



4€

n° 42

dossier > pages 6 à 11

novembre/décembre 2009



L'économie du vélo en France

(étude ATOUT France)

Les Trophées du Vélo

> page 13

Liste des exposants

> page 19

La parole à Serge Lepeltier

> page 24



**Le Club des villes et territoires cyclables
vous annonce l'ouverture de son site
www.villes-cyclables.org**



33, rue du Faubourg Montmartre 75009 Paris
T 01 56 03 92 14 • F 01 56 03 92 16
info@villes-cyclables.org • www.villes-cyclables.org

agenda 2009/10



Mobilité et écoquartiers,
> **mardi 16 février**
à Paris,

organisé en partenariat
par le Club des villes
et territoires cyclables
et la Rue de l'Avenir

www.villes-cyclables.org



**Journée de rencontre
du Club des villes
et territoires cyclables**
sur le thème
du stationnement,

> **jeudi 1^{er} avril**
à l'Hôtel de Ville
de Paris

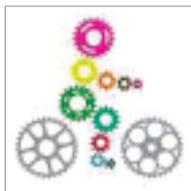
www.villes-cyclables.org



**Semaine du
développement
durable**
> **du 1^{er} au 7 avril**



**Salon européen
de la mobilité**
> **du 8 au 10 juin**
à Paris,
Porte de Versailles



Velo City global,
> **du 22 au 25 juin**
à Copenhague



Drôle d'ambiance

C
édito

omme le soulignait Hugo Chavez pendant le sommet de Copenhague, si le climat avait été une banque, on l'aurait sauvé depuis longtemps... Au lieu de cela, la mobilisation contre le réchauffement climatique et ses conséquences, qu'on ne peut plus ignorer ni minorer, même si certains sceptiques s'y essaient encore un peu, a abouti à un mauvais accord, insuffisant pour ne pas dire pire. C'est une drôle d'année qui s'achève ainsi avec des espoirs déçus, des renvois à des échéances lointaines, une sorte de fuite en avant. Mais heureusement pas un sentiment d'impuissance ! En effet, si le sommet de Copenhague déçoit beaucoup dans ses aboutissements, il a fait la formidable démonstration de la dynamique de la société civile et, comme certains observateurs l'ont rappelé, du rôle déterminant des collectivités territoriales dans la lutte contre le dérèglement climatique. Citoyens et élus peuvent agir ici et maintenant. Rien ne s'y oppose vraiment, même si des objectifs cohérents, partagés et ambitieux devraient être établis dans ce domaine en rassemblant toutes les nations.

Ne terminons donc pas cette année dans le découragement, malgré les occasions nombreuses qui nous auront été données de constater que notre gouvernement français ne croyait pas dans le développement du vélo et son impact sur l'environnement et l'économie – pour mémoire, l'absence du vélo dans le Grenelle de l'environnement, dans le plan de relance, dans le grand emprunt national... –, et félicitons-nous d'avoir autour du vélo ces deux composantes essentielles que sont les collectivités désormais très engagées dans des politiques cyclables et la société civile avec des associations d'usagers particulièrement dynamiques. Alors, si le président de la République n'a pas le temps de recevoir les représentants de plus de 1 000 collectivités territoriales comme il nous l'a écrit en cette fin d'année, nous continuerons cependant d'avancer pour renforcer le rôle du vélo dans la mobilité durable et la mutation de nos territoires locaux, de lui redemander un rendez-vous à l'occasion de la nouvelle année, de lui montrer les nombreuses pistes de progrès et solutions de mobilité insoupçonnées et de l'inviter à participer à la contagion positive de toutes ces bonnes idées.

À défaut d'avancées significatives dans un grand sommet international, le Club des villes et territoires cyclables et ses adhérents proposeront tout au long de l'année des petits Copenhague à Paris et en régions qui seront des occasions concrètes de faire avancer les bonnes idées et les bonnes pratiques.

À très vite et très bonne année 2010 à tous !

Jean-Marie Darmian,
Président

texto-vélo



Obésité, l'épidémie continue

➔ 14,5 % des Français sont obèses, contre 8,5 % en 1997.

Ce sont les résultats de la cinquième enquête épidémiologique menée par le laboratoire pharmaceutique Roche : en 2009, 14,5 % des Français de plus de 18 ans sont obèses. La moyenne était de 8,5 % en 1997, de 10,1 % en 2000 et de 13,1 % en 2006. Les familles pauvres sont davantage concernées : les foyers gagnant moins de 900 € ont la prévalence la plus forte (22 %), contre 6 % pour ceux qui gagnent plus de 5 300 €. Et au total, près d'un tiers des majeurs est en surpoids.

http://www.roche.fr/portal/ei/pf/france/rochefr/institutionnel/obepi_roche_2009

80 000

➔ C'est le nombre d'utilisateurs du vélo en libre-service de Montréal.

Avec ses 10 500 abonnés et ses 80 000 usagers occasionnels qui chaque jour ont effectué de 7 000 à 12 000 déplacements, Bixi rencontre

un franc succès. Fin octobre 2009, les 4 100 vélos en service avaient été utilisés plus de 900 000 fois par les Montréalais ou les touristes de passage.

Non au casque obligatoire

➔ Six organisations, dont le Club des villes et territoires cyclables, la FUBicy et la FFCT, dénoncent un projet de la DSCR visant à rendre obligatoire le port du casque et du gilet fluorescent pour les cyclistes de moins de 16 ans, dans un communiqué intitulé « À vélo, casque et gilet fluo doivent rester facultatifs ».

Cette mesure ferait « passer le vélo pour un véhicule dangereux, alors que c'est un moyen de déplacement vertueux qui apaise la circulation urbaine et contribue au quotidien à la lutte contre le réchauffement climatique », estiment les signataires. Selon eux, une telle mesure serait « irrationnelle, inefficace, inutile et contre-productive ».

Dans les rares pays qui ont rendu le casque obligatoire (Australie, Nouvelle-Zélande), la fréquence des accidents graves et des lésions crâniennes, rapportée au nombre de cyclistes, n'a pas diminué, mais cette mesure a rapidement fait chuter le nombre de cyclistes urbains (la baisse a été de 30 % en Australie, et a même atteint 90 % chez les collégiens de 10 à 16 ans et les jeunes filles).

Vélo-geek

➔ C'est pendant la conférence sur le changement climatique à Copenhague que le célèbre MIT a présenté sa « Copenhagen wheel ».

Un prototype de roue pour vélo pas comme les autres, puisque celle-ci embarque un moteur avec une batterie qui se recharge automatiquement quand on pédale, via la dynamo du vélo comme la technologie KERS (Kinetic Energy Recovery System), et qui permet d'avoir une assistance. Cette roue embarque également du Bluetooth, qui va offrir la possibilité d'y connecter un appareil (téléphone ou autre) afin de récupérer diverses informations, comme la vitesse, la distance parcourue, la direction et bien plus...

Sapin cyclable



➔ Toujours à Copenhague, ce sont les coups de pédales des passants qui ont illuminé le sapin installé sur la place de l'Hôtel de Ville dès le 29 novembre.

Les vélos sont reliés aux guirlandes électriques qui alimentent les illuminations de l'arbre. Le 9 décembre, une quinzaine de policiers a même été vue en flagrant délit d'allumage de ces diodes

électroluminescentes (LED), qui économiseraient jusqu'à 9 tonnes de CO₂. Comme toujours, ce sont les enfants qui donnent des leçons aux adultes : ils sont en effet les principaux volontaires pour donner un peu de temps et d'énergie. L'installation a été en place jusqu'à la fin de la conférence des Nations unies sur le réchauffement climatique. Elle a rencontré un vif succès, davantage que l'accord final de la conférence...

Vol



➔ Pour lutter contre le vol et le frein qu'il constitue à l'usage quotidien du vélo, Lille a lancé ces dernières semaines une vaste campagne d'affichage.

Le but est de sensibiliser avec des conseils simples pour limiter les risques : attacher son vélo par le cadre de la roue avant avec un antivol en U. Et pas n'importe où : autour de l'un des 1 600 arceaux déjà présents en ville et construits par la mairie au rythme soutenu de 400 par an. Des projets de locaux sécurisés pour garer sa bicyclette sont aussi dans les tuyaux. Cette campagne de sensibilisation se renouvellera chaque année. En 2011, l'éclairage est le sujet envisagé par la ville.



Plan vélo à Nantes

➔ Doubler l'utilisation du vélo à l'horizon 2020 !

C'est l'objectif que se donne l'agglomération nantaise, qui a annoncé l'affectation d'un budget de 40 millions d'euros jusqu'en 2014 à un plan vélo. Les premières propositions cherchent à concrétiser le concept de *voie partagée* à travers divers types d'aménagements : densification du maillage d'appuis-vélos, sas-vélos, expérimentations de tourne-à-droite sur 50 carrefours à feu.

Joyeux anniversaire

➔ Le 19 janvier 2010, Metz fête le premier anniversaire de ses zones de rencontre.

C'est l'occasion pour la ville de rappeler les bienfaits de l'apaisement des vitesses et du partage de l'espace public. Quelque 154 affiches et calicots seront accrochés dans le centre-ville pendant plusieurs mois, le temps que de nouveaux travaux d'aménagement soient terminés. Des modes d'emploi pour expliquer le fonctionnement des zones de rencontre et des zones 30 vont également être distribués à la population. ■

vite dit

// On a oublié d'inviter à Copenhague un partenaire essentiel, composé d'air, de feu, d'eau et d'êtres vivants. Cette absente, qui n'a encore jamais siégé dans aucun Parlement, je l'appelle la "Biogée", pour dire en un seul mot la vie et la Terre. C'est un pays dont nous sommes tous issus. Qui va représenter ce pays-là ? Quel sera son ambassadeur, quelle langue parlera-t-il ? Cela reste à inventer. //

Michel Serres, philosophe, académicien, dans un entretien au *Monde* du 22 décembre 2009

// Le temps où le métro était le grand marqueur de la modernité d'une métropole est bel et bien chose du passé : en ce début de nouveau siècle, le véhicule souterrain sur rail (ou pneumatique) semble avoir été supplanté par... le vélo-partage. //

Fabien Deglise, *Le Devoir*, Montréal, 30 décembre 2009



3, route de Vovray
74000 ANNECY France
Tél. (33) 04 50 45 13 45

2

PARCAGE ROUES SECURISE

LE SEUL SYSTÈME
CAPABLE DE PROTÉGER
LES PIÈCES MAÎTRESSES
DE VOTRE VÉLO.



Nombreuses références en France



Nouveau
**VEL
SPIA**





Produit breveté

CONTRÔLE
SOLIDITÉ
MARQUE
VERTICAL

Pour nous contacter

www.cyclogard.com



endant longtemps, le vélo a eu une image peu valorisante : c'était le mode de transport des plus pauvres, de ceux qui n'avaient pas les moyens de s'offrir une voiture.

Dans les années 1970 et 1980, le vélo était associé aux babas cool. Puis vinrent les années 1990 et 2000, où le vélo entama sa période « branchée », avec l'image, pas toujours positive, de mode de transport des « écolos » et des « bobos ».

Et si l'on changeait tout ? Si l'on considérait que le vélo est tout simplement un moyen de transport porteur d'inestimables bénéfices économiques et sociaux ? Il ne s'agit pas de minimiser

les avantages du vélo en termes écologiques, mais de montrer que la pratique du vélo, si elle connaissait une évolution comparable à celle des pays du nord de l'Europe, pourrait avoir des répercussions économiques insoupçonnées.

Il est temps d'entamer, dans ce domaine, une véritable révolution copernicienne, c'est-à-dire de changer radicalement de point de vue. L'étude commandée par Hubert

Peigné et réalisée par le cabinet Altermodal, parue

l'été dernier, sur « L'économie du vélo », montre clairement que les enjeux économiques sont d'une importance considérable. Pour les atteindre, il faudra bien que l'État se décide à donner le *la*, et à se doter, enfin, d'une véritable politique nationale en faveur du vélo.

Quels seraient les avantages économiques et sociaux d'une augmentation forte de la part modale du vélo ? Et comment y parvenir ? C'est le sujet de ce dossier.

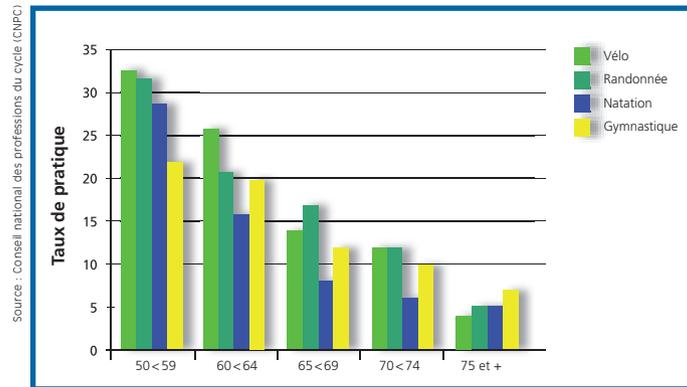


... le vélo par la preuve

les atouts économiques d'une politique cyclable

L'impact économique du vélo

Et si le vélo était capable, à lui tout seul, de combler le trou de la Sécu? L'argument paraît fou, et pourtant... l'un des enseignements de l'étude d'Altermodal sur l'économie du vélo consiste à montrer qu'une forte augmentation de la part du vélo aurait des conséquences si bénéfiques en matière de santé qu'il pourrait en découler des économies allant jusqu'à 20 milliards d'euros par an! Et la santé n'est pas le seul domaine qui pourrait être impacté : l'emploi et le tourisme profiteraient, eux aussi, des effets positifs d'une explosion du vélo.



