



VÉLO

&

DÉCONFINEMENT

NUMÉRO SPÉCIAL

ARCADE AU SERVICE DES COLLECTIVITÉS !

POUR -vos flottes en location longue durée

-le déplacement de vos agents

ARCADE
LE VELO DE
VILLE



POURQUOI CHOISIR ARCADE?



Une usine près de chez vous

3000

Des vélos en stock disponibles à l'unité



Votre vélo personnalisé à partir de 10 VAE



Des délais courts



Achats simplifiés par l'UGAP

www.arcadecycles.com



**Ville & Vélo est édité
par le Club des villes
et territoires cyclables**

33, rue du Faubourg-
Montmartre
75009 Paris
T + 33 (0)1 56 03 92 14
info@villes-cyclables.org
www.villes-cyclables.org

**Directeur
de la publication :**
Pierre Serne

Rédaction du numéro :
Alain Dalouche

**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 :
Denis Desailly,
Philippe Mouche
(couverture)

Relecture :
Giulia Valmachino

Impression :
Print Price
devis@printprice.fr
Imprimé sur
papier recyclé
Dépôt légal :
juin 2020
ISSN 1631 – 3054

© William Hamon



édito

L'histoire d'une accélération

Pour le vélo comme pour notre Club il y aura, à n'en pas douter, un avant et un après Printemps 2020. Comme hélas trop souvent, c'est à l'occasion d'une crise, dramatique, qu'une étape majeure est franchie. Celle-ci est sans précédent.

En quelques semaines, des avancées que l'on pensait difficiles à atteindre même en plusieurs années sont devenues concrètes. Plus de 1 000 kilomètres d'aménagements cyclables de transition ont surgi un peu partout. Dans les métropoles, où ils pouvaient être prévisibles d'une certaine manière, mais aussi dans des territoires périurbains, voire ruraux, où l'enjeu relevait de l'utopie il y a encore quelques mois.

C'est l'histoire de cette formidable accélération, de cet engouement inespéré, que ce numéro spécial tente de raconter avec des témoignages d'acteurs et d'actrices qui l'ont permis. Avec notamment une interview sans langue de bois de la ministre Élisabeth Borne, dont le rôle fut sans doute clé.

Mais ne nous leurrions pas, rien de tout cela n'est acquis définitivement ni simple à accompagner dans la durée. Il est d'ailleurs clair que certains retours en arrière sont déjà perceptibles, bien que très minoritaires. Et que l'essor de la pratique cyclable se heurte sur le terrain à des oppositions, voire à une agressivité parfois sidérante de violence.

Il n'en reste pas moins que la dynamique actuelle ne peut pas être un simple feu de paille, mais manifeste bien une mutation profonde et une demande citoyenne puissante et durable.

C'est pourquoi notre Club peut évoquer cette période avec le sentiment d'un bel accomplissement, mais aussi d'une responsabilité accrue. Nous en voulons pour preuve les arrivées continues de nouvelles collectivités en notre sein, y compris de territoires symboliquement forts, que ce soit de petits territoires ruraux, ou encore la communauté d'agglomération de Mamoudzou, à Mayotte.

Que ce soit l'occasion de remercier toute l'équipe de notre association qui a su, dans le contexte que l'on connaît, faire face et accompagner ce moment qui restera, quoi qu'il arrive, dans l'histoire du vélo et des mobilités en France.

Bel été à tou.te.s,

Pierre Serne, président

sommaire

Cellule de crise

- La mobilisation de l'écosystème vélo p. 6 et 7
- Chronologie d'une dynamique p. 8 et 9

Plan vélo postconfinement

- La nouvelle dimension sociale, politique et géographique du vélo p. 10
- La ministre de la Transition écologique et solidaire, Elisabeth Borne, revient sur le rôle de l'État . . p. 11
- Chiffres et mesures p. 12

Procédure

- Le référé-liberté de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) auprès du Conseil d'État p. 13

Histoire

- La nouvelle crise de croissance du vélo p. 14

Infrastructures

- Les aménagements cyclables de transition dans la boîte à outils des collectivités p. 16 à 18
- Des exemples d'urbanisme tactique p. 19

Économie

- La ruée vers les vélos et le Coup de pouce réparation p. 20 à 22

Tendance

- L'espace public, l'apaisement des villes et la qualité de l'air p. 23 à 25

Marche

- Les piétons, oubliés du déconfinement ? p. 26

La mobilisation générale du vélo

L'écosystème du vélo s'est mobilisé en un temps record pour rendre les territoires cyclables dès le 11 mai, date de la fin du confinement. Au niveau national, une cellule de crise informelle a mutualisé les compétences pour accompagner les initiatives locales et lancer un plan vélo d'urgence.

L'engagement fut national. Le coup de pédale collectif. Un groupe de travail monté par le coordonnateur interministériel pour le vélo, Thierry du Crest, s'est transformé en cellule de crise impliquant les acteurs et réseaux du vélo. L'objectif ? Faciliter les aménagements cyclables provisoires et la mise en selle des nouveaux usagers en sortie de confinement. Chacun a apporté son écot. Le Club des villes et territoires cyclables (CVTC) a été directement missionné par la ministre Elisabeth Borne pour centraliser les difficultés rencontrées sur les territoires. Vélo & Territoires a mobilisé son réseau, complémentaire à celui du Club. Tout comme l'Union Sport & Cycle, active auprès de la profession pour fournir des indispensables vélos. Le Cerema a mis au point des solutions techniques, l'Ademe a apporté son expertise-service. Du côté associatif, la FUB (Fédération des usagers de la bicyclette) a porté la voix des usagers et des associations, tout comme l'AF3V (Association des véloroutes et voies vertes). En un mois, du week-end de Pâques au 11 mai, le groupe de travail a établi un cadre réglementaire et fourni des recommandations techniques pour permettre ces aménagements cyclables de transition et le déploiement de nouveaux services. Une performance ! Sur tous les territoires, élus, chargés de missions, professionnels du cycle, ingénieurs, techniciens... se sont mis à l'ouvrage. Une véritable ruche au service de la reine bicyclette !

« Les 1000 km d'aménagements cyclables de transition sont empruntés »



Automobilistes et cyclistes expérimentent un nouveau partage de l'espace public dès l'ouverture des aménagements cyclables de transition, le 11 mai, sous un ciel très orageux dans la grande majorité de l'Hexagone.

De coronapistes à aménagements cyclables de transition

Les aménagements provisoires pragmatiques, qualifiés d'éphémères ou de transitoires, ont remplacé les procédures classiques, trop lentes. Les résultats confirment la pertinence de la méthode. Les 1 000 kilomètres d'aménagements cyclables de transition sont empruntés. Sur la première semaine de déconfinement (du 11 au 17 mai), les 182 compteurs de Vélo & Territoires avancent +11 % de passages de vélo, par rapport à la même période



Quelque 1000 kilomètres d'aménagements cyclables provisoires installés en un mois. Du jamais vu !

en 2019. Sur les trois premières semaines, la progression s'élève à 28 % (sources Vélo & Territoires) ! Alors que le Vélib' parisien tournait à une moyenne de 15 000 à 25 000 courses quotidiennes pendant le confinement, l'opérateur



La campagne visuelle « Le vélo geste barrière », lancée le 30 avril, met en exergue les atouts sanitaires du vélo.

enregistre près de 120 000 courses dès la fin mai.

À peine un mois s'est écoulé entre l'émergence de l'idée d'utiliser le vélo pour accompagner le déconfinement et l'installation d'aménagements temporaires utilisant du mobilier rapide à installer et réversible. Du terme originel « coronapiste », fortement chargé du virus, à l'expression « aménagement cyclable de transition », l'appellation a changé aussi vite que le regard porté sur le vélo. Les superlatifs pour qualifier cette mobilisation générale ne manquent pas. Les voies cyclables convoquées à la va-vite attendent les résultats de leur période d'essai pour signer un vrai contrat d'embauche, à durée indéterminée de préférence. ■

« Cette cellule de crise a produit une **politique vélo** presque globale »

En un mois, un groupe informel constitué pour réfléchir sur la place du vélo après le confinement s'est transformé en concepteur d'un plan vélo.

Comment cette cellule de crise a-t-elle vu le jour ?

Pierre Serne: Avec Thierry du Crest (N.D.L.R., Coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo), nous avons convenu d'échanger à quelques-un.e.s, de façon informelle pendant le confinement pour réfléchir sur ce qui allait se passer après pour le vélo. L'idée était que le vélo ne soit pas oublié dans le plan de relance qui s'annonçait. Il faut dire qu'un groupe d'acteurs préexistait, constitué peu à peu au fil des assises de la mobilité et de la lente gestation du plan vélo.

Quand ce groupe informel de discussion s'est-il transformé en force d'action ?

P.S.: Le 8 avril, lors d'un échange téléphonique avec la ministre Élisabeth Borne, je lui parle des aménagements cyclables temporaires qui se réalisent à l'étranger, à Bogotà ou Berlin. Intéressée, elle me demande de lui adresser une note sur ce sujet, ce que je fais le lendemain; le samedi 11 avril, Élisabeth Borne, emballée, me demande que le Club puisse coordonner les initiatives de collectivités françaises qui voudraient se lancer et noter les obstacles rencontrés (pour qu'elle puisse les lever). Le lendemain, j'en parle lors d'une interview avec le quotidien *Le Parisien* pour un dossier sur le vélo pendant le confinement et ça devient dans l'édition du lundi: « Pierre Serne missionné par la ministre ». Et en quelques heures cela devient viral, les initiatives affluent...

Le groupe s'est donc formalisé...

