



LE MAGAZINE DES VILLES ET TERRITOIRES CYCLABLES

V
&

i
V

l
≡

l
|

≡
O

VELO2030 5/16/17 octobre

L'AVENIR
a besoin du

VELO

19^e congrès du Club des villes et territoires cyclables
DIJON 2011 VELO2030 the future goes cycling

n° 51

Dossier > pages 6 à 13

septembre/octobre 2011

6€

Spécial **Grand Dijon** et région **Bourgogne**



La lettre de l'Observatoire
Aides aux VAE > page 14



Grand prix
du vélo de ville
> pages 15 à 17



Les Talents
du Vélo
> page 18

La parole à
François Rebsamen > page 20



Des « ALTAO Duplex » pour aller au travail

À Vienne et à Chambéry, Altinnova a installé cette année des consignes à double étage « ALTAO Duplex ». Leur implantation s'inscrit dans une politique municipale visant à encourager la pratique du vélo pour se rendre sur son lieu de travail.

Les consignes à double étage « ALTAO Duplex », lancées par Altinnova en 2010 dans une version bois, viennent de retentir l'intérêt de deux nouvelles municipalités, cette fois dans une version métallisée.

À Vienne, dans l'Isère, deux modules de dix places ont ainsi été installés en mars 2011, l'un devant le siège de la communauté d'agglomération, l'autre dans un quartier d'affaires, aux abords des bâtiments de Jazz Parc. « Leur installation s'inscrit dans une politique locale qui veut encourager la pratique du vélo dans les déplacements professionnels de courte distance, commente Corinne Verdier, fondatrice d'Altinnova avec Julien Lefebvre. Grâce à ces consignes sécurisées, les personnes peuvent désormais laisser leur bicyclette toute la journée pendant qu'elles travaillent et la retrouver le soir, intacte dans son box individuel. Comme la ville ne voulait pas limiter son offre à cette seule cible des salariés, chacune des deux structures a été assortie d'un abri vélos de dix places lui étant adossé, accessible en libre-service et sans abonnement. »

À Chambéry Métropole cette fois, quatre consignes à double étage ont été installées en juillet 2011 sur trois sites : La Ravoire, Cognin et Chambéry même. « Il faut savoir que le bassin chambérien est très plat mais que beaucoup d'habitants résident dans les hauteurs, en périphérie, explique Laurent Valette, chargé de la mise en place de la politique cyclable à Chambéry Métropole. Ils rechignent à venir à vélo jusqu'à leur lieu de travail, sachant que le retour à leur domicile ne sera pas facile. Nous avons donc eu l'idée, en 2007, de créer des relais-vélos où ils pourraient laisser leur voiture une fois arrivés dans la vallée, puis poursuivre jusqu'au centre-ville à vélo. »



Consignes individuelles «ALTAO Cocoon» à Orvault Grand Val (Nantes Métropole)

Altinnova
l'alternative par l'innovation



Consignes « ALTAO Duplex » à La Ravoire (Chambéry Métropole)

Des boxes amovibles pour tester le besoin

Chacune des consignes totalise dix boxes sécurisés faisant la part belle à une signalétique Chambéry Métropole. Surtout, chacune est amovible et auto-portante pour qu'il soit possible de tester sur quelques mois la pertinence de son lieu d'implantation. « Dans ce genre d'opération, il faut pouvoir déplacer l'installation si elle n'est pas assez utilisée à l'endroit où elle se trouve, poursuit-il. Si au contraire elle rencontre un vif succès et qu'elle devient rapidement saturée, il faut alors pouvoir la remplacer par une structure pérenne et plus grande. Sur Cognin, nous avons programmé d'emblée deux modules "ALTAO Duplex" car nous

avons beaucoup de demandes. Nous sommes encore en phase d'observation, mais il est probable que nous les remplaçons en fin d'année par un abri vélos collectif sécurisé "ALTAO Spacio" permanent de 36 places, et que nous les redéployions dans un autre endroit de la métropole. Ce qui nous a justement séduits dans l'offre d'Altinnova, c'est qu'elle était très adaptable à nos exigences et que les modules 10 vélos n'occupent que peu d'espace, l'équivalent d'un emplacement de parking auto. » Rappelons qu'au cours de l'année, Altinnova a par ailleurs démarré son programme d'implantation de consignes individuelles à simple étage « ALTAO Cocoon » dans la périphérie de Nantes Métropole. Une cinquantaine d'unités sur un total de deux cents est d'ores et déjà installée. ■

agenda

> du 13 au 16 octobre 2011
Journées des vélos en
libre-service et du vélo
en Cantabrie
Santander - Espagne



> du 1^{er} au 7 avril 2012
Semaine
du développement
durable



> du 5 au 7 juin 2012
Salon européen
de la mobilité - Paris



> du 26 au 29 juin 2012
Velo-city Global
Vancouver - Canada



édito

Remède anti-crise

Pour beaucoup de ménages, la rentrée 2011 est synonyme de nouvelles hausses, notamment des budgets logement et transport. Et donc de choix contraints. Ceux qui ne comptent pas s'imaginent mal ce que représentent ces arbitrages dans un budget familial entre dépenses de loisirs et de mobilité, de culture et de chauffage, de santé et de logement... Notre pays compte 8,2 millions de pauvres en 2009, comme l'INSEE vient de le révéler. Et bien davantage en 2011, comme le souligne le président du Secours populaire! Cette même étude révèle que ce sont les familles les plus pauvres qui ont été le plus durement frappées par la crise économique, avec une perte de revenus de 1,1 %.

Les jeunes entre 18 et 29 ans sont particulièrement exposés, et, fait plus nouveau, le nombre de personnes pauvres de plus de 60 ans a explosé entre 2003 et 2008!

Dans ce contexte désolant, l'Union européenne remet en cause un programme d'aide alimentaire aux pauvres tiré des fonds agricoles et remet à plus tard les décisions alors que les organisations caritatives redoutent un « tsunami » dans plusieurs pays, dont la France. Il faut donc agir, sans délai! Prenons le taux d'effort des ménages pour leur mobilité: il s'aggrave considérablement, notamment quand les circonstances sont... aggravantes! Logement dans le périurbain diffus, dépendance à la voiture pour aller à son travail, à l'université... Au Club des villes et territoires cyclables, nous ne prétendons pas détenir la solution à tous les maux, mais nous sommes certains de tenir un vrai remède, si tant est qu'on se donne les moyens de le déployer, d'exploiter toute son efficacité. Une grande ou même une petite dose de vélo dans son cocktail de transport quotidien, c'est très bon pour le porte-monnaie. Ce ne sont pas tous les pratiquants qui nous contrediront, qu'ils soient de récents convertis ou des adeptes de longue date. Ils en mesurent tous les jours les bienfaits économiques immédiats, et même à plus long terme, en moindres dépenses de santé par exemple. Mais, fait nouveau, ils le disent! Pour preuve, les débats sur les sites des quotidiens, sur les blogs; ils sont nombreux à témoigner dans ce sens.

C'est pourquoi, au Club des villes et territoires cyclables, nous sommes dans l'agacement durable! L'État cherche des économies partout. De notre côté, nous ne proposons que cela! Des économies avérées et non potentielles. Faire du vélo permet de préserver son budget transport sans perdre en efficacité. Et d'avoir une meilleure santé. Jamais le contexte n'a été aussi favorable au vélo! Il faut prendre des mesures de relance économique qui s'appuient sur une augmentation du pouvoir d'achat. Ne passons pas à côté des solutions. Le développement du vélo en est une. Et ne boudons pas notre plaisir au passage. Comme le dit si bien ce tag urbain, avec ce slogan accompagné d'un picto vélo, « la crise passera, le plaisir restera ! ».

