo des urbains et le développement des grands itinéraires vélo, de plus en plus de familles ou de groupes de copains se mettent au vélo de façon cyclotouristique », relève Bertrand Houillon, directeur de la communication de la Fédération française de cyclotourisme, rebaptisée FFVélo au début de l'été pour « accompagner la tendance vélo ». Par ailleurs maire de Magny-les-Hameaux (78), cet observateur attentif constate « l'arrivée d'un public de moins de 50 ans qui a redécouvert le vélo et se lance des défis sportifs ou touristiques. Le vélo est en train de devenir un mode de vie, même s'il doit encore progresser au quotidien. »

L'association Cyclo-Camping International (CCI) l'atteste, un nouveau public gonfle ses rangs, comme l'indique la secrétaire générale Martine Lelan : « Nous ne disposons pas de statistiques d'adhésion, toutefois le forum d'échange réservé à nos adhérents témoigne de l'arrivée de beaucoup de nouveaux pratiquants. Ce sont des jeunes couples de 30-35 ans qui partent avec leurs



Pour du tourisme familial, des barouds lointains ou des défis sportifs extrêmes, le cyclotourisme s'accompagne de bivouac et camping.

enfants, des jeunes qui vont parcourir le monde après leurs études avant de rentrer dans la vie active, ou alors des retraités. » CCI rassemble tous types de voyageurs à vélo roulant en autonomie, sans voiture suiveuse.

« Le vélo est en train de devenir un mode de vie »

Le marché se met en selle

Si peu d'études existent sur le camping, qui concerne tout de même environ 13 millions de personnes, le cyclocamping se retrouve encore moins documenté.

Cependant, de nombreux indicateurs confirment la tendance au développement. La multiplication des lieux d'accueil vélo, notamment au niveau des hébergements, traduit une tendance croissante réelle. Campéole ou Flower camping mettent en

avant leurs campings pour les cyclistes, proches de routes ou voies cyclables. Autre signe révélateur : le marché du cycle s'adapte, remettant au goût du jour la polyvalence. Le vélo de voyage-baroud, sorte de couteau suisse du cycle, occupe un segment marketing identifié et convoité. L'indispensable bagagerie a également vu poindre de nouvelles griffes devenues tendance en deux coups de pédale. Les produits des marques Apidura ou Restrap équipent les voyageurs ultrasportifs embarqués dans des épreuves longue distance en autonomie complète (French Divide, Trans Continental Race...). Ces vitrines roulantes exaltent un public sportif en quête de nouvelles aventures. Pour tous, touristes et sportifs, les itinéraires peu fréquentés par les autos sont recherchés. Les véloroutes et voies vertes n'ont jamais été si convoitées. ■

Les vacances de monsieur vélo

Comment faire face aux augmentations de la population estivale pour les villes touristiques ? Quels services apporter aux touristes à vélo ? De nouvelles expériences de vélos partagés et de services vélos ont vu le jour cet été pour répondre aux saturations de trafic automobile et de stationnement.

« Biarritz est un enfer en voiture au mois d'août. Nous y avons implanté deux stations de dix vélos à assistance électrique en libre-service depuis la mi-juillet pour une expérimentation de six mois. La borne s'installe facilement avec peu de travaux car l'intelligence se trouve dans le vélo », avance Thibault Demiautte, directeur marketing d'ÉcoVélo. Keolis, le délégataire du syndicat des mobilités Pays basque-Adour, a confié ce test à la jeune entreprise. Un service qui se retrouve également à La Baule (44) depuis le début du mois de juillet, s'ajoutant aux locations privées et à une offre longue durée pour les habitants. Des risques d'empilement ? L'usage est tout autre selon l'opérateur, qui destine ces vélos tant aux touristes qu'aux résidents dans l'optique de « limiter les déplacements automobiles ».

Déjà l'été dernier la ville de Royan – qui voit sa population tripler en été – enregistra un millier de locations pour 750 clients sur quatre mois de test d'une flotte de vélos en station fixe. De nouveaux opérateurs se positionnent pour répondre à ces besoins de mobilité ponctuels et de promotion touristique. La recette de ces nouveaux services ? Un vélo intelligent doublé d'un Smartphone.

La saisonnalité entre en piste

Le vélo connecté relève le défi d'installations même saisonnières sur des communes de dimension modeste. « Nous nous adressons essentiellement aux stations thermales et balnéaires.

La mise en place de « bornes flexibles » constitue une solution mobilité pour les petites et moyennes communes devant l'afflux de la population de vacanciers, comme ici à Biarritz.



