

V

i

l

l

≡

&

v

≡

l

o



Les nouveaux territoires du vélo

ruraux, périurbains,
zones de faible densité...
pages 6 à 10

Aménagements cyclables
de transition à la une
pages 12 à 13

Des stabilisateurs pour les
vélos à assistance électrique
page 13

L'économie
du vélo à l'étude

pages 14 à 15

Vers une régulation
de la publicité automobile ?

pages 16 à 17

Le marquage des vélos
avec Patrick Guinard

président de l'Association de promotion
de l'identification des cycles
et de la mobilité active

page 18

2020 EUROPEAN DIGITAL EDITION DEC. 15-16 PARIS EXPO MOBILITY

Le rendez-vous digital des acteurs de la mobilité



Assistez

à des visio-
conférences,
diffusées en direct
et animées par des
experts renommés
du secteur.

Découvrez

les produits phares et
les dernières innovations
de nos exposants issus
de toute la chaîne
de la mobilité et
du transport public.

Rencontrez

des fournisseurs,
des acheteurs,
des partenaires via
notre plateforme
de rendez-vous
d'affaires.

JOIN US!

eumo-expo.com

@EuMoExpo | in EuMo Expo

Organisé par

GIE **objectif transport public**
Groupement des Autorités
Responsables de Transport **GART** | **UTP** Union des Transports
Publiques et Ferroviaires

En collaboration avec



Avec le soutien de



Partenaire officiel

RATP
GROUP



**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 :
Catherine Pilon

**Rédacteur
en chef adjoint :**
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),
Mia (texto-vélo)

Relecture :
Giulia Valmachino

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

© William Hamon



édito

Bis repetita

Un deuxième confinement nous attendait donc... C'était attendu mais cela devient assez désespérant. Parmi les débats sans fin de spécialistes ou auto-déclarés experts sur tout ce qui touche de près ou de loin à cette pandémie, le sujet des mobilités actives est heureusement relativement épargné. Le vélo bénéficie, sinon de l'unanimité, du moins d'un large assentiment. Pour preuve, la volonté très largement déclarée de pérenniser les aménagements cyclables de transition, confirmée par notre seconde étude sur le suivi de ces infrastructures mises en place dans l'urgence du premier déconfinement. Ainsi plus de 80 % des collectivités questionnées affirment vouloir pérenniser au moins une partie de ces aménagements. Encore quasi inconnu il y a six mois, l'urbanisme tactique est entré dans la boîte à outils des décideurs territoriaux. Cet outil flexible répond au temps du citoyen, dans l'attente de résultats ou de visibilité rapide, et au besoin d'agilité dans la mise en œuvre de nouvelles politiques de déplacement.

Nous avons clairement basculé dans un autre monde. La crise sanitaire a accéléré la transition vers le vélo. Les territoires ont répondu, parfois en anticipant, souvent en accompagnant ce mouvement de fonds. Si ce changement manifeste dans la hiérarchie des déplacements ne se réalise pas toujours sans grincements de dents, la solution vélo s'impose de plus en plus. Partout. Le vélo gagne tous les jours de nouveaux territoires dans les zones rurales et périurbaines, loin des centres-villes où il a déjà élu domicile et où il se renforce. Nous l'évoquons dans ce numéro ; nous trouverons d'autres occasions de revenir sur ce phénomène de société majeur et porteur d'espoirs.

La rentrée compliquée s'est malheureusement accompagnée de mauvais chiffres de la sécurité routière sur le mois de septembre avec 37 cyclistes tués, soit 15 de plus qu'en septembre 2019. La courbe s'est inversée en octobre, avec 7 victimes soit 11 de moins qu'en octobre 2019. Une baisse moins médiatique toutefois, les trains qui arrivent à l'heure n'intéressent personne, c'est bien connu. Si les accidents à vélo restent corrélés à un boom de la fréquentation cyclable (l'augmentation des accidents étant d'ailleurs nettement moins forte que l'augmentation de la pratique), ces données nous obligent et rappellent l'impérieuse nécessité de se pencher sur la qualité des aménagements cyclables, le savoir rouler, la cohabitation dans l'espace public. Mais aussi à celle d'accélérer les politiques de réduction de la vitesse et d'appeler sans cesse au respect du code de la rue par les véhicules motorisés, principale cause de ces accidents mortels. Faut-il rappeler que les accidents graves sont dus à un véhicule motorisé ? Réalité qui vaut également pour les piétons.

Plus que jamais, le réseau du Club mutualise les efforts et les initiatives qui éclosent un peu partout sur les territoires. L'occasion de vous parler du succès de l'édition 2020 des Talents du vélo qui fêtent leurs dix ans d'existence avec 58 candidatures en lice et des trophées qui seront remis mi-décembre à 7 lauréats. Au même moment aura lieu notre Assemblée générale, occasion de revenir sur la période qui s'achève et de renouveler l'équipe d'élu.e.s qui anime notre association !

Prenez soin de vous,
Pierre Serne, président



Les vélos anglais contre le surpoids

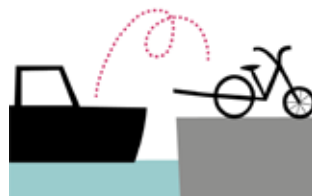
► **Le Royaume-Uni a lancé un plan vélo de plus de 2 milliards d'euros dont un des objectifs majeurs annoncés serait de lutter contre l'obésité.**

Dévoilé fin juillet, le plan comporte des investissements dans des pistes cyclables, des zones piétonnières mais également des chèques vélo de 50 livres pour les réparations de vélos de particuliers. La similitude avec les Coups de pouce vélo est troublante ! Au Royaume-Uni, un quart des hommes et près d'un tiers des femmes sont considérés comme obèses, selon les critères de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), c'est-à-dire que leur indice de masse corporelle (IMC) est supérieur à 30. Dans les territoires où le surpoids touche une grande partie des citoyens, les médecins seront invités à prescrire de l'exercice, et notamment l'usage du vélo. Certains cabinets médicaux disposeront de bicyclettes qu'ils pourront prêter ou céder aux patients qui les utilisent suffisamment.

Le vélo relaie le bateau à Strasbourg

► **Une livraison par voie d'eau associée à une logistique « du dernier kilomètre » par des vélos cargos électriques se développe depuis le début du mois de juillet à Strasbourg.**

La jeune société strasbourgeoise Urban Logistic Solutions (ULS) a créé un service de logistique novateur, soutenu par Voies navigables de France, en acheminant des marchandises pour les commerçants du centre-ville (Grande-Île) par bateau et vélo électrique. Fûts de bières, chaussures ou autres produits hi-fi sont chargés depuis un entrepôt logistique sur un bateau qui rallie ce centre historique en moins d'une demi-heure. Alors qu'ULS distribue déjà 6 700 adresses à Strasbourg, la start-up ambitionne de se développer dans une douzaine de villes en France, mais aussi en Angleterre et en Belgique, soutient Thomas Castan, son président : « *La solution fluviale vélos cargos est prometteuse, nous avons l'ambition de la développer dans toutes les villes traversées par des voies d'eau. À Strasbourg, ville pilote, la position en centre-ville de la plateforme permet de réduire massivement les émissions de CO₂ et de multiplier le nombre de rotations des vélos cargos.* »



Les vélos de fonction moins chers que les voitures de fonction

► **Selon l'organisation à but non lucratif Transport & Environnement, les subventions aux voitures de société coûteraient 32 milliards d'euros par an aux contribuables européens.**

Une dépense qui donne encore davantage d'arguments aux start-up proposant des vélos de fonction aux entreprises. De plus en plus nombreuses, ces nouvelles entreprises (Zenride, Starbolt, 2R Aventure...) s'appuient sur un coût mensuel de location inférieur à 100 euros par mois pour un vélo de fonction à assistance électrique. S'ajoute une réduction d'impôt sur les sociétés équivalente à 25 % du coût de la location (pour un contrat d'au moins 36 mois). Le vélo de fonction n'étant pas considéré comme un avantage en nature par l'Urssaf, le salarié peut toujours continuer à bénéficier de 50 % du remboursement de son abonnement aux transports en commun par l'employeur.