Jean-Marie Darmian
Président

Le Brésil à l'heure du vélo

► **Après le programme « Allons à l'école » qui a mis 100 000 vélos à la disposition des écoles publiques, la présidente Dilma Rousseff a franchi une nouvelle étape dans sa politique vélo !**

Son Plan national vélo a été approuvé par la chambre des députés en juillet dernier. Une des mesures adoptées permet aux municipalités de plus de 20 000 habitants d'attribuer 15 % des recettes des contraventions à la réalisation d'une politique cyclable. L'application d'une telle mesure représenterait par exemple pour une ville comme Curitiba la mise à disposition de 10 millions de dollars par an pour développer la pratique du vélo, soit cinq fois plus que le budget prévu pour l'année 2011. Le Plan national vélo brésilien prévoit également le lancement d'une grande campagne de communication sur les bienfaits de la pratique du vélo sur la santé. Le Brésil en avance sur la France ?

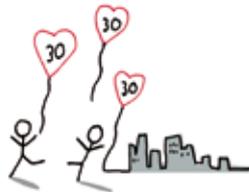
Londres pompe l'air



► **Peur de vous retrouver à plat ? Pas de panique si vous circulez à vélo dans le centre de Londres.**

Dans le quartier des affaires de la City, les parcs de stationnement voitures sont déjà équipés de pompes pour les vélos. Mais désormais, les cyclistes pourront aussi regonfler directement leurs pneus à l'une des deux pompes élégamment designées installées sur les trottoirs. Gageons que la simplicité de leur système d'installation (sans raccordement électrique puisqu'on pompe à la main) encouragera la municipalité à les multiplier dans toute la ville !

Bravo à Lanester :



► **Le Conseil municipal de Lanester, dans le Morbihan, a rejoint la démarche du manifeste « Ville 30 » le 7 juillet dernier.**

Après deux ans de concertation, la ville a adopté en 2010 son schéma directeur des zones 30, qui prévoit le passage de toutes les voies de dessertes locales à 30 km/h, et la conservation de la limitation à 50 km/h pour les principaux axes (sauf lorsqu'ils bordent des écoles ou des commerces). Les aménagements et la mise en place de la signalisation prendront fin en 2013. Avec la signature du manifeste « Ville 30 » pendant la journée sans voiture, le 18 septembre, la ville affirme son engagement en faveur de la réduction des vitesses et de la qualité de vie en ville.

CM2 à vélo



► **Apprendre à toute une classe d'âge à circuler à vélo en ville, c'est l'objectif que s'est fixé la municipalité de Lyon.**

Après avoir expérimenté l'an dernier le dispositif lors des activités périscolaires proposées pendant les « Mercredis de Lyon », la mairie a décidé d'étendre le dispositif aux 160 classes de CM2. Les 4 000 élèves apprendront ainsi à se dépla-

cer en toute sécurité à vélo, tout en pratiquant une activité physique.

Kiosque à vélo *



► **Aux États-Unis, Minneapolis est la ville «vélo» par excellence, avec un itinéraire phare – la Midtown Greenway –, une artère verte de près de 9 km dédiée aux piétons et aux cyclistes.**

Pour leur faciliter la vie, une entreprise locale a inventé le Bike Fixtation, un kiosque en libre-service dédié aux deux-roues non motorisés. Différentes options sont offertes : un compresseur d'air pour regonfler les pneus, un stand de réparation permettant de surélever son vélo et sur lequel sont fixés différents outils indispensables aux menues réparations. Le distributeur automatique contient quant à lui des snacks, gants, cadenas, chambres à air. Ces kiosques peuvent être installés chez des commerçants ou dans des lieux publics pour faciliter leur accès. Un premier Bike Fixtation a été installé le long de la Midtown Greenway de Minneapolis, et un deuxième devrait

vite dit

bientôt suivre. Le vélo aux USA, c'est parti!

*en partenariat avec www.innovcity.com

Bienvenue à V'lille



► C'est le petit dernier des systèmes de mise à disposition de vélos.

Lancé le 16 septembre par la communauté urbaine de

Lille, il propose à la fois des vélos en libre-service (VLS) et des vélos en location longue durée (VLD). L'abonnement pour ces deux systèmes peut se faire sur Internet ou aux stations et dans les maisons V'lille, où sont prises en charge les petites réparations. Le coût de l'abonnement au VLS est de 1,40 € la journée, 7 € la semaine et 36 € l'année. La première demi-heure d'utilisation est gratuite, et la demi-heure supplémentaire est facturée 1 €. Quant aux VLD, on peut les louer au mois (5 €) ou à l'année (36 €). Le système est géré par Keolis, exploitant du réseau de transports urbains. Les vélos

ont été conçus et produits par Décathlon, entreprise lilloise. À noter que les abonnés des transports en commun bénéficient de tarifs préférentiels. La mise en place de ce système devrait être accompagné dans un second temps par « Garage à vélo ». ■

« En matière de prévention de la sédentarité, il y a deux stratégies. L'injonction : bougez ! Et la facilitation. Je préfère de loin la stratégie de la facilitation. En mettant des vélos à la disposition des gens, dans les entreprises par exemple. »

Professeur Arnaud Basdevant,
nutritionniste
Europe 1, 11 septembre 2011

CONTROLE
SOLIDITÉ
BUREAU
VERITAS



PARCAGE 2 ROUES SECURISE



Réunir toutes ces fonctions en une seule touche. IMPOSSIBLE ?....

APPUYER ICI



3, route de Vovray 74000 ANNECY tél. 04 50 45 13 45

Pour nous contacter

www.cyclogard.com

Spécial **Grand Dijon** et région **Bourgogne**

GRAND DIJON : faire encore mieux pour le vélo



Hôte du congrès du Club des villes et territoires cyclables, le Grand Dijon a adopté, en 2004, un schéma directeur cyclable qui a commencé à produire ses effets. La part modale du vélo est en effet passée de 2 % à 3,3 %. Son ambition, aujourd'hui, est d'atteindre rapidement la barre des 5 %, grâce à une nouvelle phase de projets. Bilan et perspectives de sa politique.



Crédit photo > Agglo Dijon - Illustration > Denis Desailly

Entre le Clou rouillé, qui lui fut attribué en 2000 par la FUBicy, et ses 233 km actuels de linéaires vélo, le Grand Dijon a donné un sacré coup de pédale à sa politique vélo ! Comme le dit Catherine Hervieu, vice-présidente en charge des modes doux, « *partis de rien il y a dix ans, nous pouvons afficher aujourd'hui un bilan globalement positif.* »

Une nouvelle vision des déplacements

La dynamique s'est enclenchée en 2001, avec l'élection d'une nouvelle équipe

municipale à Dijon, dirigée par François Rebsamen*. Elle s'est immédiatement attachée à élaborer un contrat d'agglomération, fondé sur des projets globaux et transversaux. La vision déplacements s'en est alors trouvée « *changée* », et la « *nécessité d'y introduire une politique vélo* » s'est imposée. Pour la définir et la mettre en œuvre, le Grand Dijon décidait, fin 2001, de créer un poste de chargé de mission vélo (voir encadré). La création de ce poste fut « *très précieuse* » pour faire avancer les choses, selon Catherine Hervieu. Dès 2004, en

* Voir aussi l'interview en dernière de couverture

effet, un schéma directeur cyclable était adopté, avec pour objectif principal la constitution d'un réseau cyclable de 165 km cohérent à l'échelle intercommunale. Les grands principes retenus pour ce réseau se déclinaient en quatre points : suivre les axes de voirie structurants ; privilégier les trajets les plus directs et les plus courts ; desservir les pôles d'habitat, d'équipements et d'emplois ; affirmer la légitimité du cycliste sur les espaces publics les plus fréquentés.

