



LE MAGAZINE DES VILLES ET TERRITOIRES CYCLABLES

V

i

l

l

≡

&

v

≡

l

o



n° 45

Dossier > pages 6 à 13

Mai / Juin 2010

4€

# L'irrésistible ascension du vélo en Europe

**Le site cyclable**  
> page 14

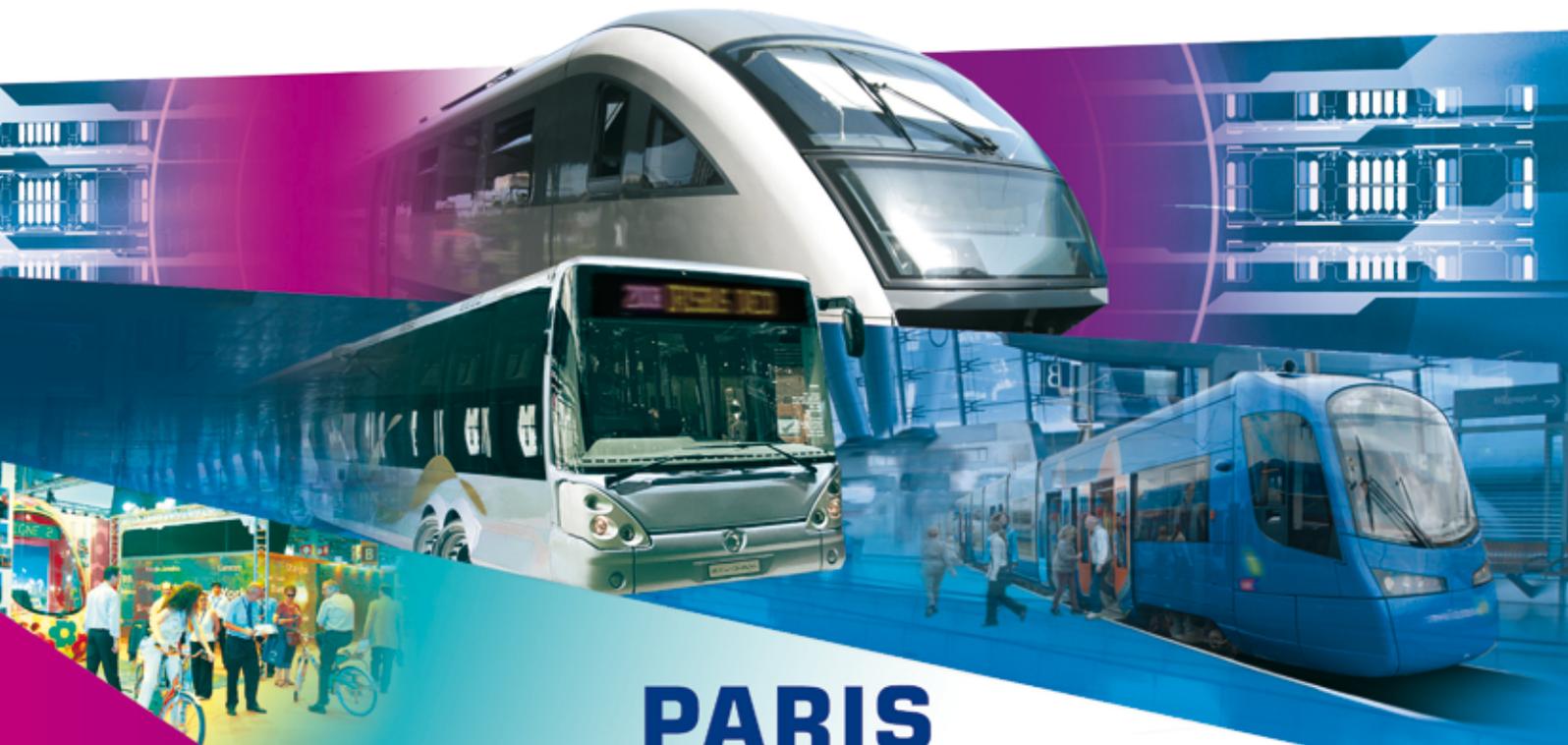
**L'accès au concours d'ingénieur territorial** > page 15

**La parole à Sonia Lavadinho**  
> page 20

Réservez votre  
**BADGE GRATUIT**  
en ligne

# Transports 2010 Publics

LE SALON EUROPÉEN DE LA MOBILITÉ  
THE EUROPEAN MOBILITY EXHIBITION



**PARIS**  
**8-9-10 juin 2010**

**Réservation des stands**  
**IM Régie**

Tél. : +33 (0)1 40 24 25 37  
E-mail : [bzambo@impub.fr](mailto:bzambo@impub.fr)

[www.transportspublics-expo.com](http://www.transportspublics-expo.com)

Organisé par

**GIE** Objectif transport public  
Groupement des sociétés  
responsables de transport

GART | UTP Union des Transports  
Publics et Ferroviaires

Avec la  
collaboration de

**UTP**

En partenariat avec

**ALSTOM** **BOMBARDIER**

**DO**

**MÉCANISME FERRE DE FRANCE**

**TRANSDEV**  
Opérateur de mobilité

**VEOLIA**  
TRANSPORT

Partenaire presse

**Transport**  
PUBLIC

© GIE Objectif transport public / Agence Aéro

# agenda 2009/10



**Velo city global,**  
**> du 22 au 25 juin 2010**  
 à Copenhague



**Semaine européenne  
 de la mobilité et de  
 la sécurité routière**  
**> du 16 au 22  
 septembre 2010**



## édito La zone 30 a 20 ans !

La théorie du robinet a longtemps servi de guide aux aménageurs et aux ingénieurs circulation dans notre pays. Plus le tuyau est gros, plus le débit est important ! Malheureusement pour eux – et heureusement pour nous aujourd'hui ! –, la ville, le bâti existant, les monuments historiques les ont gênés en freinant l'expansion de la voirie routière. Mais les trottoirs n'ont pu résister... Le piéton est devenu la variable d'ajustement. Le cycliste a été prié de se faire discret. Pourtant, il est admis depuis longtemps que la ville est un lieu d'échanges et qu'on s'y croise, au propre et au figuré. Que les rues ne sont pas des tuyaux et qu'il y a beaucoup d'intersections ! Si cette fonction essentielle n'avait échappé à nos aménageurs des Trente Glorieuses, ils se seraient souvenu qu'à quantité égale de véhicules, moins la vitesse est élevée à l'approche d'un carrefour, plus la circulation y est fluide. Plus la vitesse est élevée, plus le risque de ralentissement, voire de bouchon, est important. Plus on perd de temps, plus on s'énerve et risque l'accrochage !

Il aura fallu attendre 1990 pour introduire la zone 30 dans le code de la route français. Le Club des villes et territoires cyclables n'y est pas étranger qui, avec le Certu, cherchait les solutions pour favoriser le retour du vélo dans le paysage dès 1989, année de sa création. Et la solution qui est apparue la meilleure, en efficacité et en qualité, a été la modération de la vitesse et de la place de la voiture. L'aménagement le plus pertinent s'est alors imposé aux élus du Club et aux experts du Certu lors de leurs voyages chez nos voisins européens : la zone 30 !

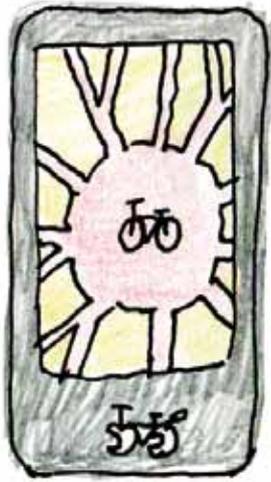
À la sécurité des déplacements de tous les usagers de la rue, des PMR, des personnes vulnérables comme les aînés et les enfants, ajoutons d'autres vertus ! Notamment la lutte contre le bruit, première nuisance pour les Français. Une augmentation de la vitesse de 25 % contribue à doubler le bruit des pneus sur la chaussée (+ 3 décibels), qui couvre lui-même le bruit du moteur et de l'échappement au-delà de 50 km/h.

Après son introduction dans le code de la route il y a vingt ans, la zone 30 n'a pas immédiatement envahi les villes, loin s'en faut. Mais félicitons-nous de voir qu'aujourd'hui elle est un aménagement très répandu dans nos villes et plébiscité par les habitants. De constater que le 30 km/h devient peu à peu la règle en ville et le 50 l'exception ! Et les nouveaux venus dans la boîte à outils depuis le décret de juillet 2008, la zone de rencontre et la généralisation des doubles sens cyclables dans ces zones apaisées, y contribuent fortement.

