

V
&

i
V

l
≡

l
|

≡
O

Dossier

La santé, porte-parole du vélo mobilité

> pages 6 à 13

Parole à

Christophe Najdovski

Président de l'European Cyclists' federation

> pages 14 et 15

Usages

Deux roues, l'électrique en partage

> pages 16 à 17

Technologie

Des vélos à hydrogène pour le G7

> pages 18 à 19



Anniversaire
Les trente ans du Club #3

> pages 20 à 21



Créée par des acheteurs publics en 2011, la **Centrale d'Achat du Transport Public (CATP)** est la centrale d'achat experte de la mobilité.

Référence en matière d'achats publics pour les réseaux de transport (bus, cars, systèmes, équipements des réseaux, etc.), la CATP accompagne près de **250 acheteurs publics** en leur garantissant les meilleures conditions d'acquisition :

- Expertise des produits
- Sécurisation des marchés publics
- Prix négociés

En partenariat avec le Club des Villes et Territoires Cyclables, la CATP propose **un catalogue complet de produits « vélo »** :

- Vélos urbains, tout terrain, pliants, enfant, police, etc.
- Vélos à assistance électrique
- Vélos à hydrogène
- Vélos cargos, remorques, etc.
- Compteurs vélos
- Système de vélos en libre-service
- Abris vélos
- Trottinette électrique et système de libre-service
- Etc.

Plus d'informations au : 01 53 68 04 21
contact@catp.fr • www.catp.fr



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, tendance, parole à, usages, technologie, anniversaire),
Diane Guilbot
(texto-vélo)

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

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 :
juin 2019
ISSN 1631 – 3054

agenda

> Le 4 juillet

Remise des Talents du Vélo 2019, précédée de l'Assemblée générale du Club des villes et territoires cyclables

Paris (IX)

> Du 21 au 23 juillet

Pro-Days, Salon professionnel du Vélo,
Paris – Porte de Versailles

> Du 4 au 7 septembre

Eurobike, vingt-huitième édition du Salon européen du Cycle – Friedrischafen,
Allemagne

> Du 16 au 22 septembre

Semaine européenne de la mobilité

> Du 1^{er} au 3 octobre

22^e congrès du Club des villes et territoires cyclables dans le cadre des Rencontres nationales du transport public,

Nantes

<http://www.villes-cyclables.org/?titre=22e-congres-du-club-des-villes-et-territoires-cyclables&mode=evenements-congres&id=7478>

© William Hamon



édito

Notre début d'été et sa canicule record auront sans doute marqué une étape de plus dans le rappel brutal à la réalité d'un changement climatique qui apparaît désormais hors de contrôle.

Il est toujours rageant, mais pas vraiment étonnant hélas, de constater que ce n'est qu'au milieu de la catastrophe advenue, face aux victimes et à notre incapacité désolée, que l'on prend soudain conscience de la gravité de la situation et de l'importance d'agir...

Mais, tragiquement, ça ne dure pas. Une actualité chasse l'autre, et on finit par revenir, trop souvent, au business as usual...

Tout de même, l'espace d'une crise, les mobilités post-carbone ont été encore une fois au cœur de l'actualité. Et en particulier les modes actifs, soudain pris (un peu plus) au sérieux. À nouveau est apparue la pertinence, l'urgence même, de basculer vers le vélo du quotidien, vite et massivement.

Comment, en effet, ne pas comprendre que le vélo est une des réponses les plus évidentes à la menace climatique ? Ce mode de déplacement qui permet de manier les deux leviers

indispensables prônés par scientifiques et dirigeants planétaires : l'atténuation du dérèglement climatique et l'adaptation aux nouvelles conditions d'ores et déjà créées par ce dérèglement bien réel.

Il en va de notre avenir, de notre survie même.

Et pourtant...

Que penser quand les avancées pour le vélo, attendues dans la Loi d'Orientation des Mobilités, cette fameuse LOM, manquent tant, à ce stade, d'ambition et de concret ? En attendant, enfin, de bonnes nouvelles à la rentrée avec l'ultime phase d'adoption de cette loi arlésienne... ?

Militant-e-s des solutions cyclables, continuons à le marteler, à le démontrer, à agir en ce sens ! Et prenons comme des signaux d'espoir la formidable mobilisation des jeunes à travers le monde en faveur du climat. Et le frémissement que l'Europe a semblé vivre dans la dernière échéance électorale qui a mis la question climatique et environnementale au cœur de l'actualité quand on se résignait presque à voir plutôt replis nationalistes et postures excluantes occuper tout l'espace médiatique.

Voyons-y une fenêtre d'opportunité pour pousser toujours plus avant, avec nos ami-e-s et collègues de toute l'Europe, les solutions vélo ! Agir ensemble, au niveau européen, c'est évidemment primordial, et c'est ce que nous voulons aussi montrer en donnant la parole dans ce numéro à notre ami Christophe Najdovski, président de la Fédération cycliste européenne (ECF), mais bien sûr aussi éminent membre de notre association, où il représente Paris et ses politiques cyclables volontaristes.

En attendant de vous retrouver début octobre à notre congrès nantais, notamment pour célébrer les 30 ans de notre Club, passez un bel été ! À vélo pourquoi pas ?

Pierre Serne
Président



Savoir rouler à vélo

Le gouvernement a lancé, le 17 avril dernier, le programme « Savoir rouler à vélo », destiné aux enfants de 6 à 11 ans pour généraliser l'apprentissage du vélo et la formation nécessaire à une réelle autonomie sur la voie publique, avant l'entrée au collège.

La démarche est pilotée par la ministre des Sports, avec le ministre de l'Éducation nationale et de la Jeunesse, le ministre de l'Intérieur et la ministre des Transports. Concrètement, les enfants suivront à la rentrée une formation de 10 heures (savoir pédaler, savoir circuler, savoir rouler à vélo) sur le temps scolaire, périscolaire ou extrascolaire et par le biais des nombreux partenaires du programme (Fédération française de cyclisme ou Fédération des usagers de la bicyclette...), en association avec la Prévention Routière.

124

C'est le nombre de nouveaux territoires sélectionnés pour développer les mobilités au quotidien, dans le cadre de l'appel à projets « Vélo et territoires » lancé en septembre 2018 par l'Ademe et le ministère de la Transition écologique et solidaire.

L'objectif est de permettre aux territoires d'anticiper le déploiement du Plan vélo annoncé par le gouvernement, en soutenant la définition, l'expérimentation et l'animation de leur politique cyclable. Il s'agit de territoires ruraux, périurbains et urbains peu denses, répartis sur tout le territoire national.



AAA

À Vancouver, la part modale du vélo est passée de 6,6 % à 11,9 % en seulement cinq ans.

La ville poursuit son ambition cyclable en construisant un réseau cyclable AAA: des voies larges et sécurisées sur lesquelles les enfants comme les seniors peuvent se sentir en sécurité. En 2017, 25 % des voies cyclables existantes à Vancouver respectent les directives AAA des planificateurs en matière de sécurité et d'accessibilité, contre 15 % il y a sept ans.

<https://usa.streetsblog.org>



2 vélos 1 micro, saison 2

Sur scène le soir, à vélo (électrique) la journée, Tristan Lucas renouvelle ses tournées de Stand-up à vélo avec un humoriste local.

Après avoir arpenté le Sud-Ouest en avril avec Rémi Boyes, il se mit en selle aux côtés d'Harold Barbé en juin en Normandie, publiant une vidéo de l'étape de la veille sur sa chaîne YouTube. L'humoriste avait déjà monté une tournée depuis Paris jusqu'au festival d'Avignon, avec l'humoriste Haroun, en 2016.

<https://www.youtube.com/watch?v=UFBnDn5ATeM>

La corniche Kennedy, c'est fait!