Outre la création de ce réseau, le schéma visait également à développer l'intermodalité transports collectifs/vélo, mettre en place des dispositifs pour lutter contre le vol de vélos, proposer des vélos en location, créer une culture vélo, mesurer les effets de la politique vélo grâce à un Observatoire du vélo...

23 % de linéaires de voirie pour le vélo

Aujourd'hui, cinq ans après la réalisation des premiers aménagements, nombre de ces objectifs sont déjà atteints, selon le bilan 2009 de l'Observatoire du vélo et les premières données du bilan 2010 – les résultats définitifs seront communiqués lors du congrès du Club.

Le Grand Dijon affiche ainsi 233 km de linéaires vélo, comme indiqué plus haut, qui représentent 23 % de linéaires de voirie. De façon plus précise, les pistes cyclables en représentent 26 % et les bandes cyclables 25 %. À cela s'ajoutent, en termes d'espaces dédiés au vélo, 8 % des aires piétonnes, 34 % des zones 30, 5 % des couloirs de bus. De quoi « faire naître une incitation à la modération de la circulation », estime Catherine Hervieu.

En matière de sécurisation, 1 800 arceaux ont été installés dans l'agglomération – dont plusieurs dizaines l'ont été cet hiver sur le campus de l'université, avec la collaboration de son référent vélo. On peut noter que le schéma prévoyait d'en installer seulement 1 500. Parallèlement, une vélostation a été implantée à la gare de Dijon en octobre 2010. Offrant 176 places de stationnement sécurisé, elle est réservée aux abonnés de la SNCF (TER Bourgogne et Franche-Comté, grandes lignes) et du réseau urbain Divia (voir encadré).



Crédit photo : Grand Dijon

Depuis 2008, 400 VéloDi sont répartis dans 40 stations

800 vélos à disposition

Pour ce qui concerne la location de vélos en libre-service, le Grand Dijon propose, depuis février 2008, le service VéloDi. Géré par Clear Channel, il met à disposition de la population 400 vélos, répartis dans 40 stations. Après un démarrage en fanfare (460 772 emprunts en 2008, plus de 12 000 abonnés), le soufflé est retombé en 2009 (196 170 emprunts, 5 400 abonnés annuels et 2 400 abonnés hebdomadaires), mais ce phénomène est observé dans d'autres villes, note Catherine Hervieu. Pour autant, le vélo en tant que tel n'est pas rejeté puisque « beaucoup de personnes, anciennement abonnées, ont choisi d'acheter leur propre vélo, comme l'ont confirmé les douze marchands de cycle de la ville. » À noter que le bilan 2010 de l'Observatoire ne pourra fournir de données actualisées sur VéloDi, faute d'éléments communiqués par Clear Channel.



Crédit photo : Grand Dijon

23% de la voirie du Grand Dijon pour le vélo.

Chargé de mission vélo : un manque qui fait débat

En créant un poste de chargé de mission vélo, fin 2002, le Grand Dijon affichait clairement sa volonté d'inscrire les modes doux dans sa politique de déplacements et de privilégier une approche transversale du sujet. Depuis 2009, le poste est vacant, après que son titulaire a décidé de rejoindre une autre agglomération. Pour Christian Germain, président d'EVAD, ce non-remplacement marque une « rupture » dans les relations de l'association avec l'agglomération. « Il n'y a plus de réelle concertation, explique-t-il. Par exemple, la commission extra-communale modes doux ne s'est réunie que deux fois depuis 2008, pour nous informer a posteriori de projets adoptés. » Catherine Hervieu est tout aussi amère devant cette situation, dans laquelle elle voit la preuve que « les services du Grand Dijon considèrent le vélo à la marge. » Elle reste « perplexe », en tout cas, quand « ils affirment que la culture vélo est dans tous les services mais que le tramway est prioritaire. » Si l'élue affirme « comprendre parfaitement » la mobilisation nécessaire à la réussite du projet de tramway, elle prévient aussi, sans ambages : « Dès que le tramway sera opérationnel, la question du chargé de mission vélo deviendra cruciale. »



Crédit photo : Grand Dijon

L'accompagnement de l'essor d'une culture vélo, pour atteindre 5% de part modale vélo

Pas de chiffres disponibles non plus, à l'heure où nous mettons sous presse – mais ils seront publiés lors du congrès –, pour la nouvelle offre de location de longue durée lancée le 17 février dernier, Diviavélo. Géré par le réseau urbain, le service met à disposition 400 vélos qu'on peut louer au mois ou à l'année pour respectivement 15 € ou 80 €. « Depuis le mois d'avril, il semble prendre un essor intéressant », constate Catherine Hervieu. En tout cas, il « satisfait tout à fait » Christian Germain, président de l'association EVAD (Ensemble à vélo dans l'agglomération dijonnaise), qui en avait demandé la création lors du lancement du projet de tramway. « Seul reproche » qu'il fait au service : le montant « important » de la caution (350 €), « notamment pour les étudiants ».

20 km de tramway, 50 km de plus pour le vélo

Si beaucoup ont donc déjà été concrétisés, « il reste encore de nombreux travaux à faire », souligne la vice-présidente du Grand Dijon.

En premier lieu figurent tous les aménagements vélo liés à la mise en service des deux lignes de tramway. Prévu pour être opérationnelles en 2013, elles suivent un tracé sud-nord et vers l'ouest qui, sur 20 km, couvre trois axes prioritaires. Au total, selon le recensement effectué par l'Observatoire du vélo, 36 km d'itinéraires cyclables doivent être réalisés le long du tracé du tramway, complétés par 5 km d'aménagements induits (création d'alternatives les plus directes possibles à l'utilisation des rues empruntées par le tramway) et 7 à 8 km d'aménagements

connexes. Tous doivent répondre à deux règles de base : création de pistes larges de 2 à 3 mètres au minimum, en général bidirectionnelles ; pistes construites à l'extérieur de l'anneau, pour les giratoires. L'ensemble de ces aménagements va offrir à la population un véritable réseau « structurant », qui permettra de faciliter les trajets domicile-travail, de se rendre dans les zones commerciales et de loisirs, de rejoindre la gare. Pour Catherine Hervieu, c'est là l'une des réussites du projet de tramway : « La dimension vélo a été totalement intégrée, dès le début, dans le projet. Nous n'avons pas eu besoin de nous battre là-dessus. » Sans doute, précise-t-elle, parce que le concepteur du projet dijonnais, Alfred Peter, avait réalisé celui de Strasbourg en intégrant d'emblée les itinéraires cyclables...

L'intermodalité en construction

Outre les pistes cyclables, le projet a entériné la création d'aires de stationnement sécurisé pour les vélos aux trois terminus du tramway (nord, sud, ouest) et à plusieurs stations clés, qui « peuvent constituer le nœud du maillage cyclable », selon Catherine Hervieu. Ces aires vont participer d'une intermodalité Transports en Commun/vélo qu'EVAD estime « essentielle » pour le développement du vélo. D'ailleurs, note Christian Germain, « le rapport de la commission d'enquête affirmait clairement que l'importance du budget consacré au projet de tramway ne pouvait se justifier que par la mise en place d'une intermodalité. »

L'association milite ainsi ardemment, avec la FNAUT, en faveur d'un accès

Débats autour de la vélostation

Créée en octobre 2010, la vélostation de la gare de Dijon a été financée par le Grand Dijon, la région Bourgogne, la SNCF et le FEDER.