Aussi avons-nous décidé, au Club des villes et territoires cyclables, de fêter le vingtième anniversaire de la zone 30 tout au long de cette année. Il est le symbole d'un changement en profondeur, de l'abandon de la vitesse comme mesure de l'efficacité du déplacement et comme marqueur de la modernité.

Vive la zone 30 !

**Jean-Marie Darmian**  
Président



### Vélib' sur iPhone

→ Face à la diminution du nombre d'abonnés vélib' (200 000 abonnés en juillet 2008 contre 160 000 en mars 2010), la mairie de Paris a développé une application « vélib' » disponible sur l'iPhone.

Accès au plan des stations accompagné des informations sur la disponibilité des places et des vélos, préparation de son itinéraire en renseignant son point de départ et d'arrivée, météo de la demi-heure à venir... En prime, elle indique le nombre de calories dépensées par trajet, ainsi que ses économies financières et de carbone. L'application est appelée à évoluer grâce aux remarques des utilisateurs sur le blog créé pour cet usage.

### Genève, capitale de la marche

→ Le conseil municipal genevois vient de voter, à l'initiative des Verts, la fermeture aux voitures de 200 rues, soit un quart du centre-ville, pour les réserver aux piétons. Une décision qui doit maintenant se concrétiser : la ville a trois mois pour mettre en place

un plan d'action, et quatre ans pour le réaliser. Quinze ans après le lancement du « plan piéton », une nouvelle initiative à suivre.

### L'escalier réenchanté ?

→ Convaincre les usagers du métro d'abandonner les escalators pour les escaliers ?

Des entreprises privées ont proposé à la compagnie de métro de Santiago, au Chili, de transformer les marches d'escalier en touches de métro pendant dix jours pour inciter les voyageurs à faire de l'exercice et à prendre soin de leur santé. Un pari réussi, puisque les files d'attente aux escalators ont été considérablement réduites. Cette opération a été menée dans le cadre de la campagne « Monte des escaliers et prends soin de ton cœur ». Elle se poursuivra dans d'autres stations de la ville. L'idée est née l'an dernier à Stockholm et a déjà séduit plusieurs villes.



### Vélo + bus, ça marche

→ « Vélo + bus, la combinaison pour arriver à bonne destination ! », c'est le pari de l'agglomération de Saint-Brieuc, qui a inauguré en mai 2010 sa première « station vélo », dans le cadre du schéma directeur cyclable voté en décembre 2009. À terme, les 21 stations bus seront équipées d'abris vélos. Objectif : faire progresser la part modale vélo de 1 à 5 % entre 2004 et 2020. En outre, le schéma prévoit l'aménagement



### La fin des vélos épaves ?

→ Depuis le 3 mai dernier, les services de propreté de la Ville de Paris et les épavistes de la préfecture de police sillonnent les rues à la recherche des 1 000 à 1 200 vélos qui encombrant l'espace public,

gênent le passage des personnes à mobilité réduite et des poussettes, et empêchent le stationnement. Si le vélo est gravé du Bicycode, son propriétaire est appelé. Pour les autres, si leur état n'est pas trop dégradé, une étiquette est collée pour prévenir les éventuels propriétaires qu'il ne leur reste que deux semaines avant que le vélo ne soit embarqué... En attendant d'être recyclé ? Pour l'heure, 489 vélos ont déjà été récupérés.

### Atlas des véloroutes voies vertes

→ L'Association des départements cyclables publie son atlas des véloroutes et voies vertes.

Fruit d'un recensement exhaustif aux niveaux euro-

péen, national et régional, cet outil présente un panorama complet des possibilités de trajets interurbains à vélo. En tout, ce sont près de 30 000 kilomètres de tracés qui ont été recensés.

### Cristolib

→ C'est le nom du 27<sup>e</sup> système de VLS inauguré en France, à Créteil.

Il compte 130 vélos et 10 stations. En Île-de-France, Cristolib rejoint le Vélib' parisien, le Welcom de Plaine-Commune et le Vélo<sup>2</sup> de Cergy-Pontoise.

### Parking partagé

→ L'initiative vient de Lausanne, en Suisse.

Le principe : partager sa place de stationnement automobile quand on ne l'utilise pas. Offreurs et demandeurs se retrouvant sur une plate-forme Internet dédiée nommée *sharedparking*. Si le nombre d'utilisateurs ne cesse de croître, les techniciens municipaux soulignent les limites de la généralisation d'un tel dispositif, à contre-courant des politiques modes actifs et encore trop pro-auto.

<http://www.sharedparking.ch/>

### Guidon d'or & Clou rouillé

→ Comme chaque année, la FUBicy a remis ses distinctions aux collectivités locales pour leurs politiques vélos.



La commune de Sceaux, dans les Hauts-de-Seine, a reçu le Guidon d'or pour sa démarche de généralisation des doubles sens cyclables. Le Conseil général de Seine-et-Marne, quant à lui, a reçu le Clou rouillé pour sa politique vélo insuffisante.

**→ Faire don de sa vieille voiture... pour aider le vélo :** c'est ce que propose Community Cycles à Boulder, dans le Colorado, qui vient d'adhérer à Vehicles for Charity (VFC), organisation qui collecte les vieilles voitures données à la fondation par leur propriétaire.

<http://communitycycles.org/get-involved/donatecar.html>

**4 000**

**→ C'est le nombre d'arceaux à Bordeaux actuellement.**

L'association Vélocité en demande 5 fois plus pour accompagner l'essor du vélo dans la ville, notamment dans l'hyper centre. Vélocité a organisé le 27 mai une manifestation, à vélo bien sûr, pour rappeler cette urgence.

**Vélo-taxi**

**→ Après Paris, Lyon, Lille, Toulouse et Nantes, Cycloville lance ses vélos-taxis sur Rennes.**

Ils pourront circuler dans les rues piétonnes, sur les aménagements cyclables et sont autorisés à station-

ner 30 minutes en ville. Si le service s'adresse à tout le monde, l'expérience montre que les plus demandeurs sont les personnes à mobilité réduite, celles qui font leurs courses, ou encore les enfants, pour se rendre aux activités du mercredi. Coût de la course : 1 € le kilomètre et 1 € de prise en charge forfaitaire.



## vite dit

« Le besoin d'espace au sol est tel qu'il faudrait, pour répondre à la demande, l'équivalent de trois terrains de football à chaque gare pour installer les stations. La conclusion est que nous ne pourrions pas répondre à cette demande. Nous ferons le maximum : à Waterloo, il y aura 150 à 200 points d'attaches pour une demande estimée à 900 vélos à l'heure de pointe. »

**Boris Johnson, maire de Londres, au sujet de l'arrivée du VLS dans sa ville** (Ville, rail & transports n° 496, dossier « Vélib, vers la fin du modèle JCDecaux-Clearchannel ? »)

Il y a + simple, + efficace et + design pour la sécurité des vélos !

Découvrez nos solutions modulaires au service de votre environnement :

[www.abri-plus.com](http://www.abri-plus.com)

**ABRI PLUS**  
la solution pour tout abriter

Abri Plus - 31, rue de l'Industrie - Z.A. de Grand Lieu - 44310 ST PHILBERT DE GRAND LIEU Tel : 02 40 78 08 08



# L'IRRÉSISTIBLE ASCENSION DU VÉLO EN EUROPE

*Si les Pays-Bas et le Danemark ont tous deux des parts modales vélo impressionnantes au plan national (26 % et 19 % de tous les déplacements) et encore plus au plan communal (38 % pour le grand Amsterdam et plus de 50 % au centre-ville, Delft,... ainsi qu'à Copenhague et Odense), l'Allemagne tourne autour de 10 %, tandis que, au Royaume-Uni, la tendance au déclin a enfin été enrayerée, et la part modale du vélo commence à remonter.*

Pour des chercheurs américains\* – à qui le titre de ce dossier a été partiellement emprunté –, la part modale élevée du vélo dans les trois premiers pays est due en majeure partie à la combinaison d'importantes mesures « pro vélo » : aménagement de voirie et aux intersections, stationnement en tout lieu public, sans oublier les politiques de modération de la circulation, d'intégra-

\* « *Making Cycling Irresistible : Lessons from the Netherlands, Denmark and Germany* », John Pucher et Ralph Buehler, *Transport Reviews*, vol. 28, n° 4, juillet 2008

tion de la chaîne vélo dans l'offre de transport public, mais aussi d'encouragement à l'usage du vélo par des campagnes nationales relayées au plan local.