La logistique urbaine, une nouvelle mission des élus territoriaux

► **La logistique urbaine prend une place remarquable dans les missions des élus territoriaux.**

Selon Logicités, le site du consultant en logistique urbaine Jérôme Libeskind, suite aux élections municipales 2020, la logistique urbaine s'inscrit désormais dans les missions des élus de Cannes, Nice, Lyon, Rennes, Avignon ou Mérignac. Cette mission s'ajoute à celles des mobilités et du stationnement pour bon nombre d'élus et traduit l'importance prise par la logistique et le transport du dernier kilomètre dans les politiques urbaines.

L'Espagne généralise les 30 km/h

► **Le 10 novembre 2020, le gouvernement a adopté un décret royal qui réduit la limite générale de 50 à 30 km/h sur les rues à une voie ou à une seule voie par sens de circulation.**

Ces rues sont majoritaires dans les villes espagnoles. Cet acte qui émane du pouvoir exécutif au nom du roi d'Espagne, n'entrera pas en vigueur avant six mois. L'Espagne serait donc le premier pays à généraliser les 30 km/h.



sur tous les territoires et pas uniquement dans les centres des grandes métropoles », a-t-elle confié à son arrivée. Son expérience politique combinée à un parcours professionnel dense au sein des services de l'État (Ville, aménagement du territoire, Premier ministre), comme des établissements publics nationaux (Réseaux des chambres de métiers, Agence de la cohésion sociale, Commissariat à l'égalité des territoires), lui ont permis d'acquérir une connaissance fine du fonctionnement et des attentes des collectivités territoriales.

Une nouvelle secrétaire générale au Club

› Catherine Pilon est devenue la nouvelle Secrétaire Générale du Club des villes et territoires cyclables le 5 octobre dernier.

Élue territoriale de 2001 à 2020 et membre du conseil d'administration du Club pendant six ans, cette diplômée en urbanisme possède une double expertise politique et technique des mobilités actives. «Le Club dispose de nombreux atouts pour renforcer la place du vélo

vite-dit

« Le plan de relance prévoira des montants significatifs et inégaux en faveur d'un plan vélo très ambitieux et contractualisé avec les collectivités territoriales, qui en seront les maîtres d'ouvrage : investissement dans des infrastructures dédiées et les vélos électriques qui vont révolutionner l'usage de ce moyen de locomotion propre et excellent pour la santé dans toutes les villes et villages de France, et pas seulement dans les grandes villes »

Jean Castex, discours de politique générale à l'Assemblée nationale, le 15 juillet 2020

DÉVELOPPEZ L'USAGE DU VELO AVEC CYKLEO

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

Le vélo bat la campagne

Le vélo gagne du terrain, il conquiert le périurbain, mais aussi les zones rurales. La crise sanitaire et l'évidence de la solution vélo ont accéléré l'adhésion de nouveaux territoires au vélo, stimulés par un vélo à assistance électrique qui aplanit les reliefs et raccourcit les temps de trajet. Retour sur un phénomène.

Les vélos circulant dans les territoires peu denses ne sont plus uniquement empruntés pour le tourisme, le sport ou le loisir ! Le vélo utilitaire revient dans les communes rurales, les communes multipolarisées⁽¹⁾, les banlieues et la périphérie des grandes

agglomérations. Vingt-cinq ans après un une désaffection de l'usage du vélo comme mode de déplacement sur ces territoires, la volte-face fait écho. Étonnement d'ailleurs, cette désertion du vélo était quasi passée sous silence ces dernières années,

comme le rappelle la récente étude sur l'économie du vélo (*Impact économique et potentiel de développement du vélo en France*) : « Les résultats de l'enquête nationale transport de 1994, il y a 25 ans, montrent ce paradoxe d'une part modale maximale du vélo dans les communes rurales, les communes multipolarisées, les banlieues et la périphérie des grandes agglomérations. L'inversion des espaces de pratique du vélo au quotidien a été rapide et brutale. » Le phénomène se trouve amplifié et révélé par la mise en place d'aménagements cyclables de transition depuis le premier confinement du 17 mars au 11 mai.

De nouveaux territoires portent des aménagements cyclables

Des pionnières comme la ville pilote de Loos-en-Gohelle, dans le Pas-de-Calais (6 900 habitants), sont rejointes par de nouveaux acteurs, à l'image de Saint-Quay-Perros. La commune des Côtes-d'Armor de 1 300 habitants a aménagé une piste cyclable évitant l'emprunt d'une double voie. « Une piste cyclable

⁽¹⁾ Selon l'Insee : Les « communes multipolarisées des grandes aires urbaines » sont les communes dont au moins 4 % des actifs occupés résidents travaillent dans plusieurs grandes aires urbaines, sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles, et qui forment avec elles un ensemble d'un seul tenant. Les « autres communes multipolarisées » sont les communes situées hors des grandes aires urbaines, des moyennes aires, des petites aires, hors des communes multipolarisées des grandes aires urbaines dont au moins 40 % des actifs occupés résidents travaillent dans plusieurs aires, sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles, et qui forment avec elles un ensemble d'un seul tenant.





Construite sur une contre-allée, la nouvelle piste cyclable de Saint-Quay-Perros (22) évite la double voie automobile et apporte une véritable alternative à la voiture.

«bricolée» qui permet la liaison entre Perros-Guirec et Lannion. On est sur une route départementale et j'ai agi en tant que maire avec des accords locaux », en sourit Olivier Houzet, le nouveau maire de cette commune enchâssée entre Lannion, l'industrielle, et Perros-Guirec, la station touristique.

Saint-Quay-Perros fait entendre sa voix pour ne pas se retrouver oubliée des grands aménagements. « Le conseil municipal a répondu à des appels à projets : le plan de relance départemental pour des équipements dédiés aux cycles, le fonds mobilités actives Aménagements cyclables 2020 pour la réalisation d'une voie verte débloquent un point noir sur le tracé vélo intercommunal, et une demande de subvention au «programme Alvéole» pour du mobilier urbain dédié au vélo », se félicite à l'unisson la nouvelle équipe municipale.

Les ressources humaines manquent à l'appel

Difficile toutefois de naviguer dans

les méandres administratifs et de maîtriser la technicité de certains dossiers. Les compétences internes font cruellement défaut. « Notre petite commune de quinze conseillers élus n'a pas de spécialiste dans ses rangs. Heureusement qu'un ancien urbaniste, un consultant à la retraite,

« Le sandwich administratif est très épais »

vit dans la commune et nous apporte ses services à titre gratuit. Nous nous sommes également rapprochés du Cerema et entretenons de bons contacts avec Lannion-Trégor Communauté (NDLR, la communauté d'agglomération) », témoigne Olivier Houzet.

L'édile parvient toutefois à trouver des écoutes réceptives : « Le sandwich administratif est très épais. Fort heureusement, les mentalités des administrations ont changé. » Même constat à plus de 900 km, à Millery, ville de 4 300 habitants située à une vingtaine de kilomètres de Lyon. « Le sujet du vélo est complexe, et nous ne disposons pas des ressources humaines pour le gérer. Les agents recrutés savent

LES NOUVEAUX TERRITOIRES AU CLUB

De plus en plus de communes de « petite taille » rejoignent le réseau du Club.