Le vélo, première activité physique des séniors

C'est précisément pour tenter de voir clair dans ces questions qu'Hubert Peigné, Coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, a commandé une étude exhaustive sur l'économie du vélo : réalisée en collaboration par ATOUT France et le cabinet Indiggo-Altermodal (ou «Indiggo»), avec la coopération de nombreux partenaires, dont le Club des villes et territoires cyclables, cette étude a abouti à la publication d'un volumineux document de quelque 520 pages. «*Mon objectif, précise Hubert Peigné, était d'y voir enfin clair sur un certain nombre de choses entendues ici ou là : le chiffre d'affaires réel du vélo, l'industrie, les questions de santé. Il ne s'agissait pas de vouloir prouver quoi que ce soit, mais d'établir des données.*» Les données sont là, et elles ont parfois surpris les auteurs du rapport eux-mêmes.

Le vélo, outil de santé publique

On connaît la formule célèbre : «*Le principal danger du vélo, c'est de ne pas en faire.*» Le vélo, ce n'est plus à prouver, est bon pour la santé, et son impact en la matière dépasse largement les risques accidentologiques

qu'il induit. Jean-Luc Saladin, maire adjoint du Havre et médecin, est un infatigable militant de cette cause : il a montré dans de nombreuses études que la pratique régulière du vélo avait un effet mesurable pour réduire le risque d'un nombre impressionnant de pathologies – allant des maladies cardio-vasculaires au cancer et de l'obésité au diabète. Une étude particulièrement solide permet aujourd'hui d'étayer ces thèses : celle du *Copenhagen center for prospective population studies*, qui a étudié pendant quatorze ans une population de quelque 30000 personnes dans la capitale danoise. Première conclusion : un adulte pratiquant le vélo trois heures par semaine pour ses déplacements domicile-travail a un risque de mortalité réduit d'un tiers par rapport à un non-cycliste. Par ailleurs, l'étude a permis de mettre en lumière, selon Nicolas Mercat, coauteur de *L'Économie du vélo*, «*que l'impact économique est de l'ordre de 1000 € par an en matière de santé.*» En d'autres termes, un cycliste régulier fait économiser à la collectivité 1000€ par an de dépenses de santé. Selon l'étude dirigée ● ● ●

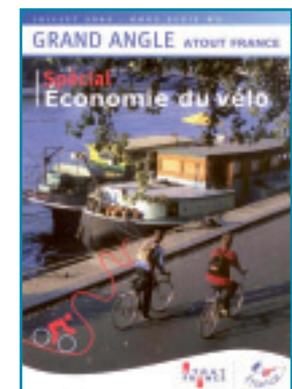
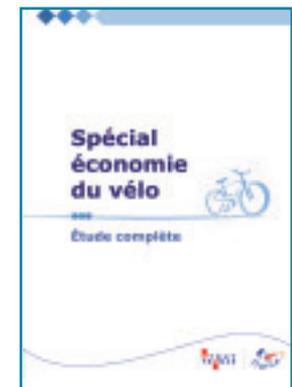
Pour se procurer l'étude complète...

« L'économie du vélo en France »

réalisée par ATOUT France, en partenariat avec la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo, et parue en octobre 2009, ou la synthèse faite dans le hors-série n° 6 de la revue *Grand Angle* publiée en juillet 2009,

... rendez-vous dans la rubrique

« Publication »
du site d'ATOUT France
www.odit-france.fr

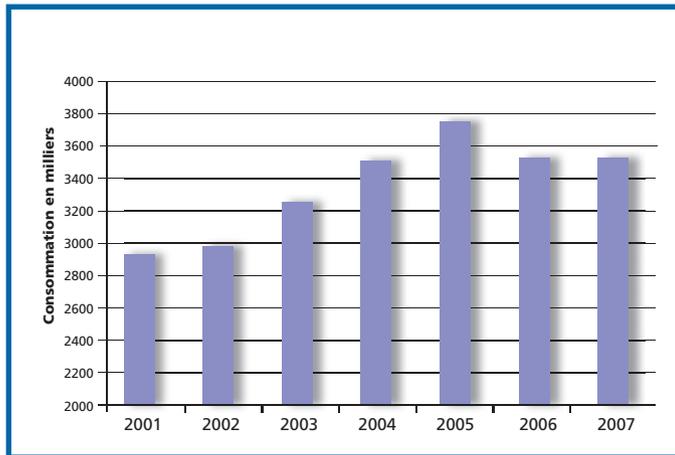


● ● ● par M. Mercat, « *l'impact annuel du vélo sur la santé en France, aujourd'hui, peut être chiffré à 5,6 milliards d'euros* » – c'est-à-dire, pour être tout à fait précis, qu'il génère 5,6 milliards d'économies de dépenses de santé. D'où la conclusion simple : la part modale du vélo tourne autour de 3 % en France aujourd'hui. Si elle atteignait les chiffres constatés dans le nord de l'Europe (12%), c'est-à-dire si elle était multipliée par quatre, les économies générées seraient multipliées par le même facteur. Résultat : plus de 20 milliards d'économies !

Nous verrons plus tard qu'il ne paraît pas si compliqué que cela d'augmenter d'un tel facteur la pratique du vélo – il suffirait qu'une telle politique fasse l'objet d'un engagement national. Mais le jeu en vaut la chandelle. D'autant que, en matière de santé, les risques liés au vélo semblent infiniment inférieurs aux bénéfiques : rappelons que seules 147 personnes ont été tuées à vélo en 2008, ce qui représente 3 % des accidents de la route. Les esprits chagrins diront : 3 % des accidents mortels pour 3 % de part modale, c'est logique ; si la part modale passait à 12 %, le nombre d'accidents mortels augmenterait d'autant ! C'est la position, entre autres, qu'ont longtemps défendue les caisses d'assurance-maladie.

Sauf que le retour d'expérience montre que cet argument ne tient pas. Une augmentation de la pratique du vélo fait baisser, et non augmenter, le risque d'accidents. Comme le répète, entre autres, le Club des villes et territoires cyclables depuis des années, une augmentation importante du nombre de vélos finit par rendre le vélo suffisamment visible pour que les autres modes en tiennent compte et le respectent. Jean-Luc Saladin évoque à ce sujet, par exemple, une étude réalisée à Copenhague montrant cette évolution croisée de la pratique et de l'accidentalité : « *En 1995, dans cette ville, il y avait 800 000 km par jour parcourus*

Sources CNPC



Nombre de cycles vendus par an en milliers

à vélo, et 230 tués ou blessés graves. En 2006, 1,15 million de kilomètres par jour et 9 tués ou blessés graves. » On dira que c'est encore trop, certes. Mais dans la ville de Delft, aux Pays-Bas, « *ville de 100 000 habitants organisée entièrement autour du vélo, on est tombé à un accident corporel par an !* »

Il est à noter aussi que l'augmentation de la pratique du vélo n'a pas des bénéfiques que pour les cyclistes... L'usage du vélo contribue à pacifier le trafic en ville et conduit à une diminution des accidents pour tous les modes.

Vélo et tourisme : un véritable gisement

Une autre surprise découlant de la publication de l'étude sur l'économie du vélo est la découverte des potentialités économiques de ce mode en matière de tourisme. « *Nous avons nous-mêmes été surpris de l'ampleur des chiffres* », reconnaît Sébastien Baholet, de la Direction générale de la compétitivité, de l'industrie et des services au ministère de l'Économie, et coauteur du rapport. « *Nous sommes partis non pas des études locales sur le tourisme à vélo, mais des statistiques nationales sur le tourisme.* » Conclusion : les dépenses totales des touristes à vélo se chif-

frent chaque année à 5,6 milliards d'euros. Mais surtout, « *les dépenses des touristes à vélo sont supérieures de 20 % à celles des autres touristes.* »

D'une part, parce que ce mode de tourisme touche aujourd'hui les catégories socioprofessionnelles supérieures. Mais surtout parce que les touristes à vélo sont itinérants et sont donc tenus d'utiliser l'hébergement marchand plutôt que la famille ou les amis. Selon l'étude, par exemple, un touriste à vélo dépense 22 € par jour pour son hébergement, contre 11 € par jour pour un non-cycliste.

On voit qu'un développement du tourisme à vélo – qui passerait, on le verra, par un développement des véloroutes et des voies vertes et par une meilleure information – pourrait générer une activité très intéressante pour le commerce, la restauration, les services... tous emplois qui, soit dit en passant, sont non délocalisables. Sans compter les conséquences sur les chiffres d'affaires des loueurs, des vendeurs et des fabricants de bicyclettes.

Quelques chiffres ? Les auteurs de l'étude se sont livrés à un petit exercice prospectif et, en extrapolant les données disponibles actuellement, ont abouti aux résultats suivants : « *Pour le tourisme à vélo itinérant, passer de 0,5 % de pratique à 3 % l...I générerait 2 millions de séjours supplémentaires et un* ● ● ●

Quelques enseignements de l'étude "Économie du vélo"

Le point sur la part modale

La part modale du vélo en France est aujourd'hui de 2,85 %, avec de fortes disparités d'une commune à l'autre. De 30 à 36 % des Français déclarent utiliser le vélo comme moyen de déplacement.

« *Quelque 4,4 milliards de kilomètres sont parcourus annuellement à vélo, soit 87 km par personne et par an en moyenne.* »

Les enjeux économiques

Le vélo génère en France 4,5 milliards d'euros de retombées économiques directes.

44 % de ce chiffre d'affaires provient du tourisme et 32 % du commerce du cycle.

Le VLS arrive au bon moment

Dans les grandes agglomérations, la part du vélo n'a cessé de baisser entre les années 1960 et les années 1990. Depuis les années 1990, la tendance s'est lentement inversée, avec des chiffres parfois spectaculaires : pratique en hausse de 300 % à Lyon entre 1995 et 2006, de 200 % à Paris entre 1991 et 2001. L'introduction dans ces agglomérations du vélo en libre-service, entre-temps, aura certainement confirmé et amplifié ces tendances.

Les PDE encore très timides

Seules 800 structures (collectivités, entreprises, administrations) avaient engagé un plan de déplacement d'entreprise en 2008. C'est un début, mais cela reste encore extrêmement timide, malgré l'efficacité >>>

● ● ● *chiffre d'affaires direct de 700 millions d'euros.* Quant à l'usage du vélo sur le lieu de vacances, s'il passait des 3,3 % actuels à 10%, «*l'impact potentiel serait de 770 millions d'euros*». Autant de chiffres qui ont toutes les raisons de faire réfléchir les décideurs!

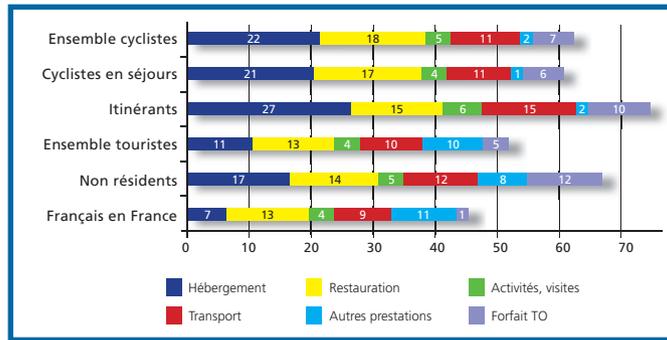
Vélo et emploi

L'étude sur l'économie du vélo permet de faire enfin le point sur l'emploi lié au vélo dans le pays. Elle aboutit à un chiffre de 35 000 emplois liés directement au vélo dans ce pays – dont 32 % dans le commerce du cycle, 8 % dans l'industrie, 44 % dans le tourisme et 7 % dans le BTP.

Une politique cyclable nationale a, là encore, des effets très importants sur l'emploi. Ne serait-ce que parce qu'une politique plus audacieuse d'aménagements cyclables générerait une forte augmentation des emplois de BTP. «*Les aménagements cyclables ont un rapport très intéressant par rapport aux autres aménagements BTP, en termes de main-d'œuvre*, précise Nicolas Mercat. *Pour 1 million d'euros investis sur un aménagement cyclable, il faut beaucoup plus de main-d'œuvre que pour la construction d'une route par exemple, où l'on fait essentiellement travailler les machines.*»

L'évolution de la pratique du vélo aurait également un impact sur l'industrie et le commerce du cycle. L'étude révèle en la matière des données très intéressantes : contrairement à ce qu'on pourrait croire, les Français achètent énormément de vélos... et souvent ! Le taux d'achat par an et par habitant en France est le quatrième du monde : 3,4 millions de vélos se sont vendus en France en 2008, soit 5,4 vélos pour 100 habitants. Mais le prix moyen de vente est relativement faible – 262€ en 2008. En d'autres termes, les Français achètent beaucoup de vélos, mais en général plutôt bas de gamme. On peut en trouver la raison dans le

Sources: Comptes du tourisme, Altermodal



Dépenses journalières en euros par catégorie de touristes

développement exponentiel des ventes dans les grandes surfaces alimentaires (type hypermarchés) ou multisport : Décathlon à lui tout seul rassemble plus d'un tiers des vélos vendus en France!