Sans compter la volonté affichée par un grand nombre de villes de ces pays de rendre l'utilisation de la voiture coûteuse et mal commode, voire très difficile dans les centres-villes par des restrictions de stationnement, fiscales et même d'usage. Et enfin, par des politiques de développement urbain pour promouvoir la ville compacte, des quartiers à usage mixte qui rendent les

distances moins longues et donc plus aisément « cyclables ».

Au Royaume-Uni, où la part modale du vélo dans les années 1950 (15 % de tous les déplacements) était supérieure à l'usage du vélo aujourd'hui en Allemagne, des projets de démonstration cofinancés par le gouvernement dans 6 puis 11 nouvelles villes et par l'Europe dans d'autres cités, ainsi que le réseau national en cours de réalisation par Sustrans grâce à des fonds privés et aux fonds de la loterie nationale, ont eu raison du déclin constaté depuis les années 1970.

## Les Pays-Bas, rois du vélo

Bien que, aux Pays-Bas, il y ait davantage de vélos que d'habitants (1,11 vélo/personne pour 16 millions d'habitants), la part modale vélo est de 26 % au plan national et supérieure à 30 %, notamment à Amsterdam (50 % en centre-ville), Groningue et Delft (toutes deux à 40 %), Eindhoven, Houten et Enschede. Comme au Danemark, un usage de 15 % à 20 % est considéré comme faible aux Pays-Bas...

La politique cyclable (infrastructures et stationnement compris) est surtout une affaire communale. Elle est le plus souvent intégrée dans la gestion de l'ensemble des déplacements, de la circulation et de l'aménagement de l'espace public.

Après les fortes baisses d'usage du vélo enregistrées partout en Europe des années 1950 à 1970, le vent a tourné quand de nouvelles équipes d'urbanistes ont commencé, après 1968, à aménager l'espace public pour le rendre plus « vivable » et plus sûr, tant pour les enfants, qui devaient pouvoir jouer dehors, que pour les piétons et les cyclistes. C'était la grande époque des cours urbaines, des quartiers à circulation modérée, des zones 30...

Il n'en reste pas moins que, en termes de vélo « pur », la nécessité d'une politique nationale s'est faite sentir en 1990 avec le Masterplan Fiets\* qui, depuis, est cité en exemple, tant par les Danois que par les Allemands.

\* *Dutch bicycle master plan (BMP), ministère des Transports des Pays-Bas, 1999 (évaluation et résultats des 112 projets exécutés lors de la mise en œuvre de ce plan)*



Leiden, rue commerçante, tout trafic (DR, photo extraite de *Le vélo aux Pays-Bas*)

### Une ligne budgétaire spécifique vélo depuis 1990

C'est avec ce plan national vélo qu'une ligne budgétaire spécifique a été introduite au budget transports des Pays-Bas pour financer aménagements et campagnes vélo. Le plan national comportait aussi un important volet de formation et de communication au plan local *via* la Fédération des cyclistes (Fietsersbond\*\*).

Terminée en 1997, dûment évaluée\*, la politique cyclable a été depuis redécentralisée vers les communes et, dans une moindre mesure, vers les provinces. Le relais information a été pris par le Fietsberaad\*\* (Conseil vélo), dont la mission consiste à aider les communes à améliorer encore leur politique et réalisations cyclables, le Fietsersbond et autres plates-formes de diffusion des connaissances et de partage d'expériences, tous financés par l'État.

\*\* *Site Internet [www.fietsberaad.nl/](http://www.fietsberaad.nl/), études, statistiques et lettre d'information; [www.fietsersbond.nl/](http://www.fietsersbond.nl/) voir sites belges francophones pour « Fietsbalans Pays-Bas »*

De plus, les budgets des communes restent importants : 100 millions d'euros de 2006 à 2010 à Amsterdam (pour 742 000 habitants), 24 millions d'euros à La Haye (475 000 habitants) pour la période 2002-2005 et 22,8 millions d'euros à Groningue (181 000 habitants).

### Mobilité durable et politique nationale

C'est parce que, depuis 2008, il est de plus en plus question de *mobilité durable* que des voix se lèvent au Parlement, comme parmi les villes et associations vélo, pour instaurer à nouveau des interventions et des investissements de l'État. La note dite « d'initiative parlementaire » de Joop Atsma décline 45 recommandations pour accroître l'usage du vélo, allant d'un taux réduit de TVA pour la construction et l'usage de parcs à vélos (il manque des dizaines de milliers de places, notamment près des gares,) à l'installation de protections contre le vent, en passant par l'introduction de compensations fiscales pour les cyclistes. Discussion reportée après les élections parlementaires de juin 2010.



#### Ci-dessus, de haut en bas :

Groningue (DR, photo extraite de *Le vélo aux Pays-Bas*)

Copenhague : avec autant de cyclistes dans le sas vélo, les automobilistes restent derrière leur propre ligne de feu... (photo : Cycling Embassy of Denmark)

#### Ci-contre :

L'heure de pointe à Copenhague sur une bande cyclable au milieu de la chaussée (photo Mikael Colville)

Pour le ministère des Transports, le vélo est « *le moyen de déplacement le plus propre, le plus durable, le plus sain et, en ville, le plus rapide* » (pour le volet santé, voir ci-dessous).

#### Fietsbalans

En 2000 et en 2006, le Fietsersbond<sup>2\*\*</sup> a conduit une analyse comparative de l'usage du vélo, de la sécurité routière, de la satisfaction des usagers et de la qualité des infrastructures cyclables (grâce à un « vélo spécial de mesure ») financée par l'État. Elle a permis de mesurer ces facteurs dans 125 communes (soit environ la moitié des communes néerlandaises) et montre le lien important entre usage du vélo et qualité de l'infrastructure. Ce Fietsbalans (bilan cyclable) est fondé aujourd'hui sur 14 facteurs précis réunis dans un modèle qui parvient à expliquer plus de 70 % des différences d'usage du vélo entre les villes. Ainsi, dans les communes affichant un « bilan cyclable » élevé, l'usage du vélo est de 14 % supérieur à celles où ce bilan est plus faible.

#### Quelques chiffres pour finir<sup>\*\*\*</sup>

- En ville, un cycliste dépense chaque semaine presque une fois et demie le montant dépensé par un automobiliste; à Groningue, 46 % des citoyens entrent dans le centre-ville à vélo et représentent 56 % du chiffre d'affaires.
- La moitié des actifs aux Pays-Bas habite à moins de 7,5 km de son lieu de travail; 45 % font déjà le choix du vélo, mais cela reste à améliorer.
- Les enfants se rendent à l'école primaire pour 49 % à vélo – avec ou sans accompagnement –, pour 37 % à pied et pour 14 % seulement en voiture; dans les écoles secondaires, le pourcentage vélo est encore supérieur, tandis que dans les grandes villes la palme revient à la marche à pied et aux transports publics.
- Environ 33 % de tous les voyageurs des chemins de fer prennent leur vélo pour se rendre de leur domicile à la gare, un autre tiers vient à pied et le reste en transports publics. Explication partielle : 45 % des Néerlandais vivent à moins de 3 km d'une gare.

<sup>\*\*\*</sup> Le vélo aux Pays-Bas, brochure en français éditée par le ministère des Transports et le Fietsberaad, 2009



## Vélo et santé

### Aux Pays-Bas, au Danemark et en Écosse

Des études très fouillées danoises, néerlandaises et écossaises établissent de plus en plus un lien étroit entre santé – par l’usage du vélo et de la marche – et économie.

### Heel Nederland fietst (« Tous à vélo »)

Une campagne incitant à prendre le vélo au lieu de la voiture sur de courtes distances est organisée aux Pays-Bas par le ministre des Transports, la Fédération des cyclistes (Fietzersbond) et l’Institut des sports et du mouvement (NISB – voir brèves et références *V&V* n° 44) pour lutter contre les dérèglements climatiques, améliorer l’accessibilité des villes et éviter les effets néfastes de l’inactivité.

Selon le NISB, l’inactivité conduit à une « crise d’énergie du corps », qui vieillit plus vite physiquement et mentalement. Cette « pauvreté du mouvement » varie selon l’âge, le statut socio-économique et l’urbanisation. Les jeunes (12-18 ans), par

exemple, pour simplement s’entretenir, devraient bouger ou s’exercer 60 minutes par jour 5 jours/semaine, contre 30 minutes par jour, 5 jours par semaine, pour les adultes et les séniors. Pour améliorer notre santé, nous devrions bouger de manière « intensive » au moins 20 minutes 3 fois par semaine : norme « fitness » observée par seulement 22 % de la population en 2006 et pratiquement jamais par les séniors. D’où la nécessité de conduire une telle campagne sur trois ans si l’on veut espérer changer les comportements.

### Vélo et espérance de vie : sept ans de mieux !

Au Danemark, les études approfondies de Bente Klarlund Pedersen, du service hospitalier national, et Lars Bo Andersen, de l’université du Danemark Sud, sur les bienfaits pour la santé de la pratique régulière du vélo ont permis de calculer pour Copenhague que les personnes qui utilisent quotidiennement le vélo pour se rendre sur leur lieu de travail ou à l’université vivent sept ans de plus que les autres. De plus, pour chaque kilomètre parcouru à vélo, la ville de Copenhague gagne 1,10 \$ (5,5 couronnes danoises) qui se décom-

pose en trois valeurs : 0,53 \$ par kilomètre pour sept ans de vie en plus, 0,22 \$ parce que ces cyclistes sont moins souvent malades et 0,35 \$ en économies générales de dépenses de santé. Tandis que, selon une étude nationale, l’État danois gagne 0,25 \$ pour chaque kilomètre parcouru à vélo et perd, pour chaque kilomètre parcouru en voiture, 0,16 \$ et autant en dépenses de santé, frais auxquels il faut ajouter le coût de la maintenance des routes et celui des heures de travail perdues pour maladie...

### « Vers une économie plus saine » en Écosse

Le jeu de mots est assumé par le rapport écossais « Towards a healthier economy » du *Transform Scotland Trust (TST : www.transformscotland.org.uk)*, qui pointe une économie réalisable pour l’Écosse de 4 milliards de livres par an sur ses dépenses de santé en instaurant un système de déplacements durable fondé principalement sur un usage accru du vélo et de la marche.

Pour arriver à ce résultat, la Fondation a utilisé l’outil de l’OMS (Organisation mondiale de la santé) appelé « Health



Copenhague avec ses pistes cyclables où l'on peut « cyclo » à 2 ou 3 de front... (photo Mikael Colville)

Economic Assessment Tool for Cycling» (HEAT), qui ne prend pourtant en compte que les coûts associés à la mortalité, sans considérer les dépenses liées à la maladie. Raison pour laquelle le ministère des Transports du Royaume-Uni considère que les résultats trouvés sous-évaluent de moitié les bénéfices économiques pour la santé d'une activité physique accrue par l'usage du vélo... En prenant en compte les deux facteurs, avec une part modale de 13 % (au lieu du 1 % actuel), les économies *annuelles* seraient de 2 milliards de livres et de 4 milliards de livres si la part modale du vélo passait à 27 %.

D'où la conviction affirmée des ministres écossais (Transports, Santé, Affaires communales) dès 2008 que l'Écosse devrait faire en sorte que la part modale du vélo « nous rapproche des 10 % à 30 % que connaissent nos voisins européens ». Tout un programme.

## Au Danemark

S'il y a eu au Danemark une politique nationale « transports » élaborée en 1993\* qui comportait un objectif chiffré d'augmentation de la marche à pied et du vélo (+4 %) *au détriment de la voiture* (sans autre précision), il n'y a pas eu de plan vélo spécifique et chiffré comme aux Pays-Bas. Le vélo était une affaire municipale, ce qui a tout de même permis de réaliser depuis 1993\*\* un réseau de 11 voies nationales sur 4 233 km, d'itinéraires régionaux couvrant 5 874 km et de pistes cyclables locales sur 2 298 km. *Toutes les villes ont un réseau cyclable, relié à la plupart des autres cités proches. Part modale nationale du vélo au Danemark : 16 % aujourd'hui\*\*.*

\* Les politiques cyclables en Europe. Tour d'horizon des politiques nationales, Geneviève Laferrère, Certu, 2001

\*\* *Cycling statistics from Denmark, voir www.cyclingembassy.org ; chiffres de fin 2008*

## Part modale du vélo en ville : 20-25 % en moyenne

Les deux villes labellisées « cyclables », Copenhague et Odense, ont une part modale du vélo bien supérieure à la moyenne. Elle est aujourd'hui de 37 % dans le Grand Copenhague et de 55 % dans le centre-ville. Objectif pour 2015 : 50 % de tous les déplacements dans l'ensemble de l'agglomération.

Notons d'ailleurs que Copenhague et Odense sont les seules villes où l'usage du vélo s'est accru de 1990 à 2008\*\* grâce à une politique et des investissements constants depuis une vingtaine d'années, pour une réduction sur le plan national de 17 %, *alors que l'usage de la voiture s'est accru de 46 % au Danemark durant la même période.* En part modale, cela donne en 2008 16 % pour le vélo contre encore 18 % en 2001. Ajoutons que, au Danemark, 500 000 vélos se vendent chaque année, que 9 habitants sur 10 ont un vélo, tandis que 44 % des *ménages* ne disposent pas de voiture sur un parc qui en compte 2,1 millions pour 5 427 millions d'habitants) qui assurent 80 % du transport de personnes.



Cyclistes dans une zone piétonne (Trèves, 2007) : la règle, comme en France sauf stipulation contraire du maire (photo : Radlust- Informationen zur Fahrradkommunikation)

### 1 milliard de DKK pour le vélo

En 2009, pour la première fois, une ligne de crédit spécifique vélo a fait son apparition dans le budget national transports du Danemark : 1 milliard de couronnes danoises (plus de 134 millions d'euros) sur les 94 DKK (près de 13 milliards d'euros). Un budget que le ministre des Transports a qualifié de deux tiers « vert » et d'un tiers « noir » (bitume, routes,...). Toutes les villes ont demandé à bénéficier d'une part de ce précieux gâteau, tant pour de nouveaux aménagements que pour des campagnes de promotion de l'usage du vélo en ville.

### Les 8 000 avantages du vélo

Aarhus, deuxième plus grande ville danoise – 20 % de part modale vélo –, vient ainsi de lancer la campagne « Les 8 000 avantages du vélo ». Pourquoi 8 000 ?

Parce que 8000 est le code postal de la ville... En utilisant des techniques marketing innovantes, la campagne parvient à rendre l'usage du vélo très positif en ville, même pour les enfants, et ça marche ! Dans le climat

actuel de « culture de la crainte »\*\*\* – propagée par la Fédération nationale des cyclistes pour promouvoir le port du casque, initiative très critiquée par les pros du vélo (seule fédération européenne à agir ainsi) –, c'est une performance.

En interrogeant les cyclistes sur le terrain, dont un petit film a été tiré sur YouTube, on s'aperçoit que les raisons invoquées pour faire du vélo tournent autour de la commodité, de la rapidité et de l'économie d'usage.

Bien entendu, le marketing seul ne réussira pas à accroître le réflexe vélo : les gens ont besoin de voir du concret, des aménagements, du stationnement, etc. Il y a eu aussi, grâce aux fonds nationaux, des voies de circulation générale supprimées pour aménager une voie cyclable large et confortable vers une école sur une route très fréquentée par les enfants. L'occasion de rappeler que deux enfants sur trois de moins de onze ans utilisent un casque. Quant aux nouveaux aménagements,

\*\*\* Selon Mikael Colville-Andersen sur son site et blog [www.copenhageneize.com](http://www.copenhageneize.com)

on sait, du moins au Danemark, qu'une nouvelle piste cyclable (largeur : 2,2 m en moyenne et 2,5 m à 2,8 m à Copenhague) entraîne 20 % de cyclistes en plus le premier jour de mise en service et que sa connexion à d'autres pistes dans un réseau cohérent et continu permet d'obtenir une croissance supplémentaire.

## En Allemagne

Une première période d'incitation à l'usage du vélo a eu lieu de 1974 à 1994 suite à l'étude sur « Le vélo dans les déplacements » (1974), suivie à la fin des années 1970 et au cours des années 1980 par le lancement par l'État fédéral – avec des mesures d'aide financière – de deux concepts importants. Il s'agit du concept de « villes cyclables » ou « favorables au vélo » (*fahrradfreundliche Städte*, mis en œuvre à l'époque seulement par le Land Rhénanie du Nord Westphalie (NRW – voir ci-après) et, sans doute surtout, par l'introduction de très nombreuses mesures de modération de la circulation à l'échelle d'un quartier ou d'une ville.



## ➔ JEUNES COLLÉGIENS À PIED ET À VÉLO SUR DES CHEMINS SÉPARÉS À YORK

Sustrans a réalisé en quinze ans 12 000 miles (19 200 km) de réseau cyclable à travers le Royaume-Uni (utilisé chaque jour par 1 million de piétons et de cyclistes) et mis en œuvre et évalué des programmes tels que « Safe routes to school », « TravelSmart », « Active Travel and Liveable Neighbourhoods » (Transport actif et quartiers vivables)...

(photo : David Rose/Sustrans)

### Un premier plan national vélo

Depuis, l'Allemagne s'est dotée d'un plan national vélo 2002-2012 (National Radverkehrsplan ou NRVP\*) directement inspiré du Masterplan Fiets néerlandais. Contrairement à ce dernier, cependant, il ne montre pas d'objectifs chiffrés pour atteindre « l'augmentation de la part du vélo dans la répartition modale en 2012 », ni pour réduire corrélativement l'usage de la voiture. Et sur le plan financier, hormis des aides non chiffrées pour différentes campagnes de communication ou de sécurité routière et pour la coordination des mesures qui incombent aux Länder et aux communes responsables des investissements cyclables, le NRVP s'engage à doubler les fonds budgétaires fédéraux de 2002 affectés à la construction et à l'entretien des pistes cyclables sur les routes fédérales, et à réaliser pour plus de 1 million d'euros de projets de recherche et de projets-pilotes.

### Réalisations issues du plan national

Parmi les manques\*\* du NRVP : la distinction entre usage quotidien du vélo et vélo de loisirs en matière d'investissement dans les infrastructures, contrairement au réseau de routes et d'autoroutes pour le trafic motorisé; le manque d'intégration systématique vélo-transport public; la quasi-absence de signalisation vélo en ville; les très nombreuses possibilités indirectes pour accroître l'usage du vélo (santé-assurances pratiquées par la seule ville de Munster, management de la mobilité en entreprise, des concours avec primes d'investissement cyclables entre villes ou entre entreprises).

Le NRVP a tout de même eu des résultats positifs :

- **L'Académie du vélo** ([www.fahrrradakademie.de](http://www.fahrrradakademie.de)), financée par l'État fédéral, différentes instances fédérales des communes et autres organismes fédéraux, et organisée par la DIFU\*\*\*. Elle fonctionne depuis 2007 et assure depuis la formation des personnels communaux à travers toute l'Allemagne, leur formation permanente et l'information

\* Le NRVP en français, Bundesmin. Verkehr, Bau- und Wohnungswesen : « Roulons à vélo », plan national etc. (extraits), 2002-2004

\*\* Dr Monheim, depuis 1995 professeur de géographie, d'aménagement de l'espace public et d'urbanisme à l'université de Trèves; quelques articles en anglais, cf site : [www.raumentwicklung.de](http://www.raumentwicklung.de)

\*\*\* DIFU : Deutsches Institut für Urbanistik - [www.difu.de](http://www.difu.de)

en matière de vélo, de son usage et d'aménagements urbains qui lui sont favorables, ce qui est capital pour la transposition des mesures nationales au cadre communal préconisées par le NRVP.

- **De nouvelles communautés de villes cyclables** : après la Rhénanie-Westphalie, un des Länder les plus peuplés d'Allemagne (58 communes cyclables), deux autres Länder viennent de lui emboîter le pas avec des fonds du NRVP et des cofinancements des Länder concernés. Il s'agit du Bade-Wurtemberg (2009) et du Mecklenburg-Vorpommern (2010) pour accroître l'usage du vélo en ville, principalement sur les courtes distances (inférieures à 5 km) où, selon la ministre des Transports, « le vélo a prouvé être le mode de déplacement le plus rapide, le plus flexible, le plus économique, le plus respectueux de l'environnement, tout en fluidifiant la circulation motorisée »...

- **Le Programme national de promotion du vélo en libre-service**, lancé en 2010, pour lequel plus de 80 villes ou régions se sont portées candidates; 13 ont été retenues pour instaurer des systèmes comme Vélov ou Vélib', là encore avec des cofinancements de l'État fédéral, tant pour les études de faisabilité que pour l'équipement.

- **La mobilité zéro émission (ZEM)**, campagne – qui n'a rien à voir avec le vélo... – financée par le ministère de l'Environnement, contrairement aux autres mesures ci-dessus, amorcée en 2008 et qui doit durer jusqu'en 2011 pour la promotion de véhicules électriques dans les 13 villes qui se sont portées volontaires. Cette campagne est organisée par le VCD, le Club allemand pour une circulation (motorisée) durable ([www.vcd.org](http://www.vcd.org)) avec le slogan *Kopfan, Motor aus* (« Réfléchis et éteins le moteur », sans le jeu de mots en allemand du « an » et du « aus » : ouvert, allumé/fermé, éteint).

- **De nouvelles enquêtes ménages nationales** (MID : [www.mobilitaet-in-deutschland.de/](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/)) ont été conduites en 2002 et renouvelées en 2008 (MID 2008) sur 50 000 ménages concernant leur mobilité quotidienne en distinguant bien les vélos et le trafic motorisé (MIV : *Motorisierter Individualverkehr*, en tant que conducteur – vp ou moto – et en tant que passager). Elles ne peuvent qu'être partiellement comparées à celles des années 1976, 1982 et 1989 qui ne portaient que sur l'Allemagne de l'Ouest. Quelques résultats ci-dessous.

### Usage du vélo en hausse

En 2008, la part modale nationale du vélo tourne autour de 10 % (contre 9 % en 2002), le trafic individuel motorisé est de 43 % (conducteur seul) + 15 % (en tant que pas-

sager) contre 44 % + 16 % en 2002, 24 % pour les piétons (23 % en 2002) et 9 % pour le transport public (8 % en 2002). Depuis 2008, le taux d'usage du vélo, le nombre de piétons et les transports publics semblent s'accroître dans les villes, *sans doute sous le triple effet des crises pétrolières, économiques et du changement climatique*. Selon H. Monheim<sup>8</sup>, la part modale du vélo atteint aujourd'hui, en 2010, autour de 30 % à Fribourg, Munster, Erlangen et Troisdorf, plus de 25 % dans une dizaine d'autres villes et plus de 20 % dans plus de 30 autres communes.

## Le Royaume-Uni

Dans les quatre pays du Royaume-Uni – Angleterre, Écosse, pays de Galles, Irlande du Nord – les politiques sont très différentes en matière de vélo. Il sera surtout question ci-après de mesures et de politiques anglaises.

S'il n'y a plus de politique nationale vélo (voir ci-après), il existe une « stratégie de déplacement actif » qui incorpore un Plan national vélo, sans pour autant dégager de nouvelles ressources ou d'objectifs chiffrés. Cette stratégie, mise en œuvre conjointement par le ministère des Transports et celui de la Santé, ne pourra porter ses fruits que si des priorités politiques et financières allant dans ce sens sont fixées. Pour l'heure, les ministères – juste avant les nouvelles élections qui ont eu lieu en mai 2010, estiment que, *« étant donné les problèmes de santé, de véritable épidémie d'obésité, de congestion, d'accessibilité et d'environnement, défis majeurs au niveau national et local, [...] nous ne pouvons nous permettre de manquer l'occasion pour inciter les habitants à marcher ou à faire du vélo, modes de déplacement bon marché et durables. Il est évident que des programmes locaux de transport, intégrant marche et vélo, conduisent à des modes de déplacement plus actifs, offrant ainsi des bénéfices significatifs et un retour sur investissement élevé »\**.

### D'une stratégie nationale aux « cycling towns »

La « National Cycling Strategy » anglaise, initiée en 1996, avec des objectifs chiffrés (doublement de la part modale du vélo en

2000 et à nouveau entre 2002 et 2012), a été abandonnée en 2004 pour laisser la place, en 2005, à « Cycling England » ([www.dft.gov.uk/cyclingengland](http://www.dft.gov.uk/cyclingengland)), un organisme de coordination entre le gouvernement et les autorités locales.

Ni en 1996, ni en 2004, l'usage de la voiture n'a été restreint ou découragé en ville, sauf à Londres dans la zone de péage. Cependant, les nouveaux aménagements de rues, de quartiers et parfois de villes entières en « zones de 20 mph » (20 miles/heure) qui commencent à apparaître au Royaume-Uni et qui ont fait leurs preuves ailleurs en Europe, peuvent entraîner un usage accru du vélo et de la marche.

### Cofinancement des communes pour devenir « cyclables »

Les six « cycling towns » de 2005 ont bénéficié d'un budget total de Cycling England de 7 millions de livres sur trois ans, abondés par les communes sélectionnées du même montant, auquel s'ajoute depuis 2008 une manne de 140 millions de livres sur trois ans (soit 165,2 millions d'euros) pour que 11 nouvelles communes deviennent « cyclables », toujours avec un cofinancement municipal pour un montant identique à celui mis à disposition par Cycling England.

Résultat : dans ces communes l'investissement vélo est passé d'environ 1 £ par habitant et par an – à comparer aux villes néerlandaises comme Amsterdam qui y consacrent 10 à 20 £ par habitant et par an – à 16 £ (18,8 €) par habitant et par an.

### Des taux d'accroissement comparables à ceux de Londres

L'objectif premier de Cycling England était d'accroître le nombre de trajets courts à vélo (inférieurs à 5 km) ; ils se sont en réalité maintenus à 2 % de part modale ([www.dft.gov.uk/pgr/sustainable/cycling/cyclingfuture](http://www.dft.gov.uk/pgr/sustainable/cycling/cyclingfuture)).

Les premiers résultats sur les six villes ont montré que, au bout de trois ans :

- l'usage du vélo sur l'ensemble de la ville s'est accru de 27 % en moyenne (taux comparable à celui de Londres, où le trafic vélo a pratiquement doublé de 1999 à 2007 (le plan vélo de Londres a été publié en 2005) ;
- l'usage de la bicyclette par les enfants sur le chemin de l'école a plus que doublé dans les villes où la municipalité investissait et misait le plus sur les enfants ;
- le retour sur investissement dans l'usage du vélo est de 3 pour 1 £ investie.



## → CYCLISTE DESCENDANT UNE VOIE CYCLABLE DÉDIÉE ET PROTÉGÉE ENTRE TROTTOIR ET VOIE DE CIRCULATION GÉNÉRALE À BRISTOL,

première ville « cyclable » ; piste créée par le rétrécissement de la chaussée et une nouvelle répartition de l'espace ; Sustrans appelle le gouvernement à investir pour doubler le nombre de trajets à pied, à vélo et en transport public pour qu'ils atteignent 4 sur 5 en 2020

(photo : J.Bewley/Sustrans)

\* Source : Sustrans ([www.sustrans.org.uk/](http://www.sustrans.org.uk/))

# COPENHAGENIZING THE PLANET !

[www.copenhagenize.com](http://www.copenhagenize.com)

Copenhaguiser la planète ?

Mikael Colville Andersen s'est fixé l'ambitieux objectif de convaincre la planète de passer à l'heure du vélo. Quelle est sa recette pour faire atteindre la part modale vélo de Copenhague dans les villes du monde entier ?



→ **L'AUTEUR DU SITE :** Mikael Colville Andersen, Journaliste, photographe, réalisateur et conférencier, il est spécialiste de la culture et de la promotion des déplacements à vélo.



→ **ET AUSSI :** [www.copenhagencyclechic.com](http://www.copenhagencyclechic.com)  
Pas si futile et superficiel que ça, ce petit frère de [www.copenhagenize.com](http://www.copenhagenize.com) montre que « vélo » rime aussi avec « beau ». Mikael Colville Andersen a fait des émules, puisqu'on recense de nombreux sites dédiés au vélo chic à travers le monde !

Comme son nom ne l'indique pas, [www.copenhagenize.com](http://www.copenhagenize.com) est un site Internet en anglais consacré à la culture vélo dans le monde entier, et non uniquement au Danemark. Son auteur, Mikael Colville Andersen, est un infatigable globe-trotteur qui parcourt le monde de conférence en congrès pour aller voir ce qui se fait en matière de politique et de culture vélo, et pour expliquer sa vision de la promotion des déplacements à vélo.

Mikael Colville Andersen est parti d'un constat simple et sans appel : à Copenhague, sa ville, 37 % de la population se déplacent quotidiennement à vélo ; ce chiffre atteint même 55 % dans le centre-ville. Pourquoi un si bon taux de pratique du vélo (taux que les autorités voudraient voir augmenter !) ne pourrait pas se retrouver ailleurs dans le monde ? C'est l'enjeu que s'est fixé Mikael Colville. Homme rompu à la pratique des médias, son site Internet regroupe des vidéos et des photos (qu'il a réalisées pour la plupart lui-même). Il publie régulièrement des billets sur des thématiques variées : santé, aménagements urbains, port du casque, campagnes de sensibilisation... Le site est une source d'informations précieuses et riches. Mais c'est aussi, et surtout, une excellente



leçon de communication sur un thème – le vélo – qui a encore largement besoin d'être expliqué si l'on veut atteindre partout les chiffres record de part modale vélo de Copenhague.

Le site mentionne également les principaux événements vélo auxquels l'auteur est convié à travers le monde. C'est le cas du congrès du Club des villes et territoires cyclables qui s'est tenu en octobre dernier à La Rochelle, mais aussi celui du *Red de ciu-*

*dades por la bicicleta*, réseau des villes cyclables espagnoles, qui a eu lieu à Lleida en avril. Le ton est léger, certes, mais le propos est documenté et livre un regard neuf sur les manifestations officielles.

Lire couramment l'anglais est un plus pour profiter pleinement de [www.copenhagenize.com](http://www.copenhagenize.com), mais le site est accessible à tous. L'abondance de supports visuels permet de se faire une idée du contenu sans trop de difficultés !

# DÉBAT AUTOUR DE L'ACCÈS AU CONCOURS D'INGÉNIEUR TERRITORIAL

Depuis deux ans, le durcissement de l'application de deux décrets interdit aux diplômés en urbanisme d'accéder au grade d'ingénieur territorial option « urbanisme ». Ces acteurs de la fabrique de la ville et des nouvelles mobilités rappellent les enjeux liés à la reconnaissance de leur profession.

Alors que le projet gouvernemental de réforme territoriale dessine le fonctionnement futur des collectivités locales, depuis deux ans les diplômés en urbanisme voient peu à peu se fermer les portes du concours d'ingénieur territorial option « urbanisme ». En cause, le durcissement de l'application de deux décrets de 2002 et 2007 relatifs aux équivalences de diplômes. Seuls les diplômés de formations « techniques et scientifiques » (ingénieurs, architectes et géomètres) peuvent désormais s'y présenter. Ce retour en arrière occulte la véritable dimension des métiers de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire qui nécessitent une formation à la croisée des disciplines, notamment des sciences sociales. Les candidats au concours ont vu les lettres de refus tomber par centaines cette année (1 600 selon la direction des concours du CNEPT\* fin juin). Par exemple, sur les 30 diplômés du Master d'urbanisme de l'université Paris 1 en 2008, les cinq candidats ont été écartés par la Commission d'équivalence des diplômes de la session orale, et cela en dépit de leur réussite à l'épreuve écrite d'admissibilité.

*\*) Centre national de la fonction publique territoriale*

Avec un diplôme de niveau bac + 5 en urbanisme, ils n'étaient pas suffisamment qualifiés... pour prendre part au pilotage des politiques urbaines de nos collectivités locales. Les effets de ces décrets – limitant l'accès au concours aux seuls titulaires de diplômes « scientifiques et techniques » – sont déroutants : un diplômé en biologie a plus de chances de piloter la révision d'un Plan de Déplacements Urbains ou d'un Plan Local d'Urbanisme qu'un autre issu d'une formation en urbanisme ! Ceci dans un contexte où, en l'état actuel du régime statutaire de la fonction publique territoriale, le grade d'ingénieur territorial est le seul permettant d'exercer toute la palette de métiers de la ville au sein de nos collectivités locales.

**Martin Averlant,**  
président du CNJU  
(Collectif national des jeunes urbanistes), président de l'Association Géoarchi  
(Association des étudiants de l'institut de géoarchitecture de Brest)

**Pourquoi avoir créé le Collectif national des jeunes urbanistes ?**

La mise en application très rigoureuse du décret de 2007



lors de la session de concours d'ingénieur territorial de 2009 a conduit un certain nombre d'étudiants à souhaiter la mise en place de moyens d'action structurés pour entrer en contact avec les pouvoirs publics. Le CNJU a donc vu le jour le 20 février 2010. Ce collectif regroupe les associations d'étudiants en urbanisme et a reçu le soutien des directeurs et professeurs de ces formations.

**Nous avons deux objectifs :**

- permettre de nouveau aux étudiants diplômés en urbanisme de passer le concours d'ingénieur territorial,





• organiser la profession des urbanistes en réalisant des actions de communication visant à faire comprendre à l'opinion publique et aux dirigeants la spécificité de ce métier, en particulier par rapport aux ingénieurs et aux architectes. Pour le moment, nous sommes en train de définir en interne quelle serait la meilleure formule à

adopter pour structurer cette branche professionnelle.

**Quelles sont les avancées ?**

Nous avons reçu le soutien d'un grand nombre de personnes, puisque notre pétition pour la réouverture du concours aux diplômés en urbanisme en est à 5 000 signatures, parmi lesquelles celles de soixante parlementaires.

Ces parlementaires ont posé des questions au gouvernement sur la réouverture du concours aux urbanistes. Nous avons également fait parvenir des courriers aux ministres concernés mais, pour l'heure, nous n'avons pas de réponse.

**Qu'en pensent les élus et les personnes qui travaillent dans les collectivités ?**

Les urbanistes qui travaillent dans les collectivités sont tous d'accord pour dire que les postes qu'ils occupent sont tout à fait en adéquation avec la formation qu'ils ont reçue durant leurs études. En revanche, ils notent que le poste d'attaché territorial, qui serait maintenant la seule porte d'entrée pour les urbanistes dans les collectivités, n'a



**Cyclos Gard®**  
La Qualité

Produit breveté

Contrôle Solidité Bureau Veritas

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 le  
**VEL  
SPIR**



Pour nous contacter  
**www.cyclogard.com**



pas vraiment de rapport avec les études d'urbanisme.

Quant aux élus, ils sont très satisfaits du rôle de « chef d'orchestre » que jouent les urbanistes dans leurs services. Des personnes ayant des compétences plus spécialisées ne seraient sans doute pas les mieux placées pour mettre en relation les différents acteurs et coordonner le travail.

C'est pourquoi nous avons reçu des soutiens aussi nombreux !

**Gabrielle Labescat**, chargée de mission à Atout France, diplômée en 2008 du Magistère/Master de Paris I, Panthéon-Sorbonne

**Vous faites partie de ces jeunes diplômés en**

### urbanisme qui ont passé le concours d'ingénieur territorial en 2009...

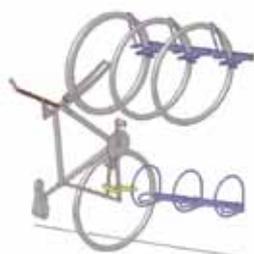
Je n'ai pu passer que les épreuves écrites, car ma demande d'équivalence n'a pas été acceptée. Ce qui a été le cas pour la quasi-totalité des demandes d'équivalence. Pourtant, j'ai le sentiment d'avoir réussi les épreuves ! Mes trois années au magistère de Paris I, complétées par la formation du CNFPT, m'ont permis d'être bien préparée au concours.



### Vous pensiez travailler en collectivité en sortant de vos études, où en êtes-vous aujourd'hui de vos projets professionnels ?

Pour le moment, je ne souhaite pas travailler en collectivité. Les urbanistes vont être recrutés en CDD, sur des missions très précises, ce qui entraînera une précarisation de leurs conditions de tra-

vail. Il est toujours possible de passer le concours d'attaché territorial... qui est un concours ouvert aux bac + 3, alors que les étudiants diplômés en urbanisme ont fait cinq années d'études après le bac. De plus, les attachés travaillent sur des thématiques très réglementaires, ce qui n'est qu'une toute petite part du contenu de notre formation.



### VelKlip (brevet) Stationnement vertical

- Grande capacité (31 vélos sur 10 m x 1 m)
- Coût avantageux
- Installation rapide et sans effort

## VelParc

Le stationnement sécurisé des 2 roues



Conception et fabrication françaises



**VelSpir**, serpentins 6 et 2 vélos



## VelParc

55, rue de l'Université 75007 Paris  
Tél. / Fax : 01 45 19 01 98  
velparc@neuf.fr velparc@gmail.com  
[www.velparc.fr](http://www.velparc.fr)

# OBSERVATOIRE DES MOBILITÉS ACTIVES



Trois ans après l'« enquête sur les politiques en faveur des piétons et des cyclistes » de 2007, à laquelle avaient répondu 115 collectivités locales françaises – communes et intercommunalités représentatives des espaces urbains du territoire français –, un nouveau chantier s'ouvre avec la préparation d'une nouvelle campagne de recensement pour l'année 2010. Le but : évaluer les politiques en faveur des « modes actifs » qui ont été mises en œuvre depuis trois ans. Itinéraires cyclables, stationnement vélo, services vélo, gouvernance, instances de concertation avec les usagers, volet budgétaire... Loin de se limiter à une simple mesure de linéaire cyclable, l'objectif sera ici de s'intéresser à l'ensemble des composantes des politiques en faveur des modes actifs,

construites autour du concept de « système vélo » défini par l'économiste Frédéric Héran, chercheur à l'Université de Lille.

### Une méthode d'enquête actualisée

Comme toute enquête quantitative, l'ambition de l'uniformisation de la collecte des données s'affronte ici à des enjeux méthodologiques. Le calcul du linéaire cyclable a ainsi fait l'objet d'une actualisation en lien avec cinq villes-test qui expérimentent la nouvelle méthode de relevé. De même, de nouveaux items ont été rajoutés au questionnaire, dont celui de la « zone de rencontre ».

Rendez-vous aux collectivités locales à la rentrée 2010 pour le lancement de la campagne de recensement des données !

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 :**  
Arlette Ferraris-Chabrol,  
Francine Loiseau,  
Diane Bouchenet,  
Alexandre Laignel,  
Denis Desailly, Céline Demay,  
Giulia Valmachino,  
Sabine de Ligny,

**Abonnement / Diffusion :**  
T 01 56 03 92 14  
info@villes-cyclables.org

**Photos :**  
Club des villes et territoires cyclables, CUS, La Metro, Fotolia © NiDerLander

**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  
ddesailly@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 : mai 2010

## 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 € TTC**
- Tarif adhérent du Club des villes et territoires cyclables **15 € TTC**
- Tarif associations membres de la FUBicy, agences du réseau Fnau, DDE-DRE-CETE **15 € 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 de : Club des villes et territoires cyclables d'un montant de ..... €

Références bancaires : Banque : Crédit Mutuel, 47, rue Lafayette - 75009 Paris - Code banque : 10278  
Code guichet : 06039 N° de compte : 00035666741 - Clé RIB : 70 IBAN : FR76-1027-8060-3900-0356-6674-170



## L'esthétisme allié à la sécurité

Avec Altao® Spacio, Altinnova met à la disposition des collectivités et des entreprises une solution sécurisée, modulable, personnalisable et esthétique d'abris vélos. Déjà, l'entreprise a installé de nombreuses structures sur l'ensemble du territoire.



Altinnova a été créée en 2003 par deux ingénieurs de l'École Centrale de Lille : Corinne Verdier et Julien Lefebvre. Implantée sur deux sites en France (Nord-Pas-de-Calais et Rhône-Alpes), elle conçoit et fabrique des équipements innovants pour les aménagements cyclables, depuis les « stations services » pour cyclistes jusqu'aux consignes individuelles pour vélos, en passant par les stationnements. Dans tous les cas, pour chacun des produits mis sur le marché, une grande importance est accordée à l'esthétique grâce à un designer dédié et un bureau d'études soucieux de créativité.

Les abris vélos sécurisés Altao® Spacio sont l'un des produits-phares de l'entreprise. Commercialisés depuis début 2009, ils sont étudiés pour s'intégrer dans les environnements les plus variés – y compris ceux relevant des architectes des bâtiments de France –, grâce à des habillages sur mesure en bois, métal, verre ou tout autre matériau. Leur conception est éco-responsable : le bois utilisé est non traité, imputrescible et issu de filières d'approvisionnement régionales. De leur côté, les toitures sont partiellement translucides pour limiter l'utilisation de lumière artificielle, elle-même dispensée par des lampes LED.



**Altinnova**  
l'alternative par l'innovation



Crédits Photos © Altinnova

Abris vélos sécurisés : Altao® Spacio. Habillage : métal vert

### Le choix de la modularité

L'autre point fort de ces structures est qu'elles sont modulables et personnalisables. Fermées totalement ou divisées en une partie sécurisée et une autre en libre accès (pour les stationnements de jour et de courte durée), elles peuvent abriter de huit à plusieurs centaines de vélos. Côté aménagement intérieur, le choix se fait entre un stationnement simple ou à double étage Optima®, un système de racks autoportants et de rails coulissants à la fois ergonomique, facile d'utilisation et accessible à tous publics. Les abris peuvent être dotés d'équipements supplémentaires comme des ministations de lavage, gonflage et réparation. Enfin, ils sont conçus pour être particulièrement

robustes (bas de porte recouverts d'innox...) et pour s'inscrire dans la longue durée. Forte de tous ces atouts et portée par un marché en plein essor, Altinnova a déjà pu installer dans le pays une trentaine d'abris Altao® Spacio. Elle a notamment équipé le siège de la société Décathlon à Villeneuve-d'Ascq (59) (250 places pour les salariés du groupe et les clients du magasin ayant une carte de fidélité), l'agglomération de Chambéry (74), du Pays Viennois (38) ou encore la ville d'Anglet (64). Depuis mi-2009, elle installe des abris ALTAO® Spacio dans les gares TER en Rhône-Alpes, pour le compte de la SNCF et de la région. À terme, une cinquantaine de gares y seront dotées d'abris de 48 à 72 places de stationnement sécurisé pour les vélos. ■



## Sonia Lavadinho,

chargée de la coordination des projets européens  
au Centre de transports de l'École polytechnique fédérale de Lausanne.

### 1) Quelles sont les principales caractéristiques de la multimodalité aujourd'hui selon vous ? Constatez-vous des évolutions importantes dans les pratiques ? Dans les représentations ?

La ville multimodale est en pleine effervescence. Elle envahit peu à peu nos façons d'être et de faire au quotidien, nos représentations de ce qu'est notre mobilité, ou encore de ce que nous aimerions qu'elle soit.

Mais cette diffusion de l'image de l'*homo urbanus* multimodal ne va pas sans de profonds changements d'attitude quant à la gestion de nos espaces-temps. Apparaissent de nouvelles manières de gérer nos temporalités en fonction de mouvements de plus en plus complexes au sein de bassins de vie qui n'ont plus rien à voir avec ceux d'hier. La question de nos déplacements sort désormais du cadre trop restreint du débat voiture-transports publics où l'on a voulu la cantonner pendant des décennies. Les alternatives sont multiples.

Deux types de multimodalité prennent racine : l'intermodalité, qui consiste à chaîner plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement et qui est appelée à connaître un essor important dans le futur, grâce notamment au développement des P+R et des modes partagés, et la multimodalité d'« effeuillage », qui consiste à prendre sa voiture, le tramway, le vélo ou à choisir la marche à pied en fonction de différents facteurs (la météo par exemple). Cette multimodalité-là est d'ores et déjà devenue courante, et un nombre croissant d'individus fait appel à un bouquet multimodal de plus en plus large et varié.

Ce ne sont pas les mentalités qui peinent à suivre le mouvement, mais les solutions proposées par les concepteurs et les opérateurs de mobilité. Car les mots d'ordre pour permettre l'essor de l'effeuillage multimodal sont flexibilité, imprévu, détour, opportunité, immédiateté. Or, les politiques tarifaires, les modèles économiques qui régissent l'achat et la location d'une voiture, l'accessibilité aux modes partagés restent encore peu lisibles et peu orientés vers l'utilisateur occasionnel. Les choix concernant nos mobilités se font de plus en plus à la dernière minute, voire pendant le déplacement lui-même. À tel point que je considère désormais indispensable de mieux comprendre la place du

téléphone portable en tant qu'outil de planification et de gestion en temps réel de nos déplacements.

L'homme multimodal ne sera captif d'aucun mode, qu'il soit collectif ou individuel. Il troque d'ores et déjà la valeur de possession pour une valeur d'usage, comme le démontre l'essor exponentiel des modes partagés et des espaces partagés, pour ne pas citer les expériences de partage qui naissent et meurent tous les jours sur la Toile. La question est dès lors de savoir : la ville multimodale va-t-elle arriver à suivre le mouvement ?

### 2) Zones de rencontre, espaces publics favorables aux modes actifs, pôles multimodaux devenus des lieux de vie... Comment la ville, hier routière, accueille-t-elle les nouvelles mobilités ? Et, d'après vous, sur quels fronts doivent porter prioritairement les efforts et les investissements ?

La ville, jusqu'ici investie par la voiture, retrouve peu à peu son « hospitalité multimodale » d'antan. De nouvelles modalités de partage de l'espace et de régulation de la vitesse voient le jour (zones de rencontre, espaces civilisés, boulevards urbains, etc.). Les efforts majeurs doivent à mon sens se concentrer désormais sur trois domaines sensibles.

Tout d'abord celui des temporalités : il faut se donner les moyens de fournir à tous une véritable accessibilité aux temps de la ville au-delà de ses lieux.

Ensuite, il s'agit de prendre en compte le caractère *constellaire* de la mobilité : l'individu ne se meut pas seul ; ses déplacements s'organisent en fonction de la nébuleuse de déplacements de ses proches (famille, amis, collègues, etc.). Les opérateurs de mobilité ainsi que les collectivités territoriales se doivent d'accompagner le mouvement et de mettre à disposition des solutions de mobilité qui épousent les besoins de ce fonctionnement en réseau.

Enfin, il faut cesser de répartir les investissements par saupoudrage ; pour parvenir à une multimodalité effective, il faut dorénavant privilégier les modes actifs de déplacement de manière décisive. Cela passe forcément par des ressources humaines calibrées, du temps et de l'argent.

### 3) Vous avez développé le concept de ludification des villes : de quoi s'agit-il ?

Avec Yves Winkin\*, nous nommons *ludification* le processus par lequel les villes rendent leurs artères à la fois plus fluides et plus ludiques. Il s'agit de répondre à la question : comment donner envie de marcher à la fois plus souvent et plus longtemps ?

Pour cela, nous nous appuyons sur le concept de *marche texturisée*, évoquant la capacité de ce mode, en prise directe avec l'environnement, à injecter de l'épaisseur et du sens dans nos déplacements.

Il s'agit alors pour les villes tout d'abord de trouver les moyens d'augmenter la texture du trajet à effectuer. Cette *ingénierie de l'enchantement* s'appuie sur le principe du *cabotage urbain*, qui consiste à aller de proche en proche au gré d'attracteurs qui s'enchaînent et qui éveillent l'intérêt du marcheur au fur et à mesure de sa progression. Servant tour à tour de points de repère ou de points d'ancrage, ces attracteurs ponctuent l'espace et déclinent autant de micro-instants de suspension favorables à la prolongation du trajet.

En deuxième lieu, plutôt que de recourir à la signalétique urbaine traditionnelle, les villes peuvent déployer, à l'instar du projet londonien *Legible London*, une sorte de *signalétique intuitive* qui permet au passant de tisser des fils conducteurs par le biais de devantures actives qui se déploient le long du parcours et permettent au piéton d'utiliser son répertoire d'actions quotidiennes pour baliser les quartiers dont il s'approprie la lecture.

La marche urbaine est d'ordre réticulaire ; elle s'organise de manière apparemment illogique autour du motif répété du *détour*. Dès lors, les liaisons les plus efficaces n'épousent pas forcément la ligne droite, mais rattachent chaque pôle d'intérêt principal à une constellation de satellites abritant des activités connexes dont l'attractivité varie selon l'agenda de chacun. S'il est utopique de vouloir aménager des itinéraires personnalisés pour chaque citoyen, il est néanmoins nécessaire de réfléchir aux chaînes d'activités que chacun a la liberté d'effectuer sur un parcours donné, selon son histoire et sa subjectivité.

\*Professeur en Sciences de l'Information et de la Communication à l'Université de Lyon, Ecole Normale Lettres et Sciences humaines