© ÉcoVélo

Notre ADN vient du tourisme. L'idée est de proposer des solutions de location de vélo pour le tourisme incluant des parcours valorisant le patrimoine local et les infrastructures urbaines », insiste Nicolas Roussel, directeur de Koboo. La modularité est de mise. Châtel-Guyon, station thermale auvergnate (6 113 habitants), dispose depuis cet été d'une station fixe de huit vélos pour

la saison touristique. Cette saisonnalité ne date pas d'hier aux Gets. Dès 2015, la station haute-savoiarde a installé des stations vélos de mai-juin à novembre pour les 8 000 touristes estivaux et les 1 200 résidents permanents. « Nous avons voulu créer un véritable

service public lié au vélo, à l'image des grandes villes. Avec les contraintes de la pente dans nos montagnes, le VAE s'est imposé. Cette année, nous enregistrons 5 000 trajets pour un peu moins de 500 usagers, et nous devrions atteindre 5 500 trajets d'ici la fin de la saison », s'enthousiasme Simon Bergoend, conseiller municipal chargé de la mobilité.



© V. Durcret - Les Gets

La station des Gets est passée d'un service de trois stations pour quinze vélos à six stations et trente vélos de 2015 à 2018. La commune de Haute-Savoie envisage la mise en place de bornes de recharge pour les voitures et pourrait restreindre davantage la circulation automobile dans le centre.

Le tourisme ouvre des voies pour le vélo

Les services vélos ont le vent en poupe, portés une nouvelle fois par le secteur du tourisme. Dans le Val de Loire, les agglomérations innovent sur les 900 kilomètres de l'itinéraire de la Loire à vélo. « La communauté de commune des Terres du Val de Loire s'est engagée dans un processus d'achat de VAE. Nous avons installé des bornes de recharge universelles que

Châtel-Guyon (notre photo), Vichy... les stations thermales installent des stations de vélos à assistance électrique partagés pour leurs besoins de mobilité et de tourisme estivaux.



nous mettons à disposition des vélos de tous les usagers et pas seulement ceux de la flotte communale », se félicite Pauline Martin, présidente de la communauté de commune et maire de Meung. Positionnées à Meung-sur-Loire et Beaugency, les deux stations servent gratuitement tous les cyclistes via un passage préalable à l'office du tourisme. Cette initiative pourrait essaimer.

D'autres territoires du littoral laissent le champ libre aux loueurs privés. Sainte-Marie-la-Mer, commune de l'agglomération de Perpignan (66), a

installé des racks de stationnement le long des plages sans mise en place de service de location spécifique. « Il y a eu des investissements en infrastructure avec des voies vertes, mais les communes du littoral qui appartiennent à l'agglomération n'ont pas investi au niveau municipal », atteste Jean-Michel Henric, conseiller municipal de Perpignan. Les territoires restent attentifs, le vélo s'avère déterminant pour le label Pavillon Bleu, dont un des critères d'obtention est l'« incitation des touristes à utiliser les moyens de locomotion doux ». ■

CHANGEMENT DE PARADIGMES À TOUS LES ÉTAGES

Les réactions des opérateurs historiques sont attendues face à ces nouvelles start-up qui font partager les vélos à des communes de toutes dimensions, parfois uniquement sur la saison touristique. Tout comme celles des majors du free floating ! D'autant plus que l'annonce d'Uber, à la fin août, d'utiliser les vélos et trottinettes pour les trajets courts, bouscule le marché. Après le rachat en avril de Jump, start-up de location de vélos en libre-service, et le partenariat scellé en août dernier avec Lime pour les trottinettes électriques, la plateforme de véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC) prend clairement un virage pour les courts trajets. « C'est très inefficace aux heures de pointe de transporter une personne dans un bloc de métal d'une tonne sur dix pâtés de maison », a déclaré Dara Khosrowshahi, directeur général d'Uber, au *Financial Times*. Son concurrent Lyft a déjà acquis Motivate, la société d'exploitation de nombreux vélos en libre-service, aux États-Unis (Citi Bike à New York, Ford Gobike à San Francisco...). L'opposition des villes aux plates-formes de VTC qui ont multiplié le nombre de voitures dans les rues et aggravé les bouchons en centre-ville semble peser fortement dans ces décisions stratégiques.

BULLETIN D'ABONNEMENT À VILLE & VÉLO

A 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 - Cle RIB : 70 IBAN: FR76-1027-8060-3900-0356-6674-170

Un cycle de quinze ans

De la conception d'une station-vélo par deux étudiants à une entreprise d'équipements de trente personnes quinze années plus tard, l'histoire de la Stéphanoise Altinnova raconte en filigrane celle du renouveau du vélo et du besoin de services vélos.

Qui aurait misé un kopek sur la conception de stations-service pour VTT en 2003? Certes, le Californien Mountain Bike dynamisait le cycle depuis son arrivée sur le sol français en 1983, à l'image de l'assistance électrique actuellement. Toutefois les services vélos pointaient aux abonnés absents; les investissements cyclables s'écrivaient encore à la marge. À contre courant, Julien Lefèvre et Corinne Verdier, deux jeunes étudiants ingénieurs passionnés, conçoivent en fin d'étude « un produit à vocation plutôt cyclotouristique sur un usage récréatif du vélo ». Nom de code? ALTAO Modulo. « Altinnova a démarré avec ce projet hyper innovant de station-service pour cyclistes qui n'existait nulle part dans le monde. Nous avons travaillé avec les sites VTT de la Fédération française de cyclisme sur la mise au point des produits », se souvient Corinne Verdier. Autre singularité de ces pionniers? La volonté de fabriquer, alors que le processus de désindustrialisation battait son plein. « Depuis le premier jour, nous avons intégré la fabrication avec un atelier où nous réalisons tous les assemblages. Ce qui nous a toujours motivé était d'imaginer le produit puis de le fabriquer, le concrétiser », précise l'entrepreneuse devenue codirigeante de la PME de trente personnes. De Lille, où ils débutent leur activité, les deux novateurs s'installent dans le berceau de l'industrie du cycle, leur Forez natal, dès 2007. Tout un symbole!