Selon Nicolas Mercat, «*l'une des conséquences que l'on peut attendre d'un développement de l'usage du vélo serait une montée en gamme des vélos*». Si l'on utilise son vélo tous les jours, pour aller au travail par exemple, on est forcément plus exigeant. Et qui dit montée en gamme dit aussi augmentation de la part européenne de la fabrication des vélos. On sait en effet que les vélos «premiers prix» vendus en grande surface utilisent pour les trois quarts des pièces produites en Asie. Les vélos de meilleure qualité sont, plus souvent, fabriqués en France, en Italie ou en Allemagne.

Un petit chiffre prospectif là encore : selon l'étude, une multiplication par trois du nombre de kilomètres parcourus à vélo chaque année, à horizon 2020, pourrait faire presque doubler le nombre d'emplois du secteur – faisant passer par exemple les effectifs du BTP (pour les aménagements cyclables) de 1 970 à 5 829.

Des objectifs qui font rêver...

La conclusion des auteurs du rapport est claire : une augmentation de la part modale du vélo à 12 % – ce qui, rappelons-le, est le chiffre de nos voi-

sins allemands, suisses ou belges – aurait des conséquences économiques et sociales extrêmement importantes : «*Augmentation de 27% du chiffre d'affaires du tourisme lié au vélo; triplement des impacts sur la santé; montée en gamme des ventes de vélos, avec à la clé une qualification accrue des emplois et un doublement de la production nationale.*» Sans compter, évidemment, «*des effets positifs considérables sur l'environnement*».

Reste à savoir... comment y parvenir. Ce scénario est jugé «*tout à fait réaliste*» par les auteurs de l'étude. Mais à condition que l'État décide, une bonne fois pour toutes, comme dit Hubert Peigné, «*de jouer son rôle : être celui qui légitime l'action publique*».

Quelle politique pour quelles ambitions ?

Le plus frustrant, lorsqu'on parle de politique vélo, c'est de réaliser qu'il ne faudrait peut-être pas grand-chose pour que la pratique du vélo se développe à grande échelle. Nos lecteurs les plus fidèles le savent bien, car nous avons eu maintes fois l'occasion de détailler précisément ces éléments : l'augmentation de la part modale du vélo repose sur un nombre finalement assez restreint d'éléments : plus d'aménagements cyclables; une politique

>>> constatée de la démarche : dans l'agglomération grenobloise, la part du vélo dans les déplacements domicile-travail atteint 14 % dans les entreprises concernées par un PDE.

L'industrie française du cycle

Il y a vingt ans, les grands fabricants français de vélos étaient leaders mondiaux (Mercier, Peugeot, Gitane). Mais ces industriels n'ont pas su prendre le virage du VTT dans les années 1980 et ont connu de graves difficultés. La France produit aujourd'hui à peine un peu plus d'un tiers des vélos qu'elle vend sur son territoire.

La part du BTP

Les aménagements cyclables représentent un marché annuel de 225 millions d'euros et un effectif de 2 350 personnes. Les investissements en termes de signalisation s'élèvent à 8,4 millions par an, le marché du mobilier de stationnement à 8,5 millions.

RFF évolue sur les voies vertes

De nombreux dossiers concernant la transformation d'emprises ferroviaires désaffectées en voies vertes – sur demande de collectivités ou d'associations vélo – bloquent pour cause de conflit entre RFF – le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire – et les associations d'usagers des transports. Jean Faussurier, directeur de la Stratégie et du Développement durable à RFF, espère que cette situation va évoluer, car «*la France est en retard en la matière.*»

«*RFF n'est pas un militant des voies vertes : notre métier est d'abord de développer l'activité ferroviaire. Il reste que la géographie humaine a évolué depuis un siècle, avec l'urbanisation du territoire : le réseau doit d'abord répondre aux besoins de demain. Dans cette perspective, les voies vertes sont un moyen de donner une utilité* >>>

Source: Aletmodal, Atout France

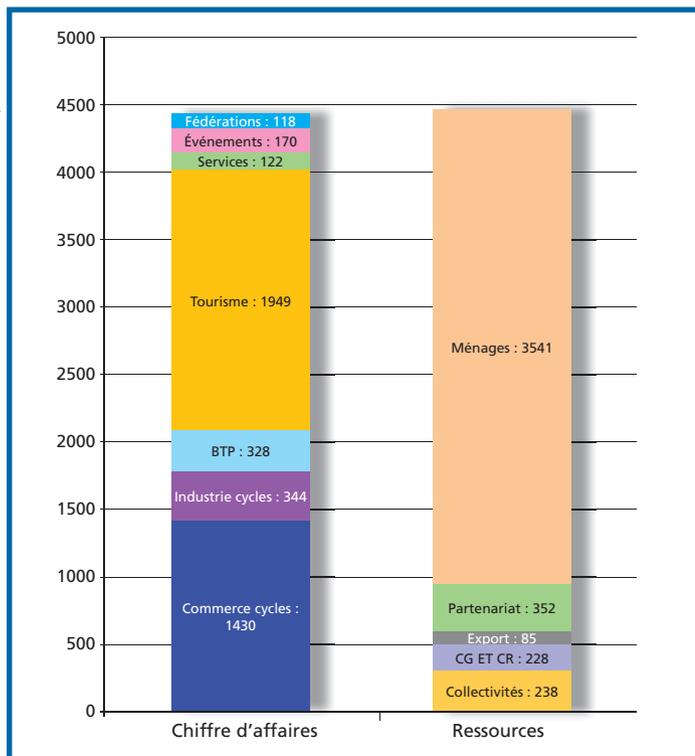


Schéma simplifié des ressources et chiffre d'affaires dans le secteur du vélo en millions d'euros par an

● ● ● de stationnement efficace; une politique incitative en matière tant de communication que législative.

Les grands axes du développement

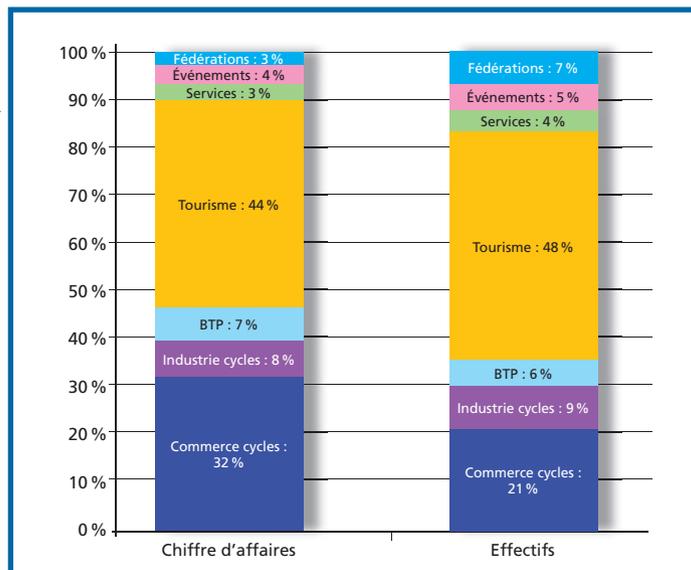
Depuis dix ans, il est clair que les collectivités locales ont pris le virage vélo : aujourd'hui, l'essentiel de l'effort en matière d'aménagement et de stationnement repose sur elles. Selon Nicolas Mercat, elles investissent aujourd'hui entre 400 et 500 millions d'euros par an dans la politique cyclable. Résultat : le linéaire d'aménagement a progressé, mais reste encore très faible ramené au nombre d'habitants des agglomérations. Il est aujourd'hui de 29 cm par habitant.

Selon une enquête du Club des villes et territoires cyclables et de la FUBicy, il est possible de calculer le rapport entre le linéaire d'aménagement et la part modale du vélo. Cette dernière augmente de façon quasi exponentielle à

partir de 65 cm de linéaire par habitant. Un pic est atteint à 1 m de linéaire, pic au-delà duquel la part modale n'augmente plus que très peu. Selon les calculs réalisés dans cette étude, la fameuse part modale de 12% peut être atteinte lorsqu'une agglomération atteint le mètre linéaire d'aménagement par habitant. Il faudrait donc environ tripler les aménagements existant aujourd'hui, pour atteindre quelque 60000 km d'aménagements cyclables en ville.

Deuxième axe important : le stationnement. Le vélo ne se développera que si les usagers ont un moyen facile et sécurisé de garer leur vélo non seulement en ville, mais aussi sur leur lieu de travail et sur leur lieu d'habitation. Le développement de parcs à vélos à proximité des gares, une politique visant à imposer aux bailleurs l'aménagement de garages à vélo sécurisés dans les immeubles, la multiplication des arceaux et des places de stationnement en ville sont autant de mesures qui pourraient relativement facilement booster l'usage.

Source: Aletmodal, Atout France



Chiffres d'affaires et emplois dans le secteur du vélo

En matière de tourisme, la clé du développement paraît être l'achèvement du schéma national de véloroutes et de voies vertes, qui permettrait « de mettre chaque habitant à moins de 5 km d'une voie verte ». Ce qui suppose notamment, comme l'explique Hubert Peigné, de « traiter les interconnexions et les points complexes tels que canaux, frontières, zones patrimoniales, etc. Ce qui est urgent aujourd'hui, c'est de traiter les maillons manquants, car c'est la continuité qui fait le succès. » Il faut également, et les associations se battent pour cela depuis des années, mettre en place un système procurant une visibilité nationale au réseau de véloroutes et voies vertes, par exemple un site unique à partir duquel les touristes pourraient construire leurs itinéraires, accéder aux centrales de réservation, louer les vélos, etc. Enfin, l'incitation pourrait venir d'une volonté politique de placer les modes doux – et en particulier le vélo – à leur juste place dans la chaîne de transport, notamment en développant les plans de déplacement d'entreprise et le code de la rue, sur le modèle belge, qui permettrait de donner la priorité aux usagers les plus fragiles, et qui grave-rait cette priorité dans le marbre de la loi.

>>> sociale et écologique à des emprises sans potentiel d'activité visible et sans insulter l'avenir. Une emprise sans utilité se dégrade rapidement ; des problèmes de sécurité peuvent apparaître. RFF souhaite donc faciliter les projets portés par les collectivités locales et ne fait plus de la cession de l'emprise un préalable. De même, nous faisons très attention à ne plus découper les emprises, comme cela a pu être le cas dans le passé. »

Le réseau véloroutes et voies vertes

Le réseau français représente 8 000 km, dont 75 % en site propre. Ces aménagements, essentiellement engagés depuis 1998, ont représenté un investissement de 160 millions d'euros par an.

Le nerf de la guerre

«Ce ne sont pas les projets qui manquent, argumente Nicolas Mercat. Les projets, les agglos en ont plein les cartons. C'est l'argent.» Surtout en cette période de réduction des marges de manœuvre budgétaire des communes, la question financière va plus que jamais constituer un frein, ou un accélérateur, au développement des aménagements cyclables. Et dans ce domaine, il n'y a pas de doute : l'État doit décider de faire un effort financier pour aider les agglomérations. De combien ? Selon Nicolas Mercat, il suffirait que l'État décide de subventionner les aménagements à hauteur de 30 ou 35 % pour que les projets décollent. Cela représente, selon lui, quelque 300 millions d'euros.

Voilà qui ne paraît pas invraisemblable. Un certain nombre d'idées émanent de partout sur la manière dont l'État pourrait trouver de tels financements. À l'occasion du congrès du Club des villes et territoires cyclables, son président Jean-Marie Darmian a demandé que l'État réserve 500 millions d'euros du «grand emprunt» pour le développement du vélo, à raison de «50 millions pour le jalonnement des véloroutes, et 450 millions pour trois axes : les parcs à vélo à proximité des gares, l'aide aux flottes de vélos partagés et le soutien à la construction des infrastructures cyclables».

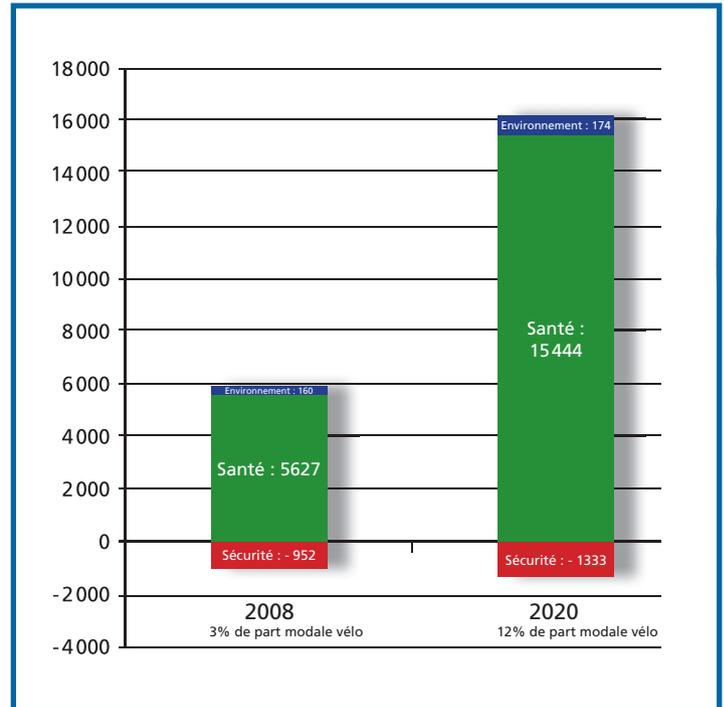
Il ne paraîtrait pas anormal non plus qu'une part du produit de la taxe carbone soit affectée au développement du vélo. Ce serait même la place au cœur de sa philosophie réelle ou supposée, à savoir être un «bonus-malus» carbone. Si une ville mène des actions pour la promotion du vélo, elle agit contre les émissions de gaz à effet de serre et devrait donc, en toute logique, bénéficier de cette taxe prélevée sur les activités émettrices.