P.S.: Oui du coup nous avons décidé de nous parler deux fois par semaine. C'est ainsi que s'est constituée cette « Taskforce » pour le vélo, travaillant d'arrache pied pour réussir le pari d'aménagements prêts pour



Pierre Serne, président du Club des villes et territoires cyclables, missionné pour coordonner les initiatives d'aménagements transitoires des territoires.

le déconfinement du 11 mai. Je n'ai jamais vu un fonctionnement aussi efficace sur aucune politique publique. La ministre était étonnée de la capacité de ce petit groupe à produire des propositions, se répartir les tâches, trouver des solutions opérationnelles. En un mois nous avons produit une politique vélo presque globale que la ministre a eu quasiment clef en main; et il faut dire qu'elle a su en assurer le portage politique.

Est-ce un véritable changement de dimension ?

P.S.: Nous sommes en train de changer d'époque. Y compris pour notre Club qui n'a jamais connu un contexte permettant de fonctionner ainsi. Nous sommes devenus une association de collectivités à part entière reconnue nationalement et même internationalement puisque nous avons été pris en modèle en Espagne, en Équateur voire en Allemagne (qui l'eut cru!) et cités dans toutes la presse internationale. Notre rôle doit maintenant tenir sur la longueur aux côtés des collectivités engagées dans la pérennisation de ces aménagements tant attendus. ■



« L'idée initiale de la réunion du 9 avril était d'échanger avec les acteurs de la mobilité du

quotidien sur la place du vélo pendant le confinement et après le déconfinement. La question des pistes cyclables temporaires commençait à émerger.

Parallèlement, les échanges de la ministre, notamment avec Pierre Serne et Olivier Schneider, ont débouché rapidement sur l'envie d'accompagner ce mouvement naissant et, en particulier, Élisabeth Borne a demandé à Pierre Serne de lui faire remonter les interventions des collectivités en faveur du vélo pour pouvoir les aider. Ce groupe de travail n'avait pas vocation à devenir un outil de pilotage, mais plutôt de **mettre en synergie l'écosystème du vélo**. Chacun, dans ce groupe informel, a trouvé sa place pour mobiliser ses compétences et mettre en action ses réseaux ; l'association de tous ces acteurs très complémentaires a joué un rôle d'accélérateur. L'originalité de cette action tient à la particularité du vélo, un mode de transport hyperlocal, qui s'appuie sur un écosystème très présent sur tout le territoire. Nous sommes, je crois, dans un mode de faire pertinent de l'État. »

Thierry du Crest,
coordonnateur interministériel
pour le vélo



« L'Ademe suivait ces aménagements cyclables provisoires développés à

l'étranger alors que la France était un peu au point mort. La nomination de Pierre Serne par Élisabeth Borne a donné un coup d'accélérateur.

À partir de là, nous avons échangé deux fois par semaine au sein de cette cellule de crise assez intensive qui réunissait toutes les têtes de réseau.

L'idée était de **mobiliser toutes les forces vives sur les projets qui n'arrêtaient pas d'émerger**.

L'Ademe se place en soutien d'expertise. Le travail fut très collégial ; nous avons l'habitude de travailler ensemble, mais souvent de façon bilatérale. Là, tous les acteurs de l'écosystème vélo étaient présents autour d'un projet commun. »

Élodie Trauchessec,
animatrice Mobilités émergentes
de l'Ademe



« Dans ce groupe de travail, nous partageons tous

l'objectif de mettre le vélo à sa place sur le territoire parce qu'il est le transport de demain, facile, non polluant. Et en plus, dans le cadre du Covid-19, le vélo permet de respecter les gestes barrières. J'ai l'impression que chacun travaillait depuis longtemps pour placer le vélo comme moyen de transport crédible, mais plutôt de son côté. La force de ce groupe et du travail réalisé pour faciliter l'usage du vélo après le confinement est que **tout le monde a mis en partage son expertise et ses compétences** : tous les projets sont portés ensemble, comme le forfait réparation à 50 € ou les pistes cyclables de transition. »

Patrick Guinard, administrateur
et membre du bureau de la
commission cycle de l'Union
Sport & Cycle

Chronologie

Jedi 9 avril : réunion de travail réunissant à distance, autour du Coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, Thierry du Crest, et des services du ministère de la Transition écologique : l'Ademe, le Cerema, le Club des villes et territoires cyclables, la Fédération française des usagers de la bicyclette, Union Sport & Cycle, Vélo & Territoires.

Samedi 11 avril : Élisabeth Borne demande à Pierre Serne, président du Club des villes et territoires cyclables, de recueillir les besoins, questionnements et problèmes des territoires pour mettre en place des aménagements cyclables transitoires afin d'apporter des réponses concrètes et de faciliter les installations.

Lundi 13 avril : alors qu'un peu partout en France émerge l'idée de créer des aménagements cyclables temporaires, le maire de Montpellier (Philippe Saurel) annonce sur Twitter son intention de réaliser deux nouveaux aménagements. Parution du quotidien *Le Parisien* avec un dossier sur le vélo reprenant la mission confiée à Pierre Serne pour « favoriser les déplacements à vélo après le 11 mai ».





« Au début de la crise, en mars, nous avions interpellé la ministre.

Peu de temps après, l'État a enclenché une dynamique pour faire remonter les besoins des collectivités locales afin de faire aboutir ce plan vélo de postconfinement. Sur cette période, on a assisté à un basculement culturel : personne n'a remis en question l'idée que le vélo, pour le déconfinement, était une solution sérieuse, un mode de déplacement particulièrement efficace, souple et adapté. **Cela va laisser des traces aussi bien chez les élus que dans les services techniques.** De même que l'État a bien associé les partenaires associatifs, il va falloir qu'il encourage, par des financements, les collectivités locales à pérenniser ces aménagements. »

Julien Dubois,
président de l'AF3V (Association française pour le développement des véloroutes et voies vertes)



« La mission s'est mise en place de manière très spontanée face

à la crise. Les réseaux du Club des villes et territoires cyclables (CVTC) et de Vélo & Territoires permettent de **réunir les collectivités qui ont une appétence vélo en France.** La démarche de cette cellule de crise fut transpartisane, sans expression d'égo, se positionnant dans l'opérationnel, la confiance, la délégation. Nous disposons d'une fenêtre d'opportunité pour le développement du vélo qui n'est pas prête de se représenter. Et notre chance est que le niveau des militants du vélo est bon, tout comme le niveau d'acceptation des édiles et des services techniques. Cette crise contribue à accompagner et développer un dialogue entamé depuis longtemps entre les collectivités et les militants. »

Camille Thomé,
directrice de Vélo & Territoires



« Pendant le confinement, Thierry du Crest a réuni à distance les

acteurs traditionnels du vélo pour évoquer, lors de la première réunion, la question des aménagements cyclables provisoires. Rapidement après, le Cerema a publié un article sur son site en donnant des premières pistes pour profiter de cet espace libéré et le réaffecter, au moins provisoirement, aux modes actifs. Le Cerema s'est ensuite beaucoup investi sur ce sujet pour mettre en place des outils techniques permettant d'**accompagner cette effervescence, cette dynamique collective dans les territoires.** Des expériences remontaient de certains blogueurs sur ce qui se faisait à l'étranger, et on a rapidement constaté que les collectivités commençaient à travailler sur ces projets. »

Thomas Jouannot,
directeur de projets Modes actifs au Cerema



« Pendant le confinement, nous étions assez désespérés de voir très peu de villes

françaises actives, alors qu'à l'étranger – Bogotà, New York, Berlin... – se développaient des aménagements cyclables. À l'annonce de la date de première phase du déconfinement, on s'est retrouvé à tenir deux réunions hebdomadaires avec tous les acteurs vélo. Comme il y a eu à la fois une commande politique du côté de la ministre et cette opportunité que les villes osaient saisir, la dynamique du groupe fut incroyable ! Nous avons réussi à faire mutuellement confiance, à trouver rapidement des compromis, c'est **unique dans l'histoire des politiques publiques** qu'un groupe aussi hétérogène travaille aussi bien. »

Olivier Schneider,
président de la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette)

Jeudi 16 avril : lancement du questionnaire du Club des villes et territoires cyclables à destination des collectivités territoriales, avec pour objectif d'identifier les initiatives émergentes en matière d'aménagements cyclables temporaires et de faire remonter les éventuels obstacles d'ordres administratif, technique, financier ou juridique à leur mise en œuvre. Plus de 100 questionnements des collectivités ont été suivis par le groupe de travail.

Lundi 20 avril : le groupe de travail se muscle et mute en cellule de crise ; rejoint par l'AF3V (Association française pour le développement des véloroutes et voies vertes), il se mobilisera deux fois par semaine avant de revenir à un rythme hebdomadaire à partir de la mi-mai.

Mercredi 22 avril : le premier webinaire organisé par le Cerema, limité à 500 places, affiche rapidement complet, laissant de nombreux auditeurs à la porte. Les échanges révèlent l'incroyable mobilisation du monde du vélo autour de l'installation de pistes cyclables de transition ; un autre webinaire se tiendra le 19 mai.

Lundi 11 mai : la France sort timidement du confinement avec un millier de kilomètres cyclables de transition installés sur le territoire sous un ciel nationalement très orageux, peu favorable à la pratique du vélo.

Le vélo au chevet de la mobilité

Fallait-il un choc aussi terrible que le Covid-19 pour se rendre compte qu'il existait un outil aussi efficace que le vélo et un écosystème opérationnel ? Le déploiement d'un plan vélo postconfinement et ses kilomètres d'aménagements cyclables de transition font entrer le vélo dans une nouvelle dimension sociale, politique, mais aussi géographique.