L'inauguration de la piste cyclable de la corniche Kennedy à Marseille pour la fête du vélo, dimanche 2 juin dernier, a valeur de symbole.

La métropole Aix-Marseille-Provence a profité de l'ouverture de cette piste à double sens de 2 km, implantée sur cette rocade routière très fréquentée, pour dévoiler son plan vélo pour les cinq prochaines années. Martine Vassal, présidente de la métropole et du département, a rappelé l'objectif de la cité phocéenne de créer, à l'horizon 2024, 280 km de pistes cyclables sécurisées sur l'ensemble de la métropole. Une opération estimée à 100 millions d'euros (40 pour la métropole, 60 pour le département).

Des progrès à faire pour les déplacements domicile/travail

Le gouvernement néerlandais a annoncé son intention d'investir 390 millions de dollars (345 millions d'euros) dans les infrastructures cyclables pour permettre le déplacement à vélo de 200 000 personnes d'ici trois ans.

Ces investissements visent essentiellement les déplacements domicile/travail. Selon l'Institut néerlandais d'analyse des politiques de transport, en 2016 si plus d'un quart des déplacements s'effectuaient à vélo, seulement 25 % étaient liés au travail, contre 37 % pour les loisirs. Pourtant, plus de la moitié des Néerlandais vivent à moins de 15 km de leur lieu de travail, et plus de la moitié des trajets en voiture des navetteurs affichent moins de 7,5 km, une distance facile pour le vélo.



Récits de villes

► **Comment certaines villes sont devenues des références dans l'usage du vélo tandis que d'autres l'ont abandonné ou marginalisé ?**

Les récits des trajectoires cyclables de quatorze villes européennes sur un siècle répondent à cette interrogation par des monographies documentées. Le travail des quatre historiens a valeur d'exemple. Lyon est autopsiée pour la France, Manchester pour le Royaume-Uni ou Bâle pour la Suisse, parmi les quatorze villes de neuf pays.

<http://www.cyclingcities.info>

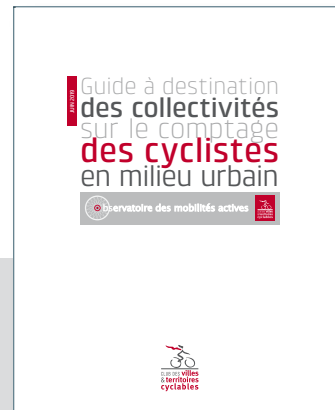
Des emplois-vélo davantage précarisés

► **Les comptes « loués » à grand renfort d'annonces ou de propositions sur les forums des coursiers précarisent encore davantage les emplois-vélo.**

Les médias grand public se sont emparés de ce sujet, comme France 2, révélant dans cette pratique du travail dissimulé de migrants ou de mineurs. Déjà pointées du doigt pour la précarité des emplois de livreurs à vélo et du statut d'autoentrepreneur contesté à l'automne dernier, les plateformes de livraison de repas se trouvent à nouveau sous les feux de l'actualité.

vite-dit

« Le gouvernement est résolument contre l'obligation du port du casque sur les vélos au-delà de 12 ans [et] sur les trottinettes, qui vont être bridées à 20 km/h. Les Français en ont marre qu'on leur impose des obligations. On recommande le port du casque et chacun prend ses responsabilités », déclarait **Élisabeth Borne** dans les médias suite au rejet par l'Assemblée nationale, vendredi 7 juin, de l'obligation du port du casque à vélo ou à trottinette électrique. »



Le nouveau numéro hors-série de *Ville & Vélo* d'avril/mai 2019 propose un tour d'horizon du phénomène du vélo partagé dans toute sa diversité, à la veille du prochain mandat municipal : locations humanisées, vélos en libres-services (VLS), free floating, flottes captives... Près de quinze ans après l'apparition des premiers systèmes de VLS « classiques », l'offre de vélo partagé se renouvelle en se diversifiant.

À retrouver sur : <http://www.villes-cyclables.org>
Documentation > [Ville&Vélo](#)

Dans la continuité des travaux du groupe de travail mis en place par le Club, ce guide pratique a vocation à donner des outils aux communes souhaitant mettre en place une politique de comptage des vélos en milieu urbain. Il est ponctué d'illustrations concrètes issues des expériences des adhérents du Club des villes et territoires cyclables. Plus d'un an après la publication de l'*Index national des fréquentations vélo en agglomération* élaboré par le Club des villes et territoires cyclables, l'intérêt des villes et des agglomérations pour le comptage des vélos n'a cessé de progresser.

À retrouver sur : <http://www.villes-cyclables.org> > [Observatoire des mobilités actives](#) > [Enquêtes du Club](#)

La santé, porte-parole du vélo mobilité

Pas un mois ne se passe sans qu'une nouvelle étude ne révèle des bienfaits du vélo et de l'activité physique quotidienne pour la santé. Transformer les temps de déplacements quotidiens en activités physiques grâce au vélo et à la marche répond à l'inactivité et à la sédentarité galopantes, mais aussi aux préoccupations sanitaires environnementales. Qui peut transmettre ce message de santé publique ?

« Très peu de rapports bénéfiques/risques en médecine sont aussi favorables que celui du vélo, qui rapporte dix fois plus de bénéfices qu'il ne fait courir de risques en termes de pollution et d'insécurité routière. Quel que soit le traitement, en retirer dix fois plus de bienfaits que vous n'encourez de risques à le prendre n'existe pas en pharmacologie », martèle Jean-François Toussaint, directeur de l'Institut de recherche médicale et d'épidémiologie du sport (IRMES). L'Observatoire régional de santé Île-de-France avançait même en 2012 des bénéfices en termes de mortalité vingt fois plus élevés que les risques avec un doublement de la pratique du vélo en Île-de-France en 2020 (soit 4 % de l'ensemble des déplacements). Les médias relayent davantage ces études scientifiques, à l'image de *Dix mille pas et plus*, du cahier Sciences & Médecine du Monde. Régulièrement reprise dans les réseaux sociaux, la chronique lancée mi-2017 joue son rôle d'influenceur. « Ce que l'on produit provient essentiellement d'une veille scientifique des publications. Dix mille pas et plus va au-delà du





sport, nous sommes sur l'activité et la santé », précise Sandrine Cabut, une des deux journalistes en charge de la rubrique hebdomadaire.

L'activité physique comme médicament

Pascale Santi, sa consœur, constate une tendance à « l'ouverture de ce (petit) milieu », mais surtout l'appel d'air provoqué par le dispositif du sport sur ordonnance (décret de décembre 2016). « Nous sommes certainement davantage sensibilisés parce que nous évoluons dans cet univers-là, mais il existe énormément de colloques, de réunions, de programmes sur ces sujets », confirme Sandrine Cabut. Médecin de formation devenue cycliste quotidienne, la journaliste n'hésite pas à se transformer en ambassadrice :

« Lorsque l'on voit qu'une activité physique régulière peut être aussi efficace qu'une chimiothérapie... ».