Du début de l'année à la fin octobre, le Club a accueilli (par ordre alphabétique) :

- **Le Soler**, ville des Pyrénées-Orientales de 7 700 habitants de l'agglomération de Perpignan ;
- **Locmiquélic** (1 100 habitants), une des vingt-cinq communes de l'agglomération de Lorient, dans le Morbihan ;
- **Mondeville**, commune du Calvados (Normandie) de 9 800 habitants.
- **Montreuil-Juigné** (7500 habitants) en Maine-et-Loire une des 29 communes de la communauté urbaine d'Angers Loire Métropole.

« Le vélo peut devenir un véritable mode de déplacement au quotidien »

Dans l'océan Indien, la communauté d'agglomération Dombéni-Mamoudzou (Cadema), chef-lieu et capitale administrative de Mayotte, porte de grandes ambitions pour le vélo d'ici 2023. Mohamed Hamissi, chef de projets transport et déplacements, dévoile les intentions de ce territoire d'outre-mer.



Lauréate de l'appel à projets Vélo & Territoires, la communauté d'agglomération Dombéni-Mamoudzou (Cadema) joue sur les aménagements, mais aussi les services et la communication, pour encourager l'adoption du vélo.

Ville & Vélo : Depuis quand la Cadema s'intéresse-t-elle au vélo ?

Mohamed Hamissi : Dans le cadre de son projet volontariste de mobilité durable, la Cadema s'engage à faire du vélo un mode de déplacement multimodal et à l'inscrire dans son bouquet de mobilité, dont la mise en service commerciale est ambitionnée en 2023. La délibération communautaire relative à la stratégie d'écomobilité de la Cadema confirme cette ambition.

Qu'est-ce qui motive cet intérêt pour les déplacements à vélo ?

M.H. : Mamoudzou, chef-lieu et capitale économique et administrative de Mayotte, concentre les principaux pôles générateurs de déplacement de l'île dans un rayon de 7 km. Nous sommes donc convaincus que le vélo peut devenir un véritable mode de déplacement au quotidien si nous créons les conditions de son développement. À cet effet, 9 km de pistes cyclables seront réalisés le long du futur TCSP (transports en commun en site propre). En outre,

l'élaboration du schéma directeur cyclable de la Cadema nous permettra d'arrêter un programme d'investissement en faveur du vélo.

Cette ambition répond-elle à une demande citoyenne, une commande politique ?

M.H. : Le développement du vélo s'inscrit dans le projet d'écomobilité de la Cadema. Il est également inscrit dans le plan global de transports et de déplacements de Mayotte, élaboré conjointement par l'État, le Conseil départemental et la Cadema. En sus de son efficacité en milieu urbain en tant que mode de transport, le vélo peut participer à apaiser la circulation, à préserver l'espace public, tout en participant activement à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Nous voulons également développer le tourisme à vélo et répondre à l'attente des partenaires privés en termes d'accès aux espaces remarquables de notre territoire. ■

s'occuper de routes, de voiries, mais ne disposent pas forcément de la compétence vélo. La pêche aux financements est difficile », confirme Benoît Fournier-Mottet, conseiller municipal.

La fin des zones blanches de la mobilité ?

L'État veut désormais jouer d'agilité et de proximité avec ses services décentralisés. Quelque 28 correspondants vélo sont déployés sur les territoires dans les Dreal (Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement) ou équivalent⁽²⁾. Ces agents travaillent localement avec l'Ademe (chargés de mission des 17 directions régionales) et le Cerema (techniciens des 14 antennes régionales). Autres portes d'entrée possibles ? Celles des cellules régionales d'appui de France mobilités (www.francemobilités.fr), mises en place depuis 2019 pour, dicit le site, « accompagner l'innovation dans les territoires "peu denses". » La plateforme Aides-territoires (<https://aides-territoires.beta.gouv.fr>), une « start-up de l'État » lancée en janvier 2018, recense tous les dispositifs financiers et d'ingénierie auxquels les territoires peuvent prétendre.

Du tourisme à l'utilitaire

La communauté de communes de la vallée de l'Hérault (CCVH) se trouve aiguillonnée par le transfert de compétence mobilité aux communautés de communes (loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019), précise David Cablat, cinquième vice-président, délégué à l'action sociale et référent mobilité : « Son entrée en vigueur encourage aujourd'hui la CCVH à

⁽²⁾ Répartis dans les Dreal (Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement), Driea (Directions régionales et interdépartementales de l'équipement et de l'aménagement) pour la région parisienne, Deal (Directions de l'environnement, de l'aménagement et du logement) pour l'outre-mer et Dafe (Directions de l'environnement, de l'aménagement et du logement) en Nouvelle-Calédonie.

consolider sa démarche en faveur de la gestion de la mobilité sur son périmètre. De même, la Région Occitanie, qui s'est positionnée en tant que chef de file de la mobilité, encourage les collectivités à définir une stratégie de mobilité locale en complémentarité et en lien avec sa démarche de déploiement des transports en commun. Le vélo est apparu comme un outil fondamental de la stratégie locale. » Ce territoire de 39 300 habitants pour 28 communes s'intéresse au vélo sous l'angle des loisirs depuis sa création en décembre 1998. Le vélo utilitaire est plus récent. « C'est avec l'élaboration de son projet de territoire, engagé en 2014, qu'une prise de conscience s'est amorcée sur le rôle que peut avoir le vélo dans la mobilité du quotidien. Les principaux enjeux de la vallée de l'Hérault invoqués étaient liés à son contexte territorial à la fois semi-rural et proche de l'agglomération montpelliéraine », précise l'édile, qui souligne « la hausse de la demande d'itinéraires cyclables de la part des habitants du territoire. »

Un portage politique, une volonté citoyenne

Les territoires de toutes tailles doivent répondre à une montée de la demande avec des configurations géographiques parfois difficiles. Catherine Allain, la Directrice générale des services de Locmiquélic (4 000 habitants), ville située dans la rade de Lorient, témoigne : « Locmiquélic n'échappe pas à la tendance nationale en faveur du vélo (...), mais ses rues étroites ne facilitent pas l'intégration des vélos. Nous aimerions disposer de retours d'expériences pour savoir ce que font les communes aux problématiques similaires. » Une bonne raison pour rejoindre le réseau du Club ! L'étroitesse du réseau viaire concerne aussi Millery (69), sans infrastructures cyclables propres, avec un centre posé sur un plateau et environ 100 mètres de dénivelé depuis le bas du village. Ici, le



La liaison cyclable entre Gignac et Saint-André-de-Sangonis, les deux villes les plus peuplées du territoire, constitue un des projets-phares de la communauté de communes vallée de l'Hérault (34). Le début de l'itinéraire cyclable déjà réalisé à Gignac (notre photo) doit être prolongé sur la ville voisine pour favoriser les déplacements du quotidien et créer un maillage cyclable entre les zones d'habitat, les commerces et les pôles d'emploi.

« Le vélo est apparu comme un outil fondamental de la stratégie locale »

vélo à assistance électrique constitue un accélérateur, l'intermodalité une nécessité. « Millery se trouve sur une zone périurbaine et accueille régulièrement des nouvelles familles dans le village, en général des cadres qui se rendent à Lyon pour travailler. Certains effectuent le déplacement en vélo et train en empruntant une ligne TER proche. Nous souhaitons la création d'une ligne tram/train pour rejoindre la gare de Lyon Saint-Paul. Ce serait l'occasion de consolider ce report modal vélo/train. L'intermodalité et la pratique du vélo ont un sens sur les territoires », affirme Benoît Fournier-Mottet.