« **N**ous avons gagné 10 ans sur une bascule des mentalités. Les aménagements cyclables réalisés sont extrêmement emblématiques, un cap a été franchi. Le vélo gagne en visibilité sur des axes, dans des zones, dans des quartiers où il n'était pas trop le bienvenu (...). Il se passe quelque chose en matière de médiatisation, de visibilité, de portage politique, de bascule de l'opinion », s'enthousiasme Élodie Trauchessec, animatrice mobilités émergentes pour l'Ademe. En quelques semaines, 1 000 km de pistes cyclables provisoires ont redessiné les territoires, plus de 100 000 vélos sont sortis des caves pour une remise à neuf... Qui aurait pu imaginer une telle mutation en si peu de temps ? « *Tout ceci paraît presque normal, mais en un mois, ce qui a été réalisé, y compris d'un point de vue de création de politique publique, je ne pensais pas que c'était possible (...). Le fait de s'être appuyé sur des associations pour la mise en œuvre d'éléments de politiques publiques est tout de même assez rare* », soulignait Pierre Serne, président du Club des villes et territoires cyclables, lors de la conférence de presse du ministère de la Transition écologique, le 29 mai dernier. Olivier Schneider, président de la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB), renchérit : « *Le Club et la FUB ont montré à quoi peuvent servir les associations : à la fois défendre l'intérêt commun et prendre des risques. Porter le Coup de pouce vélo et réparation ne veut pas dire que nous n'allons pas garder notre liberté de parole. Le jour où la FUB gagnait au Conseil d'État (NDRL, procédure de référé-liberté,*



La mise en place d'aménagements cyclables de transition et l'engouement pour le vélo se manifestent partout, notamment dans de nouvelles petites communes rurales et périurbaines.

lire page 13), la ministre Élisabeth Borne annonçait le Coup de pouce vélo ! »

De nouveaux territoires se mettent en selle

Être suivi et ne plus discuter des principes, mais des moyens et du phasage, change singulièrement la donne pour la fédération d'usagers :

« *Nous ne sommes plus dans la revendication théorique. Sans prendre la place des élus – ce sont eux qui continuent de trancher –, il nous faut mesurer les impacts de nos propositions, car elles vont vraiment être mises en œuvre. Cela nous place devant une responsabilité inédite.* » La crise sanitaire a permis de renforcer les liens entre

associations, collectivités territoriales et services de l'État. Elle a également révélé l'intérêt de nouveaux territoires

ruraux et périurbains pour la solution vélo. « *Ceci est extrêmement important, car on a souvent dit que la France sera une nation du vélo quand le vélo se retrouvera dans le périurbain et le rural* », rappelait Pierre Serne lors de cette conférence de presse, citant parmi ces nouveaux territoires Saint-Lou-Lamairé dans le département des Deux-Sèvres (960 habitants), Méral en Mayenne (1 000 habitants), Saint-Quay-Perros dans les Côtes-d'Armor (1 300 habitants) ou Villiers-le-Bâcle en Essonne, dans la grande couronne parisienne (1 200 habitants). La géographie du vélo s'étend aussi outre-mer avec la Cadema, communauté d'agglomération Dombeni-Mamoudzou (Mayotte), nouvellement lauréate de l'appel à projets Vélo & Territoire, qui a rejoint le Club et « *ambitionne le développement de l'usage du vélo pour tout motif de déplacement* », selon son chef de projets transports et déplacements. ■

« **La France sera une nation du vélo quand le vélo se retrouvera dans le périurbain et le rural** »

« Je veux faire tout ce qui est en mon pouvoir pour **changer le regard sur le vélo en France** »

La ministre de la Transition écologique et solidaire revient sur le Plan vélo officialisé lors de la conférence de presse du 29 mai, mais aussi sur l'implication à venir de l'État.



Élisabeth Borne, lors de la conférence de presse du 29 mai dernier, a rappelé les mesures prises pour le vélo pendant le mois de mai.

Ville & Vélo : Ce plan vélo postconfinement, élaboré entre les services de l'État, les associations et organisations professionnelles, est-il spécifique au vélo, à cette période, ou marque-t-il le début d'un portage politique différent ?

Élisabeth Borne : Je pense que ce plan vélo a effectivement montré toute la pertinence de politiques publiques conçues et portées par des acteurs très complémentaires. Si on observe un déclic en faveur du vélo en ce moment, nous le devons à une mobilisation exceptionnelle de tous les acteurs : État et collectivités, fédérations, associations, professionnels et, bien sûr, usagers. Cela permet d'allier la force de frappe de l'État, la connaissance du terrain des collectivités, l'expertise et la passion des associations et l'enthousiasme des anciens et nouveaux utilisateurs. Chaque brique compte, et c'est bien sûr une méthode que je veux reproduire dans d'autres domaines.

Vous avez invité les élus locaux à pérenniser les 1 000 km de pistes

cyclables temporaires. Pensez-vous que la possibilité de mobiliser les fonds pour les investissements verts s'avère suffisante pour faire face à ce défi ? Pour comparaison, le gouvernement néerlandais a annoncé, en fin d'année dernière, un investissement de 345 millions d'euros dans des infrastructures cyclables, afin de permettre à 200 000 personnes supplémentaires de se déplacer à vélo d'ici trois ans.

É.B. : Dès le mois d'avril, j'ai annoncé que nous aiderions financièrement les collectivités à mettre en place des pistes cyclables temporaires. Face à la vitesse de déploiement et à l'utilisation souvent massive de ces pistes par les cyclistes, j'ai effectivement appelé ensuite à pérenniser ces pistes, à les rendre définitives, dès lors qu'elles auront prouvé leur pertinence et en prenant le temps de la consultation. Le Premier ministre a annoncé que 1 milliard d'euros allaient être consacrés aux investissements verts des collectivités, cela couvre bien entendu des projets de pérennisation.

Le bonus à l'achat des vélos à assistance électrique constitue une mesure efficace, comme le fut la prime mise en place de janvier 2017 à janvier 2018, mais dont la fin a entraîné un blocage du marché pendant 6 mois. Pour développer le vélo et son économie en soutenant l'industrie et le commerce, envisagez-vous une mesure pérenne, comme la réduction de la TVA à 5 % ?

É.B. : Nous savons que le vélo à assistance électrique permet de faire venir au vélo de nouveaux usagers. Pour soutenir ce mode de déplacement, nous

avons choisi de simplifier le système de bonus à l'achat de l'État pour les vélos à assistance électrique, afin d'augmenter le nombre de ménages modestes pouvant en bénéficier. Concrètement, l'État doublera toute aide d'une collectivité pour l'achat d'un vélo à assistance électrique jusqu'à 200 € d'aide supplémentaire.

Afin que la France devienne, comme vous l'avancez, « une nation du vélo », ne faudrait-il pas que d'autres ministères prennent ce sujet en compte ? Celui de la Santé (fort occupé actuellement sur d'autres sujets, bien entendu), celui de l'Économie et des Finances, l'Éducation nationale...

É.B. : Nous sommes nombreux à porter le vélo au sein du gouvernement ! Je suis moi-même très fortement impliquée parce que je pense que nous sommes en train de vivre un tournant et que je veux faire tout ce qui est en mon pouvoir pour changer le regard sur le vélo en France. Mon ministère soutient les réparations, les formations de réparateurs, les pistes cyclables temporaires, les places de stationnement sécurisées temporaires ou encore des formations de remise en selle. Mais j'ai également lancé, avec ma collègue ministre des Sports Roxana Maracineanu et l'ensemble des acteurs du vélo, « Mai à vélo », qui sera dès l'année prochaine la grande fête nationale que le vélo mérite. Sans oublier que c'est le Premier ministre qui avait lancé le plan vélo de l'automne 2018, qui a notamment permis de créer le fonds mobilités actives qui finance des travaux de continuité entre pistes cyclables. ■

À savoir

Initiatives des territoires, mesures annoncées entre la fin avril et la fin mai, accélération des décrets prévus par la loi d'orientation des mobilités... la période fut chargée en nouveautés pour le vélo.

1 000 : le kilométrage de pistes cyclables de transition créées pour le déconfinement.

100 000 : le nombre de vélos remis en état en moins d'un mois par le travail de 3 200 ateliers de réparation référencés grâce au Coup de pouce vélo, prenant en charge 50 € sur les réparations de vélo (Coup de pouce réparation). Ce dispositif du programme Alvéole est porté en partenariat avec la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette). Il prend également en charge des places de stationnement temporaires (Coup de pouce stationnement temporaire) et des formations (Coup de pouce remise en selle).

60 millions d'euros : le financement de l'État pour inciter à la pratique du vélo après le confinement. L'enveloppe initiale de 20 millions d'euros (annoncée fin avril) a été triplée le 28 mai.

200 euros : le montant maximal de la prime de l'État au doublement des aides à l'achat de vélos à assistance électrique accordées par les collectivités locales (sous condition de ressource) fut décrété le 30 mai.

1 milliard d'euros : le fonds pour les investissements verts à destination des communes et intercommunalités pourra être mobilisé pour pérenniser les aménagements cyclables de transition.

1 appel à projets du fonds mobilité active lancé début juillet accompagne les collectivités pour transformer les pistes cyclables de transition en aménagement définitif.

2021, année de la première fête nationale « Mai à vélo » annoncée en mai dernier, visant à « installer définitivement cette culture nouvelle et faire de la France une véritable nation du vélo ».

400 euros, le plafond d'exonération d'impôt sur le revenu et de cotisations sociales par an et par salarié du « forfait mobilités durables » à destination des employeurs privés. Le décret publié le 10 mai a accéléré une mesure prévue dans la loi d'orientation des mobilités (LOM). Un forfait mobilité durable de 200 euros par an est instauré dans la fonction publique d'État.



© Alain Darouche

Une main de fer dans un gant de vélo

Le référé-liberté déposé par la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) auprès du Conseil d'État pour la libre utilisation du vélo pendant le confinement pourrait faire date. La procédure a légitimé le vélo comme mode de déplacement et la liberté d'en user.

Distributions d'amendes aux cyclistes et fermetures de voies vertes pendant le confinement se sont ponctuées par un gros coup de poing sur la table ! Celle de la justice en l'occurrence. Suite à la réception de plus de 800 témoignages de cyclistes avertis pour l'utilisation de leurs vélos dans un motif légitime pendant la période de confinement (parfois par des amendes de 135 euros), la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette) saisit le Conseil d'État le 20 avril avec une procédure de référé-liberté. La décision de justice rendue le 30 avril fut favorable aux usagers : « Le juge des référés a ordonné au gouvernement d'indiquer publiquement et largement que le vélo peut être utilisé pour les déplacements autorisés durant le confinement (...). Le juge des référés a estimé que l'utilisation du vélo relève de la liberté d'aller et venir et du droit de chacun au respect de sa liberté personnelle, et que l'absence de clarté des positions du gouvernement y portait une atteinte grave et manifestement illégale. » Certains préfets se firent taper sur les doigts.

Une nouvelle jurisprudence vélo

Selon le président de la FUB, Olivier Schneider, cette procédure pourrait avoir davantage de résonance : « Ce que l'on a obtenu au niveau du Conseil d'État va bien au-delà du vélo. Suite à ce référé-liberté, j'ai été sollicité par la Ligue des droits de l'Homme et par plusieurs autres associations pour signer une tribune rappelant le rôle de vigilance tenu par les associations. La FUB ne se serait pas saisie du dossier de la sorte s'il n'y avait pas eu toutes ces verbalisations. Notre fédération n'a pas envie de dire du mal de son propre État, notamment en



Bon nombre de voies vertes furent fermées pendant le confinement alors que la progression de leurs usages pour des déplacements utilitaires se confirme chaque année.

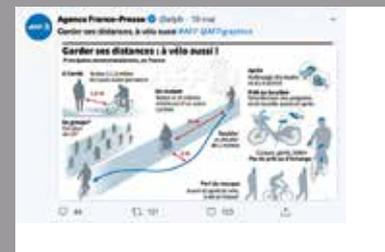
période de confinement, mais ceci était dû à une communication mensongère du ministère des Sports et du ministère de l'Intérieur, comme l'a reconnu le Conseil d'État. » Cette décision de justice va-t-elle faire autorité, comme le fit la jurisprudence de Valence lorsque l'association Roullons en ville à vélo assigna en justice la ville drômoise qui refusait de réaliser un

aménagement cyclable ? Le procès gagné en appel (en avril 1998) leva toute ambiguïté sur l'interprétation de l'article 20 de la loi Laure (loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie) et ouvrit grand les portes aux infrastructures cyclables.

Le vélo utilitaire coincé entre sport et loisir

Le succès de cette procédure pourrait aider à positionner le vélo utilitaire, toujours enchâssé entre sport et loisir. Alors que les déplacements utilitaires à vélo sur les voies vertes continuent de progresser (+8 % en 2019 par rapport à 2018), la confusion règne. « Dans l'imaginaire collectif, les voies vertes sont considérées comme des parcs publics longitudinaux et pas comme

des supports de mobilités du quotidien », déplore Camille Thomé, directrice de Vélo & Territoires. L'imaginaire collectif associe également le vélo et le sport, mais aussi l'activité physique et le sport. « En France, l'activité physique n'est absolument pas culturelle, elle reste assimilée au sport et à la compétition », rappelait Martine Duclos, présidente du comité scientifique de l'Observatoire national de l'activité physique et la sédentarité (ONAPS), avant la crise sanitaire. Ses propos tenus en janvier dernier se révèlent étonnamment prémonitoires. « La culture de l'activité physique existe dans les pays d'Europe du Nord et fait partie de l'activité quotidienne, mais elle n'est pas présente chez nous. Fort heureusement l'écologie et les mobilités actives amènent à intégrer davantage d'activités, comme se rendre au travail à pied ou à vélo, mais pour placer des activités physiques de façon systématique dans notre mode de vie, il va falloir changer d'échelle. » ■



Cette infographie publiée sur Twitter mélange les recommandations de sortie du confinement du sport cycliste de la Fédération française de cyclisme (FFC) pour les sorties cyclistes en groupe et celles pour des déplacements de proximité à vélo. L'auteur de ce méli-mélo ? La très sérieuse AFP (Agence France Presse), qui ajoute encore à la confusion générale en ne faisant pas la différence entre vélo-sport et vélo-déplacement.

Le vélo en **crise de croissance**

Le vélo ouvre un nouveau chapitre de son histoire avec sa mobilisation nationale suite à la crise sanitaire. À la lumière de l'histoire des modes de déplacement, le vélo ne pourra sortir que grandi de cette nouvelle crise.

« Des crises, le vélo on en a connues de toutes sortes pendant les guerres, les crises de l'énergie, les grèves des transports ou les attentats. On constate qu'à chaque fois une nouvelle facette du vélo est apparue, une facette parfois inattendue », avance l'économiste et urbaniste Frédéric Héran. « Et aujourd'hui on découvre une qualité que même les observateurs les plus attentifs n'avaient pas imaginée : l'effet barrière du vélo par rapport à d'autres modes de transport. » L'auteur du *Retour de la bicyclette** rappelle quelques-unes de ces histoires de crises dont le vélo sortit grandi : « Les Pays-Bas n'étaient pas impliqués dans la guerre de 1914 et se sont retrouvés coincés sans carburant au milieu des belligérants. Contraints de ressortir leurs vélos, ils ont décidé de devenir indépendants en montant leur cartel de fabricants pour mettre au point leur fameux vélo hollandais. La guerre permit donc aux Pays-Bas de disposer de sa propre industrie du cycle. »

Le vélo s'est également développé suite aux crises de l'énergie, poursuit le maître de conférences à l'Université de Lille. « Celle de Suez en 1956, un peu oubliée, celle de 1973, bien sûr, avec le quadruplement du prix du pétrole, ensuite le second choc pétrolier de 1979 et la hausse du prix des carburants de 2008. Nous en sommes au moins à quatre crises de l'énergie et, à chaque fois, par miracle, on retrouve le vélo.

« Il restera quelque chose de cette période, c'est une certitude »



© Alain Dalouche

« Réquisitionné » au niveau national, à l'image des taxis de la Marne lors de la bataille de la Marne en septembre 1914, le vélo révèle une capacité de protection individuelle et collective insoupçonnée avant la crise sanitaire.

Des années de gagnées

Plus près de nous, les grèves de l'hiver 1995 mirent les Franciliens en selle. De même, après les attentats du métro à Bruxelles en 2016, la capitale de la Belgique enregistra une hausse de la pratique de 55 % sur l'année, un plus fort usage qui s'est confirmé l'année suivante. « À chaque fois, et c'est ce qui est étonnant, le vélo montre une capacité d'adaptation incroyable »,

insiste l'universitaire.

La crise sanitaire du Covid-19 semble donner raison à cette lecture de l'histoire. Avant l'annonce du confinement, le 17 mars dernier, l'usage du vélo avait

déjà fortement augmenté. Dès les premières annonces de l'épidémie, les compteurs automatiques installés dans 26 villes françaises enregistraient une augmentation de passage de 26 %. À Paris, l'utilisation du Vélib' atteignait les 120 000 courses quotidiennes, soit 50 % de plus par rapport aux semaines précédentes, une fréquentation quotidienne retrouvée une semaine après la levée officielle du confinement. Les premiers comptages et la remise en circulation de 100 000 vélos sortis des caves un mois après la fin du confinement semblent valider les propos de Frédéric Héran, d'après qui « il restera quelque chose de cette période, c'est une certitude. L'idée que le vélo est un vrai mode de déplacement continue de progresser. » ■

* *Le Retour de la bicyclette, une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2015* (éditions La découverte).

Comment mesurer l'efficacité des aménagements temporaires ?



Objectifs

- + Tester des idées d'aménagements
- + Dimensionner ou élargir les aménagements piétons/cyclables
- + Évaluer l'évolution de la fréquentation

Comment ?

Nos solutions temporaires peuvent être déployées en 30min pour compter les piétons et les cyclistes sur vos axes réaménagés (trottoirs élargis, voies de bus, voies partagées, etc.). Avec des boucles collées sur chaussée (Easy ZELT), des capteurs PYRO ou des TUBES pneumatiques, vous pouvez compter immédiatement, déplacer vos compteurs si besoin (matériel 100% autonome en énergie), et utiliser les compteurs sur d'autres lieux après expérimentation.

Enjeux

Récemment, plusieurs grandes villes du monde ont commencé à déployer des aménagements temporaires piéton/vélo. En fermant temporairement la circulation automobile, l'espace devient libéré pour y aménager des pistes cyclables ou élargir les trottoirs.

Ces aménagements temporaires sont utiles pour garantir la distanciation physique, et éviter le recours massif à la voiture. Les données de fréquentation peuvent servir à dimensionner l'aménagement temporaire initial mais également mesurer son impact.



Crédit illustration : CEREMA

Cas d'usage

Nos solutions de comptage équipent plusieurs dizaines d'expérimentations d'aménagements temporaires cyclables et piétons à travers le monde chaque année.

Voici deux d'entre elles :

Ville de Paris - Déconfinement

Pour pallier la réduction de la capacité des transports en commun et éviter le recours à l'automobile suite à la crise sanitaire actuelle, la ville de Paris a mis en place des aménagements cyclables temporaires depuis mai 2020, réalisés en retirant des voies motorisées pour y installer des pistes cyclables unidirectionnelles de 2m50 capacitaires. Pour en mesurer l'efficacité, et évaluer l'appropriation par les franciliens de ces nouveaux aménagements, elle s'est équipée de 6 compteurs vélos temporaires Easy-ZELT. En évaluant les fréquentations jusqu'en septembre 2020, la collectivité pourra ainsi mesurer la popularité des aménagements, mais également l'impact à moyen terme sur la pratique du vélo, la pertinence des investissements réalisés.

Pont de Pierre, Bordeaux - Expérimentation

Le pont de pierre à Bordeaux a nécessité des travaux de consolidation au cours de l'année 2018. Ce fut l'occasion pour la ville de Bordeaux d'expérimenter un aménagement cyclable temporaire d'un an en remplacement d'une voie de circulation automobile. A la fin de l'expérimentation, celui-ci a été définitivement fermé aux voitures, ayant constaté une augmentation du trafic vélo de +21%, signe du succès de ce nouvel aménagement !

La nouvelle tactique des aménagements cyclables

En deux temps et un déconfinement, le concept d'urbanisme tactique a trouvé sa place dans la boîte à outils des collectivités. L'installation de mobilier urbain léger et réversible redistribue l'espace public en un tournemain, remplaçant la planification par l'expérimentation.



© Terra | Arnaud Bouissou

Certains aménagements n'ont de temporaire que le nom avec leurs lourds séparateurs en béton déposés par des machines, comme l'aménagement emblématique de l'accès au quartier de la Défense depuis Paris par le pont de Neuilly.

L'agilité constitue le maître-mot des aménagements cyclables temporaires. « Un des gros avantages est de s'affranchir de la méthodologie classique d'un schéma directeur cyclable qui prend en compte tous les usages, tous les acteurs, en demandant la mise en place d'un comité de pilotage. L'aménagement cyclable provisoire, par sa réversibilité, permet de se passer de ces longues démarches. L'idée est de pouvoir ajuster les aménagements en temps réel en fonction de l'observation du terrain. Cette façon de faire est peut-être assez nouvelle pour les aménagements cyclables », résume Thomas Jouannot, directeur de projets modes actifs au Cerema. Le linéaire des 1000 km de pistes cyclables de transition, établi en moins d'un mois,

prouve l'efficacité de cet urbanisme dit tactique, appliqué aux pistes cyclables. Née aux États-Unis d'initiatives citoyennes, cette démarche donne la priorité à l'expérimentation en utilisant du mobilier urbain facile à installer et à démonter. Les collectivités territoriales se sont emparées de cet outil.

Le droit au réajustement entre en piste

La crise sanitaire n'a fait qu'amplifier une tendance au besoin de réactivité dans l'espace public. « Depuis une dizaine

d'années, les villes doivent réagir vite, alors que les projets structurants sont très longs à monter et demandent une forte conjonction de planètes (...). L'idée est d'abord de tester, d'expérimenter grandeur nature et de mettre en place des aménagements qui soient réversibles, mais il y a toujours à long terme cette idée de disposer d'espaces plus conviviaux, plus agréables pour les piétons, plus apaisés », souligne Paul Le Croart, urbaniste à

« Il y a toujours à long terme cette idée de disposer d'espaces plus conviviaux, plus agréables pour les piétons, plus apaisés »

l'institut Paris Région. L'expérimentation et la concertation portées en écharpe, l'urbanisme tactique n'est-il pas en train

de rejoindre la démocratie participative et de faire redessiner la ville par les usagers ? « Cela devient même un nouveau contrat qu'il faut inventer entre une ville et ses habitants. Aujourd'hui, on ne sait pas ce que veulent les habitants, les signaux sont extrêmement contradictoires. Ces aménagements mettent le sujet de l'espace public sur la table et permettent de discuter de manière objective et apaisée. L'expérimentation le permet », soutient Mathieu Chassignet, ingénieur mobilité à l'Ademe.

Des moyens d'évaluation à créer
Que va-t-il rester de toutes les initiatives cyclables d'ici quelques mois ? Si de nombreux cas d'installations définitives se profilent à l'horizon, d'autres aménagements ont été très rapidement supprimés comme à Marseille, Aix-en-Provence ou Amiens. D'autres vont forcément suivre ou être reconfigurés. « Ce n'est pas un échec de se dire que ces aménagements vont être retirés. Nous sommes dans le test, il faut l'accepter. Toutefois, il faut que ces retraits répondent à de bonnes raisons, que le temps d'observation et de vie de l'aménagement soient respectés », défend Thomas Jouannot, qui pose un regard technique sur un sujet fort sensible. Face à la pression automobile, les édiles auront grand besoin de disposer d'arguments objectifs. « Le Cerema travaille pour donner aux collectivités la possibilité d'évaluer leurs aménagements par des données objectives. Je ne sais pas si nous parviendrons à ce que ce soient uniquement les considérations techniques qui entrent en jeu, mais nous allons essayer d'apporter un peu d'objectivité. »

Les associations d'usagers vent debout

La ministre de la Transition écologique et solidaire a incité les élus locaux à pérenniser ces aménagements, rappelant la possibilité de mobiliser le fonds pour les investissements verts à destination des communes et intercommunalités (un milliard

« Les collectivités publiques ont vite compris qu'elles pouvaient utiliser les mêmes méthodes »

L'urbaniste Paul Le Croart replace ces aménagements cyclables de transition dans ce vaste mouvement d'urbanisme tactique qui se développe dans le monde entier à l'initiative d'associations et de citoyens.



Paul Le Croart, urbaniste à l'institut Paris Région, est impliqué sur les stratégies de transformation urbaine du très Grand Paris et d'autres métropoles à l'international ; il fut également chargé d'études et missions régionales.

amené d'abord des associations, ensuite des activistes, à essayer de démontrer que des aménagements peuvent être réalisés beaucoup plus rapidement, à des coûts moins élevés et avec des résultats intéressants. Un peu partout dans le monde – et beaucoup aux États-Unis, où les collectivités ne disposent pas de beaucoup de moyens et s'occupent surtout de développement économique –, des artistes, des activistes, des écologistes

ont créé des collectifs pour agir. Cela peut être sur la renaturation d'une rivière, sur le réaménagement d'un quartier ou pour l'aménagement d'un réseau de pistes cyclables.

Vous situez le tournant dans les années 2000 en Europe et aux États-Unis. Quels sont les facteurs déclenchants ?

P-L.C : Il y a des conjonctions de différents facteurs avec, sûrement, un rôle important joué par l'urbanisme temporaire, des actions culturelles menées sur les friches qui permettent d'agir sur des terrains souvent privés, mais aussi sur l'espace public et dans la rue. À partir des années 2000 et surtout à partir de la crise de 2008, les villes ont moins d'argent et comprennent qu'avec des ressources financières limitées, s'associer à ces forces vives associatives permet d'agir plus rapidement sur l'espace public. Les collectivités publiques ont vite compris qu'elles pouvaient utiliser les mêmes méthodes et les mêmes instruments de l'urbanisme tactique. Par exemple les Parklets, ces petits espaces temporaires qui occupent une place de stationnement, une idée venant d'une association de San Francisco. La ville de Paris dispose d'un programme de Parklet, l'idée étant de changer l'atmosphère de la rue, de proposer de nouveaux usages, mais aussi d'apaiser globalement la circulation.

Tester ne fait-il pas partie des techniques usuelles de l'urbanisme ?

P-L.C : Sur l'espace public oui, mais sur l'aménagement des quartiers beaucoup moins, avec les procédures et les normes existantes. Que ce soit avec les quartiers ANRU de politique de la ville, les opérations d'aménagement de type ZAC, les aménagements sont construits en dur et, une fois la bordure de trottoir terminée, il est difficile de revenir dessus parce que cela coûte cher. D'où l'intérêt de pouvoir tester, évaluer, de disposer de retours du public, mais également de données quantitatives. Avec ces aménagements cyclables, on va encourager les gens à faire du vélo, et les usages vont augmenter. ■

Les réseaux lancent l'alerte

En rapportant les expériences d'aménagements temporaires à l'étranger, les réseaux sociaux agissent en lanceurs d'alerte dans une France confinée où le vélo était peu présent. Dès le mois de mars, des influenceurs comme Mathieu Chassignet (Ademe) ou Adrien Lelièvre (*Les Échos*) alimentent Twitter en expériences d'aménagements cyclables à l'étranger. Un article descriptif publié le 14 avril sur le site du Cerema sur ces aménagements provisoires fait écho dans le milieu professionnel. Les médias « traditionnels » apportent leurs voix en informant régulièrement sur cette « nouveauté » nommée urbanisme tactique sur laquelle se penchent les collectivités. La médiatisation croissante du vélo observée en début d'année, avant le premier tour des élections municipales, s'amplifie. Alors que l'ouverture d'une piste cyclable aurait occupé un filet dans le journal local pour l'inauguration, la dynamique des aménagements cyclables provisoires et la solution du vélo pour le déconfinement convoquent tous les médias. ■



Aménagements provisoires de quais modulaires pour les bus ou en dur, comme ici, accompagnent les voiries cyclables de transition.

d'euros). Par ailleurs, un appel à projets du fonds mobilité active lancé courant juin permet d'accompagner les collectivités pour transformer le provisoire en définitif.

Les usagers suivent les évolutions de près. « *Aller aussi vite pour le démontage est un peu déplorable sachant que ce sont des aménagements qui auraient dû exister en dur depuis longtemps* », s'indigne Olivier Schneider pour la Fédération des usagers de la bicyclette. Le président avance des arguments juridiques. « *L'article L228-2 du code de l'environnement* – qui existe depuis fin 1996, même s'il n'était pas codifié ainsi au début – a été actualisé par la loi d'orientation des mobilités (LOM) et dit, en substance, que dès qu'une voirie est refaite, il faut aménager une piste cyclable. Peu de voiries en France n'ont pas été refaites depuis 25 ans, donc les aménagements temporaires mettent des voiries en conformité en rattrapant ce qui aurait dû être fait par le passé.* ■

*« À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. » Article L228-2, modifié par la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019.



