



VILLE ET VÉLO

TALENTS
DU VÉLO
2021

Les 7 Talents du Vélo 2021

Territoires, associations, entreprises,
les lauréats révèlent des tendances

**L'écomobilité
scolaire à 20 ans**

Rencontre avec Marianne Duffet,
codirectrice de Mobiscol

Plans vélo

Charenton-le-Pont (94),
Charleville-Mézières (08)
donnent la parole
aux habitants

MAI

à *vélo*

ÉDITION 2022



UN MOIS POUR ADOPTER LE VÉLO... POUR LA VIE.

Membres du collectif



APIC



MOBILIS



Partenaires



AFIT France



SHIMANO





Ville et 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

Directrice de la publication :
Françoise Rossignol

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 :
Visuel de couverture
et texto-vélo : Denis Desailly

Relecture :
Giulia Valmachino

Impression :
Print Price: devis@printprice.fr
Imprimé sur papier recyclé
Dépôt légal : mars 2022
ISSN 1631 – 3054



L'Alliance pour le vélo

La naissance de l'Alliance pour le vélo, lancée le 11 février dernier avec la Fub, l'UNION sport & cycle, l'APIC et Vélo & Territoires doit permettre au vélo d'être bien présent dans les débats de la présidentielle et des législatives. Le Club s'est toujours mobilisé lors des élections pour porter la voix des collectivités et des mobilités actives. Cette année, pour la première fois, nous nous engageons de concert avec nos

édito

partenaires autour de trois mesures-phares : doubler le réseau cyclable actuel pour le porter à 100 000 km sur le quinquennat ; mettre tous les publics à vélo et en particulier les enfants à travers l'apprentissage du vélo à l'école ; faire de tous nos territoires des espaces agréables à vivre et dynamiser villes et villages par le vélo et la marche. Ces résolutions, consignées dans un *livre blanc*, doivent peser sur les ambitions nationales.

L'apaisement des villes et un nouveau partage de l'espace public au profit des piétons et des cyclistes sont plus que jamais indispensables.

Les territoires donnent le ton, nous souhaitons les valoriser dans chaque magazine : les villes de Charenton-le-Pont (94) et Charleville-Mézières (08) dans ce numéro.

Les Talents du Vélo nous ont donné l'opportunité de mettre en valeur toute la mobilisation de l'écosystème vélo. Quel foisonnement d'initiatives !!!

Une mobilisation dont témoigne aussi le rapport du député et vice-président du Club des élus nationaux pour le vélo, Guillaume Gouffier-Cha. Il faut se féliciter de ce travail remarquable auquel nous avons été largement associés. L'économie du vélo doit accélérer sa mutation pour favoriser l'émergence d'une nation cyclable, sans oublier les plus jeunes. Que les 12 millions d'élèves empruntant le chemin de l'école de quatre à six fois par semaine puissent s'y rendre en toute sécurité, à pied ou à vélo, tient d'un droit essentiel. Fondamental même ! 2022 va-t-elle correspondre à l'entrée du vélo dans l'âge adulte ? Ensemble, nous y œuvrons.

Françoise Rossignol, présidente

sommaire	Texto-vélo : des actus et infos en bref.	pages 4 et 5
	Dossier : les Talents du Vélo 2021, des initiatives qui font école.	pages 6 à 12
	Plaidoyer : cinq organisations pro-vélo s'unissent pour peser dans les débats électoraux.	page 13
	Portrait de territoires : Charenton-le-Pont.	pages 14 et 15
	Charleville-Mézières	pages 16 et 17
	Technologie : l'hydrogène embarque les vélos	pages 18 et 19
	Parole à : Marianne Duffet, coanimatrice de Mobiscol.	pages 20 et 21
Filière : les soixante-trois propositions du rapport sur la filière économique vélo.	pages 22 et 23	



Le Savoir rouler à vélo entre dans le code de l'éducation

› **L'adoption de la proposition de loi visant à démocratiser le sport en France, le 24 février dernier, apporte une reconnaissance au Savoir rouler à vélo qui entre dans le code de l'éducation.**

Le Savoir rouler à vélo devient un savoir un savoir sportif fondamental, au même titre que le Savoir nager. Le code de l'éducation (article L. 321-3) s'enrichit en ces termes : « Cette formation participe à l'apprentissage de l'autonomie et des règles de sécurité grâce à l'acquisition des savoirs sportifs fondamentaux définis à l'article L. 112-14 du code du sport ». À ce jour, le dispositif a été déployé suite à une instruction ministérielle (du 2 juillet 2020) signée du ministre de l'Éducation nationale et de la Jeunesse, du ministre de l'Intérieur, de la ministre des Sports.

Le Savoir rouler concerne les 12 millions d'élèves se déplacent 4 à 6 fois par semaine pour se rendre à l'école et participe activement au développement de la culture vélo.



Un vélo électrique sans batterie !

› **Dans les cartons de l'entreprise d'électronique STEE installée à Olivet (Loiret), le vélo électrique mû par des super-condensateurs est désormais en production. Cette innovation dispense le vélo de batterie.**

Grâce à la technologie des super condensateurs, ces vélos assistés - nommés Pi-Pop - accumulent l'énergie produite au pédalage pour la restituer ensuite. Contrairement aux vélos à assistance électrique « classiques » assistés par une énergie additionnelle, la motorisation provient de l'énergie fournie par l'utilisateur. Selon le concepteur, le système des super-condensateurs dispose d'une durée de vie plus longue que celle d'une batterie. Autre intérêt de cette technologie novatrice: celui de ne plus nécessiter de lithium, un métal dont l'approvisionnement pourrait rapidement devenir problématique. STEE a déjà commercialisé une première série de 100 unités de ce vélo novateur via les réseaux sociaux et lance une deuxième série de 100 vélos. La PME envisage la mise en place d'une ligne d'assemblage, dans le but de fabriquer un millier de vélos par an.

Milan s'aligne sur les grandes villes européennes

› **À l'image de nombreuses grandes villes européennes, Milan a adopté un Plan vélo avec pour objectif d'atteindre 20 % de l'ensemble des déplacements à vélo, et 10 % pour les déplacements entre les communes.**

Le réseau de pistes cyclables de 750 kilomètres permettra de circuler dans la ville lombarde et de rejoindre 113 villes voisines. Intitulé Cambio (changement), ce Plan vélo de 250 000 millions d'euros débute cette année. La finalisation du réseau serait prévue à l'horizon 2035. Les infrastructures vont être accompagnées de dispositifs dits "intelligents", comme le déclenchement automatique d'un éclairage au passage de cyclistes ou le déploiement de panneaux d'information sur le trafic le long de ces pistes et dans les parkings.



Les Dark Stores inquiètent les villes

› **Organisés comme des magasins ou cuisines mais fonctionnant comme des entrepôts destinés à la vente en ligne, ces « nouveaux » établissements qui fleurissent depuis la crise sanitaire inquiètent les élus locaux.**

Fermés au public, ces centres sont destinés à satisfaire les internautes attendant des livraisons de produits alimentaires dans les heures suivant leurs achats. Ces « magasins fantômes » fragilisent le commerce traditionnel et accroissent les pollutions provoquant notamment des attroupements de livreurs en scooter devant ces entrepôts. De nombreuses villes comme Bordeaux, Lyon, Paris ou Lille réfléchissent aux possibilités de régulation de ces nouveaux acteurs économiques qui doivent demander l'autorisation aux communes avant de s'installer.

C'est avec une profonde tristesse que nous avons appris le décès de Jean-Jacques Lumeau, le 23 décembre dernier. Le vice-président de la Carene-Saint-Nazaire agglomération, et conseiller municipal à la ville de Saint-Nazaire était également vice-président du Gart en charge du stationnement. L'élu référent de l'agglomération pour le Club des villes et territoires cyclables et marchables était « un véritable humaniste », souligne Françoise Rossignol présidente du Club.



L'Irlande manie le vélo et le bâton

› **Le plan vélo de l'Irlande s'inscrit dans un vaste plan d'actions pour le climat visant à réduire de manière drastique les émissions de CO₂ dans tout le pays.**

En complément d'un investissement annuel de 360 millions d'euros par an (pour un pays de 5 millions d'habitants) afin de développer des réseaux locaux de pistes cyclables et construire de nouvelles voies vertes, des mesures vont être prises pour rendre la pratique du vélo plus sûre, comme l'augmentation des amendes pour les automobilistes qui stationneront sur les trottoirs, les couloirs de bus ou les pistes cyclables.

vite-dit

« C'est dans chaque territoire qu'on fera émerger des solutions qui viennent souvent des gens et pas simplement de nos mécaniques. Nous avons à donner les outils. C'est ce qu'on a fait avec la LOM (loi d'orientation des mobilités) (...). À nous de réinventer nos usages et à nous de trouver la bonne échelle de territoire. Je suis frappé par le nombre de projets que j'ai vu émerger des territoires ces cinq dernières années. Il faut maintenant qu'on les fasse « mûrir » et il en sortira alors beaucoup de choses... »

Marc Papinutti, directeur général des infrastructures des transports et de la mer (DGITM), le 18 janvier dernier au congrès de l'ATEC-ITS

Équipements et services pour aménagements cyclables



altinnova.com



concepteur-fabricant
d'un monde plus vélo

altinnova®

Des Talents à copier/coller

Avec peu de tambours et trompettes, la crise sanitaire obligeant à une remise des trophées en distanciel le 10 décembre dernier, les Talents 2021 ont signé une onzième édition très innovante. Les lauréats reflètent des tendances et livrent des pistes, voire des modèles, répondant à un des critères de sélection du concours : la possibilité d'être transposé.

■ Un RER vélo sur le modèle des transports en commun en Île-de-France

Grand prix du jury, catégorie Le vélo valorise les territoires

Le projet ressemble à une idée folle de fin de soirée lancée autour d'une table. Pourtant le projet associatif idéaliste a pris corps et devient réalité. Et quelle réalité : un réseau d'itinéraires cyclables à haut niveau de service de plus de 650 km, calqué sur le RER (réseau express régional). La finalisation est prévue pour 2030. « L'idée du RER vélo est née avant la création du collectif Vélo Île-de-France, du besoin d'un réseau cyclable sans discontinuités. Ce qui marche très bien avec les transports en commun, il le fallait pour le vélo », assène Louis Belenfant, directeur du collectif associatif francilien. De l'idée à la réalisation, le chemin est passé par un travail cartographique d'une année.

Un projet actif depuis janvier 2020

Si la Région était prévenue de cette élaboration, le collectif a lancé le projet avec l'appui des médias en janvier 2020, dévoilant le nom de RER V. La Région a annoncé son approbation au printemps 2020, pendant la première crise sanitaire. « La Région, qui a fait un pari pour accompagner ce projet, et met 300 millions dans l'affaire. C'est énorme pour du vélo, mais cela reste peu comparé aux 24 milliards investis depuis 2015 sur le renouvellement

du matériel et des infrastructures. (...) Cette belle idée d'un réseau cyclable parallèle au RER ne pouvait se refuser ! Quand on compte 43,5 millions de voyages par jour en Île-de-France et que 70 % d'entre eux ne font pas 5 km, il y a une véritable capacité à mobiliser le vélo », insiste Stéphane Beudet, vice-président chargé des transports au conseil régional d'Île-de-France.

Un tandem association-Région

Engagée politiquement et techniquement, la Région Île-de-France a retroussé les manches. « Ce sont les maîtrises d'ouvrage qui font le RER Vélo. Et c'est là que l'association du Collectif et de la Région est puissante parce que nous coprésidons les comités de pilotage. Les élus sont de plus en plus favorable au vélo », soutient Stéphane Beudet. Le conseil régional a impliqué les territoires concernés et a même étendu des tracés. La conception « par axes » du collectif a été reprise avec la mise en place de comités. Le tandem association/collectivité territoriale





Les 9 lignes cyclables du RER V relieront les grands pôles de l'Île-de-France.

fonctionne à l'échelle d'une région de plus de 12 millions d'habitants, d'un collectif de 42 associations et d'un projet vélo XXL. « C'est un mode de fonctionnement assez inédit qui montre que lorsqu'une idée de la société civile est portée, elle peut aboutir », se félicite Louis Belenfant. « Nous venons combler un vide immense, et ce n'est pas terminé. Nous sommes portés par un mouvement de société. La difficulté réside dans la complexité de mise en œuvre avec ce mille-feuille administratif. »

Le vélo, un transport de masse en Île-de-France ?

Certaines villes saisissent la balle au bond du RER V pour pacifier leur centre-ville. À ce jour, quasi tous les tracés sont validés. Aux collectivités concernées de déposer leurs demandes de subventions. La Région pousse. L'organisation des jeux Olympiques de 2024 aiguillonne.

Si 45 % du réseau existait déjà, le plus important du RER V tient dans la continuité des itinéraires. L'échéancier de ce projet quasi pharaonique (vélo-onique ?) coche l'année 2025 pour la fin de la première phase (le collectif demandait 2024, pour les jeux Olympiques) et 2030 pour la finalisation (le collectif

Le collectif Vélo Île-de-France, des associations à l'unisson

L'union d'associations d'usagers a donné naissance à un collectif fort de 42 entités sur la Région parisienne pour 8 000 adhérents.

Le vélo francilien parle d'une seule voix et peut porter collectivement un projet d'envergure. Informel à ses débuts, en mars 2019, le collectif Vélo Île-de-France a été concrétisé en décembre 2020. Les origines de cette association ? Lors d'une consultation régionale du Plan vélo en 2016, chaque association d'usagers s'est présentée, sans aucune concertation. Cet éparpillement a desservi, aucune association n'a pu peser dans le débat. Le constat d'échec se répéta jusqu'à ce que le MDB (Mieux se déplacer à bicyclette), la plus importante association francilienne de l'époque, recrute Louis Belenfant, l'actuel directeur du collectif, avec pour feuille de route de regrouper les associations vélo franciliennes. En 2018, le projet de requalification de la nationale 20 dans les Hauts-de-Seine

(devenue RD 920) a accéléré la création du collectif. « Nous avons réuni les associations de la banlieue sud et déposé une contribution commune. Les portes du département se sont ouvertes. Ce qui a confirmé le sens d'être ensemble et facilité ma mission », se souvient Louis Belenfant. Trois réunions ont suffi pour aboutir à la première formation informelle, puis au dépôt des statuts. La réussite du RER V doit beaucoup à la gouvernance élaborée, selon Louis Belenfant, « pour fonctionner sans reproduire les travers d'associations très verticales (...). Nous avons inscrit la bienveillance et le respect du travail des autres dans les statuts, ce ne sont pas que des mots, mais des rails qui guident le collectif ». L'intelligence collective s'est mise en route avec un plan de déplacement vélo qui pourrait faire date. ■



Le RER V a vu le jour autour d'une carte pour projeter les premiers tracés d'un réseau cyclable francilien.



© Clara Sammicolo

Le projet de RER V, né de la société civile et repris par la Région, va doter l'Île-de-France d'un réseau cyclable continu.

attendait la livraison pour la fin du mandat de 2027).

« En Île-de-France, le vélo est devenu un transport de masse. Il lui faut l'infrastructure digne d'un transport de masse », s'enflamme Louis Belenfant. Son optimisme sera-t-il validé par les chiffres de la prochaine enquête mobilité ? Laissons les mots de la fin à Stéphane Beaudet, élu territorial et cycliste convaincu par cette initiative associative : « La Région est un vecteur, mais le projet est dans les mains de tout le monde. Si la Région n'est pas moteur, le projet échouera, c'est certain. » ■

■ Challenge gagné pour Au boulot à vélo

Talent du vélo Communication

Le challenge strasbourgeois met 500 nouveaux cyclistes en selle chaque année.

En incitant entreprises et salariés à effectuer les trajets domicile-travail à vélo pendant le mois de juin, le challenge a enregistré 8 800 participants individuels, 472 entreprises et quelque 970 000 kilomètres parcourus pour sa douzième édition. Les économies de CO₂ méritent d'être calculées. Les gains sanitaires individuels aussi ! Et l'initiative ne fait qu'essaimer depuis sa création en 2009 par l'association de promotion de la pratique du vélo, CADR67. « Nous avons débuté avec neuf entreprises sur toute l'Alsace, le Haut-Rhin et le Bas-Rhin. Après cinq à six années, nous nous sommes recentrés sur Strasbourg, en partenariat avec l'Eurométropole. Le challenge se poursuit sur le Grand Est pour 400 entreprises et collectivités », explique Fabien Masson, le directeur de l'association. Déployé sur les 33 communes de la métropole, l'événement fait des émules outre-Rhin. « Ce challenge va devenir transfrontalier, puisque l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau va participer »,

« Ce Challenge va devenir transfrontalier puisque l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau va participer »



© Jérôme Dorkell | Strasbourg Eurométropole

Le challenge Au boulot à vélo a impliqué 8 800 participants en 2021.

s'enthousiasme Alain Jund, vice-président de Strasbourg Eurométropole, en charge des mobilités. L'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau regroupe 112 communes : les 61 communes françaises de l'Eurométropole de Strasbourg et de la Communauté de communes du Canton d'Erstein et les 51 communes allemandes de l'Ortenaukreis.