Un an après son ouverture, le parc sécurisé fait l'objet de plusieurs critiques. EVAD, qui en avait salué l'idée, lui reproche sa conception, « qui oblige les cyclistes à s'écarteler pour pouvoir y entrer », et remet surtout en cause sa tarification « élevée ». Peut-être est-ce parce que ses concepteurs « ont eu peur d'être submergés par la demande », suggère Christian Germain... Catherine Hervieu considère également que les tarifs sont « trop chers » et qu'ils devraient prendre en compte « les enjeux du développement du vélo ». Tous deux se rejoignent aussi pour proposer que le parc ne soit plus réservé aux seuls abonnés de la SNCF et du réseau urbain Divia mais ouvert à tous. Le président de l'association suggère un système de service à plusieurs niveaux : le parc abrité et sécurisé pour les abonnés, un parc abrité pour les personnes qui prennent le train pour la journée, des arceaux pour les usagers occasionnels. Petite cerise sur le gâteau de ces critiques : la vice-présidente du Grand Dijon serait ravie que « les employés de la SNCF connaissent l'existence du parc » !



Crédit photo : Grand Dijon

François Rebsamen et Catherine Hervieu

facilité du vélo aux différents pôles multimodaux et d'une complémentarité entre modes. Concrètement, elle réclame, notamment, de « *meilleurs* » rabattements sur la gare et sur la section sud du tramway, le développement de parkings sécurisés aux stations de tramway, la possibilité de monter son vélo dans le tramway « *sous certaines conditions* ». Sur ce dernier point, l'association se heurte à une fin de non-recevoir de la part du Grand Dijon, mais son président « *ne désespère pas d'obtenir gain de cause* ». Parce que, dit-il, « *il serait étonnant que le Grand Dijon soit la seule agglomération à faire exception à ce principe, appliqué dans toutes les villes à tramway.* »

Priorité au stationnement

Le stationnement sécurisé entre également, pour Catherine Hervieu, dans la liste des « *choses à faire* ». Et même de façon prioritaire, pour que les cyclistes ne soient plus contraints de « *garer leurs vélos là où ils peuvent les poser, de façon totalement anarchique* ». Face à cela, son sentiment est clair : « *Il va falloir beaucoup pousser sur ce dossier, car les équipements réclament un certain niveau d'investissement.* »

Le Grand Dijon en prend sa part, en aidant les communes à s'équiper en arceaux. Mais un important travail de persuasion doit être également fait auprès des entreprises, des bailleurs sociaux. En la matière, les nouvelles normes PLU devraient permettre d'accélérer le processus. Sur les 22 communes qui composent le Grand Dijon, 9 ont déjà intégré les normes vélos dans leur nouveau PLU et 8 autres sont en train de le faire. Les trois qui ne les intégreront pas sont « *très éloignées* » de la ville centre. Mais cela ne les empêche pas d'être sensibles à la problématique vélo. L'une d'elles, Daix, a ainsi adopté, en juin dernier, une délibération qui lui permettra d'octroyer une subvention municipale à tout habitant achetant un vélo électrique.

Quant à la ville de Dijon, elle s'est engagée dans un ECO-PLU qui, « *sous l'impulsion des revendications des associations* », a fixé des normes exigeantes, calées sur celles adoptées par Strasbourg. « *Au départ, le document ne mentionnait aucune référence au vélo ; à l'arrivée, nous sommes très performants* », constate Catherine Hervieu (voir tableau ci-dessus).

PLU : NORMES DE STATIONNEMENT VÉLO PERFORMANTES

> Habitat collectif et hébergement d'étudiants et jeunes travailleurs, résidences services :	local ou emplacement clos et couvert de 1,5 m ² par tranche de 50 m ² de SHON
> Bureaux :	à partir de 100 m ² de SHON, 4 places par tranche de 100 m ² de SHON
> Activités artisanales et industrielles :	1 place pour 50 m ² de SHON
> Commerces :	à partir de 100 m ² de surface de vente, 4 places par tranche de 100 m ² de SHON
> Locaux d'enseignement :	
• primaire	1 place par classe
• secondaire et technique	5 places par classe
• supérieur et recherche	1 place par tranche de 40 m ² de SHON

Le temps du travail de précision

En attendant que les PLU produisent leurs effets, la vice-présidente du Grand Dijon considère que la politique vélo de l'agglomération doit franchir une nouvelle étape : « *Cinq ans après le lancement du schéma directeur, nous entrons maintenant dans le travail de précision.* »

Concrètement, il va s'agir d'assurer « *la qualité de la continuité des aménagements* » avec deux axes d'actions. Tout d'abord, la « *prise en compte* » des disparités existant entre les communes périphériques de Dijon et les communes plus éloignées, généralement de taille modeste. Ensuite, « *l'harmonisation* » des aménagements. Aujourd'hui, certaines communes, qui « *se sont saisies de la thématique vélo* », réalisent leurs propres aménagements sans considération des autres. Les « *sensibiliser* » à la nécessité d'harmoniser va constituer « *un enjeu fort* » des mois et des années à venir. Parallèlement à la qualité des continuités, le temps est venu de « *développer la culture vélo* ». Elle a déjà commencé à s'installer, puisque la part modale du vélo est passée de 2 % en 1997 à 3,3 % fin 2009. Certes, reconnaît Catherine Hervieu, « *cet indicateur n'est pas objectif à 100 % car il ne tient pas forcément compte d'un certain nombre de paramètres : les effets de la météo, le fait que la population a évolué... Mais il est intéressant car il montre un mouvement de fond.* » Un autre indicateur témoigne d'une réelle évolution : dans le cas de personnes habitant et travaillant dans la même commune, 72 % des déplacements domicile-travail se font à vélo. Cela représente une part

modale de 8,5 %, « *prise sur la voiture et non pas sur les transports publics* ».

Si la création de VéloDi et, récemment, celle de Diviavélo participent à la propagation de la culture vélo en « *permettant de s'approprier la ville autrement* », des opérations telles que le challenge « *Au travail sans ma voiture* » y concourent également. Organisé dans le cadre de la Semaine de la mobilité, il réunit cette année 26 entreprises et administrations (voir encadré).

Objectif 5 %

Stationnement, qualité des continuités, culture vélo : tous ces éléments devraient être formalisés dans le cadre de la réactualisation du schéma directeur vélo. Celle-ci sera réalisée dès la mise en service du tramway, qui va s'accompagner d'une refonte du réseau urbain. Le président d'EVAD en attend beaucoup, en termes notamment d'intermodalité. Tout comme il compte sur la révision, en cours, du PDU « *pour que les aménagements réalisés soient audités* ».