Le vélo à assistance électrique transforme le paysage

Quasi invisible il y a 10 ans, le vélo à

assistance électrique (VAE) a connu une croissance phénoménale, passant de 23 000 vélos commercialisés en 2009 à plus de 388 000 unités en 2019 (Union sport & cycles). Et les perspectives de ventes annuelles moyennes d'un million d'ici 2025 en France pourraient considérablement modifier le paysage. Avec une politique soutenue en faveur des infrastructures cyclables, des chiffres de 15 à 30 millions d'unités en Europe à l'horizon 2030 sont envisageables selon l'European Cyclists' Federation (ECF). Selon l'étude *Impact économique et potentiel de développement du vélo en France*, le VAE « touche prioritairement les territoires où la pratique du vélo est la plus faible, s'utilise avec une fréquence de pratique et sur des distances de déplacement beaucoup plus importantes qu'un vélo classique et touche principalement des Français plus âgés qui ne faisaient

plus de vélo et des femmes. » Le VAE constitue un atout pour réduire la fracture territoriale. Le taux de vente observé en 2017 avec la prime de l'État montre qu'il s'est d'abord développé dans les communes périphériques et les communes multipolarisées, où le vélo est faible et baisse.

La recherche et le développement participant à la tendance

Bottes de sept lieues, le VAE devient objet de recherche et développement et pourrait convaincre les plus sceptiques. Bruno Renard, président de la Fédération des acteurs des plans de mobilité, confirme le développement sur les zones peu denses : « Il y a deux ans, on nous riait au nez ; maintenant, avec l'autonomie des nouvelles batteries, ce n'est plus la même chose. » Le marché du vélo croissant, l'ingéniosité va amplifier un phénomène qui touche tous les usages. La jeune marque Vélo utilitaire

français (VUF) a équipé son triporteur d'une boule d'attelage permettant de tracter jusqu'à 250 kg. Les systèmes d'éclairage et le freinage sur disques ont fait progresser la sécurité active à la vitesse d'un vélo lancé en pleine descente. Le développement des énergies hydrogène et solaire avance très rapidement et pourrait changer la donne.

Le tout-automobile a vécu ! Culturellement, mais aussi économiquement. Le coût annuel moyen d'une voiture estimé, selon les sources, entre 4 000 € et 6 000 € par an, paraît démesuré sachant qu'en zone rurale, un déplacement sur deux est inférieur à 5 km et un tiers à 2 km. Le remplacement d'une voiture par un vélo entraîne des économies de l'ordre de

« Le tout-automobile a vécu »

300 à 500 € par mois dans le budget des ménages, selon l'Unaf (Union nationale des associations familiales). Des économies auxquelles s'additionnent les baisses de dépenses de santé dans le cas d'un usage quotidien. ■



Solution pour de nombreux territoires où la moitié des déplacements restent inférieurs à 5 km, le vélo à assistance électrique gomme les reliefs et facilite l'intermodalité. La preuve par l'exemple avec Benoît Fournier-Mottet, conseiller municipal de Millery (69).



Abri Cigogne® solaire de la gare de Mâcon



Grand Prix des Régions 2020 catégorie «Pôles d'échange» pour la Bourgogne-Franche-Comté et ses abris vélos solaires innovants

Une belle reconnaissance pour un projet complet :

- 20 consignes sécurisées de 10 à 30 places en gares TER
- accueil des cyclistes réguliers et occasionnels
- autonomie énergétique avec alimentation photovoltaïque
- système de gestion et de monitoring des abris
- exploitation et maintenance par Altinnova®

Abri Cigogne® solaire : La solution **autonome, modulaire, facile à transporter, installer et déplacer** pour un **service de stationnement sécurisé agile** !

altinnova®
ÉQUIPEMENTS ET SERVICES
POUR AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

abris vélos | stationnements vélos | stations de services cyclistes | services

Demain, le vélo **antichute**

Comment limiter les chutes à vélo chez les seniors et infléchir la courbe des accidents en Europe du Nord ? La réponse technologique de l'université néerlandaise de Delft se présente sous la forme d'un moteur stabilisant le vélo à faible vitesse.

Mieux vaut prévenir que guérir. Une nouvelle solution à l'instabilité des seniors sur le vélo est apportée par un système de stabilisateur automatique intégré au vélo. Le prototype, développé par l'université technologique de Delft (Pays-Bas) et la marque néerlandaise Gazelle permet de maintenir un vélo en équilibre grâce à un capteur, un moteur et un processeur intégrés au guidon. Le capteur détecte la chute, puis le moteur ajuste l'équilibre du binôme vélo/cycliste, piloté par un processeur gorgé d'algorithmes. Désactivé à l'arrêt, le système s'enclenche dès que le vélo dépasse les 4 km/heure, la vitesse d'un piéton. Arend Schwab, le chercheur à l'origine de cette innovation, la compare cette innovation « à l'ABS (le système antiblocage des roues) dans une voiture ou l'aide à la conduite, qui nous remet dans la bonne voie si on se déporte », insistant sur la dimension optionnelle d'une innovation « qui n'aura rien d'indispensable pour l'usager moyen ». Ce vélo intelligent et bienveillant, toujours à l'état de prototype, fonctionne. Une présentation officielle au grand public est envisagée en 2022.

Prévention des accidents et préservation des modes de vie actifs

Ce stabilisateur technologique améliorerait la sécurité des seniors et des personnes peu à l'aise sur deux-roues. Le sujet préoccupe les Pays-Bas, où l'accidentologie impliquant les cyclistes a augmenté d'environ 30 % entre 2000



Un vélo avec stabilisateur intégré livre un nouvel outil de sécurité passive et répond au besoin de préserver un mode de vie actif chez les plus anciens.

« Le système s'enclenche dès que le vélo dépasse les 4 km/heure »

et 2010, selon l'Institut néerlandais de sécurité routière (Swov). Les accidents graves à vélo proviendraient essentiellement d'une perte de contrôle et impliqueraient, chaque année, plus de 4 000 cyclistes de plus de 55 ans, précise l'Institut. Selon les données de l'université, le chercheur

avance que « sur tous les cyclistes sévèrement blessés au-delà de 65 ans, 80 % tombent simplement de leur vélo ». Passé 65 ans, les chutes sur le côté devancent les collisions dans les causes d'accident. L'évolution des modes de vie et la nécessité de permettre aux personnes âgées de conserver leur indépendance par des modes de vie actifs placent ce concept au niveau des tricycles ou autres palliatifs techniques du manque d'équilibre. ■

Une association publique-privée

Le prototype combine les connaissances scientifiques fondamentales de la plus importante université publique des Pays-Bas à l'expertise pratique de la marque de vélo néerlandaise Gazelle. Arend Schwab, le chercheur à l'origine de cette innovation, effectue ses recherches au sein d'un laboratoire de dynamique du vélo de l'université de technologie de Delft (Technische Universiteit Delft – TU Delft). Gazelle, marque fanion des Pays-Bas, produit annuellement 250 000 vélos à usage utilitaire ; la marque historique s'est vu décerner le titre « Royal » lors de la célébration de son centenaire en 1992.

La pérennisation à l'ordre du jour

L'extension de la place laissée au vélo par les aménagements cyclables de transition se confirme. Toutes les initiatives posent le débat du partage de l'espace public. Focus sur trois territoires en attente de pérennisation.