Les mobilités actives changent le quotidien

L'événement s'enrichit au fil des éditions par des actions promotionnelles, des

chasses au trésor, des petits déjeuners, des soirées after work... Le lien social créé entre les salariés devient essentiel et s'ajoute à l'actif d'une manifestation qui débute dès la fin du mois d'avril par de la signalétique dans les entreprises. Outre le futur développement en Allemagne, bon nombre d'associations hexagonales organisent Au boulot à vélo. La marque est déposée et les outils bien rodés, comme le souligne Fabien Masson : « Les participants téléchargent l'application que nous avons développée, et les villes peuvent ensuite se servir des données mobilité, comme le fait l'Eurométropole de Strasbourg. » ■



© Roberto Giangrande

Le chapitre de la pédagogie est ouvert à Nantes pour amener une culture des mobilités actives, vélo et marche, dès le plus jeune âge.

■ La culture des mobilités convoquée par Nantes Talent du vélo Pédagogie

Comment atteindre 42 % de part modale pour les mobilités actives en 2030 ?

La métropole de Nantes répond en insufflant une culture du vélo et de la marche, complémentaire des investissements sur les infrastructures et les services. Deux volets de cette démarche ont été couronnés par les Talents : les actions sur l'ecomobilité scolaire et des vidéos-témoignages grand public valorisant la diversité des modes actifs.

Le dispositif d'ecomobilité scolaire mis en place dans les villes de la métropole depuis 2016 a concerné 57 écoles en 2021. « Cela fait longtemps que nous travaillons sur l'incitation à

passer au vélo et à la marche pour les enfants. Avec un bureau d'études, nous avons réalisé un diagnostic », avance Nicolas Martin, vice-président délégué aux mobilités douces. Aux projets d'aménagements et de sécurisation des établissements scolaires s'ajoute un volet pédagogique pour sensibiliser les enfants, les parents et la communauté éducative au modes actifs, sachant que la majorité des élèves résident à moins d'un kilomètre de leur école.

Des vidéos inspirantes

À ces actions sur les déplacements scolaires s'ajoute une série vidéo intitulée *Nantes Inspirante, à pied ou à vélo*, mettant en exergue la diversité

des pratiques, des approches et des usages de la marche et du vélo. « L'idée de ces vidéos est de renforcer la culture du vélo et de la marche par des témoignages de citoyens ou d'acteurs autour de douze thématiques. Ces vidéos ont été dupliquées sur les réseaux sociaux où nous comptons 350 000 vues », témoigne Simon Citeau, adjoint à la ville de Nantes.

Sous les projecteurs défilent des habitants qui partagent leur quotidien de cycliste ou de marcheur, mais également des

initiatives d'entreprises pour favoriser les modes actifs et les implications d'associations locales. Les douze épisodes flèchent une autre approche des déplacements. ■

« Renforcer la culture du vélo et de la marche par des témoignages de citoyens »

■ Le vélo 3WB réinvente le vélo

Talent du vélo Innovation

Un vélo à trois roues qui n'est pas un tricycle ?

Il fallait y penser ! Bardé de brevets, le 3WB – Three wheel bike – ouvre le vélo à un autre public. « *J'ai vu une femme chuter à vélo. Et si la roue arrière était stabilisée, elle ne serait pas tombée* », déclare Paul Poggi, le créateur de ce concept. Le vélo se singularise par un train arrière constitué de deux roues jumelles rapprochées mais indépendantes. Assisté électriquement, ce vélo permet de rouler en toute stabilité grâce aux trois roues en contact avec le sol. À l'accélération, le train arrière se débloque automatiquement (par un accéléromètre) et les roues

arrière s'inclinent dans les virages. Aussi stable qu'un tricycle, aussi agile qu'un vélo, le 3WB permet de garder les pieds sur les pédales lorsque le vélo est à l'arrêt. Étonnant ! Rassurant, surtout, pour les 10 millions de personnes de plus de 60 ans qui vont représenter un tiers de la population française en 2050.

Un « coronavélo » au stade préindustriel

Alors que la part du vélo baisse significativement dans les déplacements à partir de 60 ans, ce vélo constitue un bon moyen de préserver santé et mobilité pour les plus anciens. Tout comme pour les personnes en surpoids ou en convalescence. Cerise sur le vélo, le système de pliage

avec insertion de la roue avant entre les roues arrière permet de le transporter dans les ascenseurs, trains, bus... Ce vélo innovant n'est ni plus ni moins qu'un coronavélo. « *J'avais eu cette idée un peu avant le premier confinement* », précise ce créateur reconnu pour ses innovations dans

« *Un bon moyen de préserver santé et mobilité pour les plus anciens* »

la neutralisation et la valorisation des déchets de l'amiante. Après protection par brevets d'une idée qui, curieusement, n'avait encore jamais été déposée, un premier prototype a été réalisé en Italie. L'entreprise occitane Caminade se charge de la création d'une première version préindustrielle attendue prochainement. À ce jour, l'entrepreneur corse recherche des partenaires industriels et commerciaux. ■



© 3WB

La stabilité des trois roues sur un vélo ? Un concept novateur apporté par le 3WB – Three Wheel Bike.



© Wello

L'utilitaire se décline en pick-up pour le transport de marchandises ou en family-up permettant le transport de deux enfants.

■ Wello, un véhicule nouvelle génération

Talent du vélo Innovation

Une technologie sophistiquée dans un véhicule simple : le triporteur.

Électrique, solaire et connecté, le Wello apporte une réponse novatrice aux besoins en transport de charges et de personnes. « Nous avons conçu le Wello comme un "petit Tesla", pour l'améliorer de génération en génération. Chaque véhicule dispose de 15 à 17 capteurs pour proposer des services de carnets d'entretien, de gestion de flotte, de trajets... Les batteries offrent une autonomie de 60 km avec la possibilité de les doubler pour atteindre 120 km. Le solaire peut recharger l'équivalent de 40 km, selon la saison et la région », précise Arnaud

Chéreau, cofondateur de l'entreprise réunionnaise qui a sorti son premier triporteur en 2019. Parti de croquis, 3 000 euros en poche et la conviction que se déplacer « constitue un droit fondamental », l'ancien ingénieur aéronautique se trouve désormais à la tête d'une entreprise de quinze personnes (équivalent temps plein) produisant un véhicule équipé de différentes motorisations et d'une partie arrière modulable selon les usages.

Confort, sécurité et protection aux intempéries

Carrossé, le Wello contribue à la sécurité de l'utilisateur : « Ce n'est pas un simple vélo, mais un vrai véhicule », clame l'entrepreneur, dont les clients

se nomment ville de Saint-Denis de La Réunion, Le Mans, La Poste, Enedis, ministère de l'Intérieur... Ce véhicule répond aux besoins des flottes de collectivités aux kilométrages limités. « Le développement insulaire (ndlr, Wello vient de l'île de La Réunion) nous a obligés à concevoir une solution qui

puisse s'exporter. L'essor de l'entreprise passe désormais par l'Hexagone », souligne l'entrepreneur. Invité au récent CES (Consumer electronics show) de Las Vegas pour la technicité de cet utilitaire d'un genre nouveau, Wello a affûté son

approche marketing après s'être concentré sur la fabrication : le produit se trouve accessible en leasing (à partir de 163 euros par mois) ou à l'achat (8 490 euros). ■

« Nous avons conçu le Wello comme un "petit Tesla" »

■ Le vélo dans l'âge d'or Talent du vélo Solidarité

À vélo sans âge (44) organise des promenades en triporteur pour une maison de retraite.

« Les balades sont organisées à des visées de plaisir, pas de service ; elles favorisent les rencontres et permettent de casser

« Il n'existe que peu de propositions d'activité à destination des personnes âgées »

les routines », témoigne Sophie Cordier, responsable de l'association nantaise. Une bénévole, comme la dizaine de « pilotes » qui se relaient

aux guidons des deux triporteurs de l'association pour les trois à quatre sorties hebdomadaires organisées de mars à décembre. Kinésithérapeute de profession, Sophie Cordier destine l'activité de l'association aux seniors : « L'antenne de Nantes est axée sur les maisons de retraite.



Une mobilité retrouvée pour des retraités convoyés en triporteur.

Nous répondons positivement pour les personnes à mobilité réduite (PMR), mais il n'existe que peu de propositions d'activité à destination des personnes âgées, ce que nous souhaitons faire. » Les promenades créent du lien entre les résidents, mais aussi avec les soignants.

■ Orsay (91) mise sur un Plan vélo participatif Coup de cœur du jury

Une instance de démocratie participative élabore un plan des mobilités actives.