Et n'oublions pas le plan de relance. Selon Hubert Peigné, «le vélo y a eu une place bien trop limitée. Beaucoup de dossiers ont été proposés, mais seuls quelques-uns ont été retenus.»

On le voit, les idées ne manquent pas. Mais il est peu probable que l'usage du vélo puisse réellement décoller sans que l'État mette la main à la poche – ou décide de pousser les entreprises à le faire. Ou les deux. On sait que le transport collectif n'a réellement décollé qu'à partir du moment où a été décidé le principe du VT ; et qu'à une époque, pas si lointaine, l'État subventionnait fortement les infrastructures de TCSP, ce qui a permis le redéploiement du tramway dans notre pays. Certes, les interlocuteurs de l'État s'appelaient alors Bouygues, Vinci et Alstom. Mais personne ne voudrait penser que l'État ne met la main à la poche que lorsqu'il s'agit de subventionner des projets pilotés par des industriels stratégiques.

Il n'y a pas que l'argent... et pas que l'État

On l'a dit, une politique nationale du vélo ne serait pas qu'une question financière. Elle serait aussi incitative, avec l'encouragement des chèques déplacements, avec enfin l'adoption d'un code de la rue, avec une volonté clairement affichée de pousser les acteurs, notamment les entreprises, à s'engager. C'est indispensable, parce que le vélo n'est pas, aujourd'hui, un élément pris en compte largement par les entreprises, malgré les avantages certains qu'elles pourraient tirer du développement des PDE. Lorsque nous avons contacté le Medef pour réaliser ce dossier, nous avons pu constater que le syndicat patronal n'avait pas de charge de mission sur le vélo, et surtout qu'il n'a pas souhaité répondre à nos demandes répétées d'interview. Pas plus, d'ailleurs, que le haut-commissaire aux solidarités actives, que nous souhaitions interroger sur le rôle social que le vélo peut jouer. Preuve, s'il en fallait, que le vélo n'est pas encore considéré, ni d'un côté ni de l'autre, comme un sujet sur lequel il serait indispensable de réfléchir et de communiquer.



Économies réalisées grâce à la pratique quotidienne du vélo (en millions d'euros)

■ Environnement
■ Sécurité
■ Santé

Et pourtant... On l'a vu, les enjeux sont énormes. Et Hubert Peigné ne cesse d'insister sur ce point : «Beaucoup attendent un signal de l'État. Il ne s'agit pas forcément de mettre beaucoup d'argent, mais de jouer un rôle de chef de file, de facilitateur. Sur les écoquartiers, par exemple, l'État n'a pas mis énormément d'argent, mais il a fixé des référentiels, donné le coup d'envoi. Et ça compte.»

On sait que la difficulté vient notamment du caractère transversal du vélo, et du fait qu'une politique impliquerait énormément de secteurs – santé, sport, collectivités, politique de la ville, transport, éducation, logement, etc. C'est peut-être ce qui rendrait difficile la création d'un ministère ou d'un secrétariat d'État chargé du vélo ou tout du moins des mobilités douces. Et pourtant, quel signal ce serait ! Il n'est pas interdit de rêver... ■

18^e congrès des villes et territoires cyclables Un événement cordial et dynamique !



Le premier grand rendez-vous national des collectivités territoriales depuis les élections municipales de mars 2008, **le congrès de La Rochelle du 7 au 9 octobre 2009 a rassemblé plus de 500 participants**. Des temps forts avec le Carrefour des possibles organisé en partenariat avec la FING et le groupe Chronos permettant de découvrir des projets innovants, des table-ronde et des ateliers qui ont offert des lieux de débats et d'échanges pour une vraie prise en compte du vélo dans les politiques locales et nationale de mobilité durable. Un salon permettant de découvrir de nouveaux produits, matériels et services, du remonte pente vélo aux vélos à assistance électrique en passant par les dispositifs de stationnement, tous les acteurs économiques s'étaient également donné rendez-vous à La Rochelle. Des rencontres avec des spécialistes venus de Copenhague, de San Sebastian et Barcelone, de Bruxelles... venus présenter leur démarche. Retrouvez les temps forts, les synthèses des interventions, une galerie photo... sur : www.villes-cyclables.org

Photo © Denis Desailly



MERCI !

à la ville et la Communauté
d'Agglomération de La Rochelle
à la Vélo-École et au bipôle
La Rochelle/Rochefort !



Les Trophées du Vélo 2009

8 trophées et 5 mentions ont été attribués



La remise des Trophées du Vélo s'est déroulée le 9

octobre 2009 en clôture du congrès du Club des villes et territoires cyclables à La Rochelle. 8 Trophées du Vélo et 5 mentions ont été attribués.

En 2009, l'engouement du vélo s'est exprimé aussi dans ce prix annuel : 54 candidats ont concouru, et le jury, présidé par Hubert PEIGNÉ, coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo/CIDUV, ministère de l'Écologie, et composé des membres du Comité de promotion du Vélo, a nommé 13 lauréats, dont 5 mentions.

Le 9 octobre 2009, en clôture du congrès du Club des villes et territoires cyclables à La Rochelle. Remise des Trophées du Vélo 2009



© Photographie : Thierry Bouvier

Dominique LAMOULLER ▶ président de la FFCT/Fédération française de cyclotourisme, membre du Comité de Promotion du Vélo, maître de cérémonie • Didier HURÉ ▶ délégué général du Conseil national des professions du cycle/CNPC, membre du Comité de Promotion du Vélo • Hubert PEIGNÉ ▶ coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, président du jury des Trophées du Vélo • Benoit LECLERC ▶ conseiller régional, région Rhône-Alpes • Alain JUND ▶ maire-adjoint de Strasbourg, conseiller communautaire, vice-président du Club des villes et territoires cyclables • Rose MORELLEC ▶ chargée d'études écomobilité, Amiens Métropole • Dominique CHAUVIÈRE ▶ directeur Voirie, réseaux et déplacements, ville des Mureaux • Michel CARRIÈRE ▶ maire adjoint chargé du développement durable, ville des Mureaux • Florian JUTISZ ALBOUZE ▶ responsable PDE, Motorola Toulouse (ligne 2) • Philippe AUBERT ▶ président de la vélo-école de La Rochelle • Didier FENERON ▶ président de Vélo-Cité Bordeaux • Thomas BERTHET ▶ Vélo-Cité Clermont-Ferrand • Christophe RAVERDY ▶ vice-président de Place au Vélo, président de la FUBicy (ligne 2) • Marie BOUE ▶ Département Bus de la RATP • Emmanuel MEYER ▶ Département Bus de la RATP (ligne 2) • Jean-Marie DARMIAN ▶ président du Club des villes et territoires cyclables, maire de Créon (ligne 3) • Frédéric DA SILVA ▶ Département Bus de la RATP • Didrik JANIN ▶ directeur des opérations de La Petite Reine (ligne 2) • Pascal GRAFFAN ▶ Département Bus de la RATP.

Concours « Trophées du Vélo » : comment ça marche ?

Les Trophées du Vélo sont organisés par le Comité de Promotion du Vélo. Ce concours vise à récompenser des actions en faveur de l'usage du vélo dans trois de ses composantes : pratique, utilitaire, de loisir et tourisme. L'objectif est de faire connaître et d'encourager une ou plusieurs réalisations entrant dans une démarche globale en faveur du développement de l'usage du vélo.

Peuvent concourir : les collectivités territoriales, les associations et les entreprises.

Pour l'édition 2009, trois thèmes ont été définis : « Choisir le vélo : des initiatives pour convaincre et encourager ce choix », « Des trajets quotidiens à vélo sûrs et facilités », « Vélo et insertion sociale ».

Le jury, présidé par Hubert PEIGNÉ, coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo/CIDUV, ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, est composé de membres du Comité de Promotion du Vélo. Les critères d'évaluation portent sur le caractère innovant, participatif et pérenne de la démarche, ainsi que sur la valeur d'exemple pour d'autres lieux ou dans d'autres structures.

CATÉGORIE « COLLECTIVITÉ TERRITORIALE » 2 Trophées et 2 mentions

Un TROPHÉE à la Communauté Urbaine de Strasbourg

Pour GEODES 2/Gestion et organisation des déplacements des salariés.

En 1998 la CUS lance GEODES, souvenant cité comme une référence en matière de « management de la mobilité » : un plan déplacements des agents de la CUS qui s'inscrit dans le Plan climat territorial lancé par la collectivité et qui contribue à réduire les rejets de gaz à effet de serre. GEODES a permis de mieux organiser et réguler l'ensemble des déplacements professionnels des agents : le recours à la voiture particulière pour les déplacements domicile-travail a baissé (66 % en 1998, 54 % en 2002, 49,5 % en 2008) tandis que l'utilisation des transports en commun et du vélo progressait dans les mêmes proportions.

En prévision de la fermeture d'un des deux parkings du Centre administratif pour travaux, qui a entraîné une perte directe de 300 places de stationnement, GEODES 2 a été déployé avec de nouvelles mesures renforcées, parmi lesquelles une réorganisation complète du stationnement. L'objectif affiché est de réduire de -15 % en trois ans le recours à la voiture individuelle. Le vélo est pris en compte avec la construction d'un parking à vélo de 300 places, la location d'un vélo pour 1€ mois pour les agents cyclistes (achat par la CUS de 1000 vélos sur 3 ans), la dotation d'une cape de pluie et d'un gilet rétro réfléchissant.

Plus d'infos

renaud.sadamac-lapeyre@cus-strasbourg.net

Une MENTION à Amiens Métropole

Pour la mise en place de « vélotesteurs »

Les cyclistes quotidiens sont les mieux placés pour juger des faiblesses du

réseau cyclable. Partant de ce constat, Amiens Métropole a lancé en mars 2009 un appel à candidature, via les médias, pour constituer un groupe de testeurs des aménagements cyclables existants afin d'évaluer et de résorber les démerites du réseau cyclable actuel.

La démarche volontaire des testeurs des aménagements cyclables est complétée par une consultation régulière des associations de promotion et de défense du vélo comme mode de déplacement urbain, notamment via le comité technique de suivi du plan vélo. L'évaluation qualitative du réseau cyclable actuel permet de mettre en exergue les points de blocage, de les résorber au plus vite et d'en tirer les leçons pour les prochains aménagements.

La démarche participative des vélotesteurs met en avant l'expertise de l'usager sur les théories techniques. Les vélotesteurs remarquent tant les petits obstacles du quotidien qui gênent la fluidité du déplacement, que les incohérences du réseau cyclable qui rendent peu attractif le déplacement à vélo. En réciproque, les prochains projets d'aménagements seront soumis aux regards des usagers.

L'opération a vocation à perdurer, avec une équipe de testeurs volontaires renouvelée.

Plus d'infos

r.morellec@amiens-metropole.com

Un TROPHÉE à la ville des Mureaux

Pour son plan global cyclable

Mettre en place un plan global de déplacement vélo sur l'ensemble de la commune, avec un même principe général compréhensible très rapidement par les usagers : un objectif volontaire et ambitieux que s'est fixé la ville des Mureaux qui ne comptait aucun itinéraire cyclable en 2001.

Un schéma directeur est réalisé en

2002 et une liaison itinéraire vert est lancée sur 7 km le long des berges de la Seine, s'ouvrant vers le nord, aux portes du Vexin. En 2002 la charte des circulations douces est signée avec la région Ile-de-France. De 2005 à 2008, la RD 43 (30000 véhicules/jour) traversant la ville sur un axe Sud/Nord est réaménagée et équipée de pistes cyclables bidirectionnelles. Les premiers double-sens cyclables sont installés dès 2004.

La commune se dote début 2009 de 14 kilomètres d'itinéraires cyclables. Trois types d'aménagements ont été prévus : des pistes cyclables lorsque la rue est suffisamment large, des espaces mixtes vélo-voiture dans les rues résidentielles, et des « chaudioux » pour les voies inter-quartiers. Les chaudioux, avec de larges bandes cyclables et un espace réduit pour la circulation automobile, donnent la priorité aux cyclistes et modèrent la vitesse du trafic. La ville souhaite doubler ces 14 kilomètres d'itinéraires d'ici 5 ans dans le cadre des aménagements urbains ANRU.

Plus d'infos

dchauviere@mairie-lesmureaux.fr

Une MENTION à la région Rhône-Alpes

Pour la mise en œuvre du service « vélo + TER »

L'objectif de « Vélo + TER » est de porter à 5 % en moyenne la part modale du vélo pour les accès aux gares, des bassins de vie comme celui de Grenoble l'ayant déjà atteint.

Le rabattement vers les gares du réseau TER est simple : un usager du TER, abonné ou pas, peut laisser son vélo en toute sécurité dans sa gare de départ et sa gare d'arrivée dans une vélostation ou une consigne, collective ou individualisée. Ce service, organisé en partenariat avec la SNCF, les collectivités et les

Amiens Métropole



L'équipe des vélotesteurs

Les Mureaux



Le chaudidou

Région Rhône-Alpes



Vélo + TER

● ● ● associations de promotion du vélo, est unifié et très lisible sur l'ensemble de la Région.