Pour Catherine Hervieu, la réactualisation de l'un et la révision de l'autre doivent être l'occasion « *d'éviter les approches cloisonnées en termes de mobilité, d'instituer une véritable transversalité permettant d'avoir une vision globale de l'aménagement du territoire* ». Au-delà, cette nouvelle phase doit être l'occasion de montrer qu'après « *avoir beaucoup progressé, nous sommes capables de faire mieux encore* ». Pour que le vélo atteigne les 5 % de part modale « *dans les prochaines années* », ce qui serait « *important* ». ■

Spécial **Grand Dijon** et région **Bourgogne**

RÉGION BOURGOGNE : bientôt un Plan vélo

Récent adhérent du Club des villes et territoires cyclables, le Conseil régional de Bourgogne a décidé, en 2010, de prendre à bras-le-corps la problématique de la mobilité et de donner toute sa place au vélo. Intégration du vélo dans les Plans de déplacements d'entreprises (PDE) ; transport autorisé dans les TER, autocars interurbains et navettes touristiques ; utilisation du réseau de véloroutes et voies vertes pour les trajets du quotidien... Autant de projets mis en chantier, pour un Plan vélo qui sera présenté lors du congrès.



Crédit photo : Pierre Combier

1 million de touristes parcourent chaque année les véloroutes et voies vertes de Bourgogne.

« *Mettre en œuvre un programme de mobilité pour tous et partout* » : tel est le « *challenge ambitieux* » que s'est fixé le Conseil régional de Bourgogne en 2010. Ambitieux car « *jamais jusqu'alors il ne s'était engagé avec un tel affichage et une telle volonté dans une politique dédiée à la mobilité* », explique Catherine Fournier, directrice générale adjointe Transports et Intermodalité et chef du service Mobilité. Ambitieux également, au vu du contexte démographique de la région, à savoir une densité deux fois inférieure à la moyenne nationale (52 habitants/km² contre 108).

Marges de développement pour le vélo

Concrètement, le programme d'actions s'articule autour de quatre axes principaux : les déplacements domicile-travail, l'information multimodale, la mise en place de systèmes de transport alternatifs dans les zones non desservies par les transports

collectifs et pour les personnes n'ayant pas de moyens de transport, l'accessibilité des sites touristiques par des itinéraires sans voiture. Présenté le 10 juin dernier, dans le cadre des premières Assises régionales de la mobilité, ce programme doit être validé à l'automne lors d'une réunion de la Conférence des autorités organisatrices.

Le vélo a déjà ou va y avoir toute sa place. Parce que le Conseil régional entend promouvoir tous les modes alternatifs à la voiture et parce que son potentiel de développement est réel. Preuve en est donnée par une étude du CETE de Lyon, publiée en mars 2011 et portant sur la mobilité en Bourgogne*. Il en ressort, notamment, que 40 % des actifs travaillent dans leur commune de résidence (contre 33 % au niveau national). Conséquence logique : 50 % des déplacements domicile-travail sont inférieurs à 5 km. En dépit de cette courte

* « *Analyse de la mobilité en Bourgogne* », sous-rapport du CETE de Lyon réalisé pour le compte de la DREAL Bourgogne, mars 2011



Crédit photo : Pierre Comblier

La région Bourgogne lance son Plan d'actions spécifique pour le vélo.

distance, la voiture est largement prépondérante, avec une part modale de 76 %. Celle du vélo s'établit globalement à 4 % et celle de la marche à pied à 9 %.

Pour le CETE de Lyon, ces chiffres montrent qu'il existe « *un potentiel de report sur les modes alternatifs* ». De quoi conforter le Conseil régional dans le fait que « *le vélo a des marges de développement* » et qu'il mérite de faire l'objet d'un Plan d'actions spécifique. Le congrès du Club sera « *la première occasion de le dévoiler, avant qu'il soit mis en application en 2012* », annonce Catherine Fournier.

Une place pour le vélo dans les PDE

Sur les déplacements domicile-travail, l'engagement du Conseil régional s'est déjà traduit par deux initiatives.

Tout d'abord, il cofinance un poste de chargé de mission Mobilité, créé par la CCI de Côte-d'Or, qui a vocation à promouvoir les PDE auprès des entreprises. Celles-ci « *commencent à s'approprier la thématique des déplacements* », constate Catherine Fournier. C'est pourquoi le Conseil régional étendra cette démarche en 2012 auprès des CCI des trois autres départements de la région. En attendant, l'institution a choisi de s'impliquer pleinement dans le challenge « *Au travail sans ma voiture* », organisé dans le cadre de la Semaine de la mobilité, pour « *offrir aux entreprises un événement mobilisateur pour leurs salariés* » (voir encadré).

Ensuite, l'instance accompagne directement les entreprises qui lancent des PDE. Depuis le début de l'année 2011, il finance ainsi « *jusqu'à hauteur de 80 %* » l'aide au

diagnostic et la mise en place d'actions. Pour l'instant, le vélo n'est pas encore spécifiquement identifié en termes d'actions, mais « *ce sera fait en 2012* », selon Catherine Fournier. Le Plan vélo inclut en effet la thématique des déplacements domicile-travail, et « *une enveloppe spécifique est d'ores et déjà prévue dans le budget prévisionnel 2012.* »

Projet régional de prêt de vélos

Deuxième axe, l'information multimodale. En la matière, la région dispose d'une centrale régionale de mobilité, mobigo-bourgogne.com. Une rubrique vélo y a été intégrée récemment, dans laquelle on peut trouver : les divers services de location (VLS ou longue durée) existant dans les principales villes ; tous les équipements de stationnement (abris sécurisés, arceaux...) implantés près des gares ; les cartes des réseaux cyclables de Dijon, Nevers et Chalon-sur-Saône ; les offres et conditions d'accès vélo au TER ; le réseau des véloroutes et voies vertes de Bourgogne. À noter que la centrale est complétée, depuis cette rentrée, par une rubrique covoiturage.

Pour permettre aux personnes non desservies par les transports publics et ne possédant pas de voiture de se déplacer, le Conseil régional « *travaille* » à leur proposer un système de prêt de voitures, deux-roues ou scooters électriques pour « *une somme symbolique* ». Il le fait « *main dans la main avec les plates-formes de mobilité* » qui ont un parc de véhicules. Pour l'heure, reconnaît Catherine Fournier, « *nous n'avons*

« Au travail sans ma voiture » : un challenge qui prend de l'ampleur

De 2008 à 2010, la Semaine de la mobilité a été l'occasion, pour le Grand Dijon et EVAD, d'organiser une opération « *À vélo au travail* ». Pour l'édition 2011, le challenge prend « *une plus grande ampleur, en raison de la participation du Conseil régional et de la CCI de Côte-d'Or* », selon Catherine Hervieu, vice-présidente du Grand Dijon en charge des modes doux.

Baptisé cette année « *Au travail sans ma voiture* », il vise à sensibiliser les entreprises et leurs salariés à l'intérêt des PDE et aux solutions alternatives pour les déplacements domicile-travail.

Un prix récompensera les entreprises ou les établissements publics – parmi les plus de trente inscrits – qui auront comptabilisé le plus grand nombre de salariés venus au travail, les 19 et 20 septembre, par un autre mode que la voiture.

Le vélo n'est donc plus seul concerné par l'opération, mais « *sa spécificité est maintenue* » au travers d'un classement spécifique, précise Catherine Fournier, directrice générale adjointe Transports et Intermodalité au Conseil régional. Thématique élargie, couverture géographique également puisque le challenge couvre cette année le département de la Côte-d'Or et ses grandes agglomérations. En 2012, l'opération sera étendue à l'ensemble des départements, annonce déjà Catherine Fournier.

pas de politique spécifique en matière de prêt ou d'achat. Du moins pas encore... »

Le vélo partout et en concertation

Quant à l'accès aux sites touristiques sans voiture, l'objectif du Conseil régional est de mettre en place des solutions alternatives (TER, autocars, navettes) qui, toutes, acceptent le transport de vélos.