Selon Jean-Luc Saladin, médecin et conseiller municipal délégué du Havre chargé des nouvelles mobilités, l'histoire du sport sur ordonnance ne date pas d'hier. « Sur Le Havre et dans ma Région, il y a bien longtemps que mes confrères travaillent sur ce sujet, peut-être parce que nous sommes un certain nombre à avoir œuvré dans ce sens. Beaucoup de médecins délivrent ce que l'on appelle des ordonnances sèches, des prescriptions juste hygiéniques pour leurs patients. Cette démarche date au minimum de 15 ans. »

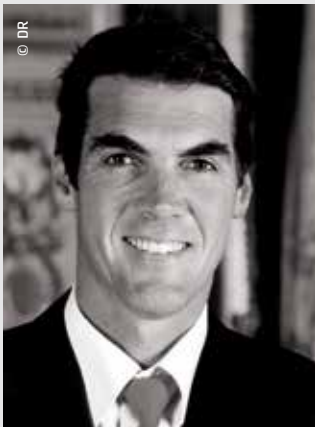
« Lorsque l'on voit qu'une activité physique régulière peut être aussi efficace qu'une chimiothérapie... »

BON À SAVOIR

L'OMS a mis au point un outil permettant l'évaluation économique de l'impact de la marche ou du vélo sur la santé résultant de la réduction de la mortalité due aux activités physiques régulières. Cet outil, nommé HEAT (Health economic assessment tool for cycling and walking), se destine aux professionnels des transports, de la mobilité, de l'environnement. Pour en savoir davantage : www.euro.who.int/HEAT

L'immobilisme : une addiction

Son enthousiasme se modère toutefois à la lueur de la progression de l'inactivité et de la sédentarité. « La sédentarité agit comme une addiction. Une personne addictive ne peut plus sortir de sa sédentarité, comme un tabagique de la cigarette. Et ce phénomène est anatomique ! La sédentarité entraîne une réduction de la taille du cortex cérébral, en particulier du cortex



Ville & Vélo : Où placez-vous la frontière entre l'activité physique et le sport ?

Jean-François Toussaint : Dans nos têtes ! La seule différence est liée au règlement : dans le sport, l'activité physique est réglementée. À l'intérieur de ces règles, l'intérêt est de se trouver en activité pour en retirer les bénéfices au niveau de la santé, mais aussi des interactions sociales, le respect de l'adversaire et de soi-même... Tous ces bienfaits physiques, sociaux, psychiques se retrouvent aussi bien dans la compétition que dans le loisir. Les impacts sanitaires se mesurent de la même façon.

Comment le vélo et la mobilité active se situent-ils sur le plan préventif ?

J-F.T : Ils se situent dans la prévention primaire, qui consiste à adopter un comportement le plus favorable à la santé avant toute maladie, et dans la prévention tertiaire, visant à prévenir l'aggravation de la maladie. Un sujet en bonne santé a tout intérêt à conserver ses bonnes habitudes et à rester dans un quotidien actif. Le vélo, compte tenu du temps passé dans les transports, est vraiment l'idéal. Dans un rayon qui peut être très large, jusqu'à 10/15 km de son lieu de travail, de son école ou de son université, non seulement le vélo fait gagner du temps, mais il permet

La prévention sanitaire en selle

Directeur de l'Institut de recherche médicale et d'épidémiologie du sport (IRMES) et ancien sportif de haut niveau, Jean-François Toussaint place les bienfaits de l'activité physique du quotidien au même niveau que ceux du sport.

de s'engager dans une voie active de santé personnelle tout en limitant son empreinte environnementale.

Êtes-vous un défenseur du vélo à assistance électrique ?

J-F.T : Non seulement je le trouve excellent, mais en plus je l'utilise à titre personnel, ce qui me permet de parcourir 150 km par semaine. Le vélo à assistance électrique garantit une sûreté des déplacements en ville et permet, pour les personnes qui sont moins allantes, de continuer à se déplacer, je pense aux personnes d'un certain âge qui veulent conserver une activité.

Lorsqu'on circule à vélo, la pollution n'est-elle pas préjudiciable ?

J-F.T : Elle est totalement chiffrée depuis un peu moins de dix ans. La plupart des publications ont confirmé que l'on retire dix fois plus de bénéfices à faire du vélo qu'on s'expose à des risques dans une atmosphère urbaine polluée. La pollution des villes françaises est relativement faible par rapport à celle enregistrée dans des villes indiennes ou chinoises. Et le fait de pouvoir continuer à faire du vélo vous apporte dix fois plus de bénéfices que cela provoque un risque en termes de pollution et d'insécurité routière.

« Je ne suis pas certain que le corps médical ait une si grande influence »

Pourquoi ces connaissances peinent-elles à se vulgariser ?

J-F.T : Peut-être une question de diffusion de l'information ! Mais nous ne sommes pas un peuple cartésien, et je



En activité physique du quotidien ou comme sport, les bienfaits du vélo sont similaires.

ne suis pas certain que le corps médical ait une si grande influence. Que des gens défendent encore en 2019 un accès automobile partout dans les centres-villes m'échappe !

Il semble qu'il y ait une stabilisation de l'obésité mais pas de la sédentarité...

J-F.T : Au contraire, la sédentarité s'accroît ! Non pas parce que nous demeurons davantage assis, mais parce que nous restons assis ET immobile du fait de notre neuro-addiction. Nos capacités à nous nourrir d'informations des écrans sont phénoménales et, pendant ce temps-là, on s'arrête de bouger. Les comportements de sédentarisation sont de plus en plus importants au prorata des 24 heures quotidiennes. ■



© Alain Dalouche

Les préoccupations sanitaires constituent un accélérateur pour la pratique du vélo, toujours freinée par des idées reçues sur la sécurité.

orbitofrontal, une zone déterminante dans le processus de décision. Les études scientifiques montrent que plus cette zone du cerveau est dense, plus l'individu se retrouve à l'aise dans les tâches cognitives comme penser, parler, se contrôler. Sa réduction agit directement sur la volonté. Comme un piège qui se referme, l'inactif devient addict à la sédentarité, sans l'outil lui permettant de s'en échapper. Toutes les addictions commencent par couper les signaux d'alerte, à l'image d'un voleur qui pénètre dans une maison et coupe l'alarme. Le patient n'est plus informé de ce qui ne va pas. La sédentarité se comporte de cette manière-là, c'est neurobiologique », poursuit le docteur Saladin, également membre de la Société française des neurosciences. Inactivité et

« Comme un piège qui se referme, l'inactif devient addict à la sédentarité »

sédentarité, deux réalités bien assises.

L'inactivité physique et la sédentarité gagnent du terrain dans la population française, comme l'a montré l'étude Esteban menée par Santé publique France. Les Français obtiendraient

la médaille de bronze européenne de l'immobilisme, selon l'association Attitude Prévention, en restant assis 7 h 24 par jour, contre 8 h 13 pour les Britanniques, les plus impactés, et seulement 5 h 50 pour les Finlandais, les plus

actifs. Le corps médical assure que la posture assise stimulerait moins l'irrigation des organes que la position debout, sollicitant moins le cerveau, le cœur, la rate, le foie... Les conséquences ? Les capacités de réaction et les qualités psychiques en

pâtraient, mais également le système immunitaire, qui deviendrait moins efficace. Une plus forte tendance à l'anxiété et aux épisodes dépressifs serait aussi constatée. Pour les enfants, la baisse de concentration à l'école se ressent. « Vous pouvez être très sportif et totalement sédentaire », déclarait Corinne Praznocy, directrice de l'Observatoire national de l'activité physique et de la sédentarité (Onaps). Un message qui commence à essaimer, notamment dans le milieu professionnel où des réunions se déroulent... debout.

Un sujet transversal dans les territoires

Créé en 2015, l'observatoire passe à la vitesse supérieure pour diffuser ses messages sanitaires. « Pour l'instant, nous sommes un relais auprès des collectivités, du secteur éducatif. Le ministère Jeunesse et Sport nous demande, et c'est tout nouveau, de nous

Le sport sur ordonnance, marchepied pour la mobilité active ?

Validant la prescription d'activités physiques pour des patients atteints d'une affection de longue durée, le décret de décembre 2016 a introduit l'activité physique dans les politiques de santé. Une première étape.