Depuis juin 2008, des espaces de stationnement vélos ont été mis en place dans les 243 gares de la région; fin 2009 : une plate-forme d'information et de réservation de l'ensemble des services vélos offerts en gare est mise en service; fin 2010 : plus de 3000 places de stationnement sécurisées compléteront l'offre existante.

Le coût de l'opération représente 4,5 millions d'euros (75% supportés par la région et 25% par la SNCF). Une première évaluation est prévue fin 2009.

Ce service s'inscrit dans la politique régionale en faveur du développement des modes de transport doux, qui développe également un dispositif d'attribution d'aides financières pour les projets de transports alternatifs à la voiture particulière.

Plus d'infos

acambon@rhonéalpes.fr

CATÉGORIE « ASSOCIATION » 3 Trophées et 2 mentions

un TROPHÉE à la Vélo-École de La Rochelle

Pour le circuit Educavelo

Premier circuit éducatif permanent à vélo en France, inauguré le 22 septembre 2009, il permet d'éduquer au déplacement à vélo dans le trafic : des panneaux sur la voie publique aident à découvrir les aménagements cyclables existants.

Créé à l'initiative de la Vélo-École de La Rochelle, en collaboration avec la ville et avec le soutien de la Fondation Caisse d'Épargne, le circuit Educavelo est ouvert 24 heures/24 et s'adresse à tous les cyclistes, petits et grands.

Un marquage au sol sert de jalon-

nement et permet de suivre le circuit. Sur 4,5 km, 12 panneaux conseillent et informent sur le double sens cyclable, le giratoire, le sas cyclable, les comportements à vélo, les bandes cyclables, l'équipement du vélo, comment attacher son vélo... Une zone d'arrêt est prévue pour en prendre connaissance et, dans le cadre du partage de la rue, les panneaux sont aussi lisibles par les automobilistes.

L'association Vélo-École intervient dans les écoles, collèges et centres sociaux de la Communauté d'agglomération de La Rochelle et a fait bénéficier près de 800 enfants et jeunes d'une formation au vélo de 21 heures en 2008-2009. Le circuit Educavelo doit permettre de former plusieurs milliers de personnes de toute l'agglomération Rochelaise, voire du département.

Plus d'infos

veloecole.larochelle@free.fr

Un TROPHÉE à l'association Place au Vélo - Nantes

Pour « Le vélo c'est la santé »

Le vélo n'est pas seulement un mode de déplacement agréable, pratique en ville, respectueux de l'environnement et économique, il est aussi excellent pour la santé ! Ce message, Place au Vélo le diffuse au plus grand nombre, avec preuves à l'appui : le vélo diminue les risques cardiaques, améliore la circulation du sang, muscle et surtout est vecteur de bonne humeur ! Une façon d'inviter différents publics à choisir le vélo lors des déplacements quotidiens.

La Fête du Vélo est un excellent tremplin pour diffuser des conseils - santé : plus de 40000 dépliant « le vélo c'est la santé » ont été diffusés, un questionnaire jeu-santé a été réalisé, des banderoles mises sur les stands des partenaires, des panneaux de questions/réponses ont

été disposés le long de l'itinéraire... Place au Vélo - Nantes développe des partenariats avec différents organismes de santé dans les domaines de la nutrition, de la prévention à l'exposition solaire ou encore des risques cardiaques avec le soutien de La Fédération française de Cardiologie. Les collectivités dont la mairie de Nantes soutiennent également l'action.

En 2010, Place au Vélo participera à nouveau au « Parcours du Cœur » en organisant des balades ouvertes à tous pour sensibiliser le public à la pratique régulière du vélo, vecteur de santé. Et les idées ne manquent pas...

Plus d'infos

nantes@fubicy.org

Un TROPHÉE au Codep 35 Pour la pratique du vélo par les détenues du Centre pénitentiaire de Rennes.

Le Comité départemental de cyclo-tourisme d'Ille-et-Vilaine, en partenariat avec le Centre pénitentiaire des femmes de Rennes, organise des sorties vélo en extérieur pour les détenues. Si elles le souhaitent, les détenues peuvent participer à des sorties VTT qui ont lieu à la base d'activités VTC-VTT FFCT de Trémelin à Iffendic, au cœur du Pays de Brocéliande, et des sorties vélo plus axées sur la sécurité routière au départ du centre pénitentiaire. Ces sorties préparent la réinsertion des détenues : le vélo est un moyen de transport qui peut faciliter la réintégration dans la vie sociale. Pratiquer cette activité physique permet de se maintenir en forme, d'acquiescer un sentiment de bien-être, l'envie de faire des efforts... Ces femmes sont heureuses de pouvoir remonter sur un vélo. Elles ont à nouveau une impression de liberté, de plaisir, de sensations retrouvées...

Plus d'infos

info-ffct35@wanadoo.fr ● ● ●

Vélo-École de La Rochelle



Le circuit "educavelo"

Communauté Urbaine de Strasbourg



GEODES, gestion et organisation des déplacements des salariés

Place au vélo-Nantes



Le vélo c'est la santé !

Codep 35



Des sorties à vélo pour les détenues du centre pénitentiaire de Rennes



● ● ● Une MENTION à Vélo-Cité Bordeaux

Pour l'opération

«Mes courses à vélo»

«Mes courses à vélo» est un jeu-concours organisé pour encourager les Bordelais (750000 habitants) à utiliser le vélo comme moyen de déplacement privilégié pour aller faire ses courses et les orienter vers les commerces de proximité. Il vise aussi à sensibiliser les commerçants aux clients-cyclistes.

Ce jeu a plusieurs objectifs : rappeler les nombreux atouts du vélo, notamment la facilité de transporter ses achats, ainsi que les avantages des commerces de proximité : leur rôle essentiel d'animation, d'accueil et services personnalisés ; favoriser les achats à vélo pour les maintenir ; recenser les besoins et offrir une réelle capacité de stationnement vélo dans les secteurs commerçants.

Du 4 avril au 4 mai 2009, les 750000 Bordelais ont été informés, 40000 bulletins de participation ont été distribués chez les commerçants et lors des animations, plus de 1000 commerçants ont participé, et avec plusieurs parutions presse et un partenariat avec France Bleu Gironde... Plus de 40 lots (11 vélos entièrement équipés et des accessoires) ont été mis en jeu. Tous les participants ont reçu un livret : le «Guide du cycliste urbain», qui présente une synthèse de ce qu'il faut connaître et garder à l'esprit pour circuler facilement à vélo en ville.

Plus d'infos

d.feneron@cg33.fr/www.velo-cite.org

Une MENTION à Vélo-Cité Clermont-Ferrand

Pour l'opération «Vélo, boulot, dodo»

Une opération de récupération, de remise en état et de mise à disposition partagée de bicyclettes, au bénéfice de salariés, demandeurs d'emplois, étudiants.

Vélo-Cité 63 récupère auprès de la population des vélos destinés à être

abandonnés et les répare grâce aux compétences mécaniques des bénévoles de l'association en utilisant les pièces de vélos récupérés et si besoin des pièces neuves. La ville de Beaumont soutient l'opération en prêtant un garage.

Ces vélos remis à neuf sont ensuite prêtés à des lycées, entreprises, administrations, associations... pour inciter leurs employés à utiliser le vélo lors de déplacements professionnels. L'opération est également ouverte aux demandeurs d'emploi et aux étudiants. Le vélo est prêté gratuitement pendant 1 an. À l'échéance, le bénéficiaire achète la bicyclette 40€ ou la restitue. Vélo-Cité 63 offre sandow, écarteur, antivol, pince fluo, sonnette et le guide du cycliste urbain de la FUBicy. L'opération est 100% bénévole, non-lucrative, non-subsidiée et auto-gérée.

Première évaluation : en près de 6 semaines, 100 vélos récupérés, 30 en circulation.

Plus d'infos

velocite63@free.fr/www.velocite63.net

CATÉGORIE «ENTREPRISE» 3 Trophées et 1 mention

un TROPHÉE à la RATP

Pour l'opération «Bus et vélo, comment bien rouler ensemble»

Le succès des vélos en libre-service, conjugué à l'ouverture progressive de kilomètres supplémentaires aux cyclistes (160 km de couloirs de bus accessibles aux vélos sur un total de 190 km), ont élevé le partage de la voirie au rang de problématique majeure. Pour favoriser une cohabitation intelligente et sécurisée entre bus et vélos, la RATP a lancé au mois de mai 2009 une exposition itinérante, animée par ses agents chargés de la prévention, afin de favoriser la connaissance et la compréhension des contraintes respectives des

cyclistes et des conducteurs de bus. Un «bus exposition» spécialement aménagé à cette occasion a ainsi sillonné plusieurs arrondissements parisiens et communes franciliennes. Il met en scène des panneaux d'affichage et un film rappelant les bonnes pratiques qui permettent d'éviter les dangers de la cohabitation. L'existence des angles morts est matérialisée au sol, à l'extérieur du bus, et les visiteurs peuvent prendre place au poste de conduite pour se rendre compte de la non visualisation des cyclistes.

Devant le succès rencontré, la RATP a décidé de réitérer l'événement jusqu'en avril 2010.

Un livret réalisé en partenariat avec le Club des villes et territoires cyclables «La rue sous tous les angles», tiré à 15000 exemplaires, accompagne cette démarche.

Plus d'infos

marie.boue@ratp.fr

Un TROPHÉE à Motorola Toulouse

Pour la mise en place d'un Plan de Déplacements Entreprise

Le site de Toulouse de la société Motorola, qui abrite un centre de R & D (Recherche et développement) en téléphonie mobile a réalisé de nombreuses actions pour encourager le personnel à utiliser le vélo pour venir travailler. Tout est fait sur le site pour mettre à l'aise le cycliste : piste cyclable, abri vélo protégé permettant d'attacher le vélo par le cadre, vestiaires avec casiers et douches l'accueillent. Un libre-service vélo permet de parer aux imprévus et met à disposition rustines et pompe, caisse à outils, cadenas en U, gilets réfléchissants et capes de pluie respirantes. Trois fois par an un technicien vient sur le site pour entretenir les cycles des salariés, et quatre lignes de bus cyclistes permettent aux novices de se faire guider sur la route. Tous les ans, une commande groupée de vélos, vélos à assistance électrique et cadenas permet de ● ● ●

Vélo-Cité Bordeaux



Mes courses à vélo

Vélo-Cité Clermont-Ferrand



Vélo, boulot, dodo

RATP



Bus et vélo, comment bien rouler ensemble

Motorola Toulouse



Un PDE qui donne toute sa place au vélo

La Fondation Française des Jeux



Le Tour de France cycliste pénitentiaire

s'équiper. Et cela fonctionne : en deux ans, le nombre de cyclistes a augmenté de 85%!

Plus d'infos

florian.jutisz@motorola.com

Un TROPHÉE à La Fondation d'Entreprise La Française des Jeux

Pour «Le Tour de France cycliste pénitentiaire»

Insérer avec l'aide du sport est l'objet de la fondation d'entreprise de la Française des Jeux. Réinsérer des détenus grâce à la pratique du cyclisme, tel est le défi relevé par l'Administration pénitentiaire en partenariat avec la Française des Jeux, sa fondation et son équipe cycliste professionnelle.

Après deux projets pilotes développés en 2007 et 2008 autour d'un nombre limité de détenus

(la «Cht'i-Ventoux» et la «Cht'i-Cassis»), la vitesse supérieure a été passée en 2009 avec un véritable «Tour de France cycliste pénitentiaire» rassemblant 62 établissements, 500 cyclistes et 200 détenus, tous impliqués dans un processus de préparation à la sortie de prison. Pour favoriser la réussite du projet, la Française des Jeux l'a financé via sa fondation et a apporté les compétences de son équipe cycliste (matériel, conseils, entraînement, mécanique, coaching, médical, véhicule, tenues...).

Du 4 au 19 juin 2009, le peloton a parcouru 2500 kilomètres, avant de rejoindre Paris et une arrivée au cours de laquelle la Garde des Sceaux a salué l'initiative. L'opération devrait être reconduite et développée.

Plus d'infos

thuguenin@lfdj.com

La Petite Reine



Une MENTION à l'entreprise La Petite Reine

Pour son développement en entreprise d'insertion

La Petite Reine, entreprise détenue à 100% par l'association Ares, est spécialisée dans le transport écologique de marchandises en vélos à trois roues assistés électriquement, baptisés Cargocycles. D'une capacité de 180 kg, ils lui permettent de proposer trois type de prestations : le transport de marchandises, la communication et la mise à disposition de véhicules. Créée en 2001, ses huit

années d'existence ont été marquées par une forte croissance avec l'ouverture successive de sites : Paris Louvre, Bordeaux, Rouen, Dijon, deux sites supplémentaires à Paris... employant 50 salariés. Depuis mai 2009, La Petite Reine, dans une démarche de refus de l'exclusion et un souci d'intérêt général, est conventionnée Entreprise d'Insertion : elle peut ainsi proposer des emplois à des personnes en grande difficulté et les accompagner progressivement vers une situation digne et autonome. Cette transformation s'est fondée sur constat : le métier de chauffeurs-livreurs à vélo ne nécessite pas de qualification. Ses ambitions en 2 chiffres : 100 emplois en insertion sur 3 ans, 1000 tonnes de CO₂ économisés d'ici 2011!

Plus d'infos

contact@lapetitereine.com/
www.lapetitereine.com

ESPACES DE SÉCURITÉ

- **ABRIS VÉLOS/MOTOS**
Fabriqués en acier galvanisé à chaud et en polycarbonate, nos espaces de stationnement deux roues sont composés de modules allant du simple à l'infini pour s'adapter à tous vos besoins spécifiques.
- **SUPPORTS ET BORNES VÉLOS**

Prenez contact dès maintenant avec notre équipe commerciale au **02 40 78 08 08**
Rue de l'Industrie - ZA de Grand Lieu - 44 310 SAINT-PHILBERT-DE-GRAND-LIEU
Fax : 02 40 78 08 10 - abri-plus@wanadoo.fr

www.abri-plus.com

Des abris ultra sécurisés pour limiter au maximum le vandalisme.

Faites le choix de la tranquillité et de la sécurité

Avec l'envahissement progressif des villes par le vélo comme ce fut le cas jadis par la voiture, les mêmes problématiques de stationnement apparaissent pour ces véhicules à 2 roues. De la même façon que pour les automobiles le stationnement des vélos est un élément clé de la politique d'aménagement, en l'occurrence cyclable. Depuis l'origine **Aguidon Plus** propose une large gamme d'équipements pour le stationnement des vélos, et accompagne les collectivités dans leurs choix des solutions les plus adaptées en fonction des lieux à aménager.

Cette expérience permet notamment à **Aguidon Plus** de répondre parfaitement aux exigences des nouveaux cyclistes urbains, qui avec la montée en gamme des vélos attendent une offre de stationnement de qualité, passant en particulier par un haut niveau de sécurité et la non-détérioration du vélo. En l'absence de norme et d'organismes comparables en France, **Aguidon Plus** pour vous garantir le meilleur choix a sélectionné **des équipements approuvés et recommandés** par les organismes de référence des deux plus grandes ■ ■ ■



■ ■ ■ nations cyclistes Européennes, **la toute puissante ADFC en Allemagne et le Fietsparkeur aux Pays-Bas.** Nos équipements sont particulièrement robustes et durables, et du point de vue de la qualité nos fabrications sont **certifiées ISO 9001**. En choisissant ces équipements vous êtes donc certains à tous points de vue de faire le bon choix et de réussir votre politique cyclable.

Il en est ainsi par exemple de notre système de **racks à doubles niveaux**, plébiscité par de nombreuses villes aux besoins différents (Agen, Chambéry, Nantes, Paris, Rouen, Strasbourg, ...), par la RATP, et par la SNCF

notamment, pour sa robustesse, sa fiabilité, et la sécurité qu'il garantit. Avec plus de 2000 places en service, c'est de très loin **le système le plus installé en France**, et la reconnaissance de la satisfaction à la fois des usagers et des exploitants.

Aguidon Plus met son expertise à votre service, pour au-delà des équipements, vous guider aussi dans les choix d'aménagement et d'implantation de vos espaces de stationnement vélos, qu'il s'agisse de stationnement en voirie ou de vélo station. Votre succès auprès de vos concitoyens est l'objectif d'**Aguidon Plus** ■

AGUIDON PLUS
www.aguidonplus.fr

BP 20451
78004 VERSAILLES CEDEX
Tél. 01 30 24 60 95
Fax 01 30 24 60 96
info@aguidonplus.fr

liste des exposants

Espace Encan La Rochelle 2009



ABRI PLUS

M. Gérondeau
Rue de l'Industrie ZA de Grand-Lieu
44310 Saint-Philibert de Grand-Lieu
Tél. : 02 40 32 51 60
e-mail : stephane.gillaizeau@abri-plus.com

www.abri-plus.com

Avec 300 abris fabriqués par an, Abri Plus est le leader sur le marché français de l'abri. Nous proposons une gamme d'abris vélos ouverts ou sécurisés, de consignes individuelles ou collectives pour répondre aux besoins liés à l'intermodalité trains + vélos ou bus + vélos. Nous avons remporté l'appel d'offres pour la fourniture et la pose de parcs à vélos à La Rochelle et dans l'agglomération de Rouen. Les abris voyageurs ou les passages ouverts peuvent aussi apporter une offre cohérente et globale aux collectivités. Nos propres équipes de pose interviennent pour installer les abris sur toute la France.

ALTINNOVA

M^{me} Verdier
6, rue du Dr Guinard
42680 Saint-Marcellin-en-Forez
Tél. : 04 77 52 32 88

www.altinnova.com

Altinnova conçoit et fabrique des équipements pour aménagements cyclables alliant ergonomie, innovation et design : abris vélos sécurisés, stations de services vélos (gonflage, lavage...), stationnements vélos à simple ou double étage, consignes... Son bureau d'études (ingénieurs-designers) crée des solutions sur mesure pour des besoins spécifiques. Altinnova intervient dans le cadre de projets d'aménagements urbains (pôles d'échange, gares...), ou de loisirs (VVV, VTT...). Objectifs : favoriser et valoriser la pratique du vélo. Références : SNCF, Décathlon, Vélomag' Montpellier, nombreuses collectivités...

À VÉLO CITOYENS/

LA BOÎTE À OUTILS

Association : La boîte à outils
M. Carde
40, rue Louis-Massé
31500 Toulouse
Tél. : 05 61 99 24 33
www.velocitoyen.org

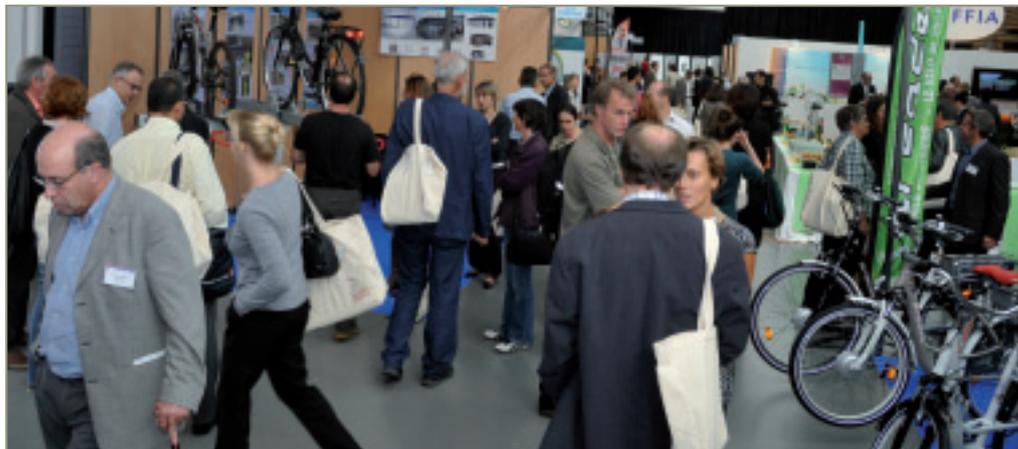


Photo © Denis Desailly

Le projet «À vélo citoyens!» a pour objectifs de promouvoir l'usage du vélo et de participer à un nécessaire changement dans notre culture du déplacement. L'idée de cette initiative est de valoriser l'usage du vélo en partant des usagers eux-mêmes. Les cent vingt portraits d'usagers de la bicyclette ainsi réalisés forment une galerie d'images où se mêlent tous les âges et toutes les origines, où chaque photo décèle la relation singulière qui unit l'usager à son vélo. Deux expositions et un livre sont proposés par La boîte à outils. Toutes les informations sont disponibles sur le site du projet.

CYCLOGARD

M. Vidonne
3, route de Vovray
74000 Annecy
Tél. : 04 50 45 13 45
e-mail :

pascal.vidonne@cyclogard.com

Cyclogard, fabricant depuis onze ans de parage sécurisé pour deux roues.

Tous les produits sont brevetés mais aussi visés par le bureau Veritas.

Un système simple, efficace, permettant de protéger les trois parties principales de votre vélo, grâce à son câble acier de 13 mm, gainé de PVC.

Le câble se passe dans la roue avant, le cadre et la roue arrière de votre vélo ; la fermeture finale se fait par votre cadenas personnel.

Une équipe jeune et dynamique est présente pour se déplacer, vous conseiller afin de réaliser la meilleure étude d'implantation pour votre parage.

Présent sur toute la France, mais aussi dans le Benelux, Cyclogard est en pleine expansion et se diversifie avec du mobilier urbain pour être au plus proche de vos attentes.

CYCLEUROPE KA INTERNATIONAL

M. Bremaud
27, rue Marcel-Brunelière

44270 Machecoul
Tél. : 02 40 78 23 23
daniel.bremaud@cycleurope.fr

Cycleurope KA International, premier fabricant de cycles en France installé à Machecoul (44) depuis 1925. 365 000 vélos assemblés en 2008. Effectif : 300 salariés. Marques distribuées : Micmo - Raleigh - EXS - TVT

ECO COMPTEUR

M^{me} Maingon
4, rue Charles-Bourseul
22300 Lannion
Tél. : 0820 820412
eco-compteur@eco-compteur.com
www.eco-compteur.com

Connaitre le nombre de cyclistes en ville permet de suivre l'évolution de la fréquentation, de comparer plusieurs sites, de valoriser les infrastructures, mais aussi de justifier de nouveaux investissements.

Depuis plus de dix ans, Eco Compteur est le spécialiste du comptage des cycles et autres modes doux.

Les systèmes sont précis, discrets et robustes.

Autonomes en énergie, ils sont faciles à installer et à entretenir.

La boucle magnétique ZELT, développée par le CETE Sud Ouest, a reçu plusieurs prix pour son caractère innovant.

Elle est aujourd'hui largement installée en France, dans de grandes villes européennes et nord-américaines ainsi qu'en Australie et en Nouvelle-Zélande.

ECOLUTIS

M. Demaegdt
1, rue Fleming
17000 La Rochelle
Tél. : 0820 820138
info@ecolutis.com
www.ecolutis.com

Ecolutis dispose d'une expérience de plus de dix ans dans les systèmes de covoiturage.

Nous intervenons auprès des entreprises ou des collectivités (plus de 40 plateformes en service).

Notre philosophie est d'intégrer le covoiturage au sein de l'offre de transport public. Nous sommes ainsi en mesure d'afficher les transports en commun ou les bornes de vélo partage sur nos cartes.

Ecolutis conçoit par ailleurs les supports de communication adéquats et assure la promotion et la sensibilisation du covoiturage au sein des organisations.

Enfin, l'approche de l'entreprise vis-à-vis de ses clients, fournisseurs et salariés se veut exemplaire en termes de développement durable.

Plus d'infos à ce sujet sur :

www.ecolutis.com

EFFIA

M^{me} Debord
20, bd Poniatowski
75012 Paris
Tél. : 01 44 75 18 05
catherine.debord@effia.fr
www.effia.fr

Effia, opérateur de l'intermodalité, propose son expertise sur la chaîne des déplacements, incluant tous les modes de transport, y compris les modes doux, sur tous les territoires.

Effia simplifie les déplacements des voyageurs en apportant aux autorités organisatrices et aux transporteurs toute une gamme de services complémentaires à l'offre de transport.

ENOV

M. Gobiet
Espace Mana
290, av. Robespierre
83130 La Garde
Tél. : 04 94 11 22 49
eric.gobiet@enov.com
www.vae-enov.com

Une solution pour quatre problématiques.

● ● ● E-NOV fabrique et commercialise des solutions complètes intégrant un moyen de déplacement (un vélo électrique), un parking à vélos, un antivol intégré et une station de recharge qui peut être solaire ou connectée au réseau EDF. La solution peut être sur tout ou partie des composants et peut faire l'objet d'une étude préalable de mise en place. Avec ses partenaires, E-NOV répond aux problèmes de circulation urbaine saturée, aux projets de développement touristique, aux PDA, PDE, etc.

E-NOV propose un service spécial de location et location-vente afin de permettre au plus grand nombre de mettre en place une solution économique de déplacements doux.

Photo © Denis Desailly



FLEX BIKE

M. Koenig
15, rue du Faubourg-de-Nîmes
34000 Montpellier
Tél. : 04 67 60 29 83
mark.koenig@flexbike.fr

FlexBike est un système pour la location de vélos en libre-service automatique.

Il se présente sous la forme d'une solution clé en main composée :

- de stations d'accueil autonomes, faciles à installer et modulables
- d'un serveur d'applications logicielles pour la gestion du parc de vélos, des locations et de la clientèle.

FlexBike a été choisi par la communauté d'agglomération de La Rochelle pour fournir l'équipement et la solution logicielle pour l'extension et l'automatisation des célèbres vélos jaunes (service Yélo).

INCM

M^{me} Lemaire
51 bis, rue des Épinettes
75017 Paris
Tél. : 01 46 27 82 28
incm.mlemaire@incm.asso.fr

Organisme de formation spécialisé dans la formation en alternance et la formation continue, dans le domaine de la vente, de la maintenance et de la réparation du cycle.

INTERCYCLES SA

M. Jodet
9, rue Ampère ZI Sud
85000 La-Roche-sur-Yon
Tél. : 02 51 44 51 51
contact@intercycles.com

Intercycles est le fabricant de vélos de ville, sous la marque Arcade = vélo à cordon, vélo à courroie, vélo électrique.