Pour le TER, cette possibilité existe déjà. Pour les autocars interurbains, le Conseil régional a entamé une réflexion avec l'ensemble des Conseils généraux du territoire afin qu'ils autorisent le transport de vélos sur leurs lignes. À en croire Catherine Fournier, l'écho semble favorable puisqu'elle annonce que « *cette offre va se mettre en place progressivement.* » Côté navette touristique, la formule a été expérimentée dans l'Yonne en 2010 et devrait prochainement être étendue à la Côte-d'Or et à la Saône-et-Loire.

La création de ces navettes, et plus généralement de toute l'offre sans voiture, doit répondre à « *une règle majeure* » : tous les acteurs concernés (conseils généraux, pays, communautés de communes...) doivent donner leur accord et financer

ensemble le projet. Si ces conditions ne sont pas réunies, le projet n'est pas mis en place. Cette démarche demande « *beaucoup de temps* », concède Catherine Fournier, mais « *elle est indispensable pour mobiliser réellement les acteurs. Nous nous apercevons d'ailleurs que, finalement, ils attendent tous cette coordination.* »

Les véloroutes et voies vertes pour le quotidien ?

Enfin, on ne peut pas parler de tourisme sans évoquer le réseau de véloroutes et voies vertes de la Bourgogne, long de 830 km et voyant passer chaque année un million de personnes. Élément clé du tourisme régional, ce réseau a commencé à faire l'objet d'une « *réflexion globale* » du Conseil régional. Concrètement, il examine la façon dont cette infrastructure pourrait être « *utilisée au mieux, dans le cadre d'une correspondance avec les déplacements du quotidien.* »

Cette réflexion fera partie des « *pistes d'idées* » que le Conseil régional entend lancer lors du congrès du Club, « *pour voir si elles recueillent des échos favorables.* » ■

Plans de déplacements interétablissements scolaires

Outre les entreprises et les salariés, le Conseil régional a décidé de sensibiliser les jeunes à l'usage de modes alternatifs à la voiture, dont le vélo, en mettant en place des « *actions spécifiques pour développer des plans de déplacements interétablissements scolaires.* » Lancée il y a peu, l'idée a déjà trouvé un écho puisque l'institution a été « *interpellée* » par trois collèges implantés à Sens, qui ne relèvent pourtant pas de sa compétence. Qu'importe, explique Catherine Fournier : « *Nous avons commencé à rencontrer les responsables de ces collèges, situés dans un même périmètre, et nous allons travailler sur un plan interétablissements.* »

Abris vélos 100% Modul'ère

Nous vous proposons une gamme complète d'abris (vélos, conteneurs, covoiturage...) modulables, sécurisables et surtout au design personnalisable.

Tôle perforée

Grille acier

Bardage bois horizontal

Bardage bois vertical

Sécurisation

Cadre vitré

ABRI PLUS
la solution pour tout abriter

www.abri-plus.com

Tel : 02 40 78 08 08

Découvrez nos solutions modulaires au service de votre environnement

Spécial **Grand Dijon** et région **Bourgogne**

LA BÉCANE À JULES

pour un monde apaisé



Credito photo : Grand Dijon

De l'atelier d'auto-réparation à l'entretien du parc DiviaVélo



Créé en 2006 à Dijon, cet atelier vélo allie sa vocation d'éco-

nomie solidaire et sociale à une volonté revendiquée d'indépendance et de développement économique. Tout cela au nom d'un objectif : promouvoir le vélo. Parce que « plus il y aura de personnes à vélo, plus on sera dans un monde apaisé. »

« Je suis hyper fier et hyper content d'une chose : l'association rassemble des adhérents de tous âges, toutes classes sociales, tous horizons. Le vélo est un vrai fédérateur. » Plutôt modeste et réservé, Jean-Christophe Barre s'est laissé aller à lâcher ce « cri du cœur » à la fin de notre entretien ! Mais il a de quoi le faire, à voir les résultats de La Bécane à Jules, l'atelier vélo qu'il a créé fin 2006, sous statut d'association loi 1901.

En 2008, l'association comptait 85 adhérents ; fin 2009, elle en rassemblait 388 ; fin 2010, ils étaient 1 000. Et l'année 2011 devrait confirmer cette « explosion » due à un bouche-à-oreille qui « fonctionne bien ». Parallèlement, l'association est passée d'un salarié en contrat avenir à six salariés en CDI, aucun de ces contrats n'étant aidé. C'est là l'autre grand sujet de satisfaction de Jean-Christophe Barre : « Le vélo est créateur d'emplois et de richesses. »

Une association qui choisit de se passer de subvention

Association ayant pour objet la promotion et l'aide à l'utilisation du vélo en ville, La

Bécane à Jules était au départ un atelier d'auto-réparation de vélos, dans lequel les cyclistes pouvaient trouver à la fois les pièces de rechange dont ils avaient besoin et des personnes pour les conseiller. À cette activité d'origine sont venues s'en ajouter d'autres : gravage du numéro unique sur les cadres de vélo, ventes de vélos retapés par les adhérents, remise en état de vélos récupérés dans les déchetteries par Emmaüs, location de vélos... Tout cela pour des prix modiques, « afin que tout le monde puisse réparer ou acheter un vélo au moindre coût ».

La multiplication de ces activités se traduit par un chiffre d'affaires en hausse. Au point qu'en 2009, l'association décide de se passer de la subvention jusqu'alors versée par le Grand Dijon et d'être fiscalisée. « Nous voulions montrer que nous pouvions nous débrouiller seuls. On peut être une association tout en ayant une démarche d'indépendance économique : c'est même l'avenir, quand on voit les difficultés financières des collectivités », explique son président. Cette démarche a franchi une nouvelle étape en 2011, La Bécane à Jules devenant prestataire de Divia (le réseau urbain), pour l'entretien des DiviaVélo, et d'Effia, pour la gestion d'entretien de la vélostation de la gare de Dijon. Résultat : son budget prévisionnel 2011 s'établit à 160 000 €, contre 72 000 € en 2010.

Un vélo pour dix ans

Cette démarche économique n'est « pas toujours bien comprise par certains adhérents », reconnaît Jean-Christophe Barre. Mais l'association n'en oublie pas pour autant son attachement à l'économie sociale et solidaire, au titre de laquelle elle a reçu un prix du Conseil régional en 2008. Elle travaille ainsi avec des Instituts médico-éducatifs (IME) pour initier des enfants au vélo, avec une structure locale d'aide aux demandeurs d'asile pour

fournir à ceux-ci des vélos qui leur permettront de se déplacer pour trouver un emploi, avec la Protection judiciaire de la jeunesse pour aider à la réinsertion de jeunes délinquants...

La Bécane à Jules n'oublie pas non plus sa mission de promotion du vélo. Dans ce cadre, elle planche actuellement avec des écoles et des parents sur un nouveau projet, « Mon vélo pour dix ans ». L'idée, qui s'inspire d'une expérience belge, est simple : proposer aux enfants, pendant toute leur scolarité, un vélo qui sera adapté à leur croissance. Dès que l'engin est trop petit, l'enfant le ramène à l'atelier, le retape et repart avec un nouveau vélo adapté à sa taille. Cela pour une seule cotisation de 30 €. Le projet devrait pouvoir s'appliquer dans une première école dès cette rentrée de septembre.

Bientôt une vélo-école ?