Publiées le 4 mai, les recommandations techniques du Cerema guident les collectivités pour la mise en place de solutions d'aménagements cyclables temporaires.

Des exemples tactiques

La crise sanitaire a accéléré ce concept d'urbanisme tactique pour les aménagements cyclables, mais d'autres usages font référence.

■ **Bogotá** fut la première ville à utiliser la fermeture temporaire de grands axes comme outil de politique urbaine, réservant le dimanche 120 km de boulevards aux cyclistes, patineurs, joggeurs ou promeneurs. Mettre en place ces aménagements pour la crise sanitaire fut ensuite aisé pour la capitale colombienne dont l'initiative, nommée Ciclovía, inspira de nombreuses villes. En Europe, dès la fin du mois de mars, Berlin aménagea une piste avec une bande cyclable temporaire équipée de balises d'alignement avant d'étendre ce dispositif à d'autres rues de la ville.

■ **New York.** « Le programme NYC Plaza est un élément-clé des efforts de la ville pour s'assurer que tous les

New-Yorkais vivent à moins de 10 minutes à pied d'un espace ouvert de qualité », avance la ville de New York. Lancé en 2009, l'aménagement tactique de Times Square a transformé ce carrefour routier de Manhattan en espace de plein-air pour les piétons.

■ **San Francisco.** Lorsqu'en 2005 trois designers de la ville californienne occupent provisoirement une place de parking avec un « microparc », l'action rencontre un grand succès. Depuis 2011, citoyens et artistes sont invités à

revisiter l'espace urbain à l'occasion de la Journée mondiale de réappropriation des rues, Park[ing] Day, devenue un rituel d'appropriation de places de parking. ■



L'occupation de places de parking pendant le Park[ing] Day, Journée mondiale de réappropriation des rues. Ici à Bordeaux.

Les parkings à vélos, le service manquant

Moins visibles que les kilomètres de pistes balisées, les stationnements temporaires, boostés par un Coup de pouce, apportent une solution service nouvelle.

En prenant en charge 60 % des coûts d'installation et en s'inscrivant dans ce grand élan collectif vers le vélo, le Coup de pouce stationnement temporaire (dispositif du programme Alvéole) participe au développement des services vélos. Indispensables pour réussir la transition, selon Élodie Trauchessec, animatrice mobilité à l'Ademe : « L'approche service permet de prendre la température de l'eau, de mesurer la réaction des habitants et, selon celle-ci, de légitimer des politiques plus lourdes en matière d'infrastructures. Celles-ci prennent du temps, peuvent être coûteuses et compliquées en matière d'acceptabilité sociale, car elles prennent de l'espace sur les voitures. Les services permettent aux élus de franchir le pas. »



Les parkings dans la continuité cyclable

Sans exiger de travaux de génie civil, les stationnements temporaires répondent à ce besoin de services faciles à programmer. Aisément déplaçables, empilables pour le transport et le stockage, ces parkings peuvent servir pour des besoins

événementiels ponctuels (fête du Vélo, Journée sans voiture...) ou pour tester l'implantation du vélo sur de nouvelles zones. « C'est un outil stratégique pour poursuivre une politique de déploiement », confirme Corinne Verdier, présidente d'Altinova. C'est intéressant de voir des villes qui avançaient sur des objets cyclables et qui prennent un virage pour transformer cet essai vélo. » Grégoire Maes, directeur général d'Abri-Plus, confirme l'intérêt : « Les collectivités ont été assez réactives pour mettre en place des aménagements provisoires et se sont intéressées au stationnement, mais cela reste très variable, elles ne se sont pas toutes emparées du sujet. » ■

Les vélos entrent en piste

Le Coup de pouce réparation lancé fin avril, prenant en charge 50 € sur les remises en état des vélos, s'ajoute à un raz de marée vers les magasins de vélos depuis le déconfinement. Plus de 100 000 vélos ont été restaurés en moins d'un mois, tandis que les ventes de vélos neufs ont plus que doublé.

« **Ce Coup de pouce vélo** a ceci d'intéressant qu'il se penche sur les autres facteurs à réunir pour augmenter la pratique du vélo. Et on pense rarement à celui d'avoir un vélo en bon état. On a trop longtemps réduit les plans vélo aux seuls aménagements cyclables », constate l'économiste et urbaniste Frédéric Héran. La réaction des magasins et enseignes a été très partagée concernant ce Coup de pouce, prenant en charge 50 € sur les réparations de vélos effectuées chez les professionnels référencés (www.coupdepoucevelo.fr). Toutefois, 3 200 ateliers vélos ont suivi la dynamique, même en bougonnant. Demandée depuis des années par les associations d'usagers et mise en place dans l'urgence pour accompagner le déconfinement du 11 mai, l'opération compte plus de 100 000 vélos remis en état. L'objectif de 300 000 réparations devrait rapidement être atteint ! Le bémol concerne essentiellement l'effet d'aubaine. Boris Wahl, président des enseignes Cyclables, regrette le décalage de la mesure : « *Le dispositif a une logique, mais dans la situation présente il arrive à contretemps ; il aurait dû être mis en place des années plus tôt ou plus tard, lorsque la vague naturelle liée au déconfinement serait absorbée. La demande est subventionnée alors que l'offre est saturée. Les ateliers sont débordés et se retrouvent à devoir réparer des vélos qui dorment dans les caves depuis 30 ans ; l'intervention est souvent impossible pour 50 euros, ce que ne comprend pas cette nouvelle clientèle que touche cette subvention.* »

« Les ateliers sont débordés et se retrouvent à devoir réparer des vélos qui dorment dans les caves depuis 30 ans »



© Alain Dalouche

Qui aurait pensé voir des files d'attente devant les magasins de vélos ? Débordés par les demandes de remise en état, les magasins travaillent majoritairement sur rendez-vous pour les entretiens et réparations, ce qui n'empêche pas les fortes affluences.

Une ruée vers les vélos neufs ou d'occasion

Sur un parc vélo estimé à 35,7 millions de vélos, plus de 10 millions dormiraient, inutilisés, dans les caves et garages (*Impact économique et potentiel de développement de l'usage du vélo en France*, étude économique, avril 2020). Le potentiel de nouveaux cyclistes semble inépuisable. Celui des techniciens capables de remettre en état beaucoup moins. La profession manque cruellement de bras, et des solutions d'urgence se mettent en place, à l'image de l'Académie des métiers du vélo (*lire ci-contre*). Outre les remises en état de vélos anciens, les ventes de vélos neufs connaissent une dynamique incroyable.

Après une perte de 170 millions d'euros pour l'industrie et le commerce du cycle pendant le confinement, la profession annonce une progression de 110 % par rapport à l'an dernier sur la même période, depuis le déconfinement du 11 mai (source Union sport & cycles). La ruée vers le vélo se poursuit et se révèle durable. Pour faire face à cette demande exceptionnelle, les stocks de vélos étaient pleins, comme l'explique Patrick Guinard, administrateur de l'Union sport & cycle : « *Dans l'industrie du vélo, les stocks sont fabriqués pour le lancement de la saison du vélo début mars, un mois hyperstratégique. Comme les vélos ne se sont pas vendus début mars, même si les magasins avaient le droit d'être ouverts pendant le confinement, les stocks n'ont pas bougé. Si certains détaillants ne disposent pas de vélos, cela tient davantage à des problèmes de chaîne*



© Alain Dalouche

Rouler sur un vélo en bon état, doté de systèmes de freinage et d'éclairage fiables, d'équipements de bonne facture, participe au développement de l'usage. Le Coup de pouce réparation annoncé fin avril participe à cette remise à niveau des vélos.

logistique de réapprovisionnement que de disponibilité des produits. »

Les stocks pourraient manquer

Toutefois, après un mois de mai exceptionnel et un mois de juin parti

sur un rythme aussi fou, les stocks se vident à vue d'œil. Certaines marques ont affiché des ruptures dès le mois de mai, notamment sur les modèles de ville et de trekking. Les marques généralistes constatent des progressions de vente

sur tous les segments, des vélos de ville traditionnels aux vélos d'enfants, en passant par l'incontournable vélo à assistance électrique, fleuron des nouveaux cyclistes urbains, ou le vélo de voyage, qui pourrait devenir la star des vacances de l'été 2020 avec les restrictions de déplacement hors frontières.

Les flottes de vélos de location se musclent. Les 10 000 premiers Véligos, vélos à assistance électrique franciliens en location longue durée, sont déjà attribués à de nouveaux usagers. La liste d'attente s'allonge ; l'assemblage des 5 000 prochains vélos débute déjà dans l'usine Cycleurope (Romilly – 10). Partout, de nouvelles intentions se déclarent. « Nos clients ont tendance à accélérer leurs projets : certaines villes, comme Grenoble par exemple, nous contactent depuis le début du mois de mai pour leurs flottes existantes », témoigne François Lucas, président d'Arcade cycles (La Roche-sur-Yon – 85). (suite page 22)

Des formations de premiers secours au cycle

La prise d'assaut des ateliers cycles met en exergue un manque de techniciens chronique. Des initiatives éclosent d'urgence pour faire face à la forte demande conjoncturelle.

Une première réponse au besoin aigu de techniciens du cycle a été apportée le 14 mai avec la formation de l'Académie des métiers du vélo, mise en place avec la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette). L'objectif ? Former d'urgence 250 mécaniciens vélos dans les prochains mois, puis 500 mécaniciens par an. Au programme figure également le développement de guides techniques, d'une plateforme web et de supports de formation. D'autres initiatives éclosent, comme celle d'ateliers-écoles du réseau Cyclable, selon le principe des restaurants-applications des écoles hôtelières. « Dès la fin mars, nous avons anticipé avec un projet



© Alain Dalouche

La pénurie de main-d'œuvre oblige les professionnels à former des techniciens cycles dans l'urgence.

de formation de techniciens par des ateliers-écoles. En situation d'urgence,

on a besoin de médecins, mais aussi de secouristes. Il s'agit d'en former qui pourront ensuite poursuivre des formations pour monter en qualification. Les deux premiers ateliers sont lancés en région parisienne », explique Boris Wahl, président de l'enseigne. À cette solution de premiers secours s'ajoute, pour l'enseigne, le lancement d'un réseau d'ateliers de proximité complémentaire aux cinquante magasins. Ces ateliers ne proposeront que des services réparations et par la suite, éventuellement, de la location. Le déploiement de ce second projet serait plus lent, sauf à trouver une collectivité ou un sponsor pouvant accélérer le développement. ■



© M. Joly

Le tourisme à vélo va-t-il prendre le relais de l'embellie vélo cet été ? Les acteurs du tourisme à vélo se mobilisent avec une campagne de promotion commune autour du hashtag #JeVoyageAVelo.

Relocalisation en point de mire

Les unités d'assemblage nationales retrouvent leur niveau de production, après une mise en veille dès l'annonce du confinement pour la majorité d'entre elles, et une reprise progressive à partir de la fin avril. La tendance

déjà bien tangible de se tourner vers du made in France pourrait se renforcer. « C'est le petit plus, concède François Lucas, toutefois le phénomène majeur reste la formidable accélération, avec des personnes qui ne veulent plus emprunter les transports publics et se

retournent vers le vélo. » De nouvelles marques pourraient apparaître sur le marché, avec des vélos assemblés dans l'Hexagone.

Le besoin de stocks et cette appétence pour les productions locales pourraient-ils accélérer la réimplantation des fabrications de cadres de vélos en Europe – une industrie installée en Asie ? Jérôme Valentin, président de l'Union sport & cycles, tempère : « Cette situation inédite va pousser dans le sens des efforts engagés depuis deux ans par l'industrie européenne du cycle d'implanter des unités de fabrication de cadres en Europe. Toutefois, ce sont des processus d'installation longs. Les techniques de fabrication que nous développons ne reposent pas sur la technique traditionnelle asiatique : ce sont des moulages et des emboutissages qui demandent moins de main-d'œuvre que des coupes et soudages de tubes. Des usines sont déjà installées au Portugal, en Roumanie, en Bulgarie et même en Allemagne, mais nous ne parvenons pas à concurrencer les coûts asiatiques. » ■

NOUVEAU

Besoin de renforcer la signalétique de nuit ?

LuminoKrom® Vision+

Crée le marquage routier luminescent
Visible de jour comme de nuit

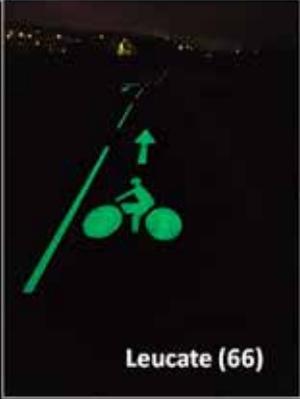
Sans électricité ni émission de CO₂



Pessac (33)



Anney (74)



Leucate (66)

NOMINE

PRIX INNOVATION

2020 SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES



LuminoKrom

OLIKROM INNOVATION

www.luminokrom.com

luminokrom@olikrom.com

[+33 \(0\)5 64 37 10 00](tel:+330564371000)

2020, l'odyssée de l'espace ?

La crise sanitaire a placé sous les projecteurs les usages prioritaires et les nécessaires partage de l'espace public, apaisement des villes et préservation de la qualité de l'air. Des choix forts reposent sur les décideurs territoriaux.

Les larges chaussées vides, dimensionnées pour les flots automobiles, bordées d'interminables files de voitures en stationnement, présentaient des allures de fin du monde pendant le confinement. Le clap de fin est-il annoncé ? La crise sanitaire mondiale a placé les usages de la ville en première ligne, rappelant la nécessité d'arbitrer et fixer des priorités. « La crise du Covid-19 a mis en lumière la question des usages prioritaires de la ville par les ambulances et les services d'urgence, les autres étant soumis à autorisation. L'expérience des villes italiennes avec les zones à trafic limité montre qu'il faut prioriser les déplacements », lance l'urbaniste Paul Le Croat. Les politiques de stationnement favorisent certains usages et en découragent d'autres, tout comme la réduction de la vitesse. Des leviers insuffisants selon l'urbaniste, qui lance le pavé de la tarification dans la marre.



Les aménagements cyclables temporaires constituent des engagements forts des territoires pour la santé publique, le partage de l'espace et le développement de la vie sociale.

« Je crois qu'il faut aller plus loin, et les villes scandinaves, Singapour, Londres ou New York nous apprennent que ne pas tarifier l'usage de l'espace public par les véhicules fait passer

à côté d'outils assez puissants pour réguler la mobilité, mais aussi pour parvenir à une ville plus compacte. On sait que l'usage de la voiture a étalé nos villes. » (suite page 24)

Les modes de vie et de mobilité en question

Selon l'enquête sur les impacts du confinement sur la mobilité et les modes de vie des Français menée par le forum Vies mobiles*, le confinement aurait remis en question les modes et cadres de vie, impactant directement la mobilité.

Ainsi, 38 % des Français déclarent avoir pris conscience que leurs déplacements pourraient plus souvent être effectués à proximité, à pied ou à vélo, et qu'ils aimeraient réduire ces déplacements. Pour 18 % des actifs, cet épisode de confinement leur a fait prendre conscience d'un désir de changer d'emploi, que ce soit pour davantage télétravailler, pour travailler plus près de chez eux ou encore pour exercer une activité plus utile à la société.

Une autre information intéressante concerne la réaction des plus jeunes, dont on attend souvent qu'ils soient plus mobiles, plus flexibles,

plus urbains, avec des rythmes de vie plus intenses. Hors l'enquête montre le contraire ! Les jeunes sont les plus désireux de réduire leurs déplacements, de ralentir, d'occuper leur temps différemment, de se rapprocher des leurs et de bénéficier d'un cadre de vie en contact avec la nature.

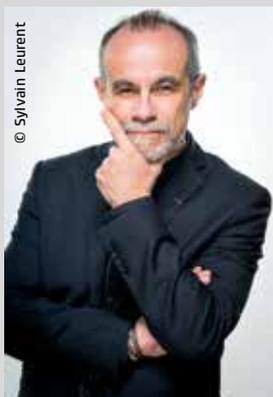
Le télétravail interpelle et, bien qu'il ne soit pas toujours réalisé dans les meilleures conditions, la moitié des personnes vit positivement cette expérience (53 %), que ce soit du fait de la réduction des déplacements domicile-travail ou de la possibilité d'organiser différemment

son emploi du temps. Ces résultats suggèrent que le télétravail pourrait connaître un essor important dans les mois et les années qui suivront la crise du Covid-19. D'autant plus que le télétravail, en permettant de s'installer plus loin de son bureau, offre la possibilité de changer son cadre de vie, rendant plus acceptables des trajets domicile-travail devenus plus longs, mais également moins fréquents. ■

* Enquête menée en ligne du 3 au 8 avril 2020, auprès d'un échantillon de 1 500 personnes représentatives de la population de la France métropolitaine âgée de 18 à 75 ans.

« Que la proximité devienne le cœur d'une nouvelle organisation de la vie urbaine »

Le chercheur Carlo Moreno défend la ville du quart d'heure dans laquelle tous les services se trouvent accessibles à moins de 15 minutes du domicile, un concept né dans les années 1960.



© Sylvain Leurent

Carlo Moreno, directeur scientifique de la chaire ETI (entrepreneuriat, territoire, innovation), université Panthéon Sorbonne – IAE.

Ville & Vélo : La mobilité et la proximité se trouvent-elles encore davantage liées après cette crise ?

Carlo Moreno : Les coronapistes prolongent ce qui avait été engagé avec quelque chose de nouveau : la mise en valeur de la proximité. On constate aujourd'hui l'importance de se déplacer à vélo, mais

aussi de savoir pourquoi on se déplace à vélo. Pour cela, l'espace public joue un rôle majeur ! Il doit être ouvert pour que l'on puisse développer cet apaisement avec moins de voitures, plus de services, de lieux de rencontre, de mobilier urbain, de Parklets dans le mobilier urbain... La postpandémie demande que l'on garde la distance sanitaire, mais le défi est de préserver une intensité sociale forte pour que la ville ne se délite pas. Cette intensité sociale va être apportée par la proximité. La mobilité par les pistes cyclables encourage cette proximité.

Pensez-vous que cette période va nécessairement pousser à une mobilité plus choisie, plus raisonnée ?

C.M. : Mon intime conviction est que

cette crise planétaire du coronavirus va secouer les esprits sur la Terre entière. Un mouvement de fond s'installe, comme en témoignent les réactions de Milan, Édimbourg, Montréal, New York, Vancouver ou des villes d'Amérique latine pourtant très attachées à la voiture. Milan a annoncé le plan qui s'appelle « Milan 2020 : les stratégies d'adaptation ». Son maire, Giuseppe Sala, avance deux piliers dans la stratégie urbaine de la capitale lombarde : la mobilité privilégiant le vélo et les mobilités actives, pour lesquelles les pistes cyclables temporaires vont rester ; le deuxième pilier, la proximité, dit que les Milanais devront disposer de tous les services indispensables à 15 minutes de chez eux. Ce qui a profondément changé est la prise de conscience des politiques de tous bords qu'il faut vivre autrement.

Ressentez-vous une forme d'empressement pour changer les usages ?

C.M. : Il existe une opportunité unique pour aller vers une vraie transformation de la vie urbaine. Il ne suffit pas de mettre des vélos, il faut aussi changer notre manière de vivre dans la ville, que la proximité devienne le cœur d'une nouvelle organisation de la vie urbaine. Nous avons passé beaucoup trop de temps à aménager les infrastructures en négligeant l'aménagement de la vie urbaine. ■

La chute de la pollution interpelle

La qualité de l'air s'invite au débat. La chute spectaculaire des niveaux de pollution en avril a mis en exergue les effets néfastes du tout-automobile en évitant 11 000 décès en Europe, dont 1 230 pour la France, selon l'Agence européenne de l'environnement.

Les relevés d'Atmo France, la Fédération des associations de surveillance de la qualité de l'air, sur le mois de mars confirmaient l'assainissement de l'air ambiant dû au confinement : « Les concentrations moyennes journalières en oxydes d'azote (NOx, polluants principalement émis par le trafic) ont fortement baissé à proximité des principaux axes routiers (...). L'exposition de la population à la pollution due au trafic, la différence avant/pendant le confinement est de 30 à 75 % suivant les villes. » Le Monde a publié les résultats du jeune Centre de recherche sur l'énergie et l'air pur (CREA), un organisme de recherche indépendant ayant analysé les relevés de 3 000 stations mesurant les concentrations de particules fines et de dioxyde d'azote à travers l'Europe, entre le 1^{er} avril et le 26 avril. Outre les décès évités, l'étude avance, en l'espace d'un mois : 1,3 million d'arrêts de travail en moins, 6 000 nouveaux cas d'asthme évités chez les enfants, 1 900 visites aux urgences à cause de crises d'asthme aiguës ou encore 600 naissances prématurées en moins.

L'usage de l'espace public à tarifier ?

Derrière les enjeux sanitaires essentiels, les besoins d'intensité sociale se sont révélés avec encore davantage de pertinence. Les experts s'accordent sur la nécessité de baisser les vitesses pour développer la sociabilité et multiplier les espaces de rencontre. Si la tarification n'est pas l'outil le plus consensuel pour réguler les flux de déplacements et partager l'espace public, elle constitue un passage obligé pour Paul Le Croat, qui insiste pour que la question ne soit pas éludée. « La tarification de

Encombrement minimum

En occupant peu d'espace en roulant, et encore moins en stationnement, le vélo libère de la place pour d'autres usages et participe à apporter de l'intensité sociale. Pour une même largeur de voirie, il est possible d'écouler cinq fois plus de cyclistes que de voitures en heure de pointe, selon l'Ademe. D'autres sources avancent le chiffre de trois. La comparaison de la place occupée en stationnement entre

les deux modes est encore plus significative, précise l'économiste et urbaniste Frédéric Héran : « Un vélo en stationnement prend de 10 à 30 fois moins d'espace qu'une voiture. Le long du trottoir, on peut mettre 10 vélos sans difficulté, et les vélos peuvent être superposés par des racks de rangement à deux niveaux, chose impossible avec les deux-roues motorisés ou les voitures. »

En ville, le rapport entre de l'espace occupé par la voiture et la distance parcourue défie toute logique.



l'usage de la voirie est une réflexion globale à mener sur les dispositifs les plus acceptables socialement, économiquement, mais aussi les plus efficaces. Le développement hyperaccélééré du e-commerce va poser d'énormes

« La tarification de l'usage de la voirie est une réflexion globale à mener »

problèmes logistiques dans les villes auxquels s'ajoute le développement des transports à la demande et l'arrivée de voitures semi-autonomes qui risquent d'utiliser beaucoup d'espaces sur la voirie et donc de la confisquer pour leur usage plutôt que pour des usages

sociaux plus larges (...). Politiquement, le sujet est assez sensible. Pour beaucoup d'élus, une tarification est injuste. Au contraire, la congestion touche tout le monde, et le coût à la fois économique et sanitaire de ces encombrements pèse sur toute la société. Le système peut devenir plus juste au travers d'une tarification, en tout cas d'une régulation. » ■

DÉVELOPPEZ L'USAGE DU VELO AVEC CYKLEO

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

La marche, oubliée de la mobilité

Le besoin de partager le trottoir entre files d'attente et cheminement pendant la crise sanitaire a rappelé que le plus partagé des modes de déplacement restait peu considéré. Le jeune collectif Place aux piétons vient de se constituer pour mieux défendre son bout de trottoir.

« Ce n'est pas encore cette fois qu'on sera les rois de la ville, même si on est les plus nombreux », ironisait Jean-Paul Lechevalier, porte-parole de 60 millions de piétons, dans les colonnes du *Parisien* en mai dernier. Mode de déplacement supérieur à 60 % dans la plupart des villes françaises, la marche reste la grande oubliée des politiques publiques de mobilités, déplore le tout nouveau collectif Place aux piétons, composé des associations 60 millions de piétons, Rue de l'avenir et de la Fédération française de randonnée pédestre. « Nous parvenons à nous faire entendre, mais avec moins d'efficacité que nos amis cyclistes, qui ont probablement une antériorité et une organisation plus importantes que les nôtres », constate Christian Machu, administrateur de 60 millions de piétons et un des initiateurs de

Place aux piétons. L'enjeu de ce collectif, selon cet ancien ingénieur à la sécurité routière ? « Remettre le piéton et la marche à pied sur le devant de la scène. Elle a été complètement oubliée par la loi d'orientation des mobilités, alors qu'il faut repenser l'espace public afin de le rendre plus accueillant pour les piétons et pour les cyclistes, par voie de conséquence. » Le confinement a mis en exergue l'étroitesse des trottoirs et le peu d'aménagement prévu pour les piétons.

L'absence de communauté piétonne

De forts enjeux sociaux et économiques reposent pourtant sur une ville « marchable », notamment la



Marcheur rapide, le vélo en oublierait presque ses origines bipédiques, omission se retrouvant dans les politiques publiques de transport.

revitalisation des centres-bourgs et le dynamisme du commerce local. Dans son guide sur les aménagements provisoires pour les piétons, publié à la suite de celui pour le vélo, le Cerema rappelle que la part modale de la marche représente 70 % pour les déplacements de moins de 1 km, moins de 25 % pour les déplacements de 1 à 2 km et moins de 10 % pour les

déplacements compris entre 2 et 3 km, pour devenir marginale au-delà. Le rayon de pertinence du vélo le positionne de facto comme une alternative crédible à la voiture. Celui de la marche le serait-il moins ? Selon l'anthropologue urbaine et géographe Sonia Lavadhino, « on a beaucoup travaillé sur la pratique de la marche jusqu'à 1 km, et on a beaucoup oblitéré les distances de 1 à 2 km, voire à 3 km. L'objectif serait aussi de pouvoir "élasticiser" ces pratiques pour amener à la demi-heure. La vraie ville marchable permet de marcher de 30 minutes à une heure et de faire du vélo tranquillement une demi-heure. »

Marcheur actif du quotidien, promeneur, sportif... Il n'existe pas de communauté

piétonne comme celles des cyclistes ou des motards qui émergèrent dans les années 1980-1990 pour se faire entendre. Les piétons ont donné de la voix plus récemment, lors de l'émergence envahissante des trottinettes en 2018 et 2019.

Piétons v/s cyclistes

Souvent associés sur le terrain et ensemble pour dénoncer le tout-automobile, piétons et cyclistes ne filent pas toujours le parfait amour, rappelle Christian Machu : « Ce qui nous inquiète, chez 60 millions de piétons, c'est qu'il existait une alliance forte entre cyclistes et piétons jusque dans les années 2000, car nous partagions l'objectif d'occuper un espace dominé par la voiture. Depuis 2010, la cohabitation entre cyclistes et piétons commence à se tendre. Une des explications est que les villes ont eu tendance à placer les aménagements cyclistes sur les trottoirs. Avec l'arrivée des trottinettes, nos adhérents nous alertent sur cette tension montante entre cyclistes et piétons. Et on voit bien que le déconfinement est une opportunité pour que les cyclistes retrouvent toute leur place sur la chaussée, et que le trottoir puisse être réinvesti par les piétons. » ■

LA PASSION ET L'EXPERTISE SE PARTAGENT



CAMPUS
MAINTENANCE



En 2020,
Vélogik lance son campus
pour favoriser l'échange et
l'innovation au service de la
mobilité cyclable.

www.**VELOGIK**.com

abriplus

ENCOURAGER LA MOBILITÉ À VÉLO



Protéger
Sécuriser
Promouvoir



12 places / 7 m²
Autoportant
Alimentation solaire

Abri vélos fermé et sécurisé 'Kompact'

Consigne vélos sécurisée autoportante et autonome en énergie grâce à 3 panneaux photovoltaïques.
12 places de stationnement vélos sur 2 niveaux dans un espace réduit (7 m² au sol).
Pré-monté dans nos ateliers près de Nantes, puis directement posé sur site à la grue.
Contrôle d'accès par pass-transport. Détection et suivi en temps réel de présence vélos.



Station de réparation vélos 'Deluxe'

Equippée des outils les plus utiles aux cyclistes 24h/24 :
jeu de clefs Hex, 2 démontes pneus, tournevis etc ...
Pompe de gonflage avec manomètre.
Outils sur cables rétractables anti-vandalisme.

Tous nos **abris et équipements** dédiés aux vélos
& nos solutions de **stationnements temporaires** :

abri-plus.com



Fabricant français
depuis 1992 à Nantes



Certification
ISO 14001



Fournisseur
référencé UGAP



Pose à prix unique
partout en France

Un conseil ?
02 40 78 08 08