Intercycles est spécialiste du vélo à la carte = équipement, couleur, marque personnalisée fabriquée en petite série.

Intercycles est spécialiste du vélo pour les collectivités et pour les loueurs.

ATITUDE CARTAGENE

M. Chavel
27, montée Saint-Sébastien
69001 Lyon
Tél. : 04 72 10 19 19
patrick.chavel@latitude-cartagene.com
www.latitude-cartagene.com

Cartographies et plans vélo

Pour tous vos projets cartographiques, notre équipe, créative et innovante, sera une véritable force de propositions pour la conception et la réalisation de plans de poche, topoguides cyclo, plans web interactifs, relais information service...

Nos cartographes, géographes, géomaticiens et spécialistes des arts graphiques assurent une veille technologique permanente pour enrichir nos savoir-faire.

Nos dernières réalisations : Cergy-Pontoise, Angers, Grenoble, Grand Lyon, Veloway Nice, Conseil général du Rhône...

LKF

Mme Deniau
46, av. des Frères-Lumière
78190 Trappes
Tél. : 01 30 13 15 72
e-mail : hdeniau@lkf.net
www.lkf.dk
www.lkf.dk/www.premark.com
www.premark.com

« La société danoise LKF Vejmarkering A/S fabrique et commercialise en Europe le marquage routier thermoplastique préfabriqué PREMARK®. Son application, simple et rapide, est possible toute l'année : un balai et un chalumeau au gaz propane suffisent. PREMARK® est fabriqué conformément à la certification NF2, admission 2RH127S1, pour le blanc (bande préfabriquée rétro-réfléchissante; durée de vie : 1 million de passages de roues). LKF propose aux collectivités locales et territoriales tous les modèles de logos vélo conformes à la réglementation relative au marquage des pistes cyclables. »

NEOVELO

M. Lombard
27, rue de Cronstadt
75015 Paris
Tél. : 01 40 43 93 04
contact@neovelo.fr

Spécialiste des solutions de mobilité alternative, Neovelo accompagne et conseille les entreprises et collectivités dans la mise en œuvre de politiques de déplacement durable et conduit la mutation des modes de déplacements de leurs agents et collaborateurs vers des solutions synonymes d'économie énergétique et budgétaire, de meilleure santé, de confort, de progrès technologique et de responsabilité environnementale.

Neovelo propose à ses clients une large gamme de véhicules à assistance électrique, adaptés aux usages de chacun, sélectionnés sur des critères de qualité de fabrication, de pérennité de SAV et de respect des normes environnementales.

OREDON

M. Martin
Technopole Irarbel
64210 Bidart
Tél. : 05 59 23 79 39
philippe@oredon.com
www.oredon.com

Oredon est une entreprise française située au Pays basque, et son usine de fabrication est située à Dijon.

Notre objectif : simplifier l'usage du vélo et réinventer les fonctions principales pour que ces innovations soient immédiatement perceptibles par les utilisateurs.

Nous sommes des équipementiers de vélo Made in France : nous concevons, développons et fabriquons des équipements, des accessoires et des services dédiés à l'industrie du cycle.

Nous sommes guidés par la simplification de l'usage de la bicyclette, en limitant les contraintes du vélo.

La région Poitou-Charentes

La région Poitou-Charentes considère les contraintes énergétiques comme des opportunités pour le développement économique et social de son territoire. Les actions menées pour la valorisation des agroressources, l'écohabitat, la maîtrise d'énergie, les énergies renouvelables, les transports propres et l'agriculture biologique illustrent la volonté de faire du Poitou-Charentes un territoire d'excellence environnementale et d'emploi durable avec des filières innovantes, compétitives et respectueuses de l'environnement.

La région soutient les actions concrètes au service de ses habitants et pour la planète.

M. Montero
15, rue de l'Ancienne-Comédie BP 575
86021 Poitiers Cedex
t.montero@cr-poitou-charentes.fr

SPORFABRIC

M. Vrignaud
100, route de Cholet
85300 Challans
Tél. : 02 51 93 21 24
dvrignaud.sporfabric@orange.fr
www.sporfabric.com

L'entreprise Sporfabric a été créée en 1952 et produit, depuis ses débuts, des sacoches pour le marché du cycle et des vélocycles. Nos modèles sont fabriqués en France et reconnus pour leur robustesse. Nous fabriquons aussi des produits de maroquinerie pour les marchés publics (RATP, La Poste...) ainsi qu'une gamme d'articles pour chas-seurs.

Pour les besoins spécifiques de nos clients, nous étudions différents types de solutions (housse, porte-documents personnalisés...)

Des efforts importants sont consacrés au développement de nouveaux produits, au design, au dépôt de brevet et de modèles.

TRANSWAY

M. Tronchon
21, rue des Magnolias
44240 La-Chapelle-sur-Erdre
Tél. : 02 72 22 83 65
nicolas.tronchon@transportdoux.fr
www.transportdoux.fr

TransWay est un système innovant qui permet de promouvoir et de valoriser l'utilisation des transports doux et collaboratifs à l'échelle d'un territoire. La solution proposée repose d'une part sur une plateforme collaborative Web 2.0 qui favorise le rapprochement des usagers, et d'autre part sur les Soleillos, points de fidélité qui récompensent les comportements respectueux de l'environnement et donnent droit à un « crédit transport ».

VÉLOGIK

M. Bredy
83, quai Charles-de-Gaulle
69006 Lyon
Tél. : 04 37 45 14 68
www.velogik.com

Vélogik est le premier spécialiste en conseil et gestion de projets vélos pour entreprises et collectivités.

Grâce à notre suite de services permettant de rassurer les futurs usagers et d'effectuer un report vers le vélo dans les meilleures conditions, Vélogik vous propose l'organisation de journées test de vélos à assistance électrique, la formation et la prévention des risques routiers (une première!), l'aménagement de stationnements vélos, la mise à disposition de vélos traditionnels, plants ou électriques, ainsi que nos services inédits d'entretien et d'assistance technique, sur prévention site.

WESTERMAN/VELAND

M. Bousset
6, rue de l'Est
92100 Boulogne-Billancourt
Tél. : 01 41 10 11 12
bousset28@yahoo.fr
gobertier92@yahoo.fr
www.veland.fr

Fabricant français des vélos à assistance électrique Veland, très impliqué dans le développement durable, nous sommes promoteur de solutions innovantes et alternatives et proposons des solutions et matériels adaptés aux collectivités publiques, aux entreprises et aux particuliers : vélos à assistance électrique, cyclo taxis, scooters hybrides.

Notre atelier en Bretagne nous rend plus proches de nos clients, qui bénéficient d'une plus grande réactivité.

Nos agences : régions Centre, Île-de-France et Bretagne – notre réseau de diffusion : 145 revendeurs.

MOVIKEN

M. Legrand
23, rue Alfred Nobel
77420 Champs-sur-Marne
Tél. : 01 60 33 03 53
Moviken est un spécialiste de l'informa-

Photo © Denis Desailly



tion et de la cartographie des modes de transports alternatifs à la voiture particulière, les transports publics et le vélo en particulier.

Moviken a mis au point une gamme de solutions, transports, pour l'internet, le téléphone mobile, le papier. Dans le cadre du projet Port-Vert soutenu par le ministère de l'Ecologie et en partenariat avec l'INRETS, le CNRS et le plusieurs CETE, Moviken a mené une recherche sur la façon de représenter la cyclabilité du territoire dont les résultats seront présentés à La Rochelle.

ASSOCIATION VIVE LE VÉLO

M. Bainier
24 rue Saint Jean du Pérot
École Dor
17000 La Rochelle
L'Association Vive le Vélo compte 250 adhérents et a pour objectif de favoriser le vélo au quotidien grâce à l'information des citoyens et la concertation avec les Autorités.

Des Résultats concrets : stationnements (1 500 arceaux), prévention du vol (3 000 vélos marqués), infrastructures (création de diverses pistes et bandes : Axe La Vendée - Rochefort, Vélo-Rocade) et éducation (création d'une Vélo-École)

Des projets pour l'avenir : plan de cinq ans pour une ville complètement cyclable (continuité et fléchage des itinéraires, entretien régulier et personnel communal supplémentaire).

EMOTION SYSTEM

M. Carle
13 rue du Lac Majeur
Savoie Technolac
73370 Le Bourget du Lac cedex
Tél. : 06 80 74 46 37

EMOTION SYSTEM développe du mobilier urbain de nouvelle génération dédiée à la mobilité douce et à la signalétique. En particulier le carrousel à vélos qui est un module important (zéro béton, zéro câble) en autonomie énergétique (solaire) permettant de mettre

à l'abri du vol, du vandalisme et des intempéries 10 vélos classiques ou électriques publics ou privés dans 10 boxes sécurisés en privatifs, consigne ou en libre service avec ou sans vélo.

Le contrôle d'accès est assuré par des clés haute sécurité, des digicodes, ou des cartes sans contact (vigik ou compatible Bus, tram et train). Les 10 portes du carrousel sont des portes affiches papier ou vinyl.

ADEME

M. Bourcier
6 rue de l'Ancienne Comédie
86011 Poitiers
Tél. : 05 49 50 12 12
L'agence de l'Environnement et de la Maitrise de l'Énergie est un établissement public sous la tutelle conjointe du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer et du ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche. Elle participe à la mise en œuvre de politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable.

L'agence met à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public ses capacités d'expertise et de conseil.

Elle aide au financement de projets, de la recherche à la mise en œuvre et ce, dans les domaines suivants : déchets, sols, efficacité énergétique et énergies renouvelables, air et bruit.

FUBICY

M. Sedlauer
Fédération française des Usagers de la Bicyclette
12 rue des Bouchers
67000 STRASBOURG
Tél. : 03 88 75 71 90
www.fubicy.org

La FUBicy, Fédération française des Usagers de la Bicyclette, agit pour la promotion de l'usage du vélo au quotidien.

Regroupant plus de 160 associations de cyclistes, la FUBICY fait valoir les atouts du vélo et toutes les solutions pour le développer. Les revendications et les actions de la FUBICY portent sur la modération de la circulation automobile, la mise en place d'aménagements cyclables, la complémentarité vélo et transports collectifs, la prévention contre le vol des vélos, l'adoption d'un code de la rue et le développement de services pour les cyclistes.

FÉDÉRATION FRANÇAISE

DE CYLOTOURISME

Dominique Lamoullier
12 rue Louis Bertrand
94207 Ivry-sur-Marne Cedex
Tél. : 01 56 20 88 88
<http://ffct.org>

Créée en 1923, elle compte 121 000 adhérents c'est elle qui gère la pratique de la bicyclette de loisirs. Elle est force de proposition et d'action dans tous les secteurs du vélo.

Le cyclotourisme, loisirs familial intergénération par excellence qui se pratique à tout âge et à tous les niveaux sans chronomètre.

La sécurité est la priorité de la F.F.C.T, elle est devenue un interlocuteur référent auprès des Pouvoirs Publics. Tous les ans des jeunes issus des 310 écoles, représentent la France au concours Européen de sécurité routière

L'ASSOCIATION VÉLO-ÉCOLE

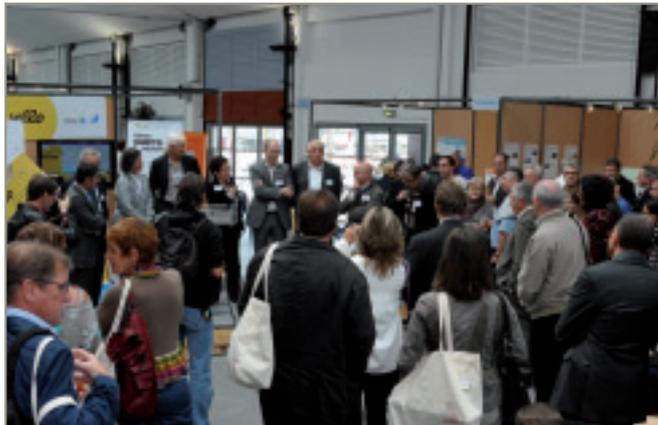
M. Aubert
16 avenue Pierre Loti
17000 La Rochelle
Tél. : 05 46 41 36 53
<http://velo-ecole.org>

L'association Vélo-Ecole de La Rochelle a été créée pour développer l'usage du vélo en tant que moyen de déplacement au moyen de la formation et de l'éducation chez les enfants et chez les adultes.

● ● ● Affiliée à la FFCT, à la FU-Bicy et à la FFH, elle intervient auprès des enfants (écoles, collèges, centres sociaux, centres handicapés mentales et physiques et non voyants).

Elle est agréée par la DDJS et l'inspection d'académie 17. Elle a formé en 2008 plus de 700 enfants selon un programme de 21 heures dont l'apprentissage dans la rue, en situation réelle et a créé le premier circuit éducatif éduca-vélo.

Photo © Denis Desailly



CIMBÉTON

M. Abdo
7 place de La Défense
92974 Paris La Défense Cedex
www.infociments.fr

Cimbéton, centre de formation sur le ciment et ses applications, a pour mission d'assurer une large diffusion des progrès techniques des ciments et des bétons dans tous les secteurs de la construction, bâtiment, travaux publics, génie civil.

La vocation Cimbéton : identifier les besoins des différents acteurs de la construction.

Participer à la formation de réponses techniques adaptées pour un meilleur usage des ciments, des liants hydrauliques routiers et des bétons au quotidien.