Autre ambition de l'association : créer une vélo-école qui s'adresserait aux personnes qui n'ont jamais fait de vélo et à celles qui craignent d'affronter la circulation. La Bécane a recruté un salarié spécialement chargé de booster le projet. Dans sa ligne de mire : les salariés des entreprises, pour leur proposer de faire à vélo leur trajet domicile-travail, les accompagner sur ce trajet pour leur en montrer la facilité, les pièges éventuels aussi... Au-delà, l'association « veut s'engouffrer dans les PDE et les PDA ». À ce titre, une autre salariée est détachée auprès de la CCI pour « sensibiliser et conseiller les entreprises, les inciter à construire des garages à vélos... » En attendant les résultats de ce travail, Jean-Christophe Barre se félicite de la tenue du congrès du Club à Dijon, car « cela va donner une belle visibilité au réseau des ateliers vélo ». Et apprécie « grandement » le fait que La Bécane à Jules a été choisie pour gérer les vélos Divia qui seront prêtés aux congressistes. ■



Aides des collectivités locales à l'achat de Vélos à Assistance Électrique (VAE)

Les collectivités locales françaises ont engagé en 2011 un train de politiques publiques en faveur du développement des VAE, parmi lesquelles la mise en place d'aides à l'achat de VAE par les particuliers. Ces dispositifs accompagnent et soutiennent un marché français du VAE en plein essor : 3 900 unités vendues en France en 2005, 23 700 en 2009 et 38 000 en 2010. L'observatoire des mobilités actives recense, au 30 août 2011, 24 collectivités locales qui ont mis en place un dispositif d'aide à l'achat de VAE en 2011 (voir tableau).

Les collectivités locales françaises (communes, intercommunalités, régions) proposent deux types d'aides différentes pour l'achat d'un VAE :

- **la convention et le formulaire de subvention** : l'aide est versée directement sur le compte du bénéficiaire, suite à la délivrance à la collectivité de la facture d'achat du VAE neuf, et la convention est formalisée dans le cadre d'un formulaire de subvention ;
- **le chèque VAE** : l'utilisateur retire un chèque à l'agence de mobilité ou à la

LES SUBVENTIONS DES COLLECTIVITÉS LOCALES EN FAVEUR DES PARTICULIERS ACQUÉREURS D'UN VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE EN 2011

COLLECTIVITÉ LOCALE COMMUNES / INTERCOMMUNALITÉS	MONTANT DE LA PRIME / PLAFOND
AIX-LES-BAINS (73)	250 € (plafond 30 %)
ALÈS (30)	50 €
BESANÇON (25) *	150 € (plafond 20 %)
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE BLOIS (41)	400 € (plafond 25 %)
BOURG-LÈS-VALENCE (26)	250 € (plafond 33 %)
CHAMBÉRY MÉTROPOLE (73)	250 € (chèque - plafond 35 %)
COLMAR (68)	150 € (chèque)
DAIX (21 / CA DU GRAND DIJON)	400 € (plafond 25 %)
COMMUNAUTÉ DE COMMUNE DU BASSIN DECAZEVILLE AUBIN (12)	250 €
ÉPERNAY (51)	250 € (plafond 50 %)
GENÈVE	175 €
COMMUNAUTÉ DE COMMUNE DU PAYS DES HERBIERS (85)	150 € (plafond 20 %)
LYON (69) *	250 € (plafond 25 %)
NANTES MÉTROPOLE (44)	200 € (plafond 25 %)
NICE (06)	400 € (plafond 25 %)
PARIS	400 € (plafond 25 %)
COMMUNAUTÉ DE COMMUNE DE PLAINE DE L'AIN (01)	500 € (plafond 30 % - prix achat minimum 1000 €)
RODEZ (12)	200 € (pour prix d'achat de 800 à 3000 €)
COMMUNAUTÉ DE L'AGGLOMÉRATION ROUEN ELBEUF AUSTREBERTHE (76)	300 € (plafond 30 %)
SCEAUX (92)	300 € (plafond 20 %)
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE SUD DE SEINE (92)	200 € (antivol offert)
TOUR(S) PLUS (37)	250 € (plafond 25 %)
VILLENEUVE-LÈS-AVIGNON (30 / CA DU GRAND AVIGNON)	100 €
RÉGIONS : RÉGION POITOU-CHARENTES	400 € (plafond 40 %)

Source : Observatoire des mobilités actives. Enquête nationale sur les politiques en faveur des piétons et des cyclistes 2010-2011, Club des villes et territoires cyclables.

vélostation. La réduction est appliquée directement par le vélociste sur le prix de vente et est ensuite remboursée par la collectivité au vélociste.

Le nombre de bénéficiaires des primes vélos est important : 304 bénéficiaires à Nantes Métropole depuis l'automne 2010, 218 à Chambéry Métropole en 2010, 2 400 à Paris en 2010. Loin de concerner les habitants des seuls centres-villes urbains, la mesure bénéficie, dans les

agglomérations où elle a été mise en œuvre, à des publics variés : habitants du périurbain, personnes âgées, mais également nouveaux usagers du VAE.

N.B. : le dispositif de subvention et/ou chèque concerne parfois le VAE et le scooter électrique (comme à Chambéry Métropole et Paris). À Paris en 2010, la majorité des aides attribuées concernaient des VAE (2 160 VAE, 220 cyclomoteurs électriques).



Le Grand Prix des Vélos de Ville 2012

LES MARQUES FRANÇAISES À L'HONNEUR

Depuis 2004, le Grand Prix des vélos de ville récompense des marques qui distribuent des vélos destinés à un usage mobilité. L'édition 2012 a introduit aux côtés des catégories vélos de ville, vélos à assistance électrique et vélos pliants une nouvelle catégorie, celle des vélos pliants à assistance électrique. Preuves d'un bon dynamisme des fabricants répondant aux attentes des cyclistes urbains actuels et à venir, le nombre de candidats et la qualité des produits présentés.



Les Grands Prix 2012 des vélos de ville organisés par le Comité de promotion du vélo ont été décernés le 16 septembre dans le cadre du Salon du cycle de Paris. Cette sixième édition du concours se caractérise par trois points forts, selon Didier Huré, délégué général du Conseil national des professions du cycle. D'abord, « elle conforte l'industrie française du cycle », les quatre lauréats distingués étant hexagonaux. Ensuite, elle traduit de façon patente la montée en puissance du VAE, puisque cette catégorie a concentré les « deux tiers des candidatures ». S'il reste « encore une niche » sur le marché du vélo, avec 40 000 vélos vendus sur 3 millions, son taux de progression de 50 % par an constitue bien « un phénomène ». Enfin, le vélo pliant est en train de prendre sa place sur le marché, avec « une recrudescence d'acteurs sur ce créneau », y compris pour les VAE pliants qui constituent une nouvelle catégorie du concours.

De façon générale, les Grands Prix 2012 confirment la « priorité donnée par les marques à la sécurité et au confort », note Didier Huré. Il y voit le signe que les fabricants ont bien compris « qu'aujourd'hui, le vélo est pleinement dans la ville ».