La tendance à la coconstruction des politiques publiques de mobilité est dans l'air, comme le prouve la ville essonniennne de 16 000 habitants dont la démarche a

« Une commission mobilités actives dans le cadre d'une agora citoyenne »

interpellé les membres du jury. La commission mobilités actives initiée en janvier 2021 dans le cadre d'une

agora citoyenne a ouvert un nouveau dispositif de démocratie participative pour la ville, a souligné David Ros, le maire, lors de la remise des trophées : « Nous avons créé une commission mobilités actives dans le cadre



La mobilisation citoyenne a permis de faire émerger 105 préconisations sur les mobilités actives pour la ville d'Orsay.

d'une agora citoyenne (...) Nous voulons nous appuyer sur des expertises. » Une rencontre mensuelle a été mise en place dès le mois de février 2021 pour 14 citoyens tirés au sort parmi 50 candidats. Au terme de ce marathon démocratique, à la question « Qu'est-ce qui vous paraîtrait essentiel pour favoriser la mobilité à Orsay ? », pas moins de 105 préconisations sont ressorties. Elles seront rendues publiques au printemps. Le but ? « Disposer d'un document final pour pouvoir lancer un plan pluriannuel d'investissements (PPI) où seront intégrées les préconisations

Des balades, pas des courses de taxi

D'autres maisons de retraite devraient s'ajouter à la liste des bénéficiaires de l'association qui veut « investir davantage les soignants », mais aussi augmenter l'équipe de bénévoles. Le fonctionnement ? Sous forme de conventions d'activités, afin « que les balades restent gratuites », selon la responsable. Les seules dépenses concernent l'entretien et les réparations des tricycles, stationnés dans la maison de retraite.

Ce grand bol d'air apporté au quotidien de seniors parfois isolés se développe dans d'autres territoires. Le groupement d'associations compte 250 bénévoles pédaleurs, 40 antennes dont 25 disposent de vélos et suivent comme ligne directrice commune de ne pas effectuer des courses, à la manière de taxis. La structure nationale compte un salarié à mi-temps depuis avril et s'organise avec des groupes de travail se penchant sur des problématiques partagées, comme le choix des vélos par exemple. ■

citoyennes, validées par un bureau d'expert », précise Marie Reyss, chargée de mission développement durable de la ville.

Une partition à plusieurs mains

Les rencontres étaient accompagnées par un économiste, mais également par « une facilitatrice » sur les deux dernières sessions. Si la ville n'a pas été « interventionniste » dans la construction, un socle de connaissance et quatre axes de réflexion ont conduit ces travaux : la sécurisation des itinéraires piéton et vélo; l'usage partagé des espaces publics; la continuité des itinéraires piéton et vélo; la sensibilisation du plus grand nombre. « Le vélo est plus ressorti que la marche, car il correspond davantage aux besoins sur notre territoire très contraint pour les vélos, avec du dénivelé, des coupures routières, ferroviaires (...). La marche est davantage intégrée », selon Marie Reyss, qui souligne que « les citoyens veulent de l'efficacité mais ont bien compris les contraintes d'aménagement ». ■

Le vélo parle d'une seule voix pour les élections

Sous le titre *Le vélo, un atout pour la France*, une "Alliance pour le Vélo" s'est mise en ligne pour porter à l'unisson les mobilités actives au débat des campagnes électorales. Une initiative inédite entre usagers, collectivités et acteurs économiques.

Les cinq organisations signataires pèsent. Elles représentent les collectivités territoriales (le Club des villes et territoires cyclables et marchables, Vélo & Territoires), les usagers (la Fub), les professions du cycle (APIC et UNION sport & cycle). Trois mesures phares sont à prioriser, déclinées en 10 mesures stratégiques développées dans un Livre blanc :

Doubler le réseau cyclable actuel pour le porter à 100 000 km sur le quinquennat, serait permis par un plan vélo national renforcé avec un budget d'investissement de 2,5 milliards d'euros (hors collectivités) et un investissement annuel dans le vélo de 30 €/habitant/an.

Mettre tous les publics à vélo et en particulier les enfants à travers l'apprentissage du vélo à l'école implique des moyens de formation. Afin de généraliser la mise en selle des adultes, l'indemnisation des déplacements domicile-travail doit se situer à la hauteur de celle des transports en commun ou de la voiture.

Dynamiser villes et villages par le vélo et la marche intime la limitation de l'étalement urbain et le développement des zones commerciales en périphérie, mais également la généralisation du 30 km/h en ville et la réduction de la vitesse hors agglomération.

Le vélo, un candidat sérieux et légitime

Quelle élection peut faire l'impasse sur le vélo ? Plébiscité lors des dernières municipales le vélo reste toujours autour des 3% de part modale, un chiffre bien éloigné de l'objectif de 9% fixé par l'État pour 2024. Selon un récent sondage (OpinionWay),



Le soutien au développement des infrastructures dédiées, la généralisation de l'apprentissage du vélo, la proximité par le vélo en limitant l'étalement urbain, trois des mesures-phare de l'Alliance pour le vélo.

« 79% des Français souhaitent que les candidates et candidats renforcent le plan vélo national dans leur programme »

79% des Français souhaitent que les candidates et candidats renforcent le plan vélo national dans leur programme. Les voyants sont au vert pour se faire entendre. Ils virent au rouge en considérant le temps passé dans les déplacements (1h02 par jour pour 3 et 4 déplacements), mais aussi par le budget consacré à ce poste : 14 % du budget en moyenne selon l'INSEE. Le coût de la voiture individuelle, estimé entre 5 000 et 7 000 euros par an, siphonne jusqu'à

16% du budget des ménages modestes. Pour comparaison, un cycliste du quotidien dépense moins de 500 euros par an ! Ces données intiment un changement des usages, d'autant que 73 % des déplacements ne dépassent pas les 5 km et pourraient donc être effectués en vélo (ou à pied) plutôt qu'en voiture. Tous ces indicateurs repris dans le Livre Blanc sont autant de voix pour le vélo qui apporte une solution économique et sociale. Sanitaire

également. La toute récente donnée de l'ANSES (Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail) enfonce le clou : 95% de la population française adulte s'expose à un risque de détérioration de la santé par manque d'activité physique ou un temps trop long passé en position assise, notamment au travail. ■



Les 10 mesures de l'Alliance pour le vélo

- 1 Doubler le réseau cyclable français sur le quinquennat.
- 2 Généraliser et financer le savoir rouler à vélo à l'école.
- 3 Rendre le forfait mobilité durable obligatoire.
- 4 Créer 200 000 places de stationnement sécurisé supplémentaires dans les gares et pôles de transports.
- 5 Accompagner le déploiement de cinq millions d'emplacements de stationnement vélo dans les copropriétés, le logement social et l'habitat ancien.
- 6 Renforcer les mesures d'accompagnement social aux mobilités actives.
- 7 Placer la promotion des modes actifs au cœur des politiques de santé publique.
- 8 Soutenir l'émergence d'une filière vélo française et européenne.
- 9 Soutenir la revitalisation des villes et villages par des plans favorisant la piétonisation des centre-bourgs et villes.
- 10 Faire du 30 km/h en agglomération la règle et du 50 km/h l'exception.

Charenton-le-Pont, un cas d'école pour l'apaisement de la ville

Enchâssée entre deux autoroutes, Paris (périphérique et bois de Vincennes), traversée par cinq départementales et une importante voirie ferroviaire, bordée par la Seine et la Marne, la ville de Charenton-le-Pont (94) s'est trouvée face à une équation compliquée pour donner davantage de place aux mobilités actives et apaiser l'espace public. La ville francilienne a trouvé sa voie avec un Plan vélo adopté le 15 décembre dernier.

« Dans notre ville, tous les axes dits structurants sont des voies départementales. En janvier 2020, juste avant la crise sanitaire, nous avons aménagé une bande cyclable rue de Paris. Une coronapiste avant l'heure qui aurait été peinte en jaune deux mois après! », s'amuse Aurélia Girard, conseillère municipale à la transition écologique. La voirie de la ville francilienne révèle une complexité administrative avec 8 km de voirie départementale, 4 km « sous la domania- lité » des voies navigables de France et une bretelle d'accès à l'autoroute... Pour 14 km de voirie communale. Pas simple! Certains axes sont intégrés dans le Schéma départemental d'itinéraire cyclable et dans l'EuroVelo 3.

L'enjeu du Plan vélo est double pour la ville, souligne Pascal Turano, adjoint au maire responsable du stationnement et de la voirie: « Apaiser la ville pour la population, mais aussi pour les 15 000 personnes qui viennent travailler quotidiennement à Charenton. Nous comptons autant de Charentonnais travaillant à l'extérieur que de personnes de l'extérieur qui viennent travailler à Charenton, où se trouvent des sociétés importantes comme Essilor ou Natixis. »

Un plan de rééquilibrage

Adopté à l'unanimité le 15 décembre dernier, le Plan vélo, premier du nom, « est un plan de partage et de rééquilibrage pour permettre à tous les usagers de trouver leur place sur l'espace public », selon Pascal Turano. Il s'inscrit dans la continuité du Plan climat air énergie du territoire (PCAET). Dans cette ville dense de l'Est parisien (16 245 habitants/km²), l'apaisement a débuté dès 2014 par l'abaissement de la



La voie cyclable le long de l'autoroute A4 et de la Seine conduit de Charenton-le-Pont à Paris-Bercy, où un compteur enregistre un passage quotidien moyen d'environ 1 500 cyclistes.

vitesse à 30 km/h dans la majeure partie de la ville. Une « dynamique mobilités actives » s'est inscrite dans cette continuité deux années plus tard, et une amplification a été décidée après avec les élections municipales de 2020. Cette volonté de retrouver davantage de vélos en ville a été boostée par la crise sanitaire. Les enjeux révélés. De la réalisation « classique » d'aménagements, Charenton a affiché des ambitions supérieures avec un Plan vélo intégrant des infrastructures, des stationnements, mais aussi des services, de l'apprentissage ou encore un plan de communication pour « promouvoir le vélo dans le Plan vélo », selon Aurélia Girard, qui

confie: « On avait diagnostiqué les enjeux et on sentait que ce moment était un peu historique pour le vélo. »

Diagnostic et concertation

La méthode? Concertation et collaboration. La ville s'est appuyée sur l'association Paris en selle, membre du collectif Vélo francilien (lire p. 6 et 7), pour établir un diagnostic de terrain. La collaboration est allée jusqu'à la conception des futurs aménagements. Grâce aux compétences de l'association, la ville a mobilisé les équipes en interne, sans recourir à un prestataire.

Les observations de terrain ont été complétées par une enquête auprès des

« Le Plan vélo portait également l'idée de mettre en place une politique d'aménagement de façon différente »



© Charenton-le-Pont

Favoriser l'usage du vélo en milieu urbain en le rendant accessible au plus grand nombre constituait la feuille de route des élus, Aurélia Girard et de Pascal Turano (photo ci-dessus), pour élaborer le premier Plan vélo de la ville.

se trouve au premier balcon de l'autoroute A4, porteuse de flux routiers en connexion avec la capitale. Une nuisance sonore, polluante et visuelle à juguler. La majorité des logements sociaux de la ville bordent cet axe. « *Les objectifs sont de transformer l'autoroute en boulevard urbain, de baisser la vitesse et d'instaurer des voies de covoiturage. C'est l'État qui a la main. Il faudrait transférer les compétences à la métropole, à la Région ou au département* », relève l'adjoint au maire.

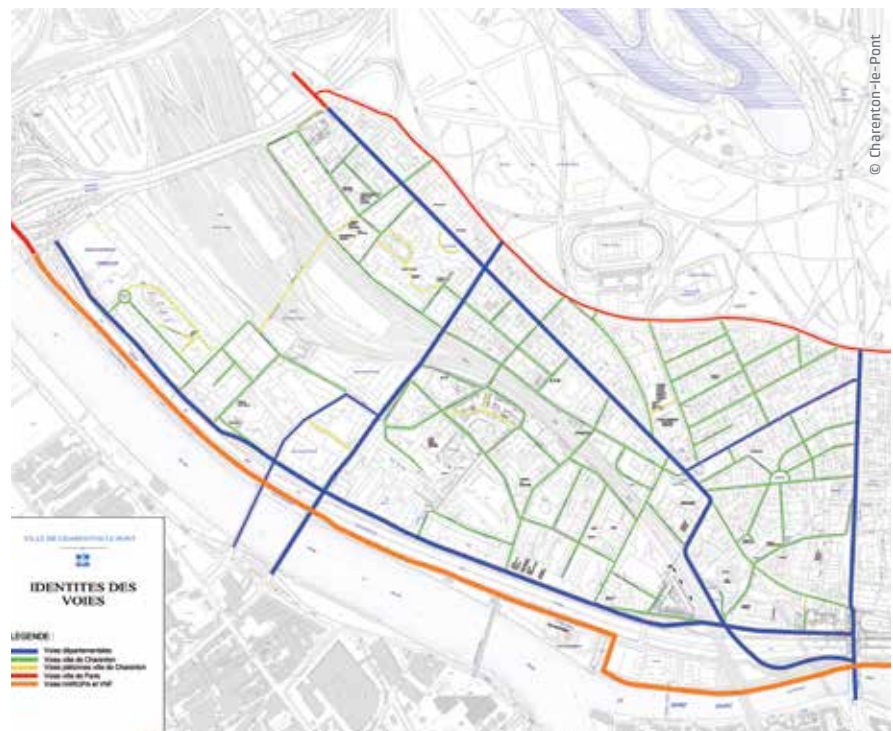
Ce (lourd) dossier avance. L'État s'est engagé à initier une étude pour réduire les nuisances sonores et faire une intégration paysagère. Une première étape. Les flux autoroutiers concernent de nombreuses communes périphériques de grands centres urbains. À Lyon, où s'est rendue une délégation de la ville, l'A6 et l'A7 ont été transformées en voies métropolitaines (M6 et M7), avec des voies dédiées au covoiturage et un abaissement de la vitesse à 70 km/h. Le modèle existe et donne confiance en l'avenir. ■

habitants, mais aussi par la consultation des bailleurs sociaux et des principales entreprises de la ville. « *Nous avons initié un grand volet de démocratie participative. Le Plan vélo portait également l'idée de mettre en place une politique d'aménagement de façon différente* », insiste Aurélia Girard. Une démarche poursuivie par la mise en place d'un comité de suivi.

Des services à la population plutôt novateurs ont vu le jour, comme le Pass vélo, destiné aux foyers modestes, avec une aide à l'achat des vélos mécaniques, mais aussi à la réparation, à la remise en selle et au marquage. Objectif atteint, selon Aurélia Girard : « *Nous avons touché les foyers de moins de 10 000 euros/an. C'est principalement l'achat de vélos qui a été mobilisé, avec un budget de 60 000 euros sur la première année pour 380 bénéficiaires.* »

Apaisement à tous les étages

Enjeu d'attractivité pour la ville, ce Plan vélo triennal (2022-2024) s'inscrit dans la lutte contre la pollution et les nuisances sonores, sachant que Charenton-le-Pont



© Charenton-le-Pont

Les voiries et les coupures urbaines de la ville de Charenton-le-Pont témoignent des fortes contraintes pour la mise en œuvre d'un plan pour les mobilités actives.

Référendum schéma des mobilités : Charleville-Mézières dit oui

Un référendum pour valider un schéma des mobilités ? Approuvé le 28 novembre dernier par les Carolomacériens, le référendum entérine une volonté d'apaisement de la ville et de changement des déplacements.

« Ce référendum n'était pas que consultatif. Si le non l'avait emporté, nous aurions revu notre copie », insiste Alain Barthélémy, adjoint délégué à l'aménagement, aux travaux et aux mobilités. Né d'une promesse de campagne de transformer le vieux plan de circulation de Charleville-Mézières (ndlr, conçu en 1972), le référendum a été adopté à 56 % par 3 861 votants, soit 15,63 % de participation pour une ville comptant 47 847 habitants. La « votation » dont sont coutumiers nos voisins suisses reste peu usitée dans l'Hexagone. Une explication aux chiffres modérés de participation, explique l'édile : « Nos concitoyens n'ont pas trop l'habitude d'être ainsi consultés en référendum. Mais ce qui comptait était surtout la coconstruction de ce schéma des mobilités. »

L'implication citoyenne s'est traduite par une enquête en ligne, une démarche auprès des collégiens et des lycéens, et des rencontres, afin de dresser un état des lieux puis d'élaborer ce Schéma des mobilités participatif et durable. Le référendum a constitué le point d'orgue d'une démarche de huit mois pour un projet de ville résumé dans les propos du maire, Boris Ravignon : « Il s'agit donc bien sûr d'être à la hauteur du défi climatique qui exige que nous aménagions désormais une ville 100 % cyclable et que nous poursuivions le développement de la marche et des transports en commun. »

Le tourisme renforce l'usage quotidien

Le blanc-seing donné à l'équipe municipale pour transformer la ville devrait demander plus qu'un mandat



Un des quatre carrefours à la hollandaise qui vont être aménagés à l'entrée de la ville dans ce plan d'apaisement généralisé de Charleville-Mézières.