Développer une communication active autour de solutions techniques

Éditer des ouvrages spécialisés.

CERTU

M. Hiron
9 rue Juliette Mécanier
69456 Lyon Cedex 6
Tél. : 04 72 74 58 69

Le coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo est heureux de constater que les années 2007 à 2009 ont vu se développer fortement l'usage du vélo en France, tant en ville que sur les véloroutes et voies vertes.

De nombreux outils permettant aux collectivités territoriales de développer en toute sécurité l'usage du vélo et la cohabitation des différents usagers sur la voie publique sont actuellement disponibles sur le site www.certu.fr ou ceux de nos partenaires (CVTC, ADC, Fubicy, FFCT, AF3V, GART).

Si le vélo en ville et le vélo loisirs commencent à trouver leur place, de multiples pistes d'action et d'innovation sont encore à approfondir. Il reste des potentialités immenses à exploiter. Il faut continuer.

SKI RAIL/POMA

M. Balavoine
272 route des bauches
74330 Silligny
Tél. : 04 50 22 39 08
Remonte-pente pour cyclistes, le CYCLOCABLE® est à vocation urbaine.

Inspiré du « bicycle lift » de Trondheim, il a été développé par Skirail pour en faire un concept :

- simple : tractée par un câble, une « pédale » pousse le cycliste pour une ascension à moindre effort.

- sécuritaire : la « pédale » se rétracte automatiquement dès que le cycliste quitte l'installation. Cette spécificité permet de s'intégrer en voie partagée aux voiries déjà utilisées.

- économique : prévu en « libre service ».

- respectueux de l'environnement : motorisation électrique, installation souterraine (à très faible profondeur).

VILLE ET COMMUNAUTÉ

D'AGGLOMÉRATION DE La ROCHELLE

M^{me} Sigogneau
6 rue Saint-Michel BP 1287
17086 La Rochelle edex 02
Tél. : 05 46 30 34 51

Après le célèbre vélo jaune qui, depuis 1976, offre la possibilité de parcourir La Rochelle à bicyclette, la communauté d'Agglomération de La Rochelle a lancé en 2009 de nouveaux services autour d'un nouveau vélo jaune, plus pratique et plus confortable.

Ces services s'intègrent à la nouvelle offre Yélo comprenant les bus, bus de mer, TER La Rochelle-Rochefort et bientôt les véhicules électriques. ■



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



33, rue du Faubourg Montmartre
75009 Paris
T 01 56 03 92 14
F 01 56 03 92 16
info@villes-cyclables.org
www.villes-cyclables.org

Directeur de la publication :
Jean-Marie Darmian

Rédactrice en chef :
Véronique Michaud

Ont collaboré à ce numéro :
Claude Lisbonis, Alexandre Laignel, Diane Bouchenot, Franck Lemarc (dossier), Giulia Valmachino, Sabine de Ligny, Daphné Keller

Abonnement / Diffusion :
Olivier Sauron
T 01 56 03 92 14
osauron@villes-cyclables.org

Photos :
Club des villes et territoires cyclables, Ville de La Rochelle, Denis Desailly, Thierry Bouyer, © Maria.P. Fotolia, Svetlana Tikhonova © Fotolia

Publicité :
IM Régie : Marc Grand, directeur
Véronique Annereau
Anaïs Fraigneau
23, rue Faidherbe
75011 Paris
T 01 40 24 14 90/12 63
F 01 40 24 22 70
v.annereau@impub.fr
anaïs.fraigneau@impub.fr

Conception maquette & couverture :
Studio Desailly / Denis Desailly
13, rue Pascal 75005 Paris
T 01 45 35 79 71
F 01 43 36 30 17
d-desailly@mac.com
www.liensgraphiques.fr

Illustrations en pâte à modeler + 3D :
Isabelle Duval

Photogravure et impression :
LVRI 44 avenue de Lattre-de-Tassigny
91 100 Corbeil-Essonnes
T 01 60 89 06 22
lvri@lvri.fr
Imprimé sur papier recyclé

ISSN 1631 - 3054
Dépôt légal :
Décembre 2009

BULLETIN D'ABONNEMENT À VILLE & VÉLO

À compléter et à retourner à : **Club des villes & territoires cyclables** 33, rue du Faubourg Montmartre 75009 Paris

Tarif : 1 an / 6 numéros **20 euros TTC**

Tarif adhérent du Club des villes et territoires cyclables **15 euros TTC**

Tarif associations membres de la FUBicy, agences du réseau Fnau, DDE-DRE-CETE **15 euros TTC**

Collectivité, société, association

Nom..... Prénom.....

Fonction.....

Adresse.....

Tél..... E-mail.....@.....

Je souhaite abonnement(s) à **Ville & Vélo**

Je paierai à réception de facture

Je souhaite recevoir une facture acquittée

Ci-joint mon règlement par chèque à l'ordre du **Club des villes et territoires cyclables**

d'un montant de euros

ligna



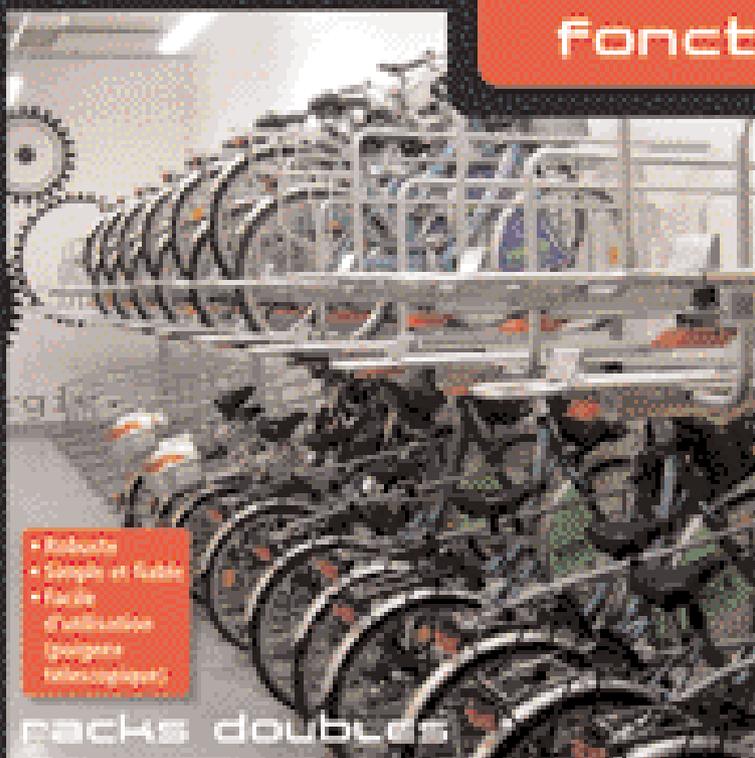
- Installation rapide sans maçonnerie (plans béton fournis)

tulip



esthétique

fonctionnel



- Robuste
- Simple et fiable
- Facile d'entretien (peinture électrolytique)

racks doubles



- Montage rapide
- Espace optimisé

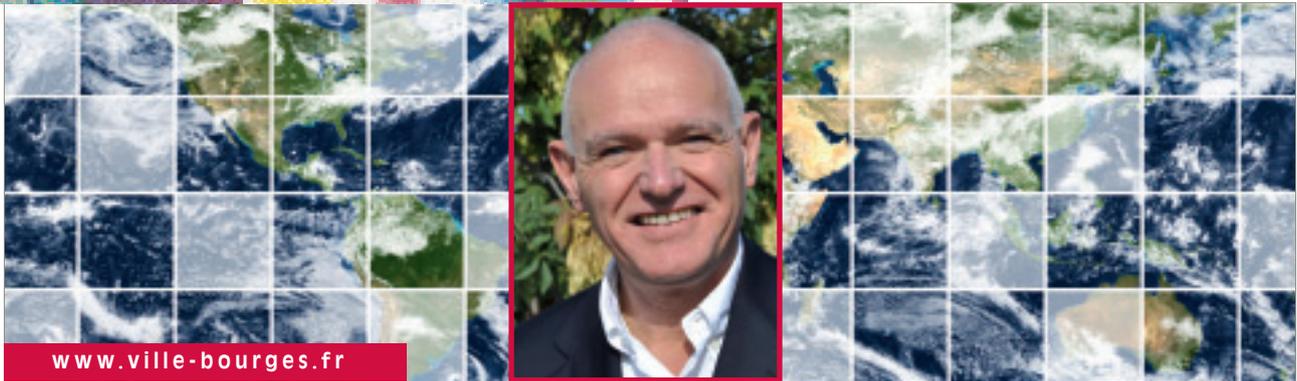
new beta

AGUIDON PLUS équipe les plus grandes vélostations Françaises (850 places - Gare de Strasbourg, 350 places en racks doubles - Gare RER de Neuilly-Plaisance, ...).
Toujours au plus près des attentes des utilisateurs, AGUIDON PLUS est l'inventeur du parc sécurisé surélevé, et met en œuvre parmi un vaste choix d'équipements la solution la plus adaptée à votre projet.

AGUIDON PLUS - BP 20451 - 78004 VERSAILLES CEDEX
Tél : 01 30 24 60 95 - Fax : 01 30 24 60 96

AGUIDON
PLUS

www.aguidonplus.fr



Serge Lepeltier, ancien ministre, maire de Bourges, vice-président du Club des villes et territoires cyclables

1/Le vélo trouve aujourd'hui sa place dans l'offre de mobilité de la plupart des villes. Comment Bourges favorise-t-elle le développement de son usage ?

La ville de Bourges a développé l'usage du vélo à plusieurs niveaux.

Tout d'abord, nous avons développé les pistes cyclables pour le vélo «loisir» à travers la création de «liaisons douces». Aujourd'hui, ce sont plus de 12 kilomètres qui ont été créés. Ensuite, pour favoriser les déplacements domicile-travail, nous avons utilisé toute la palette des aménagements en créant de nombreuses pistes cyclables unidirectionnelles ou bidirectionnelles, des itinéraires partagés, des bandes cyclables, des pistes au niveau trottoir. Celles-ci représentent au total près de 50 kilomètres.

Enfin, pour assurer le lien entre ces deux types de déplacement, nous allons créer une rocade verte qui confortera les liaisons du centre-ville. À cet effet, un budget de 1,2 million d'euros par an sur cinq ans est prévu sur cette rocade qui fera le tour de l'ensemble de la ville.

De plus, la mise en place d'un système de mise à disposition de vélos est en cours, ce système devant être opérationnel durant l'été 2010.

2/Le Grenelle de l'Environnement, puis le plan de relance et le grand emprunt n'ont pas été des occasions de mettre le vélo à l'agenda. Comment envisagez-vous une politique nationale du vélo dans notre pays ?

Il me semble nécessaire de prévoir, au niveau national, la mise en place d'un «plan vélo». En juillet 2008, un décret modifiant le code

de la route introduisait le principe de prudence, la création de la zone de rencontre et la généralisation des doubles-sens cyclables dans les zones apaisées. D'autres mesures, relatives notamment au stationnement, ont été prises depuis.

Mais il faut aller plus loin encore pour favoriser l'intégration du vélo :

- Prise en compte du vélo dans le périurbain ;
- Articulation entre vélo et transports collectifs ;
- Développement de l'offre de stationnement dans les espaces privés (logement, lieux de travail et d'études...), les gares et les stations de transport public ;
- Stationnement identifié et sécurisé des vélos...

Et je souhaite que le plan de relance du gouvernement, dans sa deuxième phase, prenne en compte les aides aux collectivités locales dans les investissements liés au vélo. Investir dans le vélo permettrait également d'accélérer efficacement le changement des comportements en matière de mobilité économe et durable.

3/Le ministre de l'Environnement que vous avez été voit-il dans le sommet de Copenhague de cette fin d'année les signes d'une évolution des acteurs et des opinions publiques en faveur d'une mobilité économe et durable ?

Oui, totalement ! L'intérêt suscité par la conférence de Copenhague montre clairement

l'évolution très forte de l'opinion publique, et surtout des responsables politiques, ce qui n'était pas le cas ces dernières années.

Par ailleurs, la signature du pacte écologique de Nicolas Hulot par tous les candidats à l'élection présidentielle a montré une avancée très nette des mentalités par rapport aux questions liées au développement durable.

Il est important aussi d'avoir à l'esprit les enjeux vitaux de ce sommet pour notre planète :

- Objectifs chiffrés de réduction des gaz à effet de serre des pays industrialisés d'ici 2020.
- Engagement des pays en développement sur une série d'actions mesurables et vérifiables.
- Système de contrôle des engagements.
- Financement de l'aide à l'adaptation des pays les plus vulnérables au changement climatique.
- Date limite pour transformer cet accord en traité international d'ici fin 2010 pour prendre le relais des engagements de Kyoto pour 2008-2012.

Et dans ces engagements de 2008-2012, il était déjà prévu, notamment à travers les articles 2 et 10 du protocole de Kyoto, de favoriser la mobilité économe et durable.

Il faut que le sommet de Copenhague confirme davantage ces engagements. ■

repères

2002 > création du Contrat Environnemental avec les Berruyers, transformé en Agenda 21 en 2005.

> 12 km de liaisons douces.
> 50 km de pistes cyclables.

Dès 2010 > Projet de Rcade Verte : 1,2 M d'euros par an sur 5 ans.