Saint-Brieuc veut gagner en lisibilité

Parfois les aménagements de transition se sont installés dans la sérénité, à l'image de cet important giratoire de Saint-Brieuc (le rond-point Aberystwyth). « Un giratoire immense à trois voies, situé près du centre hospitalier, le plus gros employeur de la ville. Cet aménagement a fonctionné dès le départ, début juin, sans ajustement, on a juste déplacé les motifs d'arrêts-minute (N.D.L.R., boîte postale et dépôts de vêtements) », se réjouit Clémentine Chappard, chargée de concertation et communication de la ville costarmoricaïne de 45 000 habitants. La sanctuarisation d'une voie bus/vélo sur l'extérieur du giratoire a simplement exigé un peu de peinture. D'autres aménagements de transition ont également vu le jour, ajoutant 3 km à un linéaire cyclable de 25,2 km. La démarche ? « Compte-tenu de l'urgence de la situation, il n'y a pas eu de concertation et on a mis en place les aménagements immédiatement après le confinement en prenant les éléments inscrits dans le schéma cyclable », poursuit Clémentine Chappard. Une évaluation

qualitative régulière a été initiée avec des comités de suivi et des rencontres avec les riverains. Par ailleurs, la levée de boucliers des habitants des rues adjacentes à la rue (de Trégueux), transformée en sens unique voiture et bidirectionnelle vélo (8500 véhicules/jour), a motivé la commande d'une étude de circulation avant une concertation prévue mi-novembre. La ville, dont 54 % des actifs résident et travaillent

« La ville attend les financements de la Dsil et du Fonds mobilités actives pour lancer des travaux »

au sein de la commune, a également actionné le levier d'aide à l'achat de vélos à assistance électrique avec une enveloppe de 120 000 €. Une réussite ! La suite ? La pérennisation des aménagements a été actée, la ville attend les financements de la Dsil (Dotation de soutien à l'investissement local) et du Fonds mobilités actives pour lancer des travaux, évalués à 1 million d'euros,

pour gagner en qualité pour les usagers, selon Clémentine Chappard : « On a trouvé les limites des aménagements de transition au niveau de la signalétique et du marquage, qui se révèlent insuffisants en termes de lisibilité. »

À Belfort, les cyclistes passent le pont

À Belfort (90), un pont a cédé aux coups de pédales répétés des cyclistes. « La

discontinuité cyclable du pont Jean-Legay posait problème depuis toujours. Une voie de circulation a été neutralisée au profit des cycles sur 250 mètres, avec une piste bidirectionnelle tracée sur ce pont urbain, deux fois deux voies, qui constituait une rupture de continuité historique du réseau cyclable dans la ville », s'enthousiasme Bertrand Delavelle, responsable de l'espace public et des mobilités. Sur les deux aménagements mis en place au début de l'été sur le chef-lieu du Territoire de Belfort, suite au déconfinement, celui-ci a valeur de symbole. Situé sur l'axe de transit Rhin-Rhône, ce pont est très emprunté, notamment par de nombreux convois exceptionnels, sur un territoire où l'industrie automobile reste très prégnante. « La solution pour rendre ce pont cyclable était de retirer une voie aux véhicules motorisés, ce qui a été réalisé en test à la mi-juillet ; nous avons nommé les aménagements "pistes cyclables en test", nous ne voulions pas



Le grand giratoire de Saint-Brieuc (22) a laissé une voie aux vélos et aux bus.

À Belfort (90), la discontinuité cyclable du pont Legay a pris fin.



La piste cyclable entre Antibes et Villeneuve-Loubet est toujours à l'ordre du jour dans le département des Alpes-Maritimes (06).



les qualifier de "transitoires". L'idée a été de profiter de l'allègement de circulation des grandes vacances pour les mettre en place. » Techniquement, le pont ne permet pas de disposer des 3 mètres recommandés par le Cerema pour les pistes cyclables bidirectionnelles, à cause du passage des transports exceptionnels. Une largeur de 2,5 mètres constitue un bon compromis compte tenu de l'existant. Dans la continuité d'une politique cyclable reconnue (Belfort se classe troisième au baromètre 2019 des villes cyclables de la Fédération française des usagers de la bicyclette - FUB pour les villes de 20 000 à 50 000 habitants), la crise sanitaire a permis des aménagements qui devraient vraisemblablement être pérennisés par des travaux de voirie au printemps prochain. Une session de conseil de quartier en novembre va précéder des décisions attendues pour la fin de l'année.

Les Alpes-Maritimes soignent le littoral cyclable

Le département des Alpes-Maritimes a fait parler de lui avant le passage de la redoutable tempête Alex. Le sujet des débats ? L'aménagement cyclable provisoire de 4 kilomètres sur la route littorale entre Antibes et Villeneuve-Loubet. Inaugurée le 14 mai, cette piste cyclable bidirectionnelle a été fermée un mois et demi plus tard. « Les travaux

réalisés ont permis d'offrir aux cyclistes une alternative à la voiture pour accompagner la sortie du confinement en mai et juin (...). Les conflits d'usages entre automobilistes, cyclistes et piétons s'avèrent en effet potentiellement trop nombreux en période estivale », déclarait Charles-Ange Ginésy, le président du Conseil départemental des Alpes-Maritimes. Cette piste, aménagée post-confinement pour un usage domicile-travail, constitue également une partie de l'Eurovélo 8, la véloroute de la Méditerranée, tronçon qui devait faire l'objet de travaux. La fréquentation a confirmé le bien-fondé de cette piste. « Les comptages sont encourageants, nous avons enregistré une fréquentation moyenne de 1 800 cyclistes par jour dès sa mise en service, avec des pointes allant jusqu'à 2 800 cyclistes », constate Laurent Lavoine, chargé de missions politiques cyclables pour le Département.

Réalisé rapidement en sortie de confinement, dans le but d'être pérennisé, cet aménagement doit faire l'objet d'une décision du Département et des communes, qui doivent également prendre en compte les « coups de mer » de cette zone littorale. Un point intermédiaire, prévu courant octobre, a été reporté à cause de la tempête Alex. Aujourd'hui, la piste unidirectionnelle demeure, sur toute la largeur, devenant un espace que se réapproprient les cyclistes. ■



DES PÉRENNISATIONS MASSIVES

Le deuxième volet de l'étude sur la mise en place et la pérennisation des aménagements de transition confirme la dynamique de l'urbanisme tactique.

- Plus de 70 collectivités ont mis en place des aménagements de transition en France sur cette période, soit 14 % de plus que lors de la première enquête de juin 2020.

- Près de 80 % des collectivités envisagent de pérenniser au moins une partie de ces aménagements.

- Plus de 90 % des collectivités plébiscitent la méthode d'urbanisme tactique pour de futurs aménagements cyclables.

- Les 69 % des collectivités dont le projet est encore au stade de l'étude sont optimistes sur son potentiel d'aboutissement.

Les enseignements de l'enquête sont à télécharger sur le site du club : www.villes-cyclables.org

L'économie du vélo reprend ses études

Publiée à bas bruit avant la crise sanitaire en avril dernier, la nouvelle étude sur l'économie du vélo – *Impact économique et potentiel de développement du vélo en France* – livre des enseignements pour mener des politiques cyclables. Décryptage des données marquantes d'un outil de plus de 300 pages avec Gwendal Caraboeuf, un des consultants du cabinet Inddigo en charge de cette analyse économique.

Une très forte fracture territoriale dans l'usage du vélo.

