



VILLE ET VÉLO

SYSTÈME
SÛR
VISION ZÉRO

Cyclologistique

Comment le transport de charges transforme les territoires

La sécurité pour la marche et le vélo

Vision zéro/Systeme sûr: la métropole de Lyon s'engage

Territoires

Focus sur la métropole du Mans (72) et l'agglomération de Saint-Brieuc (22)



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

STOR·H
DIGITAL ENERGY



areade
Le vélo de ville ÉLECTRIQUE

Tricycles et vélos cargos

Add Bike

amsterdam air

Nielsen concept
Mobilités

yokler

Systèmes de vélos en libre-service



Abris et stationnement

altinnova

Outils au service des politiques cyclables

IMMERGIS
METEZ DE LA RÉALITÉ DANS VOS DONNÉES

eco
compteur



Maintenance vélo

cykleo Active Mobility

VÉLOGIK
MANAGEMENT
+ MAINTENANCE



La sécurité routière, une priorité partagée

L'actualité de la crise énergétique place à nouveau les mobilités actives dans la lumière, comme une alternative économique, efficace et accessible. Une autre question, plus ancienne et récurrente pourrait donner un coup de pouce supplémentaire à l'apaisement des territoires et aux mobilités actives : la cause de la sécurité routière.

Qui peut accepter qu'un de ses proches soit victime d'un accident de la route ? Chacun veut pouvoir se déplacer en toute sécurité dans

édito

l'espace public, sans risque d'accident. Vision zéro/Systeme sûr répond à cette attente avec pour objectif de parvenir à zéro mort et zéro blessé grave. Cette approche implique d'agir simultanément sur les infrastructures, les véhicules, les personnes, les services de secours et de soin.

Bravo à la métropole de Lyon de s'inscrire dans cette démarche collective ! Une première sur notre territoire. Adoubée au niveau international, cette politique de sécurité de la rue et de la route pourrait rapidement faire référence et s'étendre dans d'autres collectivités françaises, mais aussi dans les entreprises et les associations. D'autres territoires suivent déjà cette piste dans le monde. Le consensus doit prévaloir autour des politiques locales favorisant ce droit fon-

damental à se déplacer en toute sécurité, sans risque d'accidents graves ou mortels. L'adhésion dépasse les clivages, les catégories sociales ou les âges.

Les mobilités actives doivent s'emparer de ce sujet, tout comme celui de la santé. La remise des vingt-et-une recommandations du député Jean-Marc Zulesi sur le rôle du vélo et de la marche pour lutter contre la perte d'autonomie des seniors fait l'actualité. Mettre de plus en plus de cyclistes en mouvement suppose aussi d'en garantir la sécurité. Ce magazine revient sur les propositions de ce rapport sur lesquelles le Club a été consulté.

Un autre enjeu prend une importance grandissante, surtout pour nos centres-villes : la cyclologistique. Ce secteur sort de sa confidentialité pour se retrouver au seuil d'une croissance qui ne peut que participer à l'apaisement et la sécurisation de l'espace public, un passage obligé pour le développement des mobilités actives.

Françoise Rossignol, présidente

sommaire

Texto-vélo : des actus et infos en bref.	pages 4 et 5
Dossier : Vision zéro/Systeme sûr, le nouvel objectif des mobilités actives ?	pages 6 à 13
Parole à : Jean-Marc Zulesi, les mobilités actives contre la perte d'autonomie des seniors	pages 14 et 15
Portraits de territoires : Saint-Brieuc Armor agglomération	pages 16 et 17
Le Mans métropole	pages 18 et 19
Cyclologistique : le transport de charges engagé dans la transition écologique.	pages 20 et 22



Chez nos voisins

► **Le gouvernement fédéral belge investit 240 millions sur trois ans pour la promotion des déplacements domicile-travail à vélo.**

Le but est d'encourager tous les salariés à se rendre au travail à vélo via, par exemple, l'augmentation de l'indemnité kilométrique maximale ou l'élargissement du remboursement domicile-lieu de travail. Ce budget s'inscrit dans le cadre du plan vélo Be Cycliste lancé en septembre dernier, un plan considéré comme la première grande stratégie nationale en faveur du vélo.

► **La capitale du Luxembourg vient d'annoncer une série de mesures pour le vélo avec sept nouvelles rues cyclables et des feux-vélos aux intersections.**

Dans les nouvelles rues cyclables, les vélos sont prioritaires sur les véhicules motorisés : les dépassements ne sont pas autorisés pour les voitures, les cyclistes peuvent utiliser la largeur totale de la voie dans une zone limitée à 30 km/h. Ce dispositif unique pour le pays se trouve signalé par de grands panneaux et un marquage au sol. Les axes concernés sont déjà largement fréquentés par les cyclistes et permettent d'assurer une continuité du réseau. Les feux-vélos clignotants, testés depuis septembre 2020 à certaines intersections du centre-ville, s'étendent à de nouveaux carrefours. Ces feux clignotants, équivalents des panneaux cédez-le-passage cycliste au feu (M12 a et M12 b), vont fluidifier les déplacements

des cyclistes. Luxembourg prend un virage vers le partage de l'espace public.

► **Une piste cyclable de 38 km va traverser Berlin d'est en ouest d'ici 2030.**

Cette nouvelle piste cyclable à grande vitesse projetée par la municipalité de Berlin devrait en permettre la traversée en deux heures et demie. Les travaux devraient débuter en 2024. Outre cet axe, la capitale allemande devrait disposer d'une centaine de kilomètres de pistes cyclables à grande vitesse à l'horizon 2030.



Mai est aussi le mois du vélo au Québec

► **Si l'événement Mai à vélo est né en France de la dernière crise sanitaire, afin de célébrer l'engouement du vélo après le premier confinement, mai est le mois du vélo au Québec depuis 2015.**

Le déconfinement relance les festivités du mois de mai pour le vélo au Québec. La primeur de ce mois consacré au vélo revient aux États-Unis où il est apparu en 1956. Au fil des années, plusieurs autres pays, provinces et villes d'Amérique du Nord ont rejoint ce mouvement, très présent au Québec où Vélo Québec, un organisme à but non lucratif, s'en est saisi.

Côté Club

Une grande enquête, deux guides et un catalogue vont être publiés d'ici la fin de l'année par le Club et ses partenaires. Des publications pour lesquelles les territoires sont sollicités pour leur expertise.



► **Un catalogue des aménagements** dans le cadre d'un plan mobilité scolaire détaillant une trentaine d'aménagements via des fiches thématiques. La publication, réalisée par le Club et Vivacités, qui animent la plateforme Mobiscol, doit permettre aux aménageurs et aux collectivités de mieux inclure l'usage du vélo à l'intérieur et à proximité des établissements scolaires.

► **L'Enquête nationale sur les politiques modes actifs** inventorie les stratégies de planification et les actions concrètes mises en œuvre pour le vélo et la marche par les collectivités. L'étude se penche sur tous les échelons territoriaux, de la commune à la région, et vise à cartographier

les territoires engagés dans une politique cyclable, à estimer le budget total investi par les collectivités et les ressources humaines consacrées à la politique cyclable.

Cette grande enquête, ouverte à toutes les collectivités territoriales jusqu'au 19 mai, est mise en œuvre par le Club en association avec Vélo & Territoires ; elle est soutenue par la coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo (CIDUV) et l'Ademe.

► **Le guide À pied et à vélo dans les quartiers** vise à encourager les mobilités actives dans les quartiers politiques de la ville (QPV) à travers des aménagements, des actions d'apprentissage,

des opérations de communication, des actions tournées vers le lien social, la santé, etc. Déclinée en version papier et numérique, libre d'accès, cette publication est soutenue par l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT).

► **Le guide des coûts.**

La réactualisation de l'édition publiée en 2020 est lancée pour la fin de l'année avec de nouveaux acteurs (les fabricants de matériaux, les acteurs de la voirie) et de nouveaux services (les services numériques, l'apprentissage du vélo...), ainsi que des « coûts oubliés » (exploitation, maintenance et entretien). Le guide sera dématérialisé, ce qui facilitera sa consultation et sa réactualisation régulière. ■



Les territoires moteurs pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre

› **Le troisième volet du nouveau rapport du GIEC (Groupe d'experts inter-gouvernemental sur l'évolution du climat) fixe le cap à zéro émission nette d'ici à 2050 et met l'accent sur la sobriété comme principal vecteur de réduction des émissions et sur les territoires comme catalyseurs du changement.**

Présenté en avril dernier, le rapport clôt un ensemble de huit, réalisés par un millier de scientifiques dans le monde...

sur la base du volontariat. Quelque 278 auteurs ont passé en revue 18 000 articles et suscité près de 60 000 commentaires de la part de la communauté scientifique, dans un volume de 3 575 pages réparties en 17 chapitres !

Un travail synthétisé dans le *Résumé à l'attention des décideurs* qui a été approuvé par 195 gouvernements lors de la plénière du GIEC, lundi 4 avril dernier.

Atteindre la neutralité carbone au plus tard en 2050 est la condition impérative pour endiguer la dérive du climat, insiste le GIEC. Les villes sont des catalyseurs du changement et, depuis le rapport de 2014, 826 villes et 103 régions dans le monde se sont engagées à atteindre zéro émission nette.

Une synthèse finale de l'ensemble des trois volets du sixième cycle d'évaluation (AR6) sera remise en octobre prochain.

Ils-elles ont dit

« *Quelles que soient les comparaisons statistiques, on meurt encore beaucoup trop sur la route. Cette forte reprise des accidents est inquiétante. Sur les douze derniers mois, les cyclistes paient un très lourd tribut avec une augmentation de 25 % des morts et de 16 % des blessés. Et pour les rollers et autres trottinettes, les chiffres sont catastrophiques. Vaincre le COVID pour mourir sur la route, c'est désespérant !* »

Maître Romy Collard-Lafond, avocate des victimes de la route.

Équipements et services pour aménagements cyclables



altinnova.com

concepteur-fabricant
d'un monde plus vélo

altinnova®

Vision zéro/Systeme sûr : la sécurité routière comme porte-drapeau des mobilités actives ?

Mettre en place un système de sécurité routière sûr avec pour objectif de juguler les accidents pour parvenir à zéro mort et zéro blessé grave a fait son chemin. En France, la métropole de Lyon se lance dans cette démarche qui fait déjà référence à Montréal, Bogotá ou Edmonton. Une première en France pour une collectivité territoriale qui va se fixer des objectifs quantitatifs d'accidents.

« La Vision zéro porte un objectif précis, clair, assumé et assez incontestable. Personne ne peut s'opposer à cette ambition de réduire l'accidentologie et d'atteindre un jour zéro tué et zéro blessé grave », s'enthousiasme Fabien Bagnon, vice-président de la Métropole de Lyon, chargé de la voirie et des mobilités actives. Cette approche ambitieuse de la sécurité routière pourrait servir de porte-drapeau à l'apaisement des villes et à la défense des mobilités actives, selon l'élu territorial : « C'est une démarche globale qui concerne notamment les infrastructures sur lesquelles les collectivités ont la main, et cela rejoint la demande qui s'exprime un peu partout sur la nécessité d'apaiser la voirie (...). La limitation de la vitesse à 30 km/h constitue un des moyens de réduire l'accidentologie et d'apaiser la ville avec les zones de rencontres limitées à 20 km/h et l'augmentation des zones piétonnes. Cela passe aussi par des voies moins larges qui incitent moins à la vitesse, les doubles sens cyclables, le développement des passages piétons sécurisés... »

Des objectifs quantitatifs d'accidents de territoires

Cette démarche de sécurité légitime les actions des territoires, insiste Fabien Bagnon : « La





© Thierry Fournier/Métropole de Lyon

La ville de Lyon, passée à 30 km/h le 30 mars dernier, pose un jalon pour la Métropole qui inscrit la Vision zéro dans ses objectifs de sécurité routière et d'apaisement de la ville.

Le système sûr en quatre actes

Défini depuis 2009 au niveau international par l'OCDE, le système sûr s'appuie sur quatre composants. En mai prochain, un nouveau rapport va être publié en livrant des outils de mise en œuvre.

👁️ **L'erreur est humaine :** même de façon involontaire, les individus commettent des erreurs pouvant entraîner des collisions.

👁️ **La tolérance du corps humain est limitée face à un choc,** et la gravité s'accroît à partir de 30 km/h.

👁️ **La responsabilité d'éviter des blessures graves et des décès est partagée entre les usagers, les personnes en charge de l'organisation de l'urbanisme, de la conception et de l'entretien des infrastructures ou des véhicules, ainsi que les personnes en charge des soins aux victimes de collisions.**

👁️ **Toutes les composantes du système doivent être consolidées afin que, si une composante ne permet pas d'empêcher la collision, une autre prenne la relève et permette de l'éviter ou du moins de limiter son impact.**

mise en œuvre de la Vision zéro donne de la cohérence à nos actions en fixant un objectif clair consensuel et qui permet de donner du sens à toutes les autres actions qui ne sont pas là pour embêter l'automobiliste mais pour servir un objectif de sécurité routière.

Dans le monde de l'entreprise, l'objectif de parvenir à zéro accident du travail n'est pas contesté. De la même façon, cela paraît naturel qu'un territoire se fixe un objectif en termes d'accidentologie. »

L'autre intérêt de placer le sujet de la sécurité routière sur la place publique pour une collectivité territoriale ? Réduire les conflits d'usage par l'adoption d'une démarche partagée de sécurité sur l'espace public. *« L'idée est d'aboutir à une charte signée par l'ensemble des usagers de la*

« L'idée est d'aboutir à une charte signée par l'ensemble des usagers de la voirie »

voirie », insiste l'édile, qui prend pour référence le plan « Vision zéro décès et blessé grave 2019-2021 » de la ville de Montréal. Associations d'usagers (piétons, vélos, automobilistes, motos...), société de transport, services de secours, police nationale...

se rangent sous cette bannière. Les territoires de toutes tailles peuvent s'approprier cette démarche, mais aussi des entreprises impliquées dans la circulation, comme les transporteurs par exemple.

Plusieurs visions pour un système

Cette approche systémique n'est pas nouvelle. La terminologie davantage. Les terminologies, plutôt, puisque la Vision zéro cohabite avec la sécurité durable (*sustainable safety*), toutes deux hébergées sous le chapeau



Angles morts, la parade en mousse vinyle

Le sticker à coller à l'arrière des véhicules à gros gabarit pour signifier le danger des angles morts fait pâle figure par rapport à la débauche technologique de ces engins. D'autant que les systèmes existent.

Les angles morts des véhicules lourds (poids lourds, autobus, autocars) sont responsables de 10 % des accidents mortels de piétons et 8 % de ceux des cyclistes (Observatoire national interministériel de la sécurité routière). La hauteur du poste de pilotage engendre quatre angles morts, des zones situées hors du champ de vision du conducteur.

Le sticker de danger accolé sur ces véhicules à grand gabarit, obligatoire depuis le 1^{er} janvier 2021 (décret du 17 novembre 2020), ne fait pas assez pour juguler ces accidents souvent fatals.

Le Club, lors de la publication de la Loi d'orientation des mobilités (LOM), avait regretté la frilosité de cette mesure :

« Pouvoir aurait dû être donné au maire de limiter la circulation des poids lourds non équipés de radars de détection des cyclistes et piétons placés dans les angles morts ; le caractère obligatoire de l'équipement des véhicules à gros gabarit de radars de détection gagnerait à être décrété. » Ajoutons que cette signalétique tend à responsabiliser la victime « qui était prévenue ».

Une vie ou un accident ne valent-ils pas l'embarquement d'une caméra ou d'un dispositif de détection ? La même question pourrait être posée avec davantage de cynisme. Le COÛT d'une vie ou le COÛT d'un accident ne valent-ils celui de l'embarquement d'une caméra ou d'un dispositif de détection ? Le calcul mérite d'être posé. ■

international de l'approche système sûr. Fondée sur l'éthique, la Vision zéro a été définie par la Suède, tandis que la sécurité durable provient des Pays-Bas. Développés dans les années 1970, ces concepts ont été formalisés dans les années 1990 pour tendre vers une sécurité routière renforcée en agissant sur les multiples causes des accidents. La traduction internationale de ces concepts en « système sûr » date de 2009 (rapport de l'OCDE : *Zéro tué sur la route, un système sûr, des objectifs ambitieux*).

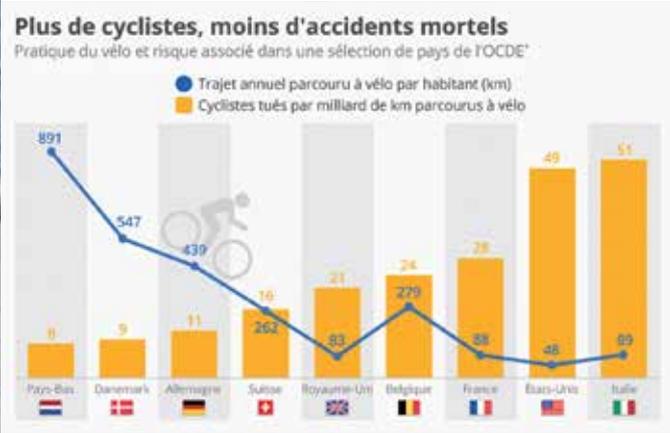
« Le terme système sûr fait référence à un concept international qui rassemble la Vision zéro, la sécurité durable et d'autres démarches systémiques de sécurité routière n'ayant pas forcément de dénomination particulière. Il s'agit d'un processus, et non d'un objectif fini », affirme Benoît Hiron, chef du groupe sécurité des usagers et des déplacements au Cerema. L'Union européenne (UE) a adopté l'approche « système sûr » en 2017 (conclusions du Conseil sur la sécurité routière approuvant la déclaration de La Valette de mars 2017). Si la France n'a pas formalisé cette approche, elle se trouve partie prenante de facto comme État membre. Au niveau international, des pays se sont engagés, à l'image du Canada qui a adopté une stratégie de sécurité routière basée sur la Vision zéro dès 2016.

Les mots pour le dire

« Selon l'approche pour un "système sûr", les décès et blessures graves dus à des collisions routières ne sont pas le prix inévitable de la mobilité. Certes, il y aura toujours des collisions, mais les décès et blessures graves sont largement évitables (...). Des améliorations dans la construction des véhicules, la modernisation des infrastructures routières et la réduction des vitesses sont trois éléments parmi ceux susceptibles de réduire l'impact des collisions (...) », peut-on lire dans le rapport *Cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030, Prochaines*



Radars de détection, caméras... pourraient éviter les collisions mortelles contre les cyclistes placés dans les angles morts des véhicules à grand gabarit.



La protection par le nombre se constate dans tous les pays. Plus les cyclistes sont nombreux, plus les automobilistes les intègrent dans leur champs de vision et réduisent leur vitesse.

étapes de la campagne « Vision zéro ». Les quatre principes fondamentaux du système sûr (lire en page 7 « Le système sûr en quatre actes ») pourraient rapidement devenir un leitmotiv. Et pourquoi pas une cause nationale ? L'approche systémique existe déjà au niveau national en France, sans en porter les mots, insiste Benoît Hiron, qui situe cette démarche dès 1974, lors de la création de la Sécurité routière : « Cette approche Système sûr/Vision zéro permet de rassembler tout le monde, d'offrir de la

« Cette approche Système sûr/Vision zéro permet de rassembler tout le monde, d'offrir de la visibilité »

visibilité, ce qui facilite la mobilisation des moyens à disposition pour agir (...). Tout ceci existait déjà en grande partie, mais avoir un vocabulaire commun permet de se fixer des objectifs partagés et de maintenir une vigilance élevée. » Selon l'ingénieur, « la France obtient des résultats qui progressent en termes de sécurité routière, elle poursuit son chemin vers un système sûr, tout comme les autres pays, sachant qu'aucun pays ne peut affirmer qu'il a actuellement un système sûr. Tous ont des capacités de progression. »

Le poids des maux, le choc des autos

La réduction de la vitesse valide sa pertinence. Pour les piétons, le risque d'être tué suite à un choc est multiplié par six en passant de 30 km/h à 50 km/h. Et l'âge alourdit la peine ! Un piéton en choc frontal avec une voiture à 50 km/h voit son risque de décès multiplié par rapport aux 15-59 ans : par deux pour les personnes entre 60 et 74 ans, par sept pour les personnes de 75 ans et au-delà. Pour ajouter à une coupe déjà bien pleine, les deux tiers des accidents mortels surviennent pendant

La sécurité à vélo, une réalité déformée

Comment les décès de cyclistes et de piétons sont-ils traités par les médias ? La réponse de la thèse *Cycles of violence**, rapportée par le forum Vies mobiles, met en relief l'influence de la médiatisation sur la perception de la sécurité à vélo et à pied.



Les médias ne précisent pas que le véhicule le plus rapide et le plus lourd entre en collision avec le plus lent et le plus vulnérable.

« Mon étude a révélé que les articles de presse incluaient des références à des collisions antérieures lorsqu'ils décrivaient les décès de cyclistes », rapporte l'auteur David Fever. Les nombreux articles sur le sujet abondent de phrases du type « c'est le xième cycliste tué » ou « cela porte à x le nombre total de cyclistes tués ». Cet angle de traitement renforce l'impression d'insécurité autour du vélo. Outre ce biais, l'auteur relève la description des accidents, ne précisant pas que le véhicule le plus lourd et le plus rapide entre en collision avec le plus lent et le plus vulnérable. Le traitement

minimise « la supériorité en termes de poids et de vitesse des véhicules à moteur et le danger qu'ils représentent pour les usagers de modes non motorisés ». Ce constat vaut plus généralement pour la communication des chiffres d'accidentalité routière. Indiquer le nombre de décès et d'accidents de cyclistes et de piétons de la même façon que ceux d'automobilistes et de motards occulte le fait que la très grande majorité des chocs provient de collisions avec des véhicules motorisés. Ce sont les véhicules motorisés qui tuent, pas les piétons ou les vélos ! ■

les traversées de rue, des zones de grand danger pour les piétons. « Pendant longtemps les politiques de sécurité ont abordé le piéton comme "un obstacle mobile sur la trajectoire des véhicules" », soutient le très sérieux Conseil national de la sécurité routière dans son rapport *Accidentologie des piétons : enjeux et recommandations* (2018). Cette assertion cynique se constate dans 60 % des accidents mortels de piétons où le conducteur n'a pas freiné, la vitesse de choc correspondant à la vitesse de circulation initiale. Brutal !

Le différentiel de vitesse agit comme une faucheuse

Pour les cyclistes, la vitesse ne vaut guère mieux. « Les vitesses élevées rendent les cyclistes d'autant plus vulnérables », confirme l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR). L'observatoire souligne que le cycliste est plus fréquemment victime hors agglomération qu'en zone urbaine : 96 cyclistes tués en agglomération et 129 hors agglomération en 2021. Aux vitesses inférieures des véhicules motorisés en ville s'ajoute le nombre de cyclistes. Le

risque de décès

« Le cycliste est plus fréquemment victime hors agglomération qu'en zone urbaine »

par cycliste baisse à mesure qu'augmente le nombre de kilomètres parcourus, témoigne l'OCDE dans le rapport *Cycling Safety* (2018). Le Forum international des transports (International transport forum) explique cette réduction du risque par une plus grande sensibilisation des automobilistes aux vélos dans les endroits où les interactions sont plus fréquentes. Les scénarios les plus accidentogènes à vélo demeurent les chocs par l'arrière hors agglomération et les chocs en intersection de deux véhicules évoluant en directions perpendiculaires en agglomération, avance le Cerema.

L'humain antichoc est né

Par ailleurs, les facteurs revenant le plus souvent dans les accidents provoquant la mort d'un cycliste ne sont pas les infrastructures, mais bien le comportement des conducteurs de véhicules motorisés (règles de priorité, vitesse excessive, distance de sécurité), l'état des personnes impliquées (inattention, alcool, stupéfiant, malaise), le manque de visibilité (masques, angles morts).

Comme pour les piétons, l'âge rend les accidents des cyclistes encore plus graves. Le risque d'être tué à vélo, rapporté au temps de parcours réalisé, augmente avec l'âge. L'Observatoire national interministériel de la sécurité

routière livre les données suivantes pour les accidents de cyclistes : entre 1,2 et 5,3 tués/milliard de minutes jusqu'à 54 ans ; autour de 12 tués/milliard de minutes entre 55 et 74 ans ; jusqu'à 30,4 tués/milliard de minutes pour les 75 ans et plus.

« La prudence à l'égard de l'usager le plus vulnérable doit prévaloir »

Faut-il faire appel à la génétique pour créer un être humain antichoc pouvant se risquer sans crainte dans l'espace public ? Des chercheurs australiens ont poussé cette réflexion en

donnant naissance à un mutant, baptisé Graham, pouvant résister aux accidents routiers. Ce démonstrateur par l'absurde devient l'avocat du système sûr selon les chercheurs : « *Bien que notre corps ne ressemblera jamais*



Sans obligation, le port du casque progresse en France selon l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, passant à 31 % (2020) contre 21% (2016) dans les grandes agglomérations.



Conçu par des chercheurs australiens, le « mutant » Graham montre à quoi l'être humain pourrait ressembler s'il était conçu pour résister aux chocs des accidents de la circulation. Cette création scientifique renvoie à la vulnérabilité humaine face à l'impact, même à une vitesse de 30 km/h.

à celui de Graham, il existe un système sûr en place qui peut nous aider à nous protéger de la même manière (...). Nos corps sont forts, mais nous ne pouvons résister qu'à une certaine force avant de nous briser. C'est pourquoi nous devons nous assurer que nous avons mis en place un système sûr – un système qui nous protège de nos propres erreurs et de celles des autres. »

L'usager le plus vulnérable à considérer

La prudence à l'égard de l'usager le plus vulnérable doit prévaloir. Ce principe, avancé par la convention de Vienne sur la circulation routière (1968), n'a été retranscrit en France par le code de la route... que quarante années plus tard (article R 412-6 du 30 juillet 2008). L'article précise que le conducteur « doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables ». Pourquoi avoir attendu quarante ans pour retranscrire un véritable acte fondateur du



Les SUV (Sport Utility Vehicle) provoquent encore davantage de dommages avec leur surpoids d'environ un quart de tonne par rapport à une berline classique et leurs pare-chocs hauts. De plus, les enfants n'entrent pas dans le champ de vision des conducteurs haut perchés.

partage de la rue et de la route ? Benoît Hiron avance l'explication suivante : « Il y avait deux choses dans la convention de Vienne. D'une part l'idée que chacun doit rester maître de son véhicule en toutes circonstances. La France est allée dans cette direction. Le deuxième volet était le principe de prudence, qui n'avait pas été retranscrit dans les textes en France parce que ceci avait été interprété comme un acte de désresponsabilisation disant, en substance : "Si je dois être prudent vis-à-vis de l'autre, l'autre n'a pas besoin de faire grand-chose". »

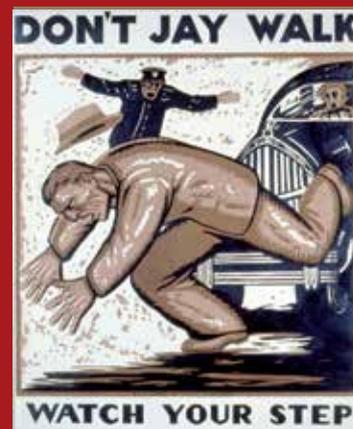
Du local à l'international

L'Assemblée générale des Nations unies a proclamé la période 2021-2030 « Décennie d'action pour la sécurité routière » (résolution 74/299). Le Plan mondial, lancé en octobre 2021, appelle les gouvernements à mettre en place

une approche intégrée vers un système sûr en plaçant la sécurité au cœur du système par la sécurisation de la marche, du vélo, l'utilisation des transports publics, mais également par l'intervention sur les trois leviers : les infrastructures, les véhicules, les comportements.

L'organisation internationale met en exergue la réalité des accidents de la circulation, « les premiers tueurs d'enfants et de jeunes à l'échelle mondiale », arguant les estimations de près de 1,3 million de décès évitables chaque année et de 50 millions de traumatismes. Enfin, le principe fondamental énoncé mérite d'être connu, voire affiché : « Le système de transport ne doit causer ni mort ni blessé grave et il n'est pas question de transiger sur la sécurité au profit d'autres facteurs tels que le coût ou le désir de rendre les transports plus rapides. » ■

« Il n'est pas question de transiger sur la sécurité au profit d'autres facteurs tels que le coût ou le désir de rendre les transports plus rapides »



Le jaywalker, ce piéton enfanté par l'auto

Le personnage du *jaywalker*, un piéton bête et indiscipliné, apparaît aux États-Unis au début du XX^e siècle, lors des premiers tours de roue de l'automobile. La voiture effraie les piétons par sa vitesse et son bruit. Face à ces réactions, les groupes de pression automobile créent ce personnage péjoratif du *jaywalker* pour changer la perception de l'espace public en rendant le piéton fautif de traverser sans faire place à l'automobile.

L'image du piéton responsable de sa sécurité a été entretenue au fil des années. Notamment par des compagnies d'assurance n'hésitant pas à responsabiliser le piéton plutôt que de pointer la vitesse des véhicules ou un partage inégal de l'espace public rendu peu sécuritaire pour les piétons et les cyclistes. ■



Les répéteurs de feux bientôt au musée ?

La France, son camembert au lait cru, ses vins du terroir... et ses répéteurs de feux. Le petit feu placé sous le grand afin de permettre aux automobilistes de s'approcher au plus près de l'intersection ne se retrouve qu'en France à notre connaissance. Mais peut-être plus pour très longtemps.

Les répéteurs ont certainement vécu ! De nombreux territoires les retirent. La ville de Montreuil (93), en proche banlieue parisienne, a inscrit leur suppression au programme de son plan vélo (2018-2022). D'autres territoires expérimentent leur disparition, à l'image de l'agglomération de Dunkerque (59). Nés dans les années 1930 afin d'améliorer la visibilité du feu tricolore pour les premiers véhicules, les répéteurs entraînent de nombreux risques pour les piétons et cyclistes : piétons masqués par un véhicule trop avancé, angles morts des gros véhicules pour cyclistes, suppression de la zone tampon essentielle en cas de redémarrage des véhicules motorisés...

Les aménagements cyclables rendent les répéteurs de feux inopérants

Les sas vélo font reculer les véhicules motorisés aux feux.

La généralisation sur les aménagements neufs de cette zone avancée pour les cyclistes – introduite par le Plan vélo & mobilités actives (septembre 2019) – devrait accélérer la suppression des répéteurs et participer à la sécurisation des carrefours, autant pour les cyclistes que pour les piétons.

La visibilité des plus vulnérables a également fait un pas en avant avec l'obligation d'aménager une zone tampon de 2 à 5 mètres avant chaque passage pour piétons (article 52 de la loi d'orientation des mobilités – LOM). La mise en conformité de cette zone « pouvant être réservée aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel » doit être réalisée au plus tard le 31 décembre 2026. La suppression des répéteurs devient de plus en plus évidente. ■



Né dans les années 1930, le répéteur de feux pourrait ne pas passer la décennie.

« Le sport et les mobilités actives sont adaptés aux seniors et doivent se retrouver au cœur de leur quotidien »

Comment les mobilités actives peuvent-elles participer à la lutte contre la perte d'autonomie des seniors ? Les vingt-et-une recommandations remises par le député des Bouches-du-Rhône Jean-Marc Zulesi dans son rapport *Marcher, Bouger, Pédaler*, le 27 mars dernier, placent « les territoires au cœur de ce virage ».



Jean-Marc Zulesi au guidon d'un tricycle à Copenhague avec Karl, 93 ans, et Pernille Bussone, bénévole pour l'association Cycling without age (dont émane l'association française À vélo sans âge). Le rapport a demandé 60 auditions, 19 déplacements et la rencontre de 139 acteurs du grand âge, du handicap et de la mobilité.

Ville et Vélo : Comment installer de nouvelles pratiques de mobilité lors de la retraite, comme la recommandation le soutient alors que de nombreuses habitudes sont déjà prises ?

J-M.Z : C'est très simple, lors de l'entrée à la retraite, un rendez-vous santé doit expliquer avec pédagogie

les bénéfices du vélo pour la santé, développer les intérêts du sport santé, du sport sur ordonnance et permettre aussi une mise en relation avec des initiatives locales.

Donc cette recommandation devrait passer par une prescription, émise par un médecin ou autre professionnel de santé...

J-M.Z : Les arguments d'un professionnel de la santé donnent du corps à la proposition, de la crédibilité aux initiatives vélo et marche. C'est l'occasion de montrer que le sport et les mobilités actives sont adaptés aux seniors et doivent se retrouver au cœur de leur quotidien.

« Un changement de paradigme d'une médecine de soin vers une médecine de prévention »

Pensez-vous que le corps médical soit suffisamment sensibilisé aux mobilités actives ?

J-M.Z : Pour cette raison, la proposition 3 intègre le développement de la culture de la prévention chez les professionnels de santé, notamment par le biais de la Rémunération sur objectifs de santé publique (ROSP)*, en y introduisant la promotion des mobilités actives avec une rémunération plus importante à la clef. C'est un changement de paradigme d'une médecine de soin vers une médecine de prévention.

Comment le Pass'Sport pour les plus de 65 ans, de la recommandation 11, pourrait-il se mettre en place ?

J-M.Z : Le Pass'Sport a été déployé en France en 2021 à destination des jeunes de 6 à 17 ans avec une aide de 50 euros pour une adhésion à un club sportif. Son ouverture à des personnes de plus de 65 ans, en leur donnant la possibilité de louer des équipements tels que des tricycles, pourrait être réservée aux bénéficiaires de l'ASPA (Allocation de solidarité aux personnes âgées).

(Allocation de solidarité aux personnes âgées). Cette préconisation part du principe qu'il est impossible de subventionner des vélos ou des tricycles à l'ensemble de nos concitoyens, mais il est important d'apporter des aides financières.

Quel est le sens de l'élargissement du fonds d'appui pour les territoires innovants seniors contenu dans la recommandation 16 avec le lancement d'un appel à manifestation d'intérêt ?

J-M.Z : Cette recommandation est guidée par « une volonté de décloisonnement et de transversalité ». Avec un appel à manifestation d'intérêt qui pourrait être porté par France Mobilité, l'occasion est belle d'associer les territoires et un certain nombre de structures accueillant des personnes âgées pour la promotion du vélo. Cette preuve par l'exemple montrerait la

* La Rémunération sur objectifs de santé publique (ROSP) est attribuée aux médecins et pharmaciens libéraux français depuis la convention médicale de 2011.

pertinence des mobilités actives pour les personnes d'un certain âge et démocratiserait le vélo en sortant de cette image toujours présente du vélo destiné à la performance et aux jeunes.

Dans la recommandation 18, qui appelle au développement des pratiques de location de vélos, vous faites référence aux territoires du Club qui, je vous cite, ont « mené des initiatives qui gagneraient à être répliquées ». Pensez-vous à des initiatives particulières ?

J-M.Z : J'avais eu comme exemple ce qui est fait dans la communauté urbaine d'Arras, mais aussi à Strasbourg. Je suis également allé voir la fondation Léopold Bellan, un Ehpad dans lequel, tous les matins, les personnes âgées font du vélo.

Pourquoi préconisez-vous le lancement d'un « Plan banc » (recommandation 20) ?

J-M.Z : Dans une ville apaisée et sûre, disposer de mobilier urbain constitue un vrai enjeu de lien social, notamment dans cette sortie de crise sanitaire, pour pouvoir se retrouver dans

un parc, dans la ville dans laquelle on habite. Supprimer les bancs revient à supprimer des liens entre les citoyens. Cette préconisation permet de développer les mobilités actives, mais aussi de créer du lien social.

La recommandation 21 propose de sortir les pistes cyclables de l'artificialisation des sols. Pourquoi avoir abordé ce sujet d'aménagement dans ce rapport ?

J-M.Z : J'ai posé la question de savoir pourquoi il était parfois si compliqué pour certains élus de créer

des pistes cyclables. L'Association des maires de France (AMF) avance que beaucoup de contraintes freinent leur développement, notamment au niveau de l'artificialisation des sols. Il me semble contradictoire de faire entrer les pistes cyclables dans les sujets d'artificialisation

« Il me semble contradictoire de faire entrer les pistes cyclables dans les sujets d'artificialisation des sols »

des sols, cela nie leurs nombreuses externalités positives. Davantage de pistes cyclables, ce sont aussi des personnes qui ne prendront par leur voiture, qui seront en meilleure santé et, en plus, qui participeront à la sortie de la dépendance aux énergies fossiles. ■



Le rapport *Marcher, bouger, pédaler*

La feuille de route de la mission gouvernementale confiée le 28 octobre 2021 à Jean-Marc Zulesi :

« Levier de lutte contre la sédentarité, contre les chutes et contre l'isolement, les mobilités actives (marche et vélo) permettent de "faire du sport sans s'en rendre compte" et représentent en cela un outil quotidien de prévention, au service des Français et de notre système de santé. Elles présentent un intérêt majeur pour accompagner le vieillissement par le renforcement musculaire, la diminution de comorbidités éventuelles et garantir l'autonomie de déplacement, outil essentiel pour le maintien d'une vie en société.

Au regard de l'ensemble de ces constats, il vous est demandé de produire une feuille de route opérationnelle consacrée aux mobilités actives en vue de renforcer spécifiquement la lutte contre la perte d'autonomie. »

Repères

Le vieillissement de la population s'accélère depuis 2011. La proportion des personnes de plus de 65 ans a progressé de 4,7 points en vingt ans. En 2020, les personnes de 65 ans ou plus représentent **20,5 % de la population**, contre 20,1 % en 2019 et 19,7 % en 2018.

L'espérance de vie en bonne santé en France s'établit à 64,6 ans pour les femmes contre 63,7 pour les hommes. Cet indicateur mesure le nombre d'années qu'un individu peut compter vivre sans souffrir d'incapacité et de limitations de ses mouvements dans les gestes de la vie quotidienne. Le

nombre doit être rapporté à une espérance de vie de 85,6 ans pour les femmes et de 79,7 ans pour les hommes. Ces âges sont quasi équivalents à ceux de la Suède alors qu'un écart de presque dix ans apparaît pour l'espérance de vie en bonne santé avec ce pays – le mieux placé en Europe – qui affiche 73,3 ans pour les femmes et 73 ans pour les hommes.

Quelque 450 000 personnes âgées de plus de 65 ans chutent chaque année, ce qui entraîne plus de 100 000 hospitalisations et plus de 10 000 décès annuels.

Saint-Brieuc met les actifs et les scolaires en selle

La nouvelle offre d'un libre-service de vélos à assistance électrique révèle l'actualité d'une agglomération qui mise sur les services pour développer une autre culture de la mobilité.

« L'agglomération se focalise sur les déplacements du quotidien davantage que sur les déplacements tourisme-loisir ; il s'agit de toucher les actifs, les scolaires et les étudiants », avance Blandine Claessens, vice-présidente de Saint-Brieuc Armor agglomération chargée des mobilités et adjointe au maire de Saint-Brieuc. Le lancement, début mai, d'un libre-service de vélos à assistance électrique, Vélo Baie, s'inscrit dans cette perspective. Expérimenté juste avant le premier confinement, en février 2020, avec deux stations et seize vélos, ce nouveau service se met en place sur deux stations supplémentaires (dont le campus universitaire, à 1,5 km du centre-ville) pour quarante vélos à assistance électrique. Son coût ? 180 000 euros pour deux ans, dont les deux tiers en budget d'investissement. « Bon nombre d'étudiants briochins se déplacent en voiture. L'augmentation des coûts de l'automobile et de l'énergie donne l'occasion de leur faire des propositions pour utiliser davantage le bus avec des tarifs en baisse, et le vélo par des services et des infrastructures dédiés », insiste Blandine Claessens. Les déplacements des actifs sont aiguillonnés par le challenge Au boulot à vélo, porté par l'association d'usagers partenaire de l'agglomération, Vélo Utile. « Ce challenge suscite un engouement croissant auprès des entreprises du territoire qui mettent de plus en plus en place le forfait mobilité durable et les plans de mobilité entreprise », poursuit l'édile.



La Maison du vélo va proposer dès le mois de mai des vélos à assistance électriques en libre-service, s'ajoutant à la location humanisée de courte et longue durées et au parc de stationnement sécurisé. À deux tours de roue du centre, le bâtiment donne de la visibilité au vélo et à des alternatives de déplacement.

Changer les habitudes en rendant visible la politique vélo

Vélo Baie complète la palette de services de la Maison du vélo fraîchement inaugurée en janvier 2020, « le navire amiral de la politique cyclable de l'agglomération avec un budget de 1,3 million d'euros », selon Benjamin Pascou, responsable du service déplacements. Face à la gare, à 500 mètres du centre-ville, la Maison du vélo abrite le service de location humanisée (de 300 à 350 vélos), mais également un parc de stationnement sécurisé de 200 places. « Ce pôle d'échange multimodal rend visible d'autres possibilités de déplacements. Le cocktail de mobilités permettant de passer facilement d'un mode à l'autre amène à penser qu'on ne

se déplace pas tout le temps de la même façon. Cela casse progressivement l'habitude d'utiliser quotidiennement la voiture, une réalité prégnante de notre territoire », insiste Blandine Claessens.

La voiture individuelle représente 59 % des déplacements, tous modes confondus, et plus de 80 % des déplacements domicile/travail. La part modale du vélo ne dépasse pas les 2,5 %, malgré une antériorité dans les politiques cyclables ! Le premier Plan de déplacement urbain (PDU) date de 1985. Le nouveau schéma directeur cyclable adopté en septembre 2021 fait suite au PDU acté après le passage de l'agglomération de 13 à 32 communes en 2017. Les disparités territoriales restent de mise dans une agglomération d'environ 151 000 habitants qui compte des territoires urbains, ruraux, périurbains, mais aussi côtiers-touristiques avec un littoral étendu sur 57 kilomètres.

« Le pôle d'échange multimodal rend visible d'autres possibilités de déplacements »


 © Joël Bellec
 © Madeleine Ropars

Le projet d'aménagement d'une ancienne voie de chemin de fer en voie verte, nommée le Henting glas, reliera des axes des pôles de déplacement et certaines communes de la première couronne.

L'assistance électrique nécessaire pour un territoire de vallées

Surnommée la cité des vallées, Saint-Brieuc présente de forts dénivelés.

D'où la pertinence du vélo à assistance électrique (VAE), souligne Blandine Claessens : « Dans des territoires comme les nôtres, peu propices au vélo du fait de la topographie, il devient possible, grâce aux progrès techniques du VAE, d'aborder des distances de 5 à 7 km, le kilométrage le plus fréquent

pour les mobilités pendulaires. L'agglomération apporte cette solution vélo avec les services de location longue et courte durées ou d'aide à l'acquisition de VAE. » Le financement de l'achat d'un vélo constitue une constante depuis 2020. Reconduite cette année, l'aide à hauteur de 150 euros pour un VAE ou un vélo-cargo représente un budget de 80 000 euros/an pour la collectivité. Déjà plus de 1 200 ménages en ont bénéficié.

Pour accélérer la transition et développer une autre culture de la

mobilité, l'agglomération s'implique dans le développement du Savoir rouler à vélo (SRAV). Le partenariat avec l'Usep (Union sportive de l'enseignement du premier degré) signé

« Le passage de la ville à 30 km/h va permettre d'ouvrir une trentaine de voies aux doubles sens cyclables »

en septembre dernier permet, dès cette année, l'accompagnement de 24 classes dans l'apprentissage des trois blocs du dispositif. Les aménagements suivent ! La réflexion sur les infrastructures conduite dans le cadre du schéma directeur cyclable a fait ressortir une volonté

des communes de l'agglomération de développer des axes vers les établissements scolaires.

Les infrastructures s'ajoutent aux services

Les aménagements cyclables de transition du premier confinement ont été pérennisés grâce au fonds mobilités actives.

La place faite aux usagers du quotidien va faire un nouveau pas en avant avec le réaménagement en voie verte d'une ancienne ligne ferroviaire entre le port

et la gare, le Henting glas (« petit chemin vert » en breton). Ces 7 kilomètres connectent le campus et le restaurant universitaire, deux lycées, la gare, le port et l'Eurovélo 4. « C'est un projet commun ville et agglomération défini comme étant d'intérêt communautaire (...). Le dernier tronçon sera réalisé à l'horizon 2024/2025 », s'enthousiasme Blandine Claessens.

Le passage de Saint-Brieuc en ville 30 en juin prochain jalonne également le parcours du territoire vers davantage de mobilités actives. « La ville-centre tire le report modal en mettant en avant l'apaisement de l'espace public, les déplacements doux, l'attention au plus vulnérable et en posant la question de la place de l'automobile en ville. Le passage de la ville à 30 km/h va permettre d'ouvrir une trentaine de voies aux doubles sens cyclables alors qu'elles sont actuellement en sens unique. »

L'objectif de laisser les circulations de transit hors du centre-ville amorcer le travail à venir cette année d'un plan marche sur la ville-centre, une démarche dont l'agglomération pourrait ensuite s'inspirer.

À suivre. ■

Le Mans en mode chrono

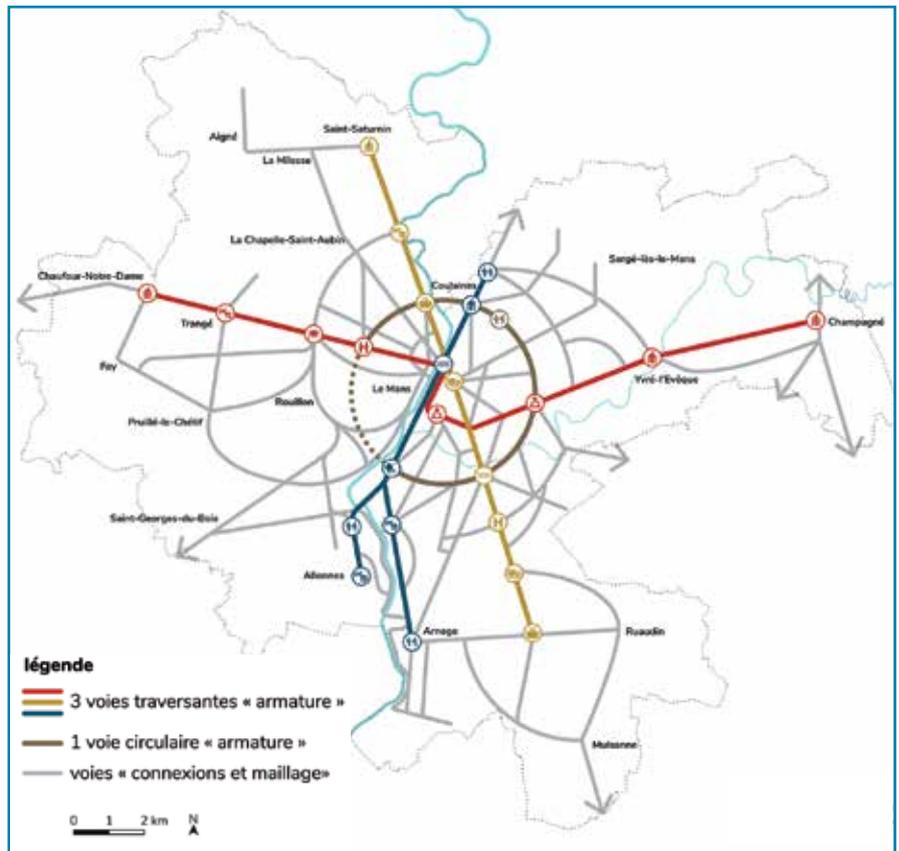
Le déploiement d'un réseau Chronovélo de 300 kilomètres constitue la pierre angulaire de la politique cyclable de la métropole du Mans (72). Validé en janvier 2020, le réseau express vélo sillonnera les 19 communes d'ici 2030.

« Le Mans, c'est la superficie de Lyon mais avec 150 000 habitants. La commune est très étendue », avance Thierry Touche, conseiller communautaire délégué au plan vélo et conseiller municipal de la ville du Mans. Un réseau express vélo desservant la ville-centre et les 19 communes de l'agglomération s'est imposé comme la solution majeure pour donner une plus large place aux modes actifs dans un territoire où les deux tiers des déplacements sont réalisés en voiture. Ici, le taux de motorisation (nombre de véhicules motorisés détenus en moyenne par un ménage) de 1,09 reste supérieur à ceux des grandes métropoles de l'Ouest (0,91 à Angers et Nantes, 0,88 à Rennes). Une page se tourne avec la mise en œuvre d'un réseau que le maire de la ville et président de l'agglomération, Stéphane Le Fol, présente comme « un projet équivalent à celui de la métropole de Copenhague (...). Plus qu'une nouvelle offre de mobilité, ce projet est un outil d'aménagement qui conjugue qualité de vie, développements économique et urbain. »

Les déplacements courts sont nombreux sur ce territoire, rapporte le PLU communautaire : plus de 80 000 font moins de 5 kilomètres pour 68 % des déplacements d'actifs et 86 % des déplacements scolaires. Le vélo doit se faire sa place, aidé par une géographie plutôt plate.

Un budget de 21 millions sur cinq ans

« L'objectif est de parvenir en 2030 à un réseau cyclable continu, structuré, jalonné de 300 kilomètres desservant les 19 communes de l'agglomération (...). Des aménagements cyclables existent déjà, mais de nombreux points sont à revoir, avec des largeurs pas toujours à 1,5 mètre, peu de continuité, un réseau pas très qualitatif qui



Le projet de Chronovélo de l'agglomération et ses axes structurants.

s'était construit au fil du temps en fonction des projets d'aménagement urbain et de rénovation de voiries », avance Thierry Touche. Issu du plan de déplacement urbain, le réseau Chronovélo a été approuvé dans le cadre du plan local d'urbanisme communautaire (PLUic) en janvier 2020. La métropole va investir 21 millions d'euros sur huit ans (2022-2030), dont 17 millions de travaux pour ce projet structuré autour de trois axes. « Armature, la colonne vertébrale du

réseau d'environ 75 km, va desservir à peu près 70 % des habitants de l'agglomération et 90 % des emplois ; les Connexions, des voies cyclables intermédiaires, ramènent vers le réseau Armature. Puis le Maillage permet d'aller de l'école au centre ou au terrain de foot. Le réseau va relier toutes les communes, les établissements scolaires, hospitaliers, sociaux, culturels, sportifs avec un maillage assez fin. Mais aussi les gares, afin que l'intermodalité puisse se mettre en place », précise Thierry Touche.

« La métropole va investir 21 millions d'euros sur huit ans »



Dans l'agglomération du Mans, la politique cyclable s'est accélérée depuis la crise sanitaire. Le réseau express vélo vise à atteindre 22 000 déplacements quotidiens.

Les déplacements pendulaires en ligne de mire

L'objectif est d'atteindre les 22 000 déplacements quotidiens, et le processus est enclenché. Après deux réunions de concertation en février et mars de cette année et le recueil de quelque 1 500 contributions, 2023 sera l'année des enquêtes publiques pour des travaux démarrant à l'été 2024 avec une mise en service de deux tronçons fin 2024 et une finalisation des travaux à l'horizon 2030.

Ce nouvel aménagement va servir les déplacements domicile-travail sur un territoire où le développement économique et les bassins d'emplois ne se concentrent pas uniquement sur le cœur de ville et la périphérie proche du Mans : 4 000 personnes travaillent à Champagné, à une quinzaine de kilomètres à l'est du Mans ; 8 000 personnes dans une zone industrielle au sud de la ville-centre ; au sud-ouest Allonnes est également une zone d'emplois importante.

Cette transformation doit être accompagnée, insiste l'édile : « Nous nous

« Le changement va être compliqué pour certaines personnes qui habitent la deuxième couronne et doivent parcourir 40 kilomètres pour aller travailler »

trouvons face à une mutation des mobilités nécessaire avec la raréfaction des ressources et les crises successives. L'aménagement du territoire depuis les années 60 a favorisé la voiture, et le changement va être compliqué pour certaines personnes qui habitent la deuxième couronne et doivent parcourir 40 kilomètres pour aller travailler. Certains n'ont pas d'autre choix que de prendre leur voiture. Les collectivités locales vont devoir les accompagner. »

La mise en place des plans de déplacement entreprise doit participer à ce grand changement.

Services et mise en selle dans les quartiers politiques de la ville

Côté infrastructure, la métropole poursuit aussi la réalisation d'un « Boulevard Nature », une rocade verte à vocation de loisir pour la découverte du territoire à pied ou à vélo. Quelque 52 kilomètres sont déjà ouverts sur un objectif total de 72 (comme le numéro du département de la Sarthe !). Une vingtaine de kilomètres vont être partagés avec le réseau Chronovélo.

Et les services vont suivre le rythme, à l'image du service location de vélos longue durée lancé en 2008 qui compte plus de 2 800 vélos, essentiellement des vélos à assistance électrique (VAE). Le service est amené à se développer, selon l'élu territorial : « Ces locations ne sont pas limitées dans le temps, l'objectif est de mettre le maximum de personnes à vélo. Avec ce service, la maintenance et les consommables sont gratuits (...). Il faudra se diriger vers une tarification sociale pour les locations longue durée, car il est compliqué de déboursier de 15 à 20 euros par mois lorsqu'on se retrouve sans emploi ou au RSA. »

L'apaisement des vitesses et le passage en ville 30 est à l'étude, tout comme l'instauration de rues scolaires et la mise en place d'apprentissage et de remise en selle dans les quartiers politiques de la ville (QPV) au programme de l'agglomération : « J'ai participé à l'atelier sur les QPV à Strasbourg (ndlr : Les mobilités actives dans les quartiers politiques de la ville, atelier organisé par le Club en mars 2022), le but est de débiter par une expérimentation. Le fléchage serait plutôt vers un public féminin, mais pas uniquement. Il nous faut trouver une association qui soit support, intégrer de l'autoréparation et ensuite pouvoir sécuriser les vélos dans les parkings. » ■

Le fret en transition cyclologistique

Les propositions du Shift Project (rapport *Assurer le fret dans un monde fini*) pour développer la cyclologistique donnent aux collectivités territoriales une place centrale. Quatre de ces propositions dévoilent les implications et les perspectives d'une activité qui bouscule le partage de l'espace public, l'économie locale, le trafic routier, la qualité de l'air et la sécurité.

Ce rapport du Shift Project, le troisième sur le vélo et les mobilités actives, s'intègre dans le cadre des travaux initiés pendant le confinement sur le « monde d'après », rappelle Reuben Fisher, chef de projet fret et coordinateur de cette étude : « Si on devait décarbonner le fret, quel serait son apparence et son importance et quels seraient les impacts sur l'emploi ? ». Deux des six propositions concernent les transporteurs et l'attribution de certificats (« chargeur », « transporteur/commissionnaire ») et ne sont pas abordées. Nous avons soumis les quatre autres propositions à la vision de la cyclologistique d'un élu territorial, d'un consultant et d'un chef de projet logistique qui livrent leurs points de vue.

Proposition 1 : « Inclure les questions de foncier pour la logistique et la cyclologistique dans les politiques locales, par exemple via les plans locaux d'urbanisme (PLU). Dans le cas de la cyclologistique, intégrer les besoins de douches proches des espaces logistiques de proximité pour les livreurs à vélo. »

« Pour mettre les friches industrielles et les commerces abandonnés à disposition des livreurs à vélo, il faut une surface au sol assez importante. À Angers, nous avons la chance d'avoir un marché d'intérêt national (MIN) assez proche du centre-ville avec des hangars assez spacieux. **Plus on se rapproche du centre, plus le mètre carré est cher et plus cela devient compliqué.** Les douches ? C'est la cerise sur le gâteau, mais il ne faut pas que cela constitue un frein : il faut démystifier le besoin d'une douche à vélo. »

Patrick Gannon, conseiller municipal d'Angers, délégué au vélo et à la sécurité routière et conseiller communautaire d'Angers Loire métropole.



La cyclologistique constitue une des solutions pour transformer en profondeur le secteur du fret et le rendre résilient aux chocs climatiques et énergétiques tout en assurant ses fonctions essentielles

« Les rayons d'action de la cyclologistique, plus faibles que ceux des transporteurs traditionnels, demandent des hubs en entrée de centre-ville. Des espaces compliqués à trouver pour les cyclologisticiens. D'une part ces professionnels sont en train de monter en puissance et manquent souvent de fonds, d'autre part **la rentabilité d'une activité logistique est inférieure à celle d'un commerce et rend le loyer d'un espace en centre-ville inaccessible.** Il faut que les collectivités aident à la mise en œuvre de ces espaces logistiques qui demandent de la surface de plain-pied. Les parkings, souvent avancés comme solution, ne sont pas toujours accessibles pour les poids lourds. Un engagement public pour garantir du foncier à cette activité est nécessaire. Le problème est de savoir à qui le donner et comment le piloter. Les collectivités pensent souvent à des hubs partagés, mais les acteurs économiques veulent disposer de leur propre hub. Les acteurs qui ont le moins besoin d'aide

LE FRET EN CHIFFRES

- 27 tonnes sont transportées sur environ 200 km, en moyenne, chaque année, pour chaque Français !

- La quantité de fret transportée, rapportée aux distances parcourues, a ainsi été multipliée par 3,4 entre 1960 et aujourd'hui : plus de biens nécessitent d'être transportés sur des distances plus longues.

- La part routière du transport de marchandises a augmenté de 34 % en 1960 à près de 90 % aujourd'hui, au détriment des transports ferroviaires et fluviaux, passés respectivement sur la même période de 56 % à 9,6 % et de 10 % à 1,9 %.

peuvent être les plus rapides à se positionner et en bénéficier, cela s'est produit à Londres et à New York, où Amazon a tout récupéré. Les douches ? C'est un détail. Il faut des espaces de repos et de détente, mais le plus important est de trouver de la surface, les aménagements suivront. »

Romain Barbé, consultant logistique urbaine

« Nous défendons ce point depuis la création de l'association nationale car **les schémas de logistique dépendent des politiques d'aménagement des territoires** et doivent être pensés le plus en amont possible. Où placer ces fameux hubs ? Sont-ils bien connectés à la chaîne logistique globale ?... Cela passe par les Plans locaux d'urbanisme (PLU), les Plans climat air-énergie territorial (PCAET), mais aussi par les Zones à faibles émissions (ZFE), tous ces outils qui dessinent la ville en amont. Il s'agit d'un pré-requis de la cyclologistique, de disposer d'un hub connecté à la chaîne globale du camion, du ferroviaire ou du fluvial (...). Au mètre carré, un entrepôt de logistique est moins rentable qu'une activité tertiaire ou même un supermarché. Un levier public est à actionner. »

Gaetan Piegay, responsable projets Les boîtes à vélo - France



Le développement d'espaces logistiques de proximité demande des surfaces proches des centres-villes.



L'espace public doit intégrer ce « nouvel » acteur de la logistique dans l'espace à partager, mais également harmoniser les vitesses.

Proposition 2 : « Inclure dans les politiques locales les questions de partage de l'espace public entre les différents types de véhicules qui circuleront dans l'urbain au cours de la transformation de l'économie, et y dédier un budget suffisant. »

« Angers est marquée par un accident dramatique qui s'est produit il y a une dizaine d'années avec un enfant à vélo renversé par une camionnette de livraison. La ville veut développer la cyclologistique pour éviter ce genre de drame et se passer de véhicules thermiques pour la livraison du dernier kilomètre. Nous avons pleinement conscience que les modes de déplacement ne peuvent se superposer. Il faut une rupture de charge au MIN (marché d'intérêt national) et qu'ensuite la livraison s'effectue en vélo-cargo. Quand je lis "les différents types de véhicules qui circuleront dans l'urbain au cours de la transformation de l'économie", j'ai envie de dire uniquement les vélos-cargos. Peut-être tôt le matin ou tard le soir pour des camionnettes de livraison, **mais en journée, il faut que l'espace soit libéré pour les modes de déplacement actifs.** »

Patrick Gannon

« Des horaires dédiés aux gros camions sont nécessaires ainsi que la limitation de la circulation dans les zones denses : de 6 h à 11 h, par exemple, avec quasiment pas de

stationnement de surface. En revanche, la cohabitation de livreurs à vélos et de livreurs en véhicules thermiques ne pose pas problème, les professionnels savent faire attention les uns aux autres. Les gros véhicules doivent pouvoir accéder au centre-ville s'ils sont pleins : on ne va pas remplacer un 15 tonnes par dix véhicules légers (VL). Il faut à tout prix éviter la livraison d'une palette par un poids lourd (PL) et **s'appuyer sur une flotte mixte adaptée à ce qui doit être livré.** »

Romain Barbé

« Si des moyens de développer la cyclologistique sont donnés, cela va forcément entraîner une congestion, une embolie des pistes cyclables telles qu'elles sont actuellement dessinées. On le constate déjà à Paris ou à Lyon avec des bouchons liés au vélotaff. Demain, en ajoutant des vélos-cargos, ce ne sera évidemment pas possible. Nous souhaitons entamer ce chantier avec la fédération professionnelle de la cyclologistique en création (voir page suivante). Tout reste à faire : dimensionner les pistes cyclables afin qu'elles soient assez larges, se pencher sur les rayons de giration, la synchronisation des feux... Cela va jusqu'aux outils : **les bureaux d'études utilisent des logiciels de modélisation des flux qui ne prennent pas en compte les vélos-cargos...** Demain les logiciels de modélisation pour les pistes cyclables devront considérer tous les usages. »

Gaetan Piegay

Proposition 3 : « Harmoniser les vitesses de circulation entre les véhicules qui partagent un même espace. Par exemple, la vitesse maximale autorisée sur les voiries partagées par la cyclologistique et des modes plus lourds ne doit pas dépasser 30 km/h. »

« Je m'inscris dans cette ligne, mais, au-delà de la mise en place du 30 km/h, l'enjeu est surtout de le faire respecter. Je crois beaucoup aux radars pédagogiques,

mais ensuite il ne faut pas craindre la répression, les radars, amendes et interpellations. Pour les cyclistes, l'avantage du 30 km/h est de se rapprocher de la vitesse des voitures donc d'être moins considérés comme des gêneurs. » Patrick Gannon

« Ce n'est pas raisonnable qu'un camion roule à plus de 30 km/h en ville. Pour les poids lourds (PL), une vitesse de 20 km/h suffit. Les 30 km/h demandent surtout à être respectés. » Romain Barbé

« En dehors des bienfaits macro-économiques, toutes les contraintes qui se poseront sur la logistique traditionnelle vont renforcer la pertinence et l'efficacité du mode cyclo. Dans les grandes villes qui mettent en place des Zones à faibles émissions (ZFE) et Zones à trafic limité (ZTL), la cyclologistique se développe. »

Gaetan Piegay

.....
Proposition 4 : « Afin d'étendre la gamme d'usage de la cyclologistique, une nouvelle catégorie de véhicules pourrait être créée en augmentant la vitesse maximale d'assistance électrique à 30 km/h et la puissance maximale à 1kW pour les cycles dédiés au fret et conduits par des professionnels. »

« Les livraisons ne sont pas rentables pour un certain nombre d'opérateurs. Gagner en vitesse, c'est gagner en rotation donc en rentabilité financière. Une augmentation de la vitesse demanderait à être encadrée sur des pistes cyclables autorisées entre le dépôt et les abords de l'hyper-centre puis de la modérer. Je serais plutôt favorable à une augmentation de la puissance. »

Patrick Gannon

.....
« L'augmentation de la vitesse pourrait accroître la zone de couverture de la

cyclologistique. Concernant la puissance, il existe un flou juridique selon l'endroit de l'installation du moteur, sur le vélo ou sur la remorque, un problème que beaucoup de cyclologistes voudraient clarifier. »

Romain Barbé

.....
 « Ce point croise deux sujets importants. La sécurité : **comment assure-t-on la sécurité dans le partage des pistes cyclables** où se retrouvent des enfants à vélo et des vélos-cargos de quasi une demi-tonne pouvant aller très vite ? L'autre sujet concerne l'efficacité de la cyclologistique en termes de vitesse et de capacité d'emport. Pour étendre l'usage de la cyclologistique et prendre des parts à la camionnette, il faut augmenter son efficacité. Ce sujet touche un troisième thème moins prégnant sur l'ecoconception environnementale du matériel : plus on va vers du matériel lourd, plus on perd de l'efficacité énergétique du vélo. Il va falloir trouver un équilibre. »

Gaetan Piegay ■



© Les Boîtes à vélos

Mathieu Cloarec, directeur de l'Union nationale des Boîtes à vélo, veut fédérer la profession.

« Nous sommes à l'entrée d'une massification du phénomène »

L'association Les Boîtes à vélo - France a posé les bases d'une future fédération de cyclologistique avec un manifeste, puis des assises à venir les 16, 18 et 20 mai prochains. Mathieu Cloarec, directeur de la structure nationale, précise la démarche d'un réseau qui se positionne comme centre de ressources.

Ville et Vélo : Les plateformes numériques, les enseignes de la grande distribution... de

nombreux acteurs économiques s'intéressent à la cyclologistique. La livraison est-elle en train de se transformer ?

Mathieu Cloarec : Amazon veut parvenir à 100% de livraison verte en 2025 par des véhicules électriques et des vélos-cargos. Effectivement, cela va changer le paysage, car Amazon sous-traite le dernier kilomètre. Nous sommes à l'entrée d'une massification du phénomène, de nombreux

acteurs font l'acquisition de vélos-cargos. Toutefois, les gros transporteurs rechignent encore à réaliser ce transfert.

Qu'est-ce qui bloque ?

M.C. : Une partie de la valeur ajoutée du transport se réalise sur le dernier kilomètre. Les transporteurs ne veulent pas lâcher ce segment, car il est un endroit avec une grande valeur ajoutée. Même si le prix du transport n'est pas payé à sa juste valeur ! Le transport est invisibilisé et pousse à générer des formes de travail dégradées. Ce phénomène de mode très contemporain du tout livraison est une bulle comportementale qu'il faut percer.

Quel est le poids du réseau des Boîtes à vélo dans le secteur de la logistique ?

M.C. : Nous représentons un réseau de plus de 130 petites et moyennes entreprises autour de trois grands secteurs : des métiers de service (kinés, coiffeurs, réparateurs de vélos...) ; des artisans, majoritairement des plombiers, des paysagistes, des électriciens ; enfin des cyclologistes pour des livraisons de colis, de courses, de plus ou médicales, de collectes de déchets, de déménagements... Notre volonté est d'intégrer des entreprises de logistique qui disposent de flottes de véhicules mixtes. ■

EU MO EXPO 2022

Join Us in Paris!

Le rendez-vous business
des acteurs de la mobilité

INVITÉ D'HONNEUR MILAN

Assistez
à nos événements,
conférences
européennes, ateliers,
pitches innovation...

Découvrez
nos exposants et
leurs dernières innovations
autour de la mobilité
et du transport public

Rencontrez
nos intervenants,
experts et
professionnels
du secteur

Save the Date!

Réservez votre badge visiteur sur eumo-expo.com

EUROPEAN MOBILITY EXPO
07 ▶ 09 juin 2022 - Paris, Porte de Versailles

Organisé
par

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

En collaboration
avec



Avec
le soutien de



Invité d'honneur
2022



Partenaire
officiel



Préparez facilement
votre visite sur

eumo-expo.com
🐦 @EuMoExpo | 📺 EuMo Expo

abriplus

L'accompagnement réussi
des politiques cyclables.

— depuis 2007 —

VEL'BOX

— l'original —

5000 exemplaires posés
dans toute la France

- Consigne sécurisée 2 places vélos
- Avec ou sans contrôle d'accès
- Rail de guidage et de sécurisation
- Grande surface de communication
- Option recharge VAE
- Nombreux habillages possibles
- Portes battantes ou coulissantes
- Variante spéciale triporteur



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

abri-plus.com



Certification
ISO 14001



Fournisseur
référéncé UGAP



Un conseil ?
02 40 78 08 08