et s'étendre sur une dizaine d'années, notamment pour la transformation des quatre grands carrefours situés aux entrées de la ville. Ces points de passage-clefs sont amenés à devenir des « carrefours à la hollandaise » afin de sécuriser le trafic des modes actifs. D'ici l'été 2022, 85 % de la ville sera circulée à 30 km/h « pour ne conserver à 50 km/h que les départementales qui la traversent », avance Alain Barthélémy, rappelant que « l'objectif

est de rendre la ville 100 % cyclable. » Dans ce schéma cyclable, le vélo utilitaire rencontre le vélo tourisme. De l'axe structurant vélo traversant la ville ardennaise du nord au sud se développe un réseau cyclable capillaire que complète l'aménagement des berges de la Meuse. Le projet « Liaisons douces en berges de Meuse » s'appuie sur la Meuse à vélo (EuroVelo 19) pour mieux s'en écarter : « La voie verte contourne un peu Charleville-Mézières. L'idée est de traverser la ville

« L'objectif est de rendre la ville 100 % cyclable »

en suivant les méandres du fleuve sur cette route départementale (...). Le projet des berges de Meuse est sorti de terre en fin d'année 2018. Aujourd'hui, sur une distance de 14,5 km, les deux tiers ont été réalisés. C'est un budget global de 6 millions d'euros. »

La place Ducale rendue aux piétons

Parmi les projets significatifs de la mutation, Charleville-Mézières va piétonniser l'historique place Ducale, une des trois zones de rencontre prévues dans ce nouveau schéma. Une transformation aussi symbolique que celle du pont de Pierre à Bordeaux ou de la Canebière à Marseille ! La continuité des cheminements piétons et la multiplication des bancs publics vont participer à l'apaisement programmé de la ville. Tout comme la mise en place de rues scolaires qui vont être expérimentées dans trois écoles ou l'accessibilité généralisée aux personnes à mobilité réduite par

l'élargissement des trottoirs et le marquage au sol des traversées. Ce schéma des mobilités fait des émules au sein de

certaines des 58 communes d'Ardenne Métropole. L'usage du référendum va-t-il faire de même ? ■

Adopté par référendum, le Schéma des mobilités participatif et durable se décline en cinq points : faire une place à toutes les mobilités ; garantir la sécurité de chacun ; améliorer la fluidité de nos déplacements ; assurer l'accessibilité des espaces publics ; retrouver la beauté de notre ville.

© Charleville-Mézières

abriplus

Innover & sécuriser, pour tous.



CARGOS

CARGOPARK

- 2 Nouveaux supports : une borne et un anneau pour sécuriser les bipoteurs et les triporteur
- En usage indépendant ou simultané

VAE

E-PARK

- Nouvelle borne de recharge pour 2 vélos à assistance électrique
- Sécurisation simultanée du chargeur et du vélo (par le cadre)

NOUVEAU



abri-plus.com

L'hydrogène embarque les vélos

Testé dans de nombreux territoires sur des flottes de vélos, l'hydrogène pourrait rapidement troquer son costume de simple démonstrateur et bousculer le mode énergétique des tout jeunes vélos à assistance électrique.

Que sont devenus les deux-cents vélos à hydrogène Pragma industries acquis par Engie et mis à disposition des journalistes pour la tenue du G7, en août 2019, à Biarritz ? « Les vélos avaient été achetés pour la presse et, depuis, nous les commercialisons », nous confie Bérangère Préault, directrice du développement de la mobilité hydrogène pour Engie Solutions, en charge de la transition énergétique pour les collectivités et les entreprises. Mis en place pour des expérimentations, ces vélos circulent dans l'Hexagone, majoritairement pilotés par les collectivités territoriales. Douze exemplaires ont été vendus à la Région Occitanie, qui porte de nombreux projets sur l'énergie hydrogène depuis le lancement d'une étude stratégique en 2016. Les six vélos mis à disposition des agents depuis la fin de l'année dernière sur le site de Montpellier (espace Capdeville) et les six autres à Toulouse, prévus pour la mi-2022, s'intègrent dans un vaste plan de 150 M€ sur la recherche, les transports et l'industrie.



Inaugurés le 10 mai dernier dans l'Allier, à Vichy (Village vélo La Rotonde), les dix vélos à hydrogène disposent d'une autonomie de 120 à 150 kilomètres, très supérieure à celle d'un vélo électrique. La station autonome produisant l'hydrogène par électrolyse de l'eau permet une recharge en moins de trois minutes, contre quatre heures pour un vélo électrique.

Une dynamique de territoire

Côté transports, les vélos font figure de poids plumes face à des véhicules comme les trains, les bus ou les dragues maritimes. Toutefois, leur agilité permet de déployer des actions facilement et rapidement, comme dans la commune de Vélizy (78), où les vélos ont été déployés « pour une action de sensibilisation des élus et des usagers à l'hydrogène ». Le vélo n'est qu'« une partie des solutions énergétiques apportées par l'hydrogène », insiste Bérangère Préault. « Il faut des

« C'est une dynamique de territoire, le premier pas vers la transition énergétique »

tailles critiques pour que les projets soient réalisables. Le développement demande de travailler en écosystème (...), c'est une dynamique de territoire, le premier pas vers la transition énergétique. La solution est onéreuse et nécessite des subventions, mais nous sommes accompagnés par les pouvoirs publics pour accélérer le développement de la filière dont nous pensons qu'elle va être pourvoyeuse d'emplois et de réindustrialisation pour l'Europe. Nous avons accompagné Pragma industries

au lancement, le but est d'accompagner les territoires dans la décarbonation. »

La Région Auvergne Rhône-Alpes s'est positionnée sur cette énergie avec un projet territorial global, intitulé Zéro émission valley. Pour le vélo, la Région a lancé des appels à manifestation d'intérêt pour trouver des partenaires, territoires et entreprises.

Une flotte de vélos pour le tourisme

Parmi les candidats, l'agglomération de Vichy (03) expérimente les vélos depuis le 6 mai dernier, explique Sandro



Dans la commune de Vélizy (78), les vélos ont été déployés pour une action de sensibilisation des élus et des usagers à l'hydrogène. Ici à Guyancourt, sur le parking de l'INCM (Institut national du cycle et du motorcycle).

Carletti, directeur transports et déplacements: « Une station de recharge et dix vélos sont mis à disposition par la Région. L'agglomération prend en charge une maintenance assez lourde, d'un coût d'environ 50 000 euros/an, assurée par Engie. La station de recharge Attaway est un prototype avec des procédures particulières: ce n'est pas une station de recherche, mais bien de production d'hydrogène par électrolyse de l'eau. Dans trois ans, le matériel reviendra en propriété à l'agglomération. »

Les dix vélos à hydrogène ont été placés en location avec d'autres vélos pendant la saison touristique au cœur de la ville, sur des nouveaux aménagements cyclables le long des rives de l'Allier. « Il y a eu des débats politiques, car cela revient cher par vélo. C'est le prix du développement d'une filière. L'intérêt pour un Village vélo de location comme le nôtre: une autonomie supérieure des vélos et une rapidité de recharge en deux minutes permettant de louer la flotte le matin puis l'après-midi », insiste Sandro Carletti.

Autonomie et rapidité de charge répondent aux besoins du tourisme, mais également d'activités utilitaires comme la cyclo-logistique. ■

La filière cycle se positionne

Les marques de vélo se pressent, et l'avancée de cette technologie pourrait rapidement bousculer le mode énergétique des tout jeunes vélos à assistance électrique.

Sélectionné pour la grande exposition du Fabriqu' en France, en juin dernier, le tricycle Kholos de Gitane pourrait être commercialisé dès ce printemps. Et il ne devrait pas se sentir seul dans la gamme, selon Jérôme Valentin, le directeur général de Cycleurope, son concepteur avec le motoriste Valeo et l'entreprise de développement d'hydrogène STOR-H: « Ce modèle a guidé notre choix pour le concours du Fabriqu' en France. En parallèle, nous avons développé une gamme de quatre vélos avec la même technologie, incluant un vélo cargo. Nous aurons trois concepts pour le même

vélo: un vélo mécanique, un vélo à assistance électrique avec batterie lithium ION, un vélo à hydrogène. » Si le prix à l'achat est forcément plus élevé pour la version hydrogène, la marque assure que le prix en leasing sera assez proche. L'économie à l'usage compense le surcoût grâce à la durabilité des cartouches à hydrogène. Cette première production en grande série de vélos à hydrogène constituerait une première, dépendante de la disponibilité de la motorisation de l'équipementier français Valeo, dévoilée fin 2020.

Triporteurs et biporteurs en pionniers

De son côté, Pragma doit bientôt sortir des cartons l'Alpha neo, une nouvelle version de son vélo pionnier. « Dans la version précédente, une petite batterie lithium servait à mettre le contact pour l'afficheur. Les supercondensateurs la remplacent. Le vélo est destiné aux flottes d'entreprises et de collectivités avec un bloc énergie amovible. C'est ce qui va faire la différence pour les loueurs et collectivités qui



Motorisé avec la technologie Valeo, le Kholos s'appuie sur des cartouches qui stockent de l'hydrogène vert pour alimenter une pile à combustible, remplaçant ainsi une batterie classique.

pourront disposer de blocs moteurs », précise Sandrine Paronnaud, pour la marque installée à Biarritz. Ce « système hydrogène » va véhiculer deux triporteurs conçus par la société VUF (Vélo utilitaire français) pour GRDF (Gaz Réseau Distribution France), qui s'engage dans cette énergie.

En Europe, le fabricant néerlandais de vélos cargos Urban Arrow s'est associé avec la fondation Alles over hydrogen pour répondre aux besoins

d'accroissement d'autonomie d'une entreprise néerlandaise de livraison du dernier kilomètre (Les Green Riders). Toujours aux Pays-Bas, le studio de design Studio MOM a développé un vélo cargo à hydrogène et solaire... L'histoire de cette énergie appliquée au vélo n'en est qu'à ses débuts. ■

« L'économie à l'usage compense le surcoût grâce à la durabilité des cartouches à hydrogène »

« Ce qui a changé pour l'écomobilité scolaire est cette approche globale de la mobilité et non la focalisation sur le seul trajet des enfants »

Portée au niveau national par la plateforme Mobiscol, l'écomobilité scolaire a vu sa bibliothèque s'enrichir de nouveaux opus avec le programme CEE Moby et le Savoir rouler à vélo. Les 26 millions de déplacements domicile-école de la maternelle à l'université (Ifop 2021) supposent une approche globale, comme le précise Marianne Duffet, coanimatrice d'un dispositif qui multiplie les formations, les rencontres territoriales et conçoit un catalogue des aménagements.



Marianne Duffet, coanimatrice de Mobiscol avec le Club depuis 2018, est impliquée dans l'écomobilité scolaire depuis les toutes premières initiatives.

Ville et Vélo: Comment l'écomobilité scolaire peut-elle être abordée?

Marianne Duffet: L'idée force est de travailler sur toute la chaîne de déplacement et non pas sur la seule mobilité de l'enfant ou de l'adolescent. La démarche a toujours été d'agir de façon systémique sur trois leviers: la pédagogie, cette fameuse culture de la mobilité, les infrastructures et l'organisation des modes de déplacement. L'exemple significatif est celui des parents qui déposent leurs enfants en voiture à l'école avant d'aller travailler. L'écomobilité scolaire est formalisée par un dispositif appelé Plan de déplacement en écomobilité scolaire (PDES).

Quels sont les facteurs déclenchant des actions ou des politiques en faveur des mobilités actives auprès des scolaires?

M.D.: L'écomobilité scolaire était très orientée sur la sécurité des personnes avec l'apaisement aux abords des établissements, la mise en place de pédibus...

Depuis 3 à 4 ans, le sujet de la pollution de l'air est devenu majeur. Mais ce qui a surtout changé est cette approche globale de la mobilité et non la focalisation sur le seul trajet des enfants. Nous avons souffert de l'absence de démarches systémiques, avec le secteur éducatif qui travail-

lait de son côté et la voirie de l'autre. Ce changement de mentalité n'est pas anodin.

Qui est le maître d'œuvre?

M.D.: C'est la collectivité! Elle dispose de moyens et de ressources, mais il faut qu'elle puisse prendre attache avec la communauté éducative. En 2004, l'éducation au développement durable s'est généralisée dans les programmes scolaires. Toutefois le corps enseignant ne s'est pas emparé de la mobilité: compliquée à aborder, un peu technique... Pourtant, lors de nos formations, les porteurs de projets se rendent compte que la mobilité leur permet d'approcher la géographie, de faire du sport, de mettre en place des apprentissages ludiques... Après 2004, l'idée de l'établissement scolaire qui s'ouvre sur son territoire a

amené les enseignants à davantage s'intéresser aux quartiers, à la ville.

Les collectivités impliquées sont-elles davantage les villes ou les agglomérations?

M.D.: Surtout des villes. Toutefois, avec

« Il faut que la collectivité puisse prendre attache avec la communauté éducative »

les transferts de compétences, des agglomérations vont financer des projets pour davantage d'écoles, comme le font la métropole de Nantes ou la métropole européenne de Lille, qui soutient des challenges mobilité et finance le centre ressource en écomobilité (Crem). Les départe-

ments se sont saisis de l'écomobilité scolaire par l'attestation scolaire de sécurité routière (ASSR).

Quel est le public prioritaire?

M.D.: L'écomobilité scolaire va de la maternelle à l'université. Les primaires et les maternelles sont un peu dans l'ADN, mais aujourd'hui nous nous intéressons davantage aux adolescents, que nous avons un peu perdus. Une chercheuse de notre réseau (*ndlr, Sandrine Depeau*) a travaillé sur le passage entre le primaire et le collège, mettant en lumière le fait que les enfants qui étaient toujours accompagnés à l'école dès leur plus jeune âge et peu formés à l'autonomie étaient davantage sujets à des accidents lorsqu'ils se retrouvaient au collège, livrés à eux-mêmes.

Assiste-t-on à un essor de la prise en compte des déplacements scolaires ?

M.D. : Certainement, et notamment par l'arrivée du dispositif Moby, programme CEE (Certificat d'économies d'énergie) qui permet de mettre en place des projets avec des diagnostics, des comités de pilotage... Moby va permettre de former beaucoup d'acteurs. Des bureaux d'études commencent même à se positionner.

Combien de Plans de déplacement en écomobilité scolaire (PDES) sont-ils déjà créés ?

M.D. : Nous ne possédons pas de données spécifiques ! Nous disposons de chiffres sur la sédentarité en lien avec la mobilité des jeunes par l'ONAPS (Observatoire national de l'activité physique et de la sédentarité), des données de Respire (Association nationale pour l'amélioration de la qualité de l'air et la défense des victimes de la pollution) qui a cartographié la qualité de l'air aux abords des écoles, des données sur l'accidentologie, mais aucune

« Pour l'instant c'est l'écomobilité scolaire qui accélère le à Savoir rouler vélo (SRAV) »

étude ne globalise tout ceci. Moby a commandé un échantillonnage Ifop qui apporte de nouveaux indicateurs (*lire ci-contre*).

Le Savoir rouler à vélo a-t-il accéléré le développement des mobilités actives sur les publics scolaires ?

M.D. : Pour l'instant c'est l'écomobilité scolaire qui accélère le Savoir rouler à vélo (SRAV), un dispositif encore émergent ! On peut apprendre aux enfants à rouler à vélo, encore faut-il que les parents soient convaincus, que les infrastructures suivent et que les enfants disposent de vélos. Le SRAV ne suffit pas ! C'est un outil très intéressant qui doit s'inscrire dans l'écosystème de l'écomobilité scolaire. Cela a du sens avec une démarche systémique et globale.

Quels sont les projets de Mobiscol pour 2022 ?

M.D. : Avec le Club, nous allons poursuivre nos formations, une manière d'essayer nos pratiques, mais également nos Rencontres territoriales annuelles, comme nous l'avons fait le 15 octobre dernier à

Nantes. Nous allons aussi investir plus massivement les quartiers prioritaires, le SRAV et nous intéresser davantage aux collégiens et aux lycéens. Enfin, nous créons un catalogue des aménagements possibles dans le cadre d'un plan mobilité scolaire, pour une publication au printemps. Ce catalogue sera suivi d'une formation dédiée. ■

39 % des 26 millions de trajets domicile-établissement scolaire font **moins de 2 km**, 25 % entre 2 et 5 km.

31 % de ces déplacements sont majoritairement réalisés en voiture, 28 % à pied et 2 % à vélo.

La sécurité (97 %) précède la rapidité (89 %) et le coût (83 %) dans les critères de choix des modes de transport.

74 % des parents se déclarent prêts à **participer à des concertations** pour l'amélioration des déplacements autour de l'établissement scolaire de leur enfant.

Sondage Ifop réalisé du 15 juillet au 22 juillet 2021 auprès de 1 003 parents pour Eco CO2.

Repères : vingt ans d'écomobilité scolaire en France

8 décembre 2020 : un arrêté instaure le programme CEE (Certificat d'économies d'énergie) Moby, porté par Eco CO2. L'objectif de mise en place de 950 plans de déplacements d'établissement scolaire (PDES) dans les écoles primaires, les collèges et les lycées concerne 210 000 élèves.

2019 : mise en ligne du portail Internet Mobiscol.

13 mars 2018 : naissance de la plateforme Mobiscol entre l'association Vivacités et le Club des villes et territoires cyclables afin de porter l'écomobilité scolaire au niveau national ; le lendemain, le 14 mars, lors des Rencontres nationales du Club, la création de Mobiscol est rendue publique, et l'écomobilité constitue le fil rouge des Rencontres.

9 janvier 2018 : adoption du Savoir rouler à vélo par le Comité interministériel à la sécurité routière (CISR), une mesure visant à accompagner tous les enfants vers l'apprentissage des mobilités du quotidien en autonomie.

2017 : le Club des villes et territoires cyclables propose à Vivacités de coporter le sujet de l'écomobilité scolaire au niveau national, notamment pour mobiliser les territoires sur le jeune public.

2014 : le réseau régional francilien d'écomobilité scolaire se développe, notamment par la création et la formation d'une communauté d'ambassadeurs. Vivacités devient le coordinateur.

2009 : le programme européen Bambini entend créer un modèle de mobilité durable pour les tout-petits (entre 0 et 6 ans) et leurs parents en développant des jouets, des jeux et des programmes pédagogiques valorisant la marche et le vélo. Onze pays sont impliqués, dont la France. En Île-de-France, L'ARENE (Agence régionale de l'environnement et des nouvelles énergies) expérimente des « rues pour enfants » et des « zones de rencontre ». Le programme révèle la nécessité de la mise en place d'une « culture de la mobilité » auprès des plus jeunes.

2005 : création du premier outil d'écomobilité scolaire, *Je m'écotransporte*, par le réseau Partenaires pour l'écomobilité de l'école à l'université (PPEEU).

2003 : le réseau francilien de promotion d'éducation à l'environnement urbain, Vivacités, adhère au réseau francilien Partenaires pour l'écomobilité de l'école à l'université (PPEEU).

2002 : première opération « marchons vers l'école », organisée dans le cadre de la Semaine européenne de la mobilité, une journée dédiée aux modes actifs, la marche et le vélo, pour aller vers l'école. En France, cette opération initiée par l'ADEME constitue les prémisses de l'écomobilité scolaire et voit l'émergence du réseau francilien Partenaires pour l'écomobilité de l'école à l'université (PPEEU), porté par la Région Île-de-France, l'ARENE Île-de-France (Agence régionale de l'environnement et des nouvelles énergies, devenue AREC en 2019) et l'ADEME Île-de-France.

La filière économique vélo dans la continuité cyclable

Le rapport sur la filière économique du vélo remis le 8 février par le député Guillaume Gouffier-Cha avance dix mesures, articulées autour de soixante-trois propositions. Après trois mois d'auditions et de visites de terrain, la mission parlementaire a livré un document salué par l'ensemble des acteurs vélo.

Publié avant des échéances électorales, le rapport *Filière économique du vélo* tombe à point nommé pour replacer le dossier vélo en haut de la pile. D'autant que les dix mesures et 63 propositions embrassent l'ensemble de l'écosystème. Sans surprise, plusieurs sujets portés par le Club, tels que la poursuite de la reconnaissance du vélo comme mode de transport (mesure 1) ou l'amplification du Plan vélo (mesure 10), font partie des sujets défendus par le député.

En impulsant le développement d'infrastructures dédiées, en proposant une offre de services vélo, en favorisant l'apprentissage et la lutte contre le vol, en soutenant le développement économique, le tourisme, la formation professionnelle et l'emploi, les collectivités territoriales se trouvent au cœur de cette économie. La filière pèse annuellement près de 30 milliards d'euros et représente plus de 160 000 emplois (*Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en 2020*). De nombreuses mutations sont déjà engagées sur les territoires qui privilégient une économie de proximité et conduisent à fléchir une autre politique économique et sociale.

L'appel à réunir des états généraux des acteurs économiques du vélo (mesure 5) dans les prochains mois pourrait préfigurer ce qui devrait devenir un comité de filière. Les collectivités territoriales y trouveront leur place.

La délocalisation pose question

« *L'économie du vélo est un exemple parmi d'autres des erreurs de la politique*



Pas moins d'une cinquantaine d'auditions et des visites de terrain ont étayé la réalisation du rapport dont cette délégation accompagnant la mission vallée de l'Águeda (Portugal), les 23 et 24 novembre derniers.

de désindustrialisation que nous avons menée au cours des cinquante dernières années et des perspectives nouvelles qui s'ouvrent à nous aujourd'hui », souligne le député, également coprésident du Club des élus nationaux pour le vélo (initié et animé par le Club des villes et territoires cyclables et marchables). Les initiatives se multiplient en France et en Europe pour ne plus dépendre d'une chaîne d'approvisionnement lointaine, aléatoire et peu écologique. La nouvelle

industrie du cycle installée dans la vallée de l'Águeda, au Portugal, révèle le virage européen pris par le cycle. En France, le développement des clusters vélo, soutenus par les Régions, traduit aussi cette ambition de production et d'économies locales. Le secteur industriel reste faible en France, ne représentant que 12 % de l'activité économique, contre 25 % en Allemagne. En trente ans, l'industrie française a perdu plus de 2 millions d'emplois (institut Sofos) !

« L'économie du vélo est un exemple parmi d'autres des erreurs de notre politique de désindustrialisation »

La délocalisation pose question

Le mot « réindustrialisation » est dans toutes les bouches. « *Le bon terme est plutôt celui de création de valeur en France. Réindustrialisation fait penser au passé, et on ne refera pas aujourd'hui ce que l'on faisait hier. Je vais prendre l'exemple des cadres achetés majoritairement en Asie et qui sont fabriqués selon un certain procédé. Pour pouvoir les faire en France, il faut changer les processus de fabrication, changer les matières, innover et faire de la recherche & développement (R&D)* », déclarait Jérôme Valentin, vice-président de l'UNION Sport & Cycle, lors de l'annonce de la mission parlementaire. Parmi les sept axes de travail pour développer la filière industrielle qui figurent dans le rapport, la modernisation des équipements et la diffusion des nouvelles technologies pour structurer une filière durable sont bien présentes. ■



Un label France vélo intégrant des critères sociaux, environnementaux et économiques (mesure 2) pourrait voir le jour.

DIX MESURES POUR UN VÉLO



- 1 Poursuivre la reconnaissance du vélo comme mode de transport à part entière.
- 2 Créer un label France vélo qui intègre des critères sociaux, environnementaux, économiques.
- 3 Moderniser activement les outils industriels.
- 4 Créer un comité de filière vélo avec les acteurs industriels et économiques du vélo.
- 5 Lancer des états généraux des acteurs économiques du vélo dans les prochains mois.
- 6 Développer les outils pour renforcer le travail intrafilière et interfilières.
- 7 Structurer un marché de seconde main.
- 8 Rendre la TVA déductible pour l'achat de vélos pour les professionnels.
- 9 Créer de nouvelles formations diplômantes pour tous les métiers du cycle.
- 10 Actualiser le Plan vélo en portant le fonds de mobilités actives à 400 millions d'euros par an.



La mission parlementaire confiée au député Guillaume Gouffier-Cha a été annoncée le jeudi 30 septembre lors de la clôture du congrès du Club (Toulouse).

De gauche à droite : Denis Briscadieu, président du groupe Cyclelab et du cluster Vélo Vallée ; Guillaume Gouffier-Cha, député du Val-de-Marne et coprésident du Club des élus nationaux pour le vélo ; Françoise Rossignol, présidente du Club des villes et territoires cyclables et marchables ; Jérôme Valentin, vice-président d'UNION Sport & Cycle ; Patrick Guinard, président de l'Apic – Association de promotion et d'identification des cycles et de la mobilité active ; Etodie Trauchessec, animatrice mobilités émergentes à l'Ademe.



CENTRALE D'ACHAT DU TRANSPORT PUBLIC

Un catalogue vélo complet
au service des acheteurs publics

CATP
www.catp.fr
contact@catp.fr
01 53 68 04 20

Vélos et VAE urbains

Tricycles et vélos cargos

Systèmes de vélos en libre-service

STOR·H
DIGITAL ENERGY



Add Bike

amsterdam air

Nielsen concept
Mobilités



arcade
Le vélo de ville ÉLECTRIQUE

yokler

Abris et stationnement

Outils au service des politiques cyclables

Maintenance vélo

altinnova

IMMERGIS
METTEZ DE LA RÉALITÉ DANS VOS DONNÉES

Active Mobility
cykleo

eco
compteur



VÉLOGIK
MANAGEMENT
+ MAINTENANCE