De nombreux indicateurs fléchaient déjà cette fracture autant économique que sociologique. L'analyse dévoile de nouvelles données. « *L'étude montre que la pratique du vélo s'est accrue dans les centres des grandes métropoles, mais qu'ailleurs l'usage continue de baisser ; 20 % de la population française sont concernés par cette augmentation et 80 % plutôt par la baisse* », résume Gwendal Caraboeuf. Cette évolution de la part modale du vélo dans les grandes villes joue, selon l'observateur, « *un effet de loupe déformante sur l'ensemble de la pratique du vélo au quotidien. C'est là que se concentrent la plupart des investissements, que l'on trouve le maximum de services vélo* ».

Pratiques utilitaires et pratiques de loisirs sont liées.

Une corrélation a été clairement établie entre la pratique loisir et la pratique utilitaire. « *Sur des territoires où domine une pratique loisirs, son développement permet d'aller vers un usage du quotidien. Par exemple à Nantes, ville où le vélo loisir est assez important, la pratique utilitaire se développe aussi. À Paris, c'est un peu l'inverse, le vélo utilitaire a stimulé le vélo de loisirs et sportif avec l'accroissement des vélos de course, des vélos gravels...* », souligne le consultant. La ville de Tours illustre assez bien ce passage du vélo loisir vers le vélo utilitaire. Cet indicateur pourrait aider

« Dans les villes où les femmes circulent à vélo, l'usage est plus fort chez les enfants »

à réduire la fracture territoriale dans certaines zones rurales et constitue un levier intéressant pour les territoires implantés le long d'itinéraires Eurovélos ou de voies vertes.

La baisse de l'usage chez les plus jeunes.

Fortement ressentie dans les grandes villes, la baisse de l'usage chez les jeunes Français ne se retrouve pas dans d'autres pays, notamment en Allemagne. L'étude établit un lien pertinent entre la pratique des femmes et celle des enfants : « *Dans les villes où les femmes circulent à vélo, l'usage est plus fort chez les enfants. Le constat est flagrant à Strasbourg.* »



Véritable boîte à outils pour accompagner les politiques cyclables, la nouvelle étude sur l'économie du vélo s'intéresse à tous les acteurs économiques de l'écosystème : les collectivités territoriales et l'État, les entreprises et les ménages.

Les hypothèses avancées ? « *Un lien a été établi avec le trafic automobile, dont l'augmentation entraîne une baisse de la pratique chez les plus jeunes.* » Enfin, une matière à réflexion pour certaines politiques publiques se trouve au niveau des bus scolaires, soutient le consultant : « *Une des explications de la baisse de la pratique du vélo pour aller à l'école est l'augmentation des bus scolaires, un phénomène très récent. Le très fort développement des bus scolaires s'effectue au détriment de l'usage du vélo pour aller à l'école.* »

Les investissements croissants des collectivités.

Les investissements des collectivités restent focalisés sur les infrastructures davantage que sur les services et affichent une nette

tendance à la hausse entre 2018 et 2019. « Il est logique de commencer par financer les infrastructures, ce que nous recommandons dans les bureaux d'études. La corrélation évidente entre l'offre de pistes cyclables et la pratique fonctionne toujours : les villes aux pistes cyclables nombreuses sont celles dans lesquelles l'usage est le plus élevé », insiste le cabinet Indiggo. Les chiffres interpellent toujours sur le différentiel entre les investissements des collectivités et ceux de l'État (avant le plan vélo 2018), mais aussi entre le budget consacré aux transports en commun (TP) et celui consacré au vélo : « Sur la période étudiée, l'État verse 90 €/habitant/an pour les transports en commun et 0 € pour le vélo, alors que, pour les Régions, les montants s'élèvent respectivement à 122 et 1 €. Pour les départements, financeurs des routes,

l'investissement est différent. Ensuite, au niveau local, le différentiel est énorme, avec 236 € pour les transports publics et 6 € pour le vélo. »

Le phénomène du vélo à assistance électrique (VAE). Beaucoup d'analyses sur le vélo à assistance électrique (VAE) ont été menées dans l'étude, notamment celle des aides à l'achat de l'État en 2017 dont la base de données des bénéficiaires a pu être analysée. « Les bénéficiaires étaient justement ceux visés : les habitants de première et deuxième couronnes, de zones rurales... et non pas les habitants des centres des grandes villes, ce qui a été entendu. » Les données provenant d'Allemagne montrent que les augmentations

des distances moyennes parcourues passent de 11 km à 16/17 km, mais aussi que la pratique se prolonge malgré le vieillissement.

Les bénéfices santé chiffrés aux kilomètres parcourus. Les bénéfices santé penchent largement du côté du vélo, pour les individus comme pour la collectivité, en comparaison avec les transports en commun ou les trottinettes. Le vélo est un mode actif, et un chiffre résume cet impact positif pour la collectivité, selon Gwendal Caraboeuf : « La pratique du vélo génère un bénéfice santé pour la collectivité, évalué de 0,69 €/km à 0,91 €/km. » Cette donnée forte s'ajoute à l'actif des plans vélos. ■

« Un bénéfice santé pour la collectivité de 0,69 €/km à 0,91 €/km »

Les objectifs et la méthode

Onze années après le premier document de référence (Spécial économie du vélo – 2009), l'analyse de l'économie du vélo établit un état des lieux, mais révèle aussi des scénarios prospectifs.

« La remise à jour de l'étude précédente s'accompagne de la construction d'un modèle économétrique pour réactualiser l'économie du vélo en permanence et permettre de porter un regard prospectif », nous confiait Nicolas Mercat, responsable de ce travail pour le cabinet Indiggo. Les données analysées et compilées ont porté sur : **la base unifiée des enquêtes ménages**, un fichier de 400 000 enquêtes sur un territoire couvrant 35 millions de Français ; **le retraitement de l'enquête nationale transport** (20 000 questionnaires) ; la compilation des **enquêtes véloroutes et voies vertes de 2015 à 2019** (15 500 sources) ; le



L'étude complète est disponible en téléchargement libre sur le site de l'Ademe, accompagnée d'une synthèse.

questionnement de **16 130 licenciés de fédérations sportives** (dont 11 700 de la Fédération française de cyclotourisme) et de **250 clubs** ; l'interrogation de **599 collectivités** de Vélo et Territoires et du Club des villes et territoires cyclables ; **des enquêtes sur les cols de montagne** (7 790 observations et 550 questionnaires) ; l'étude sur les **bénéficiaires de l'aide à l'achat de vélos à assistance électrique** (Cerema : 29 717 consultations). Onze consultants se sont affairés sur cette analyse commanditée par la Direction générale des entreprises (DGE) du ministère français de l'Économie et des Finances, la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo, l'Ademe et la Fédération française de cyclisme. ■

La pub auto passée à tabac

L'objectif de la loi d'orientation des mobilités (LOM) de transformer « *en profondeur la politique des mobilités* » peut-il se satisfaire des seules mentions légales ajoutées aux publicités qui vantent liberté et grands espaces pour des véhicules polluants coincés dans les bouchons qu'ils provoquent ? L'idée d'une loi Évin pour le climat a fait son chemin malgré le récent rejet par l'Assemblée nationale de la proposition de loi qui visait à interdire les publicités pour certains produits polluants.

« Nous sommes assez peu convaincus de l'efficacité des mentions légales. On voit bien avec les mentions légales accompagnant les publicités de produits alimentaires depuis 2007 que "Manger-Bouger" crée des injonctions contradictoires ! Et si le but était de faire baisser les troubles du comportement alimentaire, on peut affirmer que c'est assez raté. On ne dit pas que celles qui vont apparaître pour la mobilité ne seront pas efficaces, mais effectivement notre lecture reste passablement mitigée. Les mentions légales sont le minimum gouvernemental qui puisse être fait sans réguler vraiment la publicité », lance Thomas Bourgenot, chargé de mission pour l'association Résistance à l'agression publicitaire. « En général les publicitaires mènent des actions afin que les gouvernements choisissent les mentions légales plutôt que des réglementations plus contraignantes », poursuit-il. L'autorégulation de la publicité est fréquemment pointée du doigt. En 2014, déjà, la rapporteuse au Conseil des droits de l'homme dans le domaine des droits culturels, Farida Shaheed, déplorait de constater que la publicité commerciale restait « principalement autorégulée » et appelait les États membres à « adopter des législations sur la communication commerciale et le marketing ».

Les SUV (Sport Utility Vehicle) sous le feu des critiques

Plus radicale, en juin dernier, la

« Réguler la publicité pour limiter fortement les incitations quotidiennes et non choisies à la consommation »



Les publicités flattent les SUV, allant à l'encontre des politiques publiques de maîtrise des émissions de CO₂. Ces Sport Utility Vehicle consomment plus de carburant et émettent davantage de CO₂ que les berlines classiques.

convention citoyenne a demandé l'interdiction de la publicité sur tous les supports publicitaires des produits les plus émetteurs de gaz à effets de serre, mais aussi de « réguler la publicité pour limiter fortement les incitations quotidiennes et non choisies à la consommation ». Même les entreprises se joignent à la fronde ! L'association Entreprises pour l'environnement (EpE), regroupant une quarantaine de grandes entreprises françaises et internationales, a publié l'étude ZEN 2050 en mai 2019 sur l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone de la France en 2050. Parmi ses propositions figure une réglementation sur les publicités pour

les produits et services émetteurs de CO₂. L'Ademe constate l'augmentation des émissions de CO₂ des véhicules neufs vendus en France depuis 2017, à raison de 1 g/CO₂ supplémentaire par an, alors que ces émissions baissaient depuis seize ans ! Plus lourds, plus puissants et moins aérodynamiques que les voitures classiques, les SUV consomment plus de carburant et émettent davantage de CO₂. De son côté, l'association d'experts NégaWatt avance que les SUV seraient la cause de l'augmentation, depuis 2016, des émissions moyennes des voitures neuves vendues en Europe, une première depuis quinze ans.

Vers une loi Évin climat ?

Faut-il réguler la publicité de ces seuls 4x4 urbains aux effets néfastes sur la santé et l'environnement ? « Je ne



Trois rapports mettent les pieds dans la publicité : le rapport *Publicité et transition écologique* remis au Gouvernement par Géraud Guibert et Thierry Libaert, le rapport BIG CORPO du SPIM (Système publicitaire et influence des multinationales) intitulé *Encadrer la pub et l'influence des multinationales : un impératif écologique et démocratique*, et le rapport *Pour une loi Évin Climat : interdire la publicité des industries fossiles*, porté par un ensemble d'ONG dont Greenpeace, le RAC (Réseau action climat) et RAP (Résistance à l'agression publicitaire).

sais pas s'il est possible d'intervenir uniquement sur les SUV, car il faudrait pouvoir les définir. Ils le sont bien dans la publicité mais, techniquement, cela ne veut pas dire grand-chose. Ce sont des voitures qui sont plus lourdes, plus puissantes, plus grosses, plus hautes », rappelle Thomas Bourgenot. En collaboration avec Greenpeace et le Réseau action climat France, l'association Résistance à l'agression publicitaire a édité un rapport en juin dernier (*Publicité : pour une loi Évin Climat*) demandant une loi restrictive sur la publicité pour les transports et les énergies fossiles. Cette voie dépasse les frontières et les clivages empruntés par d'autres acteurs économiques, à l'image du média britannique *The Guardian*, de notoriété internationale, qui refuse, depuis janvier 2020, toute publicité pour les entreprises pétrolières et gazières afin, selon sa directrice

générale, de contrer les « efforts menés depuis des décennies par de nombreux acteurs de cette industrie pour empêcher les gouvernements du monde entier de prendre des mesures significatives en matière de climat », précise ce rapport.

La publicité automobile pèse lourd

En 2019, le budget publicitaire pour l'automobile s'est élevé à 3,3 milliards, ce qui représente 10 % des dépenses publicitaires totales. L'automobile occupe la deuxième place après la grande distribution, et ce budget tend plutôt à l'accroissement. Face aux perspectives de pertes sèches de revenus

induites par une réglementation de la publicité automobile, les publicitaires agitent le spectre de l'emploi, à l'image de Stéphane Martin, Directeur général de l'Autorité de régulation professionnelle

« **L'étau se resserme autour de la communication automobile** »

de la publicité (ARPP), qui rappelle que ce secteur « *participe à la richesse nationale* ». Interdire la publicité plutôt que la production permettrait à l'industrie de se reconverter, rétorquent les ambassadeurs des restrictions publicitaires, convaincus de l'accélération des mutations industrielles impliquant ce type de mesures. L'étau se resserme autour de la communication automobile, comme en témoigne la plainte de l'agence de transition énergétique (Ademe) sur une publicité par courriel de la Renault Zoé, qui portait notamment comme objet « *en vélo, ce serait bien mais on a mieux* ». La plainte a été reconnue fondée par le jury de déontologie publicitaire le 14 août dernier. À suivre. ■

Contexte

■ **L'article 75 de la loi d'orientation des mobilités (LOM)** impose la présence d'un message promotionnel en faveur des mobilités actives partagées ou des transports en commun aux publicités de véhicules terrestres à moteur (article L. 328-1 du Code de la route). Le décret est prévu pour le mois de novembre.

■ **La convention citoyenne pour le climat** s'est exprimée en demandant l'interdiction de la publicité sur tous les supports publicitaires des produits les plus émetteurs de GES (rapport du 21 juin).

■ **Proposition de loi (n° 3256)**, présentée le 11 juillet pour faire de la publicité un levier au service de la transition écologique et de la sobriété. Elle a été rejeté le 8 octobre par l'Assemblée nationale.

■ « *Nous régulerons la publicité pour réduire les incitations à la surconsommation de produits polluants* », Jean Castex, **discours de politique générale à l'Assemblée nationale**, le 15 juillet 2020.

« La création d'une association entre **les usagers** et **les industriels** est tout à fait novatrice »

Cofondée par la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) et l'UNION sport & cycle, l'APIC a été créée pour gérer la promotion et l'identification des cycles et des mobilités actives. Le décret d'application de l'article 53 de la loi d'orientation des mobilités, prévu en novembre, obligera le marquage des vélos neufs vendus en France dès le 1^{er} janvier 2021. Patrick Guinard revient sur les modalités de ce nouveau service.



© DR
Premier président de l'Apic, Patrick Guinard est administrateur de l'UNION sport & cycles. Industriel, il dirige les entreprises Velox et Spécialités T.A.

Ville & Vélo : Les différents systèmes de marquage vont-ils être labellisés ou allez-vous laisser le marché s'organiser ?

Patrick Guinard : On ne va pas laisser faire, mais on va accompagner ! L'État validera les opérateurs de marquage en fonction de leur capacité à gérer une base de données. Ensuite, en collaboration avec le ministère de la Transition écologique, l'Apic validera le type de marquage qui

peut être une étiquette, un système chimique ou une gravure. Et demain cela peut être encore autre chose !

Donc tous les systèmes vont utiliser le même type de numérotation...

P.G. : L'essentiel consiste à généraliser un code alphanumérique de 10 caractères à apposer sur le vélo qui soit facilement lisible par les forces de l'ordre. Les deux premiers numéros indiqueront le code de l'opérateur. Les opérateurs transmettront

les codes attribués à l'Apic avec une technologie de *blockchain* qui va permettre de tracer toutes les demandes et toutes les modifications. Le plus important est d'avoir associé les acteurs du marché. Opérateurs de marquage, industriels,

associations d'usagers se réunissent quasiment toutes les semaines depuis un an pour être opérationnels au 1^{er} janvier 2021.

Serez-vous prêts pour cette échéance du 1^{er} janvier 2021 ?

P.G. : L'Apic est déjà structurée, et les statuts sont déposés. L'association se compose de deux membres fondateurs – la Fédération française des usagers de la bicyclette et l'UNION sport & cycles –, des membres de droit – les opérateurs d'identification

des cycles une fois agréés par le ministère de la Transition écologique – et de trois collèges : le collège des organisations professionnelles et fédérations des impliquées dans le cycle et les mobilités actives, celui des associations

d'usagers et collectivités locales, enfin le collège des prestataires de services locaux et partenaires des opérateurs nationaux d'identifications agréés, qui peuvent être les magasins de vélos.

Comment les collectivités peuvent-elle relayer cette initiative ?

P.G. : Elles peuvent le faire dans le cadre de leurs actions de promotion du vélo. Ce qui est très important, c'est la restitution rendue possible par la police grâce au marquage. Le but est d'apporter une réponse concrète aux problèmes du vol et du recel. Nous espérons que le fait de disposer d'un fichier unique d'identification va également assurer la promotion du vélo. La création d'une association entre usagers et industriels pour offrir un service à tous les cyclistes est tout à fait novatrice dans le monde. ■

« Le plus important est d'avoir associé les acteurs du marché »

Repères

13 septembre 2020 : annonce de la création de l'Apic, Association pour la promotion et l'identification des cycles et des mobilités actives, pour « faciliter la déclaration de perte ou de vol de cycles et autres engins de mobilité active, d'en faciliter la restitution et ainsi de lutter contre le vol et le recel ».

24 décembre 2019 : l'article 53 de la loi d'orientation des mobilités (LOM) rend obligatoire, à partir du 1^{er} janvier 2021, le marquage des vélos neufs vendus par un commerçant et, à partir du 1^{er} juillet 2021, celui des vélos d'occasion.

Décembre 2017 : l'enquête Cadre de vie et sécurité de l'INSEE rapporte que le nombre de vélos volés en 2016 s'élevait à 321 000 unités. Environ un tiers des vélos retrouvés ne peuvent être remis à leur propriétaire faute d'identification.

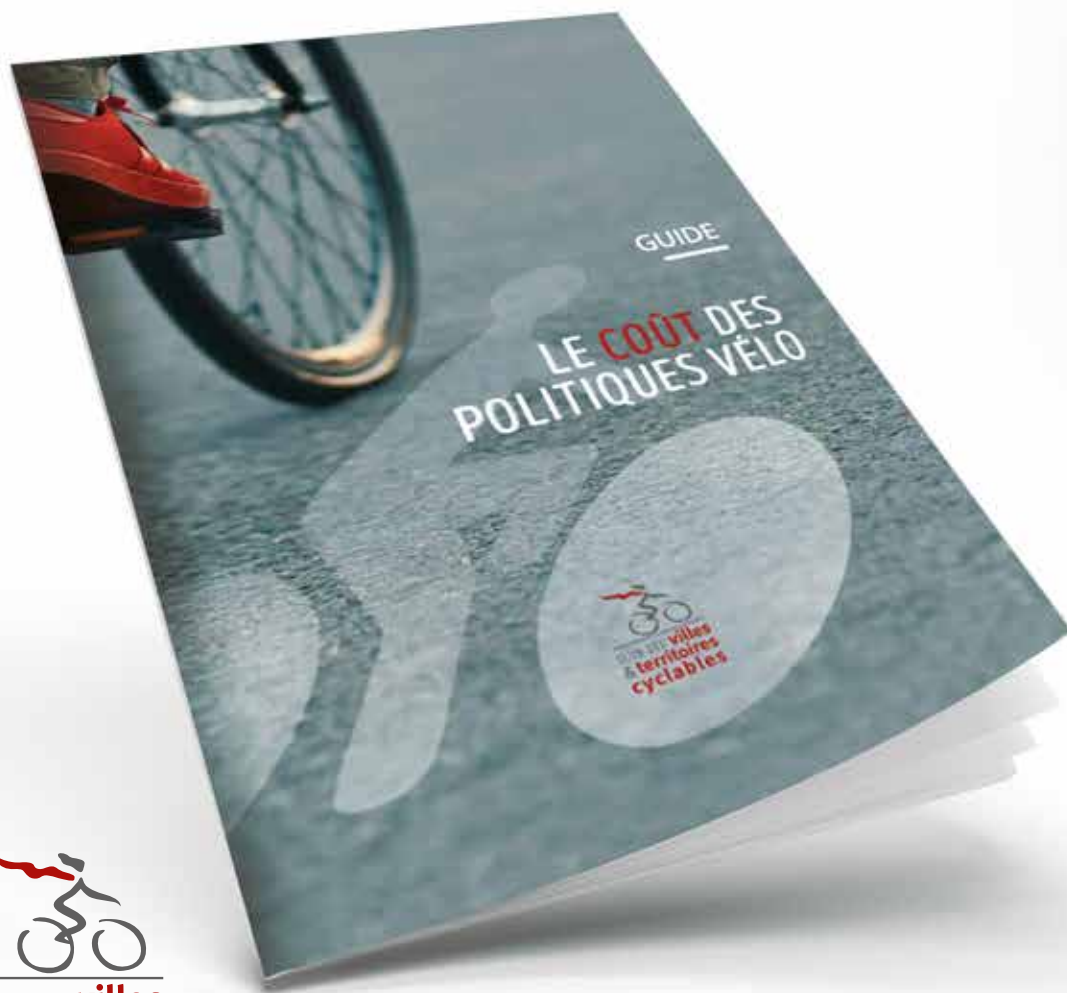
VIENT DE PARAÎTRE

LE GUIDE DU **COÛT** DES POLITIQUES VÉLO

Une publication du Club des villes
et territoires cyclables pour faciliter
les arbitrages politiques et les
mises en œuvre opérationnelles

Des exemples de **coûts**
à partir de cas concrets
réalisés par les collectivités
adhérentes

- Conception, études, comptage.
- Aménagements, signalétique,
matériaux, stationnement.
- Services, animations.



Une édition imprimée adressée à toutes les collectivités du Club

abriplus



Protéger | Sécuriser | Promouvoir



ABRI VÉLOS SÉCURISÉ SQUARE +

- Design contemporain
- Grande variété d'habillages possibles
- Toutes tailles possibles par modules de 1,5 m
- Récupération des eaux pluviales
- Peut recevoir un équipement photovoltaïque complet pour l'alimentation autonome de la gestion d'accès, l'éclairage et la recharge VAE



ABRI VÉLOS OUVERT PESCARA

- Design aux lignes contemporaines
- Grand surface vitrée et toiture plate
- Intégration paysagère facilitée
- Récupération des eaux pluviales
- En option, éclairage solaire LED



SUPPORT VÉLO 2 ÉTAGES 2 PARKUP

- Optimisation de l'espace de stationnement
- Blocage du vélo dans le rail et système anti-recul
- Très bon maintien par la fourche et la roue arrière
- Sécurisation facile
- Le produit le plus silencieux du marché
- Peut accueillir des boîtiers de recharge VAE

Un conseil ?

02 40 78 08 08



Certification
ISO 14001



Fournisseur
référéncé UGAP



Abriplus est fabricant français d'abris et d'équipements vélos.
L'installation est à prix unique partout en France.

abri-plus.com