« Effectivement, on constate énormément d'évolutions sur la réhabilitation par le sport et l'activité physique, l'axe direct dans laquelle la loi s'inscrivait, notamment l'augmentation du nombre d'enseignants d'activités physiques adaptées recrutés dans les hôpitaux, dans les cliniques ou à l'AP-HP (Assistance publique hôpitaux de Paris). L'effet direct de la loi se mesure en termes d'inscription de patients dans des parcours de santé », assure le professeur Jean-François Toussaint. Lors du débat parlementaire (loi relative à la modernisation du système de santé), l'Ifop publia deux sondages : le premier confirmait que le grand public soutenait et adhéraait au fait que le sport puisse être prescrit par son médecin, le second que 76 % des médecins affirmaient ne pas prescrire d'activités physiques, mais seraient disposés à le faire si la loi introduisait cette démarche. Valérie Fourneyron, députée porteuse de cette disposition et ancienne médecin, appelait à « une appropriation du sujet par les facultés de médecine, afin que les vertus du sport sur ordonnance soient davantage connues et intégrées dans les formations médicales initiales et continues ».

La prise en charge financière de l'activité physique

Le chemin semble encore long, à en croire la thèse soutenue par Benjamin Rucar en octobre 2018*. Sur 158 médecins répondant ayant suivi une formation à la prescription d'activité physique,



« L'effet direct de la loi se mesure en nombre d'inscriptions de patients dans des parcours de santé »

la majorité se sent apte à prescrire une activité physique, presque tous (86 %) sont convaincus des bienfaits, toutefois presque la moitié (46 %) n'en ont pas prescrit. Pas moins de 60 % de ces médecins estiment « ne pas être suffisamment avertis sur les bonnes consignes de prescription » ; ils pointent la faible demande de leurs patients. Enseignement notable : plus de la moitié des patients auraient refusé la prescription en raison de son non-remboursement.

La prochaine étape serait celle d'une prise en charge financière des activités physiques comme un médicament ? L'étude rappelle que le ministère des Sports (Bureau du sport professionnel et de l'économie du sport) a chiffré le coût de la sédentarité à 17 milliards d'euros par an pour la France, dont 14 milliards pour les dépenses de santé.

*Sport santé sur ordonnance : analyse des ressentis et des freins concernant la prescription d'activités physiques adaptées pour les patients en affection longue durée (ALD) chez des médecins généralistes ayant réalisé une formation à cette prescription



© Lapierre Cycles, D.Daher



© Lapierre Cycles, D.Daher

Le vélo à assistance électrique vulgarise les déplacements actifs et joue un rôle d'ambassadeur des mobilités actives.

tourner vers le grand public. L'observatoire travaille à la fois sur la sédentarité et l'activité physique, qui inclut la pratique sportive et les modes de déplacement. Nous portons également un regard sur les inégalités sociales et territoriales. À nos missions d'observation, de vulgarisation et d'évaluation d'actions s'ajoute

l'approfondissement de certains sujets par des colloques et études », précise Benjamin Larras, chargé d'études. Développée dans les villes de Clermont-Ferrand et Valence dans le cadre de l'appel à projets AACT-AIR (aide à l'action des collectivités territoriales et locales en faveur de l'air) de l'Ademe, l'étude

Parcours urbains actifs (Parcoura) s'inscrit dans cette perspective. À Valence, outre la mise en place de recommandations, un des mérites de la création de circuits balisés piétonniers et cyclables fut de faire collaborer les services santé, mobilité et techniques. Les interactions des sujets de la santé et de la mobilité doivent aussi se susciter.

Les journalistes Sandrine Cabu et Pascale Santi animent la chronique *Dix mille pas et plus* pour le quotidien *Le Monde*.

© Alain Dalouche



Le vélo à assistance électrique comme remède universel

L'Onaps mène également une étude de terrain sur les nouveaux usagers du vélo à assistance électrique (VAE), notamment les seniors de plus de 60 ans. L'objectif ? Déterminer scientifiquement les impacts santé de ce mode de déplacement actif.

L'essor du VAE et sa capacité à capter de nouveaux usagers concentre les attentions. Des acteurs de santé influents, à l'image d'AG2R La Mondiale, s'investissent. Le groupe protection sociale a lancé une offre de location longue durée pour ses administrés depuis un an. Une démarche évidente pour Denis Saules, directeur santé du groupe : « AG2R La Mondiale accompagne ses adhérents et joue son rôle de protecteur social. Nous



Les protecteurs de santé s'impliquent davantage dans la mobilité active pour préserver le capital santé de leurs administrés, à l'image d'AG2R La Mondiale.

voulons rendre nos quinze millions de sociétaires acteurs de leur santé, les responsabiliser sur leur capital santé, mais aussi ceux de leurs collaborateurs pour les entreprises. Nous pouvons être force d'influence et de préconisations. »

Activer le levier sanitaire ne constitue pas une nouveauté pour le groupe. « Soit nous restons un acteur de complémentaire santé qui rembourse le complément de l'assurance maladie obligatoire en bout de chaîne, en payeur aveugle ; soit nous remontons la chaîne de valeur et finançons des campagnes de prévention comme on le fit sur l'asthme du boulanger. Les vélos à assistance électrique s'inscrivent dans cette stratégie. La croissance va passer

par le B to B, par les entreprises », complète Denis Saules.

Les entreprises au cœur du sujet

Les actions du mutualiste au niveau des sociétés semblent déjà porter leurs fruits, et l'installation de stations de vélos en libre-service pour les entreprises pourrait se développer dès cette année. Les vélos-cargos ont déjà été ajoutés à la gamme pour répondre aux besoins du dernier kilomètre.


Le boom des vélos électriques et les vertus sanitaires associées mettent de nouveaux acteurs économiques d'influence en selle, à l'image du Crédit Mutuel, qui lança en test une offre de


location de VAE un petit mois avant celle d'AG2R La Mondiale. Le service va être déployé dès septembre sur tous les territoires et devrait s'étendre aux professionnels pas la suite.

Face aux chiffres accablants de la sédentarité, notamment sur les jeunes générations, et à la pollution atmosphérique, des voix s'élèvent, à l'image de l'appel des 146 chercheurs, enseignants et médecins azuréens contre la pollution et pour le vélo à Nice, en mai dernier. Leur tribune intitulée « Contre la pollution, pour le vélo à Nice » a alerté sur l'urgence à diminuer les gaz à effets de serre, nocifs pour la santé et facteurs de décès prématurés, et vante la pratique de masse du vélo au quotidien comme moyen efficace pour y parvenir. ■


« Rendre nos quinze millions de sociétaires acteurs de leur santé »

Medley d'études scientifiques récentes


 **Une seule séance de vélo suffit à stimuler la mémoire sémantique**, selon une récente étude américaine de chercheurs de l'université américaine du Maryland. Les participants de 55 à 85 ans, en bonne santé, ont participé à des tâches de mémoire sémantique pendant une IRM fonctionnelle. Les scientifiques constatent une plus forte activation des zones du circuit cérébral de la mémoire sémantique quand les tests sont réalisés après une séance de trente minutes de vélo stationnaire qu'après un temps de repos.

 **Le vélo est le mode de transport urbain le plus bénéfique pour la santé**, conclut l'étude menée par l'Institut pour la santé mondiale de Barcelone (ISGlobal), réalisée dans sept villes européennes (Anvers, Barcelone, Londres, Örebro, Rome, Vienne et Zurich) par un questionnaire touchant plus de 8 800 personnes, dont 3 500 ont participé à une enquête finale sur les transports et la santé : santé mentale (anxiété, dépression, perte de contrôle des émotions et bien-être psychologique), vitalité (niveau d'énergie et fatigue) et stress ressenti.



 **Les personnes optant pour les modes actifs dans leurs déplacements domicile-travail présentent moins de risques de développer des cancers et des maladies cardiovasculaires**, selon une étude menée pendant cinq ans sur un échantillon de plus de 260 000 personnes par une équipe de chercheurs de l'université de Glasgow (Royaume-Uni). Pour les usagers des modes actifs, les risques encourus de mourir d'une maladie cardiovasculaire se retrouvent réduits de 52% et de 41% en incluant les accidents. Les résultats

obtenus sur un échantillon très large attestent que plus la distance parcourue augmente, plus les risques diminuent.

 **Le vélo à assistance électrique permettrait aux personnes âgées d'augmenter leur autonomie et d'améliorer leur santé mentale et physique**, selon les travaux de recherche des universités anglaises de Reading et d'Oxford Brookes. Les scientifiques ont évalué la santé mentale de cent adultes de 50 à 83 ans, ils les ont répartis en trois groupes pour analyser leurs comportements pendant huit semaines. Un premier groupe a pédalé sur des vélos classiques trois fois par semaine pendant au moins 30 minutes. Le deuxième groupe a fait de même avec des vélos électriques, alors que troisième groupe n'a pas du tout roulé à vélo.

Les deux groupes de cyclistes ont bénéficié d'améliorations significatives de leur santé mentale, augmentant leur capacité à planifier, à organiser et à exécuter des tâches. Les seniors qui ont pédalé avec une assistance électrique ont obtenu de bien meilleurs résultats et un sentiment de bien-être supérieur à celui des deux autres groupes. ■

BULLETIN D'ABONNEMENT À VILLE & VÉLO

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

Tarif : 1 an / 5 numéros

27 € TTC

Tarif adhérent du Club des villes et territoires cyclables

22 € TTC

Tarif associations membres de la FUBicy, agences du réseau Fnau, DDE-DRE-CETE

22 € TTC

Collectivité, société, association :

Nom :

Prénom :

Fonction :

Adresse :

Tél :

E-mail :

@

Je souhaite abonnement(s) à **Ville & Vélo**

Je paierai à réception de facture

Je souhaite recevoir une facture acquittée

Ci-joint mon règlement par chèque à l'ordre du : Club des villes et territoires cyclables d'un montant de€

Références bancaires : Banque : Crédit Mutuel, 47, rue Lafayette - 75009 Paris - Code banque : 10278
Code guichet : 06039 N° de compte : 00035666741 - Clé RIB : 70 IBAN : FR76-1027-8060-3900-0356-6674-170

Le vélo au Parlement européen

Un an après son élection inédite à la tête de la Fédération européenne des cyclistes (*European cyclists' federation*), Christophe Najdovski précise les enjeux du lobby européen du vélo, après la publication d'un manifeste en avril dernier et avant le congrès Velo-city en juin prochain.



© Alain Dalouche

Président de la Fédération européenne des cyclistes (*European cyclists' federation – ECF*) depuis mai 2018, Christophe Najdovski est maire-adjoint de Paris, chargé des transports, des déplacements, de la voirie et de l'espace public.

Ville & Vélo : Avoir confié la présidence de l'European cyclists' federation (ECF) à un élu traduit-il une entrée plus significative du vélo dans le paysage politique européen ?

Christophe Najdovski : J'avais été moi-même surpris de cette proposition, mais je l'avais acceptée parce que ma position d'élu peut être utile pour élargir l'audience de l'ECF. Lorsque je m'adresse à un élu au niveau national,

régional ou local, prendre pour exemple ce que nous réalisons à Paris montre qu'il est possible d'avancer ensemble dans une relation autre que celle d'un activiste qui ferait du lobbying auprès des pouvoirs publics.

Est-ce dans cette optique que la fédération a édité un manifeste, en avril dernier, pour les élections européennes ?

C.N. : Ce travail avait déjà été réalisé lors des précédentes élections, mais il a été réitéré avec beaucoup plus de succès puisqu'il y eut 438 répondants parmi les candidats au Parlement européen. Nous allons pouvoir suivre le travail des nouveaux élus sur le vélo.

La fédération reste-t-elle écoutée lorsque ses propositions touchent à l'automobile, comme la demande de généralisation

de l'équipement de la technologie ISA (Intelligent Speed Assistance) pour le bridage des vitesses ?

C.N. : L'ECF a acquis une expertise dans le domaine des politiques publiques européennes ; elle est devenue un interlocuteur apprécié des pouvoirs publics. Les questions de sécurité routière vont au-delà de la problématique vélo *stricto sensu*. La démarche est conforme à la vision 2030

adoptée lors de l'assemblée générale de mai 2018 : l'European cyclists' federation a vocation à devenir l'European cycling federation et à passer d'une fédération d'usagers cyclistes à une fédération d'usagers autour du vélo. Il s'agit de dépasser cette niche des cyclistes réguliers pour devenir une organisation beaucoup plus large sur la mobilité : mobilité urbaine, mobilité rurale, mobilité périurbaine, mobilité rurale, mobilité touristique où le vélo est une composante essentielle des modes de déplacement.

L'ECF est-elle le principal lobby vélo au niveau européen ?

C.N. : Oui, le principal et même l'unique !

La coordination des politiques cyclables nationales au niveau européen vous semble-t-elle un objectif à suivre ?

C.N. : Hormis le réseau EuroVélo, les politiques vélos restent à l'échelle nationale (...). Notre objectif vise à porter le vélo à l'agenda des politiques publiques européennes, une lutte de tous les instants car, spontanément, le vélo n'est pas toujours considéré comme un mode de déplacement à part entière. Notre ambition vise aussi à réhabiliter le vélo dans la chaîne de mobilité et à remplacer le dytique actuel

avion low cost-voiture de location par le dytique train-vélo. L'Europe constitue le territoire idéal pour permettre une intermodalité entre le train et le vélo.

L'ECF s'implique-t-elle dans l'industrie du cycle, notamment dans cette tendance à la relocalisation européenne ?

C.N. : Nous travaillons en étroite collaboration avec l'industrie du cycle, même si celle-ci s'est désormais constituée en entité indépendante avec Cycling Industrie Europe (CIE). Nos intérêts sont communs ! La fédération veut attirer l'attention de la Commission européenne sur le fait que le développement de la pratique du vélo favorise la relocalisation

d'une industrie du vélo en Europe, mais aussi le maintien et le développement des emplois dans les territoires. Cela suppose un travail contre les politiques de dumping, notamment de la Chine.

Les experts ont révisé leurs chiffres et évoquent 30 millions de vélos à assistance électrique (VAE) d'ici 2030...

C.N. : C'est énorme ! Le potentiel d'emplois et d'une production européenne va de pair avec le développement de la pratique et la substitution du vélo à la voiture, répondant aux enjeux



Les quatre objectifs à atteindre d'ici 2030 et les dix recommandations du manifeste de campagne de l'*European cyclists' federation* – ECF, publiés avant les élections du nouveau Parlement européen, ont suscité plus de 400 réponses des candidats.

Les quatre objectifs fixés :

- le cyclisme doit être un partenaire égal dans le système de mobilité,
- l'usage du vélo dans l'Union européenne devrait augmenter de 50% d'ici 2030 et représenter 12% de part modale,
- décès et blessures graves doivent être réduits de moitié chez les cyclistes,
- l'investissement de 3 milliards d'euros pour des projets cyclistes dans le budget de 2021-2027 et de 6 milliards dans le prochain.

sur le climat et la pollution. Le VAE dispose d'un potentiel de développement pour les transports du quotidien plus important que les vélos musculaires. Il faut comprendre ce potentiel extraordinaire de report modal de la voiture sur le VAE dont on a tous à gagner et ne pas se placer dans une position dogmatique anti-VAE.

Comment la France est-elle perçue par vos confrères européens au niveau de sa politique vélo et de sa culture vélo ?

C.N. : La France, pays du Tour de France, est perçue comme un pays où le vélo est d'abord une pratique sportive et de loisir. Mais elle est aussi reconnue comme un pays qui affirme une volonté de développer la pratique du vélo au quotidien avec la LOM (loi d'orientation des mobilités) en discussion et l'objectif fixé de triplement de la part modale d'ici à 2024 pour atteindre 9 % à l'échelle

nationale. Dans beaucoup de métropoles françaises, le vélo progresse réellement. Même si la France est toujours regardée de manière un peu condescendante, avec des associations moins nombreuses et moins puissantes sur le plan national, sa perception change à l'étranger. Une présidence française à l'ECF signifie aussi une prise de conscience que la politique vélo ne peut être l'apanage de seulement quelques pays en Europe.

L'ECF a-t-elle pesé pour la création de l'Alliance mondiale du cyclisme (World cycling alliance), le 17 janvier dernier ?

C.N. : L'ECF joue le rôle particulier d'unique organisation de cette dimension à l'échelle d'un continent. Notre expertise va nous permettre d'aider d'autres organisations continentales à se mettre en place. Et il existe désormais des programmes des Nations unies pour faciliter cette structuration. Ce sont des chantiers

balbutiants passionnants, parce que la pratique du vélo dispose d'un fort potentiel à l'échelle mondiale. Des initiatives se développent sur le continent sud-américain, en Afrique, en Asie, y compris dans des continents que l'on soupçonnerait peu. Le vélo possède une dimension

sociale d'émancipation, par exemple, dans le continent sud-américain.

Qu'attendez-vous du prochain congrès de Velo-city à Dublin ?

C.N. : Ce congrès se situe à l'aube d'une nouvelle législature européenne, dans un paysage européen dans lequel la place du vélo commence à être reconnue, quelles que soient les orientations politiques. Ce moment particulièrement intéressant va permettre de prendre la température du nouveau Parlement européen et d'interpeller le nouvel exécutif sur la nécessité de développer les politiques publiques en faveur du vélo à l'échelle européenne et même au-delà de l'Union européenne. ■

Repères

Avril 2019 – publication du manifeste pour les élections au Parlement européen, *Getting into gear: Cycling for the 2020s*, reprenant dix propositions et axes de développement pour la nouvelle mandature.

Mai 2009 – lancement de la charte de Bruxelles lors de la conférence Velo-city, document de politique générale signé par plus de 60 villes d'Europe invitant les décideurs politiques à promouvoir le cyclisme et à fixer des objectifs clairs et mesurables en termes de part modale et de sécurité routière.

1983 – fondation de l'*European cyclists' federation* – ECF par douze fédérations nationales, dont la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) pour la France.

Moto et vélo, l'amour flou

Au-delà des querelles de rue sur les espaces vélos non respectés, vélos et motos se disputent le marché de l'assistance électrique, un bras de fer non sans incidence sur la mobilité active et la sécurité.

L'eldorado du vélo à assistance électrique (VAE) attire l'industrie de la moto. Aux scooters et motos électriques, certaines marques ajoutent des pédales pour les transformer en vélos électriques. Parfois, ces vélos restent conformes à la définition d'un VAE, avec une assistance au pédalage jusqu'à 25 km/h et une puissance limitée à 250 watts. D'autres fois, ils s'en éloignent très largement. Si la réglementation est claire, la distinction à l'œil nu l'est souvent beaucoup moins entre motos électriques sans pédales, vélos équipés d'accélérateurs par poignée, speed-pedelec assistés jusqu'à 45 km/h et vélos à assistance électrique. Pour rajouter au folklore, tous les « engins électriques » se débrident très facilement à partir de modes d'emploi largement diffusés sur les forums. Quelques lignes de code suffisent pour gagner 10 ou 20 km/h ! Certaines tendances du marché entretiennent également l'imbroglie. Surfant sur la vague du vintage, des artisans conçoivent des vélos assistés inspirés des motos et vélos des années 20 ou des années 50. Ces vélos bien dans les normes ressemblent comme deux gouttes d'eau à des motos. L'industrie automobile ajoute son écot en sortant de sa boîte à gants de beaux véhicules hyper-racés tout droit issus d'une ingénierie marketing magnifiant le couple technologie/vitesse. L'apaisement du vélo et sa vitesse contenue se trouvent bousculés. Sa modestie et sa sobriété également.

« L'apaisement du vélo et sa vitesse contenue se trouvent bousculés »

Vous avez dit sécurité ?

En alternative à l'automobile individuelle et aux motos thermiques, l'environnement, l'encombrement au sol et la sécurité sortent gagnants. En revanche, l'accidentalité pourrait pâtir de ce débridage technologique qui mélange les genres. La Sécurité routière rappelle que les deux-roues motorisés représentent 21 % de la mortalité routière et 44 % des accidents graves pour seulement 2 % du trafic motorisé. Quand aux cyclomoteurs (moins de 50 cm³), s'ils ne représentent que 0,3 % du trafic motorisé, ils constituent 3,5 % de la mortalité routière et sont



À gauche, un véhicule sans pédales d'une cylindrée de 50 cm³. Le constructeur de motos français eTricks le positionne comme un véhicule qui « dispose de tous les arguments pour vos trajets quotidiens avec un maximum de plaisir et de fun à son guidon ». À droite, un speed pedelec de la marque suisse Stromer entre également dans la catégorie des cyclomoteurs, avec des performances proches et une assistance électrique jusqu'à 45 km/h.

impliqués dans 12 % des accidents corporels.

Un autre signal du marché concerne la forte baisse des ventes de cyclomoteurs en 2018 (- 32,25 %), tandis que le marché des motos et scooters de plus de 125 cm³ a progressé (+ 8,7 %). La chambre syndicale internationale de l'automobile et du motorcycle explique notamment ce phénomène par « la concurrence de plus en plus forte des moyens alternatifs de déplacements urbains comme les vélos à assistance électrique (VAE) et autres engins de déplacement personnel électriques » et rappelle la « pertinence sans cesse davantage affirmée du deux-roues motorisé dans les déplacements quotidiens face à l'engorgement croissant des villes ». La frontière entre VAE et cyclomoteurs se floute. ■

Des empoignées sur tous les terrains

Une autre bataille de territoire se joue entre les fédérations internationales de cyclisme et de moto sur la légitimité de l'organisation des championnats du monde de VTT à assistance électrique, des véhicules qui pourraient se retrouver sur la chaussée.

L'Union cycliste internationale (UCI) va délivrer les premiers titres mondiaux d'E-Mountain bike (E-MTB), en août prochain, au Canada. En réaction, la Fédération internationale de motocyclisme (FIM) annonça la tenue d'une coupe du monde d'E-Bike enduro début juin à Privas (07). Les motorisations de 250 watts sont identiques. La fédération cycliste autorise l'assistance jusqu'à 25 km/h, tandis que sa consœur motocycliste crée une catégorie supplémentaire d'assistance jusqu'à 45 km/h. Pour l'instant, la bataille se joue à coups de communiqués. Promoteur de l'événement pour l'UCI, Patrice Drouin

précisait dans les médias : « Nous, c'est vraiment le vélo à assistance électrique. La Fédération de motocyclisme vise des appareils totalement électriques, mais certains vont s'approcher de la moto. » De son côté, Jorge Viegas, président de la FIM, ne cède rien : « Les vélos à assistance électrique et les cycles électriques ne sont pas des produits récents et font depuis longtemps partie de l'histoire de la FIM (...). En fait, les premières motos étaient largement basées sur un cadre de vélo, avec l'ajout d'un moteur. » Le dossier reste dans les mains des institutions sportives mais glisse sur le terrain bien encombré de la mobilité. ■



© Stromer



- > Abris vélos
- > Stationnements vélos
- > Stations de services cyclistes
- > Services...

WWW.ALTINNOVA.COM

altinnova[®]

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES
POUR AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Le vélo à hydrogène au sommet

Pour le prochain sommet du G7 (Biarritz, du 24 au 26 août), les 3 000 à 4 000 journalistes attendus se déplaceront sur des vélos à hydrogène de Pragma industries. Une technologie permettant de se passer de batteries et répondant aux exigences de la transition énergétique.

L'entreprise Biarrotte a été sortie du chapeau pour incarner la haute technologie française et la transition énergétique au sommet annuel du groupe des 7 (G7). Selon Pierre Forte, le président et créateur de l'entreprise, la fourniture de 200 vélos assistés pour l'événement a été rendue possible grâce au financement du groupe industriel Engie. L'histoire s'accélère pour ce précurseur qui présenta son premier vélo à hydrogène au congrès du Club des villes et territoires cyclables de Nice (2013) et débuta l'implantation sur les territoires de son vélo de deuxième génération à la fin de l'année 2017. Selon l'entreprise, les freins industriels seraient désormais levés, le développement de cette solution énergétique ne serait plus qu'une question de temps et d'investissement. La nécessité de s'équiper d'une station de recharge et le coût des vélos induit par les petites quantités produites freinent pourtant toujours les ardeurs. « Les territoires qui s'équipent en vélos ont déjà mené une réflexion autour de l'hydrogène, une solution alternative aux carburants et au lithium des batteries. Le vélo est la brique d'une réflexion autour de l'hydrogène », nuance Christophe Bruniau, responsable commercial de l'entreprise. Cette réflexion concerne un nombre croissant de territoires. Dans la Manche, à Saint-Lô et Cherbourg, ou en Ariège, où la société Ondulia exploite les barrages, les vélos se retrouvent intégrés à une démarche énergétique globale.

« De nouveaux clients comme les gestionnaires de parking et les hôtels »

Un nouveau paradigme énergétique

Les raisons de la montée en puissance de cette solution énergétique ? « L'hydrogène est un vecteur énergétique, mais aussi une brique de stockage de l'électricité à partir d'énergies intermittentes (NDLR, solaires et éoliennes). Ces énergies génèrent des pics, alors qu'un réseau est censé être équilibré. Pour éviter aux énergéticiens de se déconnecter, comme on peut le voir lorsque les éoliennes sont arrêtées, le stockage s'effectue dans les batteries lithium ou, avec notre technologie, dans un électrolyseur qui

convertit l'électricité en hydrogène sous forme gazeuse dans une pile à combustible, un générateur électrique (...). Très léger, l'hydrogène est difficile à transporter, alors que son pouvoir énergétique est trois fois supérieur à celui de l'essence, ce qui signifie que l'on ne va plus fonctionner comme avec le pétrole. Nous sommes sur un nouveau paradigme, avec une production locale de l'hydrogène », ajoute Christophe Bruniau. La rupture technologique pourrait, dans un terme assez proche, concerner les vélos grand public, selon l'industriel qui rappelle que le temps de charge pour un vélo ne demande que deux minutes pour une autonomie de 50 km à 150 km et une durée de vie de la pile à combustible de l'ordre de 20 000 km. ■

Le vélo à hydrogène de deuxième génération de Pragma industries dans les mains de son président et fondateur Pierre Forte.



© Pragma industries

Le tourisme déjà en selle

Nouvellement équipée de vélos à hydrogène, la communauté de communes Touraine-Vallée de l'Indre précise sa démarche par l'intermédiaire d'Aurélie Michel, chargée de mission hydrogène et développement économique.

Ville & Vélo : Quelle est la genèse de ce projet ?

Aurélie Michel : Le CEA (Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives), installé sur notre territoire, à Mons, cherchait à déployer ses recherches sur la pile à combustible avec des collectivités. Le CEA et la Région ont travaillé sur un programme de recherche et se sont rapprochés de Pragma industries.

Quand la communauté de communes a-t-elle été impliquée ?

A.M. : La stratégie hydrogène de la collectivité date de juin 2016, avec une application sur une flotte de véhicules légers, des voitures (Renault Kangoo) destinées aux entreprises. Le vélo est venu ensuite et nous permet de

© Touraine-vallée de l'Indre



La station de recharge d'hydrogène installée à Bréhémont, une des vingt-deux communes de la communauté de communes Touraine-Vallée de l'Indre, forte de 51 000 habitants.

Comment allez-vous gérer cette flotte de quinze vélos ?

A.M. : Nous nous appuyons sur deux loueurs de vélos avec des circuits à la journée au départ de Bréhémont, où la station de recharge vient d'être installée. Nous attendons les vélos pour la mi-juin. Le but étant de recueillir des retours d'expériences des utilisateurs et d'apprécier leur réaction à cette technologie. Dans un premier temps, nous nous attachons à l'acceptabilité de cette technologie et, à terme, en années deux et trois, nous nous pencherons sur un modèle économique. ■

toucher le grand public pour un test grandeur nature avec un usage de tourisme et loisir.



FAITES DU VÉLO
L'ATOUT DE VOTRE
MOBILITE



Active Mobility
cykleo

libre-service - location - vélo entreprise - stationnement
www.cykleo.fr



#3 La révolution des libres-services vélo et des vélos à assistance électrique

LE CLUB
FÊTE SES

30 ans!

L'arrivée des vélos en libre-service (VLS) dans les années 2000 donne au vélo une légitimité urbaine réclamée depuis des décennies. Exemple à grande échelle d'un système de partage des objets, les VLS ont rebattu les cartes, tout comme le vélo à assistance électrique (VAE) quelques années plus tard.

« Une invention communiste royale » ! La définition du Vélib' par l'écrivain Paul Fournel (*Méli-Vélo – Le Seuil*) traduit parfaitement l'antagonisme provoqué par l'instauration des vélos en libre-service (VLS) en France. « Les militants de la première heure rejetaient le VLS, un produit marchand, arguant que chacun pouvait disposer de son propre vélo, peu cher. Ces pionniers réclamaient depuis des années des aménagements et des politiques cyclables qui ne venaient pas et, d'un seul coup, une nouvelle génération plus jeune s'emparait du sujet en disposant de pouvoir et d'argent. Tout allait plus vite, et les défenseurs du vélo de la première heure se sentaient dépossédés ! Cette guerre entre anciens et modernes était très présente », rappelle Geneviève Laferrère, alors ingénieure au Certu (ex-Cerema), lors de la mise en place des vélos à la carte rennais en 1998, précurseurs du Vélo'v lyonnais (2005). Cette entrée du vélo comme mode de transport public patenté agaçait d'autant plus que les rênes étaient détenues par des chantres de la publicité, Clear Channel et JCDecaux. Du déploiement libertaire gratuit des vélos blancs à Amsterdam en 1966 aux stations vélos financées par la publicité, le grand écart sociologique du VLS déclenchait des réactions contrastées. Les approches cyclables des collectivités

Des vélos partagés, une image banale d'un service né d'un courant libertaire avant d'être intégré aux politiques publiques.



© Nantes Métropole

territoriales rassemblées au sein d'un Club des villes cyclables grandissant (devenu Club des villes et territoires cyclables en 2008) parvenaient même à irriter les militants « canal historique » pourtant demandeurs.

Le vélo s'installe partout

Le one way autorisé par les stations en libre-service place le vélo dans la continuité des transports publics, comme en témoigne la rencontre du Club de mars 2007 annoncée sous le

titre : « Vélo + transports publics = une combinaison gagnante ». L'accélération des aménagements ne se fait plus attendre. « Le Vélo'v à Lyon a été le moteur des aménagements. Il fallait un déclic pour ne plus penser uniquement voiture. Le succès immédiat du service a fait augmenter la pratique, puis elle a baissé par manque d'infrastructures. Il y eut alors un réamorçage pour développer les équipements, donc amener plus de personnes au vélo. Aujourd'hui nous sommes dans cette spirale ! »,

témoigne Geneviève Laferrère. Les aménagements ne constituent pas le seul bénéfice à placer à l'actif des VLS, selon l'ingénieure devenue présidente de la Fub (Fédération française des usagers de la bicyclette) en 2011. « Des tas de revues, de guides techniques affirmaient et montraient que le vélo n'était pas dangereux, mais en fait tout le monde pensait le contraire. À partir du moment où des vélos ont été mis en libre-service, les gens les ont utilisés sans se poser de questions sur la sécurité. En apportant la preuve par l'usage, le vélo a montré qu'il n'était pas dangereux. » Un véritable témoignage par l'exemple, comme le furent les grèves de transport de 1995, qui remirent les Franciliens en selle par nécessité. En 2007, l'installation du Vélib' dans la capitale parisienne apporta un nouveau rayonnement au vélo, tandis que la question du financement des libres-services occupait les débats.



L'assistance électrique a modifié le vélo, sa perception, son usage, mais aussi son public.

L'aiguillon électrique

Une autre révolution, tout aussi déterminante, pointe dans les années 2000 : l'assistance électrique. À la première édition du Salon de la mobilité parisien en 2004, un vélo à assistance électrique (VAE) trône en vedette sur le (petit) stand du Club. Le VAE symbolise l'innovation dans les transports. Les journalistes ne s'y trompent pas et butinent autour de l'attraction. Pourtant, la porte peine à s'ouvrir. Certains industriels tentent d'introduire en France cet hybride considéré comme « un vélo

pour les vieux », voire « un vélo de tricheur ». Ses tarifs élevés et son écosystème encore fragile freinent les ardeurs. Il fallut attendre la fin des années 2000 en France pour que le VAE sorte de son anonymat alors qu'il pavoisait déjà chez nos voisins européens. De 3 900 unités vendues en 2005, le nombre de VAE passe à 38 000 en 2010, puis franchit la barre des 100 000 unités cinq années plus tard, culmine

à 338 000 en 2018, pour un marché du cycle annuel avoisinant toujours les 3 millions de vélos. Geneviève Laferrère se réjouit que l'assistance électrique sorte le vélo du cercle des initiés : « Ceux qui roulent en VAE ne passent pas par la case vélo et viennent majoritairement par la voiture, ce qui multiplie d'autant les usagers. » Leur intégration dans les libres-services boucle la boucle. ■

« Les défenseurs du vélo de la première heure se sentaient dépossédés »

REPÈRES : LES LIBRES-SERVICES

1966 : À Amsterdam, le mouvement libertaire et écologiste Provo propose à la municipalité la mise à disposition gratuite de vélos pour les habitants. Suite au refus, les militants récupèrent de vieilles bicyclettes, les peignent en blanc et les répartissent dans la ville.

1976 : 300 vélos jaunes sont mis gratuitement à disposition des habitants dans le centre-ville de La Rochelle pour la première expérience de vélos municipaux en libre-service.

1998 : Les « vélos à la carte » rennais annoncent l'arrivée des premiers libres-services français.

2005 : Lancement du Vélo'v lyonnais, suivi par l'ouverture de services dans de nombreuses villes (Orléans, Montpellier, Paris, Besançon...).

Le tandem n'est pas seulement un touriste

Sa présence grandissante dans les flottes de location longue durée des collectivités et son habilité à faire oublier les handicaps apporte un nouveau crédit à ce roi du tourisme à deux. Le tandem mérite davantage de considération, et il le dit !

Grenoble, Strasbourg ou Toulouse ont intégré le tandem à leurs flottes de location. Effet de mode pour un vélo à deux magnifié par les escapades joyeuses des premiers congés payés ou tendance plus durable ? « Il s'agit davantage de répondre à une demande de loisir et de découverte que d'un usage pour une mobilité quotidienne. Les vélos sont plutôt loués à la belle saison à des touristes ou des Strasbourgeois », précise Jean-Baptiste Gernet, adjoint au maire et conseiller eurométropolitain. Peu maniable avec ses deux mètres de long, le tandem se fait devancer par le vélo-cargo comme véhicule utilitaire pour le transport de charges ou de passagers. D'autant que les tailles des cadres, souvent uniques, impliquent que le copilote mesure au moins 1,50 ou 1,55 mètre, une hauteur excluant les enfants. Toutefois, ce vélo hybride propose d'autres usages. « Le tandem, on l'utilise beaucoup pour la vélo-école. Il permet aux débutants de comprendre le geste du pédalage et de ne plus avoir qu'à s'appliquer à gérer la propulsion », selon Nicolas Carrié, ancien directeur de la Maison du vélo de Toulouse. Dans un registre similaire, le vélo double permet aussi de copiloter des novices peu à l'aise dans la circulation et de les initier en toute sécurité aux évolutions dans le trafic. Avec la généralisation du savoir-rouler et les nécessaires remises en selle pour l'apprentissage du vélo urbain, le tandem pourrait se retrouver sur le devant de la scène.

La solidarité à la chaîne

Ce vélo s'affirme comme le chantre de la solidarité pour l'accompagnement de personnes aveugles ou malvoyantes. « L'accompagnement des non-voyants



Intégrés aux flottes de location (ici à Strasbourg), les tandems ne se contentent pas simplement d'itinéraires touristiques.

s'est beaucoup développé à la Fédération française de cyclotourisme, confirme Bertrand Houillon, directeur de la communication. Nous avons proposé des dotations en tandem pour développer l'accueil de personnes handicapées dans nos clubs. C'est le handicap le plus évident à intégrer, car il ne demande pas de transformation des vélos, uniquement une formation des pilotes. » Pour d'autres handicaps, un ajustement des vélos s'avère souvent nécessaire, comme le montage de pédaliers désynchronisés permettant l'indépendance du pédalage pour la personne handicapée ou l'adaptation des postes à l'avant du tandem. Des transformations dont la marque (française) de vélos et tandems

Amsterdamaïr s'est fait une spécialité. Si le marché reste confidentiel pour ces modèles spécifiques, les tandems

« Une forte évolution du marché, notamment sur le tandem électrique »

standards sont poussés par la vague du cyclotourisme et du voyage à vélo, mais également par l'assistance électrique. Benoît Renaud, conseiller commercial chez Amsterdamaïr, constate « une forte évolution du marché, surtout cette

année, et notamment sur le tandem électrique, un produit que l'on propose depuis au moins six ans ». L'assistance électrique pourrait aider au développement de la pratique. Si la puissance du double pédalage permet d'atteindre des vitesses record sur le plat, le poids de l'équipage constitue une véritable épreuve de force dans les côtes. ■

22^e CONGRÈS DU CLUB DES VILLES & TERRITOIRES CYCLABLES

■ DANS LE CADRE DES 27^e RENCONTRES NATIONALES DU TRANSPORT PUBLIC ■

■ NANTES ■ EXPONANTES LE PARC ■

01/10/2019 ▶ 03/10/2019



LE VÉLO:
LA TRANSITION
LOGIQUE!



CLUB DES villes
& territoires
cyclables

1989 > 2019

LE CLUB FÊTE SES TRENTE ANS !

www.villes-cyclables.org

ABRI PLUS

la solution pour tout abriter



Abri mobile Nomad



Abri résidentiel Cooma



Consigne Vel'Box

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 référencé UGAP

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

www.abri-plus.com