La belle épopée collective

Seule sur un marché émergent, la jeune pousse accompagne le développement des nouveaux usages du vélo. Un déclin s'est produit en 2005 avec les premiers vélos en libre-service



Les stations-service pour les VTT et le cyclotourisme conçues en 2003 marquent le début de l'entreprise. Un pari, à une époque où les services vélos s'écrivaient à la marge.

Les biclous sortent des garages; la question de leur stationnement se pose alors avec urgence. Sur ce marché de niche, Altinnova opte pour le sur-mesure. « Quand on feuillette notre catalogue, on retrouve une idée qui a été coconstruite avec une collectivité ou une entreprise. Nos produits émergent de cette manière-là avant d'être standardisés », s'enthousiasme la fondatrice.

L'entreprise prend un nouveau virage en 2016 avec l'intégration d'une tôlerie industrielle *in situ*. « Ce sont de très gros investissements, mais nous gagnons autant en réactivité qu'en qualité, et cela nous permet de créer de l'emploi. S'industrialiser était dans notre culture d'écoconception. Être uniquement bureau d'études ne nous conviendrait pas. »

Longtemps seule, l'entreprise forézienne doit désormais composer sur un marché prometteur aiguillonné par les vélos à assistance électrique (VAE). « Au-delà



La nouvelle tôlerie industrielle intégrée en 2016 dans les locaux d'Altinnova poursuit le développement de l'entreprise dans la plaine du Forez.

du produit de recharge pour le parking, le VAE représente un booster énorme pour notre profession. La culture vélo est en train d'essaimer, le vélo se diffuse beaucoup plus largement, notamment dans les collectivités de moyenne et petite dimensions. » L'entreprise mise sur le design, rappelant que « le premier salarié de l'entreprise fut un designer » et que « le développement de la pratique du vélo passe par la mise sur l'espace public de produits attractifs ». ■

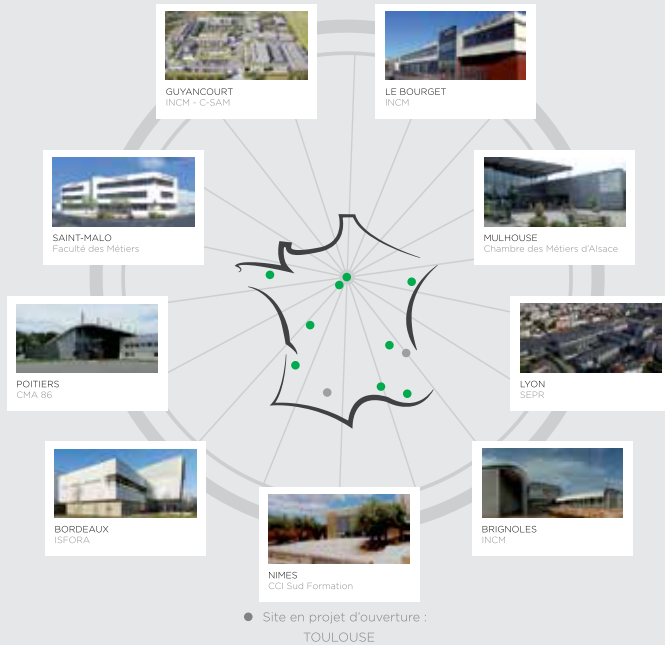


Évolucycle

Formation

Votre réseau national de proximité

Une couverture nationale pour des centres Evolucycle proches de vous



Le réseau Evolucycle se compose de 9 centres de formation ayant une expertise reconnue et maillant l'ensemble du territoire national.



www.evolucycle.com

L'INCM ouvre une antenne à Guyancourt (78) en septembre 2018 au sein du Campus des Services de l'Automobile et de la Mobilité.



ABRI PLUS

la solution pour tout abriter



Abri sécurisé Square+



Consigne Vel'Box



Abri mobile Nomad

Des abris et solutions au service de la mobilité :

abris vélos, consignes vélos individuelles, équipements vélos, bornes de recharge VAE...



Station de réparation Deluxe



Support Juliette VAE



Fabricant
français
depuis 1992



Certification
ISO 14001



Pose à prix
unique partout
en France

UGAP

Fournisseur
référéncé
UGAP

Contactez-nous au 02 40 78 08 08
ou retrouvez tous nos abris et équipements sur :

www.abri-plus.com