> suite de l'article pages 16 à 18



(de gauche à droite)

Olivier Robinet
(Directeur général de b'Twin),

Didier Huré
(Délégué général du CNPC)

et **Hubert Peigné**
(Coordonnateur interministériel vélo)

LE PALMARÈS

■ Catégorie Vélos de ville

Grand Prix : Elops 7, marque B'TWIN

■ **Mention spéciale :**
Venturo Allround, marque BATAVUS

■ Catégorie Vélos à assistance électrique

Grand Prix : Valdo, marque O2FEEL

■ **Mention spéciale**
i-flow, marque MATRA

■ Catégorie Vélos pliants

Grand Prix : Hoptown 7, marque B'TWIN

■ Catégorie Vélos à assistance électrique pliants

Grand Prix : Matra FX, marque MATRA

FICHES TECHNIQUES

Elops 7

- cadre et fourche acier
- freins V brake
- roues 26"
- transmission : Shimano 3 vitesses
- éclairage avant et arrière à dynamo intégré dans le moyeu
- porte-bagages pouvant supporter jusqu'à 25 kg
- carter de chaîne enveloppant
- potence orientable
- antivol
- panier
- poids : 20,7 kg

Prix public conseillé :
369,95 €

Valdo

- cadre aluminium
- freins V brake et roller brake
- potence réglable
- tige de selle aluminium suspendue
- roues 24" double paroi
- transmission : Shimano Nexus 3
- éclairage : lampes LED
- moteur 250 W moyeu avant
- batterie PANASONIC lithium, temps de charge 3 à 5 h, autonomie 35 à 50 km
- assistance 6 niveaux, écran LCD au guidon avec démarreur 6 km/h
- poids 21 kg

Prix public conseillé :
1 279 €

Hoptown 7

- cadre aluminium
- cintre aluminium
- freins V brake
- potence aluminium ajustable
- tige de selle aluminium graduée
- roues 20", jante aluminium
- transmission : Shimano Nexus 7
- éclairage à piles
- porte-bagages avec roulettes intégrées
- poids : 14,7 kg

Prix public conseillé :
499,95 €

Matra FX

- cadre et fourche aluminium
- roues 20" pneu à bandes réfléchissantes
- freins à disques
- transmission : Shimano Nexus 3
- éclairage LED et halogène
- pédales pliantes, porte-bagages, béquille double
- moteur 250 W
- batterie lithium-ion amovible avec antivol, temps de charge 3 à 6 h, autonomie 50 km
- assistance 3 niveaux, ordinateur LCD avec allumage automatique des feux et affichage de l'autonomie restante en kilomètres, indicateur de charge batterie
- poids : 21,5 kg

Prix public conseillé :
1 490 €

i-flow

- cadre aluminium
- roues 26"
- freins à disques
- transmission par courroie
- éclairage LED
- antivol de cadre
- porte-bagages avec sangles élastiques, béquille
- moteur 250 W BionX dans la roue arrière
- batterie lithium-ion 26V amovible avec antivol, temps de charge 3 à 6 h, autonomie 50 km
- assistance 3 niveaux, ordinateur LCD avec indicateur de charge batterie
- poids : 27,4 kg

Prix public conseillé :
1 990 €

Démocratiser le vélo

► **Entretien avec :**

Olivier Riquier, city bike product manager, Oxyrane-Décathlon :



GRAND PRIX DU VÉLO DE VILLE
elops 7 - b'Twin

Carton plein pour Décathlon et sa marque b'Twin, qui décroche deux récompenses : le Grand Prix du vélo de ville, avec l'Elops 7, et le Grand Prix du vélo pliant, avec l'Hoptown 7.

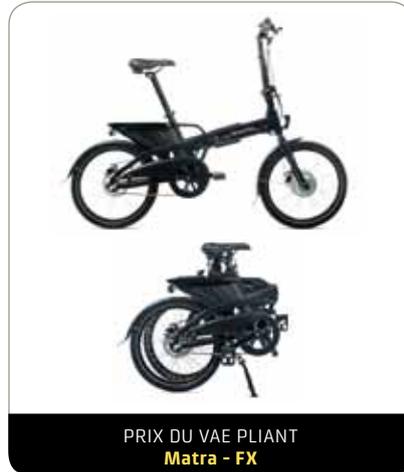
Vélo taille unique, l'Elops 7 est « *issu du travail de réflexion* » mené par Décathlon pour la conception du VLS lillois. Il en adopte ainsi « *tous les avantages* », selon Olivier Riquier : la sécurité ; la maniabilité, avec le passage de vitesses intégré dans le moyeu arrière qui permet de « *passer les vitesses à n'importe quel moment, même à l'arrêt* » ; la fiabilité, grâce à ses composants « *tous testés et identiques à 50 % à ceux du VLS lillois* ». Dynamo dans le moyeu et freins à tambours équipent également ce vélo pour seulement 369,95 € ! De quoi faire de l'Elops 7 un « *vélo urbain très robuste* ». C'est d'ailleurs lui qui a été choisi par Keolis Lille pour constituer le parc de sa prochaine offre de vélo en location longue durée.

Avec l'Hoptown 7, Décathlon a voulu se positionner sur un marché du vélo pliant « *en plein boom* ». Points forts de ce modèle : son dérailleur intégré, qui est « *une petite révolution dans le monde du pliant* » ; son système de roulettes, qui permet de « *le déplacer très facilement lorsqu'il est plié* ». Décathlon entend s'investir pleinement dans ce créneau, annonce Olivier Riquier, « *pour rendre l'intermodalité plus accessible* » et « *donner envie aux gens de faire du vélo* ». Visant en particulier les femmes, « *de plus en plus nombreuses* » à être séduites par le vélo, le constructeur va travailler à « *développer une offre adaptée* ».

Le vélo comme un véhicule de liaison

► **Entretien avec :**

François Lombard, responsable relations presse et événements, Matra :



PRIX DU VAE PLIANT
Matra - FX

Avec son FX, Matra est le premier lauréat de la nouvelle catégorie créée cette année pour le concours : le vélo pliant électrique. Ce modèle, explique François Lombard, n'est « *pas un vélo au rabais* ». Bien au contraire, il offre « *toutes les performances du vélo électrique : la rapidité, le confort, les équipements* ».

Une fois plié, le FX se réduit à un carré de 80 cm, qui tient sur sa béquille. Sa poignée, fixée sur le cadre, permet de le tirer comme un bagage à roulettes. De quoi « *satisfaire* » les utilisateurs urbains qui n'ont pas de garage et qui pourront aisément le monter dans leur appartement. Tout comme ils pourront « *le caser sans problème* » dans un camping-car, sur un bateau ou dans le coffre d'une voiture. Avec le FX, commercialisé à partir du 1er octobre, Matra estime avoir conçu « *le véhicule de liaison souhaité par beaucoup de gens* ».

Outre son prix pour le FX, le constructeur a reçu une mention du jury pour son VAE, le i-flow. Ce modèle, qui correspond à « *une nouvelle approche du VAE* » selon François Lombard, bénéficie de deux nouvelles technologies brevetées par Matra : la batterie placée sous l'axe des roues et le système de direction assistée, qui rend la roue avant plus stable.

Un vélo pour femmes

► **Entretien avec :**

Jean Bataille, associé fondateur d'O2Feel :



PRIX DU VAE
Valdo - O2Feel

Pour un coup d'essai, c'est un coup de maître ! Créée il y a à peine deux ans, la société O2Feel est récompensée pour le premier VAE qu'elle a conçu, le Valdo.

O2Feel, ce sont deux ingénieurs de vingt-quatre et vingt-cinq ans, Jean Bataille et Grégoire Brunet, qui, après leurs études à l'ICAM de Lille, souhaitent créer une entreprise et décident d'aller en Chine pour y trouver des idées. Ce sera le VAE, « *très en vogue là-bas* ». De retour en France, et après une étude de marché, ils choisissent de concevoir un engin « *plutôt destiné à une clientèle féminine* ».

Le résultat est le Valdo. Ses qualités « *féminines* » ? Ses roues de 24 pouces, qui le rendent « *facilement utilisable par des personnