

v i l l e s  
& v o

Cyclologistique

## Les vélos cargos se mettent à l'eau

> pages 6 à 9

Usage

## Le vélo dans la pollution

> pages 10 à 11

Innovation

## Les voies vertes urbaines de Saint-Étienne > pages 12 à 13

Éclairage

## La micromobilité de plein droit sur le territoire

> pages 14 à 15

Parole à

## Thierry du Crest, le nouveau coordonnateur vélo

> pages 18 à 19

Anniversaire  
**Les trente ans du Club #5**

> pages 16 à 17

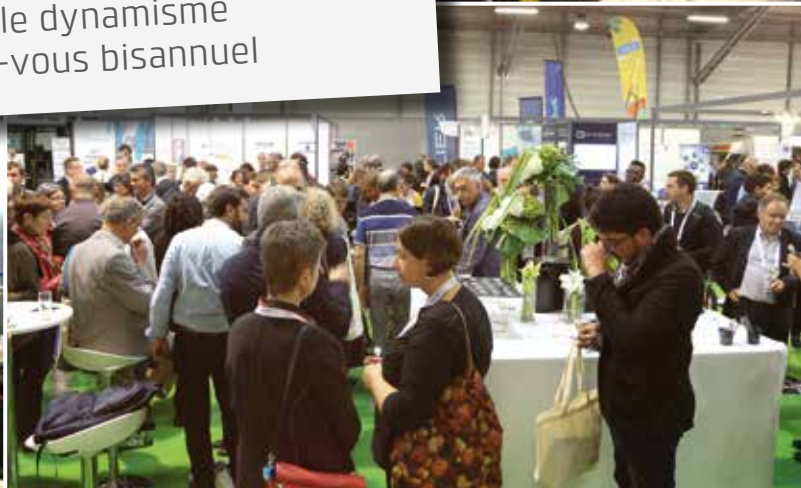




# Merci et à bientôt

Plus de 300 participants,  
six ateliers, une masterclass,  
deux tables rondes, un Salon du vélo...

Le 22<sup>e</sup> congrès du Club  
du 1<sup>er</sup> au 3 octobre 2019 à Nantes  
a confirmé le dynamisme  
de ce rendez-vous bisannuel



**Club des villes et territoires cyclables**

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

[www.twitter.com/Villescyclables](https://www.twitter.com/Villescyclables)

[www.facebook.com/villescyclables](https://www.facebook.com/villescyclables)



**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, usage, innovation, éclairage, anniversaire, parole à),  
Diane Guilbot,  
Alice Brauns (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 :**

Émilie borg-legros  
www.emiliaborglegros.fr  
(texto-vélo)

Philippe Mouche  
Denis Desailly  
(couverture)

**Relecture :**

Giulia Valmachino

**Impression :**

Print Price  
devis@printprice.fr

Imprimé sur papier recyclé  
Dépôt légal : décembre 2019  
ISSN 1631 – 3054

# agenda

• Congrès ATEC ITS France  
Paris, beffroi de Montrouge

> **jeudi 23**  
**et vendredi 24 janvier**

• Colloque Onaps  
(observatoire national de l'activité physique et de la sédentarité)  
Niort

> **mardi 4**  
**et mercredi 5 février**

• Congrès de la FUB  
Bordeaux

> **jeudi 6**  
**et vendredi 7 février**

• Vélo in Paris  
Parc Floral de Paris

> **du vendredi 6**  
**au dimanche 8 mars**

• Élections municipales  
> **dimanche 15**  
**et dimanche 22 mars**

© William Hamon



# édito

## Bon et heureux nouveau cycle !

Quelle année que celle qui s'achève !

Pas seulement parce qu'elle aura vu le 30<sup>e</sup> anniversaire de notre Club, mais parce qu'elle semble marquer, enfin, un vrai tournant positif pour le vélo en France.

Chaque début d'année, depuis quelque temps, nous appelions de nos vœux qu'enfin ce soit « l'année du vélo ».

Si tout n'est jamais ni parfait ni acquis, il semble bien que 2019 sera une étape majeure dans la prise en compte du vélo dans les politiques publiques nationales et, au-delà, dans la montée en puissance de ce mode de déplacement que nous soutenons depuis si longtemps.

En point d'orgue, la loi d'orientation des mobilités (LOM) adoptée le 19 novembre dernier est venue couronner, pour le vélo du moins, cette année fructueuse. Nous nous félicitons que la loi vienne confirmer et développer le plan national vélo. Certes, il va falloir rester très attentif sur sa mise en application

concrète, y compris financière. Nous sommes d'ores et déjà mobilisés sur le suivi de la centaine de décrets (et ordonnances) qui vont donner corps à la LOM dans les prochains mois. L'enjeu se joue beaucoup là, nous le savons. Mais constatons que l'automne 2019 aura vu la première vague de financements d'État pour 152 projets vélo à travers les territoires du pays.

Si le Club déplore la timidité, notamment sur le forfait mobilité durable resté facultatif, le financement inexistant du « savoir rouler » et surtout l'occasion manquée de mise en place d'un véritable code de la rue toujours coincé au fond d'un tiroir du ministère de l'Intérieur, le vélo est enfin entré de plain-pied dans le code des transports (article 22 de la LOM).

Au-delà du symbole, cette reconnaissance nous renvoie trente années auparavant, lorsque dix villes pionnières se constituèrent en Club sous le slogan-manifeste de « Partageons la rue ». Une injonction toujours d'actualité pour la nouvelle année électorale qui débute et sera, à n'en pas douter, chargée pour le vélo qui - désolé pour ce jeu de mots facile - entre dans un nouveau cycle.

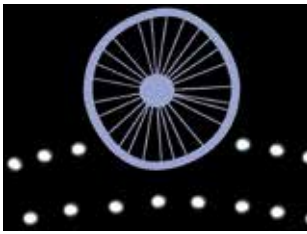
Dans les mois à venir, notre Club va donc rester force de propositions et réaliser un inventaire des nombreux outils mis à disposition des collectivités pour faire entendre le doux cliquetis du vélo. Un enjeu majeur des territoires devenu désormais évident entre la santé, la proximité, la qualité de l'air, le silence, le transport du dernier kilomètre, le partage, l'économie, le bas-carbone, la liberté...

Cette évidence s'est révélée plus que jamais en 2019 avec des chiffres impressionnants montrant l'explosion de la pratique du vélo au quotidien un peu partout en France. Sans compter que les grèves de la fin d'année, quel que soit le jugement qu'on y porte, constituent un énorme coup d'accélérateur pour les modes actifs que certain.e.s (re)découvrent et vont parfois durablement adopter, peut-on espérer.

Sur ces constats franchement enthousiasmants, notre conseil d'administration se joint à moi pour vous souhaiter une très belle année cyclable !

**Pierre Serne**  
Président





### Une piste cyclable auto-éclairante pour se repérer, sans pollution lumineuse

► Sur le plateau de Saclay (91), à l'occasion de l'aménagement du boulevard ouest, un nouveau revêtement a été expérimenté cet été.

Le cloutage d'éléments phosphorescents dans l'enrobé de la piste offre à la fois un effet esthétique intéressant et une orientation suffisante la nuit pour le cycliste, tout en évitant la pollution lumineuse due à l'éclairage. Un bénéfice à la fois pour la biodiversité, le confort et le sentiment de sécurité du cycliste.



### Les Franciliens boudent la voiture.

► Selon une enquête menée en 2018 par Île-de-France Mobilités, le déplacement quotidien en automobile affiche un recul historique.

Le nombre de trajets aurait diminué de 4,7 % dans la région Île-de-France par rapport à 2010. Cela correspond à une diminution de 700 000 trajets quotidiens en voiture individuelle (sur 14,8 millions). Une première

depuis que l'enquête existe (1976). Et en même temps, la part des cyclistes augmente fortement, avec une progression de 29 % depuis 2010. Le premier mode de déplacement reste la marche, avec 17,2 millions de trajets quotidiens.



### Le livre blanc sur les mobilités en free floating

► Cet ouvrage, à destination des collectivités, fait un état des lieux du phénomène récent de déploiement des véhicules partagés en libre-service sans station, en free-floating, et des tensions entre usagers de l'espace public qu'il peut susciter.

Il offre des pistes méthodologiques pour une meilleure maîtrise et gestion de l'espace public, et constitue un outil d'aide à la décision.

Différentes actions possibles sont présentées et analysées, telles que l'interdiction, la régulation, la définition de conditions d'opération du service, ou celle de la place des véhicules dans l'espace public.

Cf : 6t-bureau de recherche, (2019), Livre blanc de la mobilité en free-floating : pour une régulation efficace et pertinente des services, rapport final. Pour faire la demande du livre blanc :

<https://6-t.co/etudes/livre-blanc-de-la-mobilite-en-free-floating/>

### Londres : vers un air plus respirable ?

► La ville de Londres a expérimenté en 2019 une zone à ultrafaibles émissions (ultra-low emission zone) pour améliorer la qualité de son air, jusqu'à ce jour médiocre et malsaine.

Pour pouvoir circuler au centre de Londres, les voitures doivent désormais répondre à des normes d'émissions très strictes, ou alors payer une taxe.

Les premiers retours et évaluations sont intéressants. La part de voitures considérées comme polluantes a diminué de 38 % en six mois, un taux bien supérieur aux prévisions. Une étude en 2015, réalisée par le King's College London, a estimé que la qualité de l'air à Londres était responsable de 9 500 morts prématurées par an, contribuant sans doute à la mise en place de ce dispositif contraignant mais visiblement efficace.

<https://thedeveloper.live/places-ulez-is-working-how-londons-ultra-low-emission-zone-is-changing-travel-behaviours>

### APIC

► Créer un Fichier national unique des cycles identifiés : c'est l'une des grandes mesures prévues dans la loi d'orientation des mobilités, votée le 19 novembre dernier.

Prenant effet au 1<sup>er</sup> janvier 2021, la mesure a pour objectif de lutter contre le vol et le recel de vélos, en dissuadant voleurs et malfaiteurs tout en facilitant la restitution des vélos à leurs propriétaires. En attendant le décret d'application en Conseil d'État, l'Association pour la promotion et l'identification des cycles et des mobilités actives est née en septembre

dernier d'un travail partenarial entre la FUB (Fédération des usagers de la bicyclette) et l'UNION sport & cycle. Elle a pour but d'assurer la création, la gestion et la sécurisation du futur Fichier national unique des cycles identifiés, d'assurer la promotion de l'identification des cycles en France et en Europe, mais aussi d'assurer la promotion de l'usage du cycle et des nouvelles formes de mobilités actives au quotidien.



### Les grèves, une chance pour le vélo ?

► Le vélo pourrait sortir gagnant des grèves contre la réforme des retraites.

À Paris, de jeudi 5 à dimanche 8 décembre, le trafic aurait été entre deux et trois fois plus intense sur les infrastructures cyclables, selon des relevés effectués en 56 points de mesure de la capitale. Les magasins de vélos et d'équipements ne désemplassent pas. Déjà en 1995, la grève contre la réforme de la retraite avait donné un coup de pouce au développement du vélo, notamment pour le trajet domicile travail ! À suivre.



**La pollution atmosphérique tue aussi aux États-Unis !**

> À l'échelle des États-Unis, le nombre de décès prématurés liés à la pollution de l'air est estimé à 200 000 par an.

C'est le résultat d'une nouvelle étude de grande envergure, publiée par l'Environmental Protection Agency (Agence américaine de la protection de l'environnement), qui combine les données de l'EPA sur la qualité de l'air et une décennie de dossiers médicaux. Sont

mises en cause notamment les particules fines PM 2.5, suffisamment petites pour être inhalées au plus profond des poumons, causant des troubles respiratoires, des problèmes cardiaques et des maladies du rein, l'hypertension ou encore la démence, même lorsque la qualité de l'air est dans les limites autorisées.



**Des sas vélos colorés à Rennes**

> La contribution « Sas vélos et couloirs vélos visibles = meilleures cohabitation et sécurité », a été lauréate, au printemps dernier, de la 4<sup>e</sup> saison du budget participatif de la ville de Rennes.

Avec cette initiative, il s'agit de mieux délimiter les espaces dédiés aux cyclistes et de les indiquer clairement aux autres

usagers de la route par de nouveaux pictogrammes sur la chaussée : une croix rouge pour la limite qu'automobilistes et motos ne doivent pas dépasser, une coche verte signalant aux cyclistes le sas vélo. Cette signalétique a été réalisée au mois de septembre sur neuf carrefours rennais.

<https://fabriquecitoyenne.rennes.fr/projects/budget-participatif-4-2/collect/depot-des-projets-3/proposals/proposition-sans-titre-37>

# vite-dit

« Très grande fierté de voir la #LoiMobilités définitivement adoptée par le Parlement. C'est une très bonne nouvelle pour vous, pour vos déplacements de tous les jours, et c'est une très bonne nouvelle pour la planète. Place aux solutions ! »

Élisabeth Borne, ministre de la Transition écologique et solidaire sur twitter le 19 novembre 2019.

## UN NOUVEL OUTIL D'AIDE À LA DÉCISION

L'enquête triennale 2019 réalisée par le Club des villes et territoires cyclables est disponible

L'étude sur la place du vélo dans les 170 collectivités adhérentes (109 communes et 61 groupements de communes) permet de disposer d'un état des lieux des politiques cyclables en fin de mandat municipal. Les données recueillies entre mars et juillet 2019 s'articulent autour de cinq thèmes : la place du vélo

significatives : la progression des outils de planification et de suivi (de 83 % en 2016 à 91 % en 2019), la mise en place d'un plan de mobilité pour les agents des collectivités (51 %) ... D'autre part, des points de vigilance sont mis en exergue, comme la stabilité des stationnements sécurisés ou la sur-sollicitation



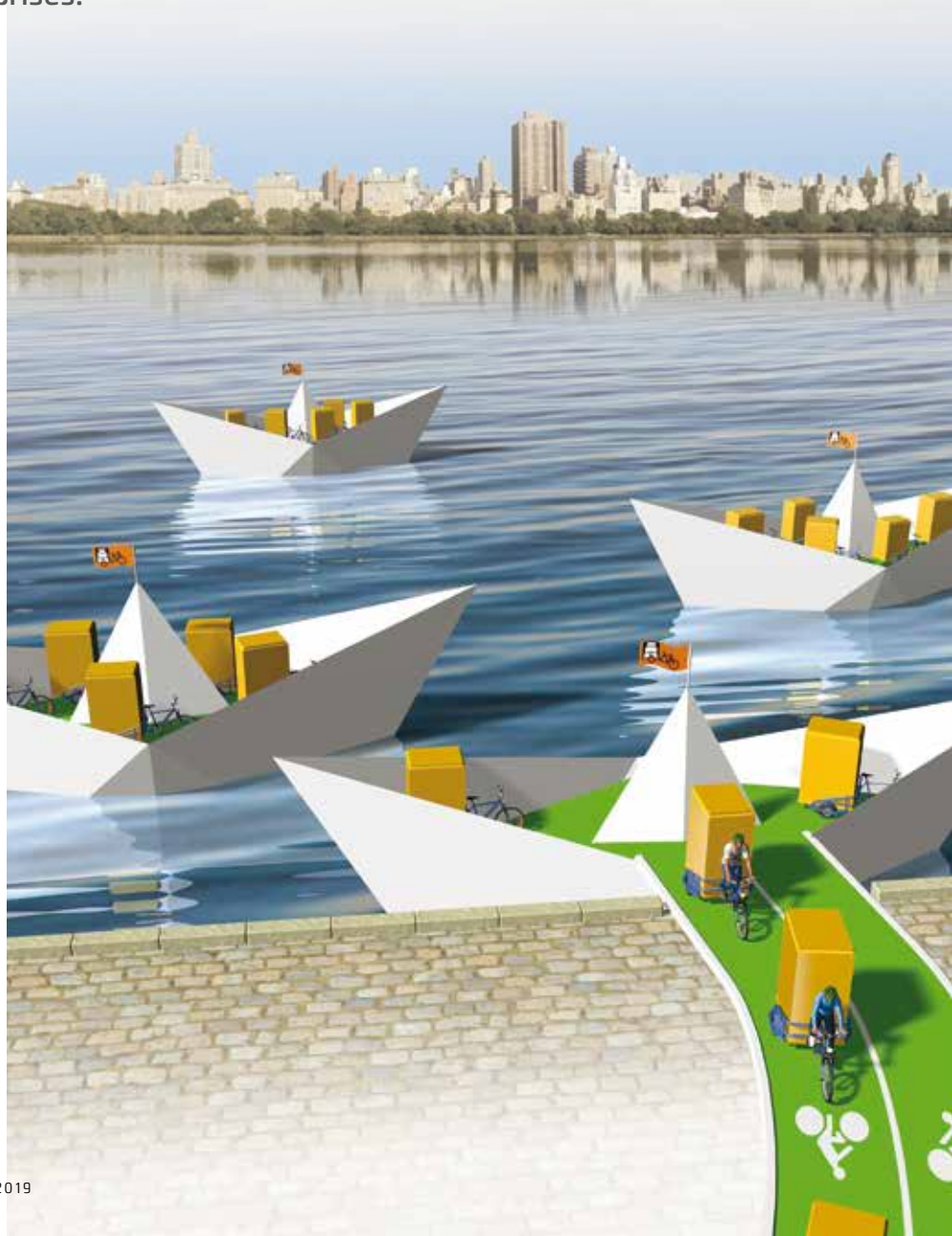
dans les politiques publiques ; l'aménagement de l'espace urbain en faveur du vélo ; le stationnement vélo ; les offres de services pour les agents des collectivités ; les offres de services pour les entreprises et habitants du territoire. Les 65 collectivités répondantes (38 %) représentent un bassin de population de plus de 16,6 millions d'habitants. Le document livre une première partie synthétisant les avancées

de l'espace public par les vélos et trottinettes en free-floating, sans borne d'attache. La seconde partie du document livre toutes les données d'une enquête qui va être intégrée dans la nouvelle étude nationale sur l'économie du vélo à paraître au cours du premier semestre : « Impact économique et potentiel de développement liés à la croissance des usages du vélo en France. » Disponible sur le site. ■

# Le vélo mené en bateau

Le démarrage, le 23 septembre dernier, du bateau logistique Fludis à propulsion électrique relayé par des vélos cargos place sous les projecteurs l'intermodalité bateau-vélo. Pour le transport de marchandises, ce tandem affiche des performances propres à séduire collectivités et entreprises.

« Les villes ont été construites autour des fleuves, axes de transport numéro un avant les routes », rappelle Thierry Gimbaud, directeur des Voies navigables de France, un des partenaires institutionnels du bateau logistique Fludis. Solution décarbonée pour les livraisons du dernier kilomètre, Fludis débute son activité de transport depuis le port de Gennevilliers (92) jusqu'au centre de Paris. La rentabilité du convoi par une péniche à propulsion électrique relayée à terre par des vélos cargos a convaincu des grandes entreprises. Ikea, le géant suédois du meuble en kit, va faire livrer ses clients Internet parisiens et ceux de son nouveau magasin-vitrine au cœur de la capitale (la Madeleine). Une « première mondiale », selon le président directeur général France Walter Kadnar, qui adoube « cette logistique vertueuse et efficace ». Lyreco est sur la même voie. Le mastodonte des fournitures de bureau débute par six mois de test sur neuf arrondissements parisiens dans le but de confier la livraison de 700 commandes quotidiennes sur quinze arrondissements de la capitale. L'objectif à terme ? La fabrication d'une péniche dédiée à cette entreprise qui livre quotidiennement 55 000 colis.







© Alain Dalourche

Les préparations des tournées de livraison se réalisent à bord du bateau logistique Fludis propulsé électriquement et équipé d'un système de levage embarqué. Il a été inauguré le 21 septembre par le navigateur Francis Joyon, selon la tradition maritime.

## L'économie du dernier kilomètre au fil de l'eau

Le modèle économique semble limpide. « Nous allons monter en puissance de manière progressive. Pour nos premiers clients, nous livrerons une vingtaine de tonnes par jour, avec une quinzaine de vélos cargos », précise le fondateur Gilles Manuelle, qui vise l'équilibre économique dès la première année d'exploitation. La performance du système tient aux outils *ad hoc* : la péniche amphidrome et les vélos cargos (Cyclofret) développés avec le leader de la manutention Manitou. Elle tient aussi à l'organisation d'un système de transport basé sur des rotations courtes. Sur Paris, au fil de quatre escales, chaque vélo peut assurer jusqu'à quatre tournées, emportant jusqu'à 250 kg de marchandises à chaque rotation. D'autres territoires pourraient larguer les amarres dès 2020. L'entrepôt fluvial contourne le

**« L'entrepôt fluvial contourne le problème du foncier des centres-villes, répond aux saturations de trafic et aux exigences environnementales »**

problème du foncier des centres-villes, répond aux saturations de trafic et aux exigences environnementales. Précurseur de la livraison à vélo, l'ancien fondateur de la Petite Reine (2001) et de Vert Chez Vous (2011) rappelait, lors du lancement, que « le transport représente plus de 30 % de la pollution urbaine. Les villes parviennent à baisser le déplacement des personnes mais n'enregistrent pas de baisse de gestion à cause des déplacements de marchandises. » En traitant potentiellement jusqu'à 3 000 colis/jour, Fludis éviterait 300 000 km de trafic de véhicules utilitaires, 12 500 heures de congestion urbaine et permettrait l'économie de 110 tonnes de CO<sub>2</sub>.

### Les quais en partage

L'agilité de cette solution qui débarque les vélos cargos chargés sur les quais par un système de levage répond au besoin de partage des berges avec les autres

## REPÈRES

- En 2016, la part de la route représentait 88% du transport terrestre hors oléoducs, le transport ferroviaire 9,9 % et le transport fluvial 2,1 %. Le transport fluvial de marchandises recule depuis 2014, du fait de la baisse de demandes de transport de combustibles minéraux et de matériaux.
- Un convoi fluvial de 4 400 tonnes équivaut à 220 camions de 20 tonnes sur la route. Quelque 52,7 millions de tonnes de marchandises ont été transportées sur le réseau français en 2016. Le bassin de la Seine concentre près de la moitié de l'activité fluviale.
- La consommation des ménages en service marchand de transport croît en moyenne de 2,9 % par an depuis 2011.

## La cyclologistique s'organise au niveau européen

**Transporteurs et fabricants de vélos cargos viennent de lancer le premier groupe d'experts européens sur le transport de vélos et la logistique du cycle,** le 15 octobre dernier à Bruxelles. L'objectif ? Parvenir à la commercialisation annuelle de 2 millions de nouveaux vélos cargos en Europe d'ici 2030, en actionnant quatre leviers : la finance, les services, le marketing et les normes. Une vingtaine d'entreprises devraient se joindre à la quarantaine déjà présente,



parmi lesquelles citons Babboe, Douze Cycles ou Urban Arrow côté cycle, UPS ou Uber pour les opérateurs de transport. La Commission européenne adoube la création de ce groupe d'experts, à l'initiative de Cycling Industries Europe (CIE), l'association professionnelle du cycle, une émanation de la Fédération européenne des cyclistes (*European cyclists' federation*) et de l'*European Cycle Logistics Federation* (ECLF), la Fédération européenne de la logistique du cycle. ■

usages, notamment touristiques. « Les ports de centre-ville doivent travailler sur la mixité d'usage en laissant à chacun la possibilité de profiter des berges », insiste Catherine Rivoallon, présidente de Ports de Seine Paris-Normandie, une structure également impliquée dans le projet Fludis. Le transport fluvial ne représente que 2,1 % du transport de marchandises. Une part faible et en recul constant depuis 2014. Les raisons ? La baisse de demandes de transport de combustibles minéraux et de matériaux de construction est pointée du doigt. Cette diminution d'activité concerne en particulier le bassin de la Seine, qui concentre près de la moitié de l'activité fluviale hexagonale. Pourtant, une péniche embarquerait l'équivalent de quatre trains de fret et 250 camions de grand gabarit ! Avec de telles capacités de charge et la pénétration des voies d'eau au cœur des villes, le transport fluvial, couplé à une logistique de vélos cargos pour le dernier kilomètre, apparaît comme une évidence. ■



Le vélo cargo baptisé Cyclofret, développé avec l'entreprise de manutention Manitou, dispose une charge utile de 250 kg pour un volume d'empport de 1,7 m<sup>3</sup>. Sa conception lui permet de charger, transporter et déposer une europalette.



## « Nous sommes les bras séculiers de l'État pour aider les projets innovants »

Le vélo est directement concerné par la logistique fluviale et l'aménagement des territoires, deux des trois missions confiées à Voies navigables de France (VNF) avec celle de la gestion de l'eau. Thierry Gimbaud rappelle les implications de l'établissement public à caractère administratif.

© Alain Dalouche



Thierry Gimbaud, directeur général de l'établissement public de 4 300 personnes, « essentiellement des cols bleus, pour 600 cadres », accompagne la transition énergétique du secteur.

### Ville & Vélo : Un projet comme celui de Fludis est-il transposable sur d'autres sites ?

**Thierry Gimbaud :** Seulement un quart des infrastructures fluviales seraient utilisées, donc il existe un véritable gisement à exploiter. Les fleuves, rivières et canaux pénètrent assez finement dans les villes dont on sait que les accès sont problématiques, pour des raisons de saturation de trafic et de pollution. Les voies d'eau ont été délaissées, mais le mode fluvial dispose d'un bel avenir. Le succès de notre congrès en mai dernier (*Le transport fluvial à l'heure de la transition énergétique*, NDLR) montre le dynamisme d'un secteur qui doit réussir sa transition énergétique. La question de la motorisation des bateaux est importante.

### Vous consultez-vous souvent pour des projets de logistique du dernier kilomètre ?

**T. G. :** Voies navigables de France (VNF) suscite les projets par des dispositifs d'aide ! Nous sommes les bras séculiers de l'État pour aider les projets innovants. Sur la Seine, j'ai signé une convention avec GRDF pour le projet Green Deliver, le pendant de Fludis, une navette fluviale basée sur une technologie hybride électricité et GNC (gaz naturel comprimé). À Strasbourg, où un quai sert à l'approvisionnement de chantiers avec un acheminement par barges, nous venons de lancer un appel à projets pour des pratiques de logistique urbaine. Sur Lyon, des pousseurs de barges à hydrogène devraient arriver en 2020.

### Nous avons passé le stade de l'expérimentation. Le réseau fluvial national est-il dimensionné pour la logistique ?

**T. G. :** Le réseau français correspond à environ 8 000 km, le plus important réseau en Europe. VNF gère 6 700 km de voies navigables et 4 000 ouvrages d'art. Une voie navigable est équipée pour la navigation, par opposition à un cours naturel qui ne garantit pas une profondeur d'eau suffisante. Une de nos fonctions consiste à gérer l'écoulement de l'eau : une cinquantaine de lacs de retenue permettent de ralentir ou d'en accélérer le débit.

### Lors du lancement de Fludis, vous avez évoqué « un frémissement stratégique du fleuve », pourtant les chiffres avancent une baisse du transport fluvial...

**T. G. :** Ces deux dernières années, le trafic a été atone parce que le fluvial a connu des ruptures. Sur la Seine, les grandes

crues du début de l'année 2018 – une des cinq plus grandes crues du siècle – ont rendu la navigation impossible et nécessité des travaux lourds. La navigation a été interrompue pendant plusieurs semaines sur le Rhin pour cause d'étiage. Malgré ces chocs lourds, le niveau d'activité a été maintenu, ce qui confirme la forte dynamique. En 2019, l'orientation est très nettement à la hausse, avec une croissance de 15 à 20 % en trafic domestique par rapport à 2018.

### Quel rôle les Voies navigables de France jouent-elles dans l'aménagement des berges cyclables ?

**T. G. :** Il faut savoir que 90 % des voies navigables sont situées à moins de 5 km d'une véloroute existante ou d'un projet de véloroute. Les berges des voies navigables sont propriété de l'État, donc de VNF, qui veille à la crédibilité et à la sécurité des projets pour les cyclistes. Nous réalisons des conventions de superposition d'affectation avec les territoires\* : dix-sept ont été établies cette année. Cette mission nous a été récemment reformulée pour la loi d'orientation des mobilités (LOM). Notre implication ne s'arrête pas là, nous jouons un rôle d'accompagnement touristique autour des voies cyclables. Les maisons éclusières qui ne sont plus exploitées peuvent être transformées en gîtes ou en restaurants et afficher la marque Accueil Vélo. Nous poussons beaucoup le tourisme fluvial avec l'organisation d'une offre touristique autour des voies d'eau.

\* Pour circuler à vélo sur les chemins de halage des cours d'eau appartenant à l'État, une convention de superposition d'affectation doit être établie entre Voies navigables de France et une collectivité locale.

## Le fond de l'air effraie

Troisième cause de mortalité en France, la pollution atmosphérique inquiète les usagers et les décideurs. Faut-il adapter la circulation à vélo à la pollution ? Les mesures de qualité de l'air livrent de nouveaux outils et s'ajoutent aux recommandations pragmatiques.

« Si, contrairement aux idées reçues, un cycliste est moins exposé à la pollution de l'air qu'un automobiliste dans l'habitacle de sa voiture, il n'en demeure pas moins important que les utilisateurs de vélos en ville adoptent certains réflexes, comme se placer devant les voitures au feu rouge, préférer les pistes cyclables séparées de la voie de circulation, garder une certaine distance lorsque l'on suit un bus, éviter les axes les plus fréquentés, adapter son effort à la qualité de l'air, car plus il est intense, plus on inhale de litres d'air à la minute », assure Marine Tondelier pour Atmo, la Fédération des associations de surveillance de la qualité de l'air. La déléguée générale proposa même d'enseigner ces règles avec celles de la sécurité routière à Thierry du Crest, le coordonnateur interministériel vélo, lors de la séance plénière du congrès du Club des villes et territoires cyclables à Nantes. Selon la fédération, la qualité de l'air serait la deuxième préoccupation des Français (après l'emploi), et viendrait en tête des sujets environnementaux avec le changement climatique.

### Les outils numériques dans l'air du temps

L'opération rennaise de mesure citoyenne de la pollution, Ambassador, confirme cette crainte. Un tiers des participants se compose de cyclistes préoccupés par la question de savoir s'ils s'empoisonnent à rouler à vélo en ville (lire ci-contre).

De nouveaux outils numériques, comme Air to go, apportent des



Des aménagements pour cyclistes éloignés des axes de pollution et une conduite du vélo adaptée constituent les meilleures alternatives à la nocivité de l'air.

« Les aménageurs doivent privilégier les pistes cyclables séparées de la voie de circulation »

réponses rationnelles. Conçue dans la région Auvergne-Rhône-Alpes, l'application pour smartphone permettant de mesurer la qualité de l'air s'est déployée sur la métropole de Dijon. Geovelo pourrait intégrer ces données à son calculateur, plus cyclable que la base cartographique utilisée. La prise en compte de la qualité de l'air par les applications GPS pour le vélo permet d'éviter les points noirs de pollution, mais également de ne pas tomber dans

### REPÈRES

- Le respect des valeurs guides de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour les particules en suspension permettrait d'éviter chaque année **3 000 décès prématurés en France**, correspondant à une moyenne de 3,6 à 7,5 mois d'espérance de vie gagnée pour les personnes de 30 ans et plus selon la ville, et à une économie en dépenses de santé de 5 milliards d'euros par an (comme l'a montré le projet européen Aphekom).
- La pollution atmosphérique constitue **la troisième cause de mortalité en France (9 %)**, derrière le tabac et l'alcool.
- Selon un rapport de la commission d'enquête du Sénat (2015), **la pollution de l'air coûterait plus de 100 milliards d'euros par an à la France**, auxquels s'ajoute l'absentéisme dans les entreprises ou la baisse des rendements agricoles.

les panneaux marketing des masques antipollution. Des emplâtres sur une jambe de bois, selon l'ANSES (Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail) ! Ces masques seraient inefficaces pour lutter contre les particules fines, et encore davantage pour bloquer les autres gaz polluants : azote, dioxyde, benzène (Évaluation du bénéfice sanitaire attendu de dispositifs respiratoires dits antipollution – mai 2018).



## L'ambassade **mobile** de l'air

Ambassad'air débute sa quatrième édition. Son objectif ? Développer la mesure de la pollution par des habitants, grâce à des microcapteurs. Les explications de Jacques Le Letty, chargé de mission à la Maison de la consommation et de l'environnement, porteur du projet avec Rennes.



### La bonne mesure des aménagements cyclables

Les aménagements cyclables devraient-ils prendre les mesures de l'air et utiliser les informations des Associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA) ? Selon Marine Tondelier, « le type de voie réservée au vélo a une grande influence sur l'exposition des cyclistes. Les aménageurs doivent ainsi privilégier les pistes cyclables séparées de la voie de circulation aux bandes cyclables matérialisées mais accolées aux voies de circulation. Grâce aux cartes stratégiques de l'air produites par les AASQA, ils peuvent également avoir en tête les concentrations annuelles de polluants sur toute la ville et prévoir des itinéraires de vélo à l'abri des axes les plus pollués. » Si, comme le rappelait dans nos colonnes Jean-François Toussaint, directeur de l'Institut de recherche médicale et d'épidémiologie du sport (IRMES), « on retire dix fois plus de bénéfices à faire du vélo qu'on s'expose à des risques dans une atmosphère urbaine polluée », cette information peine à se diffuser. Pour mettre en selle davantage de nouveaux pratiquants, la crainte sanitaire mérite considération. ■

### Ville & Vélo : Que faites-vous des relevés d'air, des cartographies des outils d'analyse ?

**Jacques Le Letty** : Les participants à Ambassad'air évaluent leur exposition à la pollution, que ce soit à pied, à vélo, dans le métro ou en voiture. La durée, l'horaire, les conditions dans lesquelles ces mesures nomades se font nous échappent. Par souci de rigueur scientifique, il n'est donc pas possible d'analyser convenablement ces mesures. D'autant qu'elles sont réalisées avec des matériels à bas prix, qui produisent des résultats approximatifs. Enfin, il est important que notre action ne vienne pas brouiller la mesure experte réalisée par Air Breizh (NDLR, observatoire de surveillance de la qualité de l'air en Bretagne). Donc, l'évaluation de la pollution que peuvent faire nos volontaires à pied, à vélo, en voiture permet avant tout qu'ils s'emparent du sujet de la qualité de l'air. Qu'ils soient des ambassadeurs d'une bonne qualité de l'air. Ce qui passe par une réduction de la pollution chronique de fond et donc par des actions sur les mobilités, le chauffage, l'agriculture, les comportements.

### Les captoparties remplacent-elles les cartoparties ?

**J-I.L** : Oui, les captoparties font



Capteurs fixes (notre photo) ou mobiles, la mesure de la qualité de l'air devient citoyenne.

référence aux cartoparties, réalisées par les contributeurs à la carte libre OpenStreetMap. Une captoparty est une séance collective pour mesurer le niveau de pollution avec les capteurs. L'objectif est de rendre ludique et accessible à tous une opération de mesure de la qualité de l'air, dont on peut penser qu'elle ne relève que des seuls experts.

### Cette expérience de capteur a-t-elle fait école sur d'autres territoires ?

**J-I.L** : Depuis l'origine du projet, nous avons eu le souci de documenter tout ce que nous faisons sur le Wikipédia local : wiki Rennes. Nous faisons cela pour être copiés ! De nombreuses collectivités (en France, mais aussi en Suisse, au Québec, etc.) et collectifs citoyens se

« Nous faisons cela pour être copiés »

tournent vers nous pour savoir quels capteurs nous utilisons, comment nous animons une balade de mesure, etc. Avec Grenoble, Rennes était pionnière dans la mise de microcapteurs à disposition des habitants. Nous sommes heureux de voir encore plus de citoyens et de territoires s'engager aussi dans la mobilisation sur la qualité de l'air via la mesure citoyenne. ■

## Saint-Étienne voit l'avis en vert

Un projet cyclable de 125 km de voies vertes conçu sur d'anciennes lignes de chemin de fer est né à Saint-Étienne de l'initiative d'un usager devenu porteur de projet puis lobbyiste. Primé par les Talents du Vélo 2018, catégorie « Innovation de service », le réseau tracé par Loïs Moreira, de l'association Ocivélo, a mis le pied à la pédale d'un plan vélo métropolitain. Les explications.

**La genèse.** « Suite à un accident de vélo en juin 2012, j'ai souhaité m'impliquer pour améliorer la sécurité à vélo en intégrant la commission Aménagement de l'association stéphanoise d'usagers Ocivélo. Rapidement, je me suis rendu compte que l'entente cordiale entre la ville et l'association ne débouchait pas sur grand-chose : les demandes d'Ocivélo restaient au niveau des techniciens de la ville, qui ne pouvaient intervenir sans commande politique. »

**Les anciennes voies de chemin de fer.** « En 2016, je me suis lancé dans ce projet d'aménagement de voies vertes à partir des anciennes lignes de chemin de fer. L'idée était de faire converger des communes périphériques vers le centre de Saint-Étienne par des axes pénétrants avec un réseau dédié aux vélos. J'ai référencé les voies potentiellement cyclables en évoluant à pied dans les broussailles équipé d'un sécateur et d'un appareil photo ; je publiais ensuite ces photos sur YouTube. J'ai travaillé seul pendant deux ans sur ce projet auquel j'ai consacré mes week-ends et mon temps libre. L'association ne comprenait pas où je voulais aller ou trouvait le projet trop gros, irréaliste. »

**Des voies en pente douce.** « Avant de me lancer, j'ai épluché tous les rapports existants. Les réseaux cyclables référencés étaient dédiés à l'automobile, ce qui était plus simple au niveau du foncier. De plus, les schémas cyclables



Le métier d'ingénieur en écoconception de Loïs Moreira explique sa capacité à monter un projet global en prenant en compte les contraintes d'une métropole.

© Alain Balouche



ne prennent pas en considération les montées, importantes à Saint-Étienne, alors que les voies de chemin de fer en friche sont en pente douce et séparées de la circulation. Les arguments avancés pour ne pas mettre en place d'aménagements cyclistes tenaient aux reliefs de la ville et à l'étroitesse des rues. »

**Le foncier contourné.** « Sur 125 km de voies vertes, je ne supprimais que six

Depuis 2018, la catégorie « Innovation de service » des Talents du Vélo dote le lauréat d'une expertise d'une journée de la Fabrique des mobilités, en partenariat avec la Fing (Fondation Internet nouvelle génération), et d'une aide financière de 2 500 €. Ce projet de voies vertes sur la métropole de Saint-Étienne a été le premier à bénéficier de cette dotation.





Le réseau cyclable de voies vertes urbaines s'adresse aux cyclistes du quotidien, mais aussi aux autres usagers : marcheurs, joggers, rollers, trottinettes, vélos-loisir...

places de parking! J'ai choisi de passer dans des terrains qui n'avaient pas d'enjeu foncier. J'ai tout cartographié au mètre près, en répertoriant toutes les difficultés rencontrées, bouches d'égout à déplacer, ouvrages à créer... J'ai réussi à établir un réseau structuré, cohérent et maillé au niveau de la métropole. »

**La médiatisation.** « En décembre 2017, j'ai expliqué mon projet à la

presse locale qui publia un article en janvier 2018. Ensuite, en mars 2018, j'ai organisé une conférence : 80 personnes étaient présentes, dont des membres de l'association Ocivélo, mais aussi des personnalités politiques. Suite à cette présentation, la secrétaire du maire et président de la métropole m'a convoqué, en avril, pour une présentation du projet, qu'il a trouvé intéressant. »

**Le plan vélo.** « Au conseil municipal de novembre 2018, le maire et président de la métropole déclare qu'il va lancer un grand plan vélo, sans autre précision. En juin 2019, il me le présente en priorité. Ce plan reprend mes grandes orientations. La ville a lancé le plan vélo, acté au niveau métropolitain. J'ai été un levier, j'ai été sollicité par différents partis, mais j'ai décidé de rester neutre et me suis positionné comme technicien. » ■



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

WWW.ALTINNOVA.COM

**altinnova®**

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES  
POUR AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

## La micromobilité dans les clous

Le décret du 23 octobre 2019 (n°2019-1082) flèche la chaussée aux engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) et les trottoirs aux engins de déplacement personnel (EDP) mécaniques. Ces véhicules entrent désormais de plein droit sur le territoire.

Les mécaniques avec les piétons, les électriques avec les vélos ! Le décret du 23 octobre fait figure de Yalta de la micromobilité en fléchant clairement les espaces à emprunter par les engins de déplacement personnel (EDP). L'obligation pour les engins de déplacements personnels motorisés (EDPM) de rouler sur les bandes ou pistes cyclables, lorsqu'elles existent, ou sur les routes, à la vitesse limitée à 50 km/h en agglomération, et leur interdiction hors agglomération (hormis sur les voies vertes) va devoir faire son chemin.

« À mon sens, il s'agit d'un décret d'apprentissage, il n'est pas définitif parce que nous allons apprendre au fur et à mesure et ensuite affiner.

Toutefois, ce décret apporte un début de norme sociale. La difficulté tient à la mise en place de cette réglementation. Comment savoir si une monoroue ou une trottinette est débridée ou non ? », soulève Benoît Hiron, chef du groupe Sécurité des usagers et déplacements au Cerema. La nouvelle signalisation spécifique permettant de baliser le territoire est attendue pour le début de l'année prochaine. Le pouvoir de dérogation du maire pourra ainsi s'exercer par un panneautage adapté dans deux cas : l'évolution des EDPM sur certains

trottoirs à la vitesse du pas et leur autorisation sur les routes à 80 km/h dans certaines conditions, concernant notamment l'équipement de l'usager.

« Ce décret apporte un début de norme sociale »

### Le trottoir sanctuarisé

Le trottoir se trouve sanctuarisé et les piétons protégés, confirme Benoît Hiron. « L'idée de fond, sauf si le trottoir est en pente, est que la personne sur un engin de déplacement personnel (EDP) non motorisé évolue à une vitesse

« En agglomération, les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés doivent circuler sur les bandes ou pistes cyclables. Lorsque la chaussée est bordée de chaque côté par une piste cyclable, ils doivent emprunter celle ouverte à droite de la route, dans le sens de la circulation. En l'absence de bandes ou pistes cyclables, ils peuvent également circuler sur les routes dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 50 km/h. Les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés ne doivent jamais rouler de front sur la chaussée ; sur les aires piétonnes ; sur les accotements équipés d'un revêtement routier. Hors agglomération, la circulation des engins de déplacement personnel motorisés est interdite, sauf sur les voies vertes et les pistes cyclables. »

Extrait du décret n° 2019-1082 du 23 octobre 2019 relatif à la réglementation des engins de déplacement personnel.



Le choix n'est plus laissé aux usagers entre trottoirs, désormais réservés aux engins mécaniques, et chaussées, où se retrouvent les véhicules électriques.



somme toute modérée. Et donc à une vitesse trop faible pour les mélanger avec des vélos ou ces engins mécaniques risqueraient de devenir gênant, surtout si le vélo se développe. » La priorité des trottoirs pour les piétons se prolonge avec l'encadrement des trottinettes en libre-service en *free-floating*, par la toute nouvelle loi d'orientation des mobilités (LOM). L'article 18 donne aux collectivités le pouvoir d'édicter des règles spécifiques de stationnement.

L'accidentologie de cette micromobilité préoccupe. En l'absence de données officielles, les médias se penchent sur ce sujet. En mars dernier, France 2 avançait le chiffre de 17 patients en deux mois admis au seul service d'orthopédie de l'hôpital Saint-Antoine (Paris), tandis que *Le Parisien* faisait état de 284 blessés et 5 tués en trottinette et en rollers en 2017, avant la grande vague d'arrivée des opérateurs en *free-floating*. Si le phénomène se concentre sur les grandes métropoles, il n'est pas parisien. « Une ville comme Lyon se trouve certainement en tête en termes de taux de pénétration de la trottinette », nous confiait Grégoire

Le tout nouveau décret se trouve complété par la loi d'orientation des mobilités (LOM) donnant pouvoir aux collectivités d'édicter des règles spécifiques de stationnement pour juguler les opérateurs de trottinettes en libre-service arrivés dans l'Hexagone depuis juin 2018 avec Lime.



© Alain Dalouche

Hénin, vice-président de la Fédération des professionnels de la micromobilité (FP2M).

### Un développement annoncé

La mise en place d'une large information de ce « savoir où rouler » auprès du

grand public semble nécessaire. Tout comme des formations au pilotage. L'image de ces nouveaux engins est mauvaise et fait autant débat que la sécurité. « *Dangerosité, encombrement sur les espaces publics, incivilité de la part de certains utilisateurs* » ressortent de la perception des 1 004 répondants à l'étude d'octobre dernier de l'Observatoire des mobilités (Smart Mobility Lab).

Les prévisions avancées de 1 million d'unités commercialisées en France en 2022, pour 350 000 en 2019 et 232 000 en 2018, indiquent qu'il va falloir compter sur le développement de ce phénomène. Si ces chiffres doivent être minorés par le renouvellement rapide de ces engins, ils sont à majorer par la présence soutenue des trottinettes en *free-floating* dans les grandes villes.

Le grand absent de cette réglementation, selon Benoît Hiron ? « *Le fait que l'on n'ait pas pris la décision de graver ces engins, comme on va le faire pour les vélos. On a peut-être raté une opportunité.* » ■

**DÉVELOPPEZ L'USAGE DU VELO AVEC CYKLEO**

Active Mobility  
**cykleo**

LIBRE-SERVICE - LOCATION - FLOTTE ENTREPRISE - STATIONNEMENT  
www.cykleo.fr

## #5 Le vélo transpartisan

LE CLUB  
FÊTE SES  
  
30 ans!

Le vélo n'a pas de couleur ! Les joutes menées par le Club des villes et territoires cyclables depuis sa création s'affirment « transpartisanes ». La mixité politique de son conseil d'administration en témoigne. Tout comme celle des députés et sénateurs du Club des élus nationaux pour le vélo, initié en 2012 pour inscrire le vélo dans les textes et projets législatifs.

Les quelque deux-cents adhérents, représentant 2000 communes, se retrouvent dans la diversité du conseil d'administration du Club des villes et territoires cyclables. Les clivages politiques s'effacent, le consensus fait autorité. L'arrêté sur l'« ex » indemnité kilométrique vélo, qui fut adoptée à l'unanimité à l'Assemblée nationale après avis négatif du gouvernement, symbolise cette union sacrée autour de la cause vélo. Pourtant, porter le vélo dans les politiques publiques, comme un journaliste « *porte la plume dans la plaie* » (Albert Londres), n'est pas toujours très consensuel. Dans leur rôle d'aiguillon, voire de poil à gratter, les élus territoriaux de tous horizons politiques défendent la place du vélo dans l'espace public depuis la fondation du Club en 1989. « *En 15 ans, on est passé d'un combat qui faisait sourire certains à une réelle prise en compte par les élus et les services des villes* », soulignait Serge Morin, un des cofondateurs, à l'occasion du quinzième anniversaire de l'association. L'union transpartisane des élus locaux a fait son chemin, comme le souligne le sociologue Gérard Mermet dans son observatoire des tendances, *Francoscopie* : « *Il y eut un certain nombre de discours et de prises de position de la part des acteurs, notamment politiques, dans des grandes villes.* La récente



Conférence de presse à l'Assemblée nationale en novembre 2016 avec des professionnels du cycle (*notre photo*) organisée par les parlementaires vélo et le Club des villes et territoires cyclables, avant les questions au gouvernement. L'objectif du moment ? Défendre l'article 39 de la loi de transition énergétique, menacé d'abrogation, sur l'incitation fiscale pour les entreprises qui mettent des flottes vélo à la disposition de leurs salariés.

« **Le vélo dépasse les clivages politiques, mais aussi les chapelles cyclistes** »

adoption de la loi d'orientation des mobilités (LOM) et l'entrée du vélo dans le code des transports en témoignent.

**La voix du vélo entendue lors des échéances électorales**

Le Club des villes et territoires cyclables sait faire entendre à l'unisson la voix cyclable lors des grandes échéances électorales. Avant les municipales

### L'anniversaire du Club en cinq actes

*L'inscription du vélo dans les politiques publiques (#1), Les préoccupations sanitaires (#2), La révolution des libres-services vélo et des vélos à assistance électrique (#3), La transition écologique (#4), Le vélo transpartisan (#5) : cinq thèmes à retrouver dans les magazines Ville & Vélo de l'année 2019.*



de 2014, l'association édite des recommandations (2014-2020 : 6 années pour réinventer la vie, 14 pistes pour réussir cette transition!). Même démarche avant les présidentielles de 2017 (Votez vélo! 10 pistes pour accélérer le changement et plus de 40 mesures), rappelant que les collectivités locales assurent l'essentiel de l'effort public en faveur des mobilités actives. En avril 2018, des défenseurs de tous bords de la mobilité active publiaient dans une tribune: « Nous, parlementaires de sensibilités politiques variées, mais rassemblés par la conviction que le vélo est un mode de déplacement d'avenir, appelons le gouvernement à mener un grand plan vélo ambitieux dans le cadre de la future loi d'orientation des mobilités. »

Dans un esprit de suite, le Club des parlementaires pour le vélo créé en juillet 2012, devenu Club des élus nationaux pour le vélo, a ferraillé pour inscrire le vélo dans les textes et projets législatifs et défendre des incitations économiques à l'usage du vélo.

### L'image, un enjeu permanent

L'interrogation du Club en 2003 (Ville & Vélo n° 6), de savoir si l'image



**Votez vélo ! insiste le Club des villes et territoires cyclables en publiant 10 pistes et plus de 40 mesures à destination des futurs candidats aux présidentielles de 2017, pour accélérer la mise en selle de la France.**

créait l'usage, se pose toujours. De véhicule estampillé libertaire, le vélo s'est retrouvé affublé d'une

image de bobo limitant son usage à un groupe social. Le vélo doit-il s'habiller de ses atours économiques pour convaincre plus largement? Une situation plutôt cocasse, alors que le « vélo du pauvre » le fit disparaître au profit des voitures et des deux-roues motorisés dans l'après-guerre. « La voiture est une conquête récente (...), un retour à la bicyclette, même partiel, est vécu comme une régression, une déchéance, voire une humiliation », publie l'économiste et urbaniste Frédéric Héran (Le Retour de la bicyclette, éd. La Découverte).

Le vélo dépasse les clivages politiques, mais aussi les chapelles cyclistes. Et elles sont nombreuses! Des vélotafeurs aux cyclotouristes en passant par les néopraticiens, les sportifs, les pionniers du vélo urbain ou les adeptes du seul vélo à assistance électrique... La multiplicité des usages rappelle que le vélo est multiculturel. « Le cyclisme est un humanisme », écrit l'anthropologue Marc Augé (Éloge de la bicyclette, éd. Payot). Parce que le vélo offre des perspectives vers une autre ville, vers une autre vie, les projets durables font fi des appartenances et des genres. ■

## 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 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 fait fonction

Nommé le 12 septembre dernier, Thierry du Crest devient le quatrième coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, depuis la création de la mission en 2006. Cet ingénieur au parcours aguerri dans les mobilités dévoile ses priorités.



© Alain Dalourche

Nouvellement nommé, Thierry du Crest était présent au congrès du Club des villes et territoires cyclables en octobre dernier à Nantes, confirmant que les objectifs nationaux d'atteindre 9% de part modale d'ici 2024 s'appuient sur les initiatives locales et les territoires.

## Ville & Vélo : Pouvez-vous rappeler vos missions et les moyens dont vous disposez ?

Thierry du Crest : Comme son nom l'indique, le cœur de mes attributions est de coordonner les différents ministères. La question du vélo se retrouve dans des enjeux assez variés ; je travaille avec les ministères de l'Intérieur, des Sports,

de la Santé, de l'Éducation nationale, de l'Économie et des finances, sans disposer d'équipe directement attachée. En revanche, petit changement par rapport à ma prédécesseure, je suis rattaché administrativement à la DGITM (Direction générale des infrastructures des transports et de la mer).

### Et donc, concrètement ?

T.d.C : Concrètement, si on veut résumer en une phrase, mon boulot est de m'assurer

que le Plan vélo et mobilités actives est mis en avant. Beaucoup de mesures prévues dans ce plan, qui a déjà un an, se retrouvent dans la loi d'orientation

des mobilités (LOM), une loi qui devrait être finalisée d'ici quelques semaines (NDLR, rencontre réalisée le 31 octobre avant l'adoption de la LOM le 19 novembre). Il faudra que ces mesures législatives se concrétisent sur le terrain : des décrets seront à prendre et des actions à mener. Le fait que les mobilités actives entrent dans le code des transports constitue une étape symbolique porteuse de sens.

### Quelles sont vos priorités ?

T.d.C : Trois dossiers d'ampleur nationale constituent des nouveautés. Tout d'abord, le fonds mobilité active – 350 millions d'euros sur 7 ans – qui a été mis en place par le gouvernement et confirmé par la LOM dans le budget de l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport de France). Après appel à projets, 152 lauréats ont été retenus pour recevoir des

subventions destinées à des ouvrages ou itinéraires cyclables sur des points de discontinuité où se retrouvent des enjeux de sécurité, de qualité

de service pour les cyclistes. L'idée est que l'État aide pour que ces projets aboutissent et qu'il participe à créer de l'intensité dans les territoires.

### Les autres priorités sont-elles également opérationnelles ?

T.d.C : Le deuxième dossier est le savoir-rouler à vélo, un projet ambitieux de formation de tous les enfants d'une classe d'âge

à savoir faire du vélo en ville à l'horizon 2022, avant l'entrée au collège. Le vélo, selon les enquêtes, a tendance à être très peu utilisé au collège. L'idée est de reconquérir cette génération, d'inverser la tendance avec un deuxième effet bénéfique en ligne de mire : les enfants sont également des prescripteurs vis-à-vis de leurs parents.

### Comment ces formations vont-elles être financées ?

T.d.C : Tout ceci est à construire. Quelques briques importantes ont été placées par le ministère des Sports, qui met à disposition des kits pédagogiques. Un certain nombre de partenaires ont été identifiés pour assurer des formations. Le challenge des années à venir est que tous les acteurs du territoire s'emparent de cette question : les écoles, les communes, les centres aérés, les activités du mercredi. Et il faut effectivement identifier, dans les semaines et les mois à venir, les modèles économiques.

**L'Éducation nationale a édicté une circulaire pour le savoir-nager, en revanche pour le savoir-rouler rien de cette nature n'a été publié...**

« Que les mobilités actives entrent dans le code des transports constitue une étape symbolique »



T.d.C : Le cadre est différent. Le savoir-nager est obligatoire dans les programmes scolaires, ce n'est pas le cas du savoir-rouler. Il s'agit du choix fait par le législateur. La loi dit que cet apprentissage se réalise soit sur le temps scolaire, soit sur le temps périscolaire, soit sur le temps extrascolaire ! Le dispositif est ouvert, ce qui correspond à la réalité du terrain. Il ne s'agissait pas de casser des dynamiques existantes, mais il faut maintenant faire progresser ce dispositif. Entre avril et septembre, près de 8 000 attestations scolaires savoir-rouler à vélo ont été délivrées. Nous voulons passer de 8 000 à 800 000 !

### **Cette progression va poser des problèmes d'infrastructures, notamment de parkings à vélos dans les écoles...**

T.d.C : Nous sommes au cœur de l'écosystème du vélo. Un tel projet ne pourra se réaliser sans les communes. Il faudra aussi que les collèges deviennent accessibles, donc qu'il existe des pistes cyclables. Et il faudra des stationnements pour les vélos dans les collèges, ce qui implique que les départements aussi doivent se saisir de cette question.

Les enfants devront disposer de vélos, pouvoir les garer chez eux, les réparer...

### **Quel est le troisième volet ?**

T.d.C : La LOM prévoit que tous les vélos vendus en France soient marqués. Le vol constitue un frein à la pratique du vélo, nous le savons. Le marquage n'est pas antivol et ne constitue pas une alternative aux solutions de stationnement sécurisées. Son but est d'augmenter la capacité à retrouver les vélos volés et d'éviter leurs reventes.

### **Qui va gérer ce système ?**

T.d.C : L'étape supplémentaire par rapport aux systèmes de marquage existants est la mise en place d'un fichier national unique géré par un opérateur.

Nous dis-posons de l'année 2020 pour organiser ce système. Ce fichier devra être accessible par les propriétaires de vélos, les vendeurs de cycles, les forces de l'ordre. Cela concerne tous les vélos neufs commercialisés à partir du 1<sup>er</sup> janvier

2021 et tous les vélos d'occasion vendus par les professionnels à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2021. Pour les particuliers, il est prévu que le nom du propriétaire suive la réalité du vélo.

### **Avec ces objectifs et la place croissante du vélo, cette mission interministérielle est-elle amenée à grossir ?**

T.d.C : La mission interministérielle pas forcément, mais la prise en compte du vélo dans les différents ministères très certainement. Et c'est ce qui se passe ! Le ministère des Sports s'investit dans le savoir-rouler à vélo, ce qu'il ne faisait pas il y a trois ans.

Aujourd'hui, des équipes s'occupent des 50 millions d'euros annuels du fond mobilités actives. Le gouvernement est très engagé sur ces questions.

Il existe une volonté, et des moyens ont été donnés.

### **L'année 2020 s'annonce sous le signe du vélo...**

T.d.C : Nous entrons en année électorale pour les municipales. De nombreux indicateurs montrent que le vélo va être un

sujet important pour ces élections. Il va se passer quelque chose au niveau des politiques vélo. Il faut que l'on aille reconquérir tous les territoires pour arriver à cet objectif de 9 % de part modale. Les centres urbains ont bien avancé, mais, dans le secteur périurbain et les zones rurales, il faut réintroduire du vélo pour atteindre les objectifs nationaux. L'État va accompagner les initiatives locales en initiant des réglementations.

### **Le rôle du coordonnateur vélo a-t-il évolué depuis la première nomination d'Hubert Peigné en avril 2006 ?**

T.d.C : Je n'ai pas connu Hubert Peigné, je n'ai pas connu cette époque-là. À travers les échanges que j'ai pu avoir dans cette période de militants, il fallait se battre pour que le vélo ait une place, une existence. Les usagers et les élus en savent quelque chose ! Collectivement, nous entrons dans une nouvelle période où il faut passer à une nouvelle échelle et faire du vélo un mode de transport à part entière, le prendre en compte dans toutes les politiques publiques de mobilité, dans tous les aménagements. Le vélo s'institutionnalise. ■

**« Nous entrons dans une autre période où il faut passer à une nouvelle échelle »**

## Repères

**Septembre 2019** : nomination, le 12 septembre, comme coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo.

**2015-2019** : directeur du projet de liaison ferroviaire en région Île-de-France, entre la

gare de Paris-Est, à Paris, et l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle (CDG Express) pour l'État.

**2011-2015** : directeur général adjoint des services (DGAS) déplacements et accessibilité de la métropole européenne de Lille (MEL).

**2002-2010** : RATP, responsable de la mission Grand Paris (2008-2010) ; chef du projet tramways T1 puis T3 (2004-2008) ; responsable transport (2002-2004).

**1998-2002** : chargé de programmes au Cerema.

MAINTENANCE  
CERTIFIÉE



BY  
VÉLOGIK



## LA MAINTENANCE, UN IMPÉRATIF POUR LA MOBILITÉ CYCLABLE

Entretien du vélo et prévention de son usure pour sécuriser l'utilisateur sont des priorités pour nos équipes au quotidien. Partout en France, nos techniciens experts, passionnés et engagés accompagnent les gestionnaires et les propriétaires de flottes pour :

**Plus de sécurité, plus de disponibilité et des vélos qui durent plus longtemps !**

[www.VELOGIK.com](http://www.VELOGIK.com)

UNE FLOTTE

100%

OPÉRATIONNELLE  
JOUR APRÈS JOUR

**VÉLOGIK**

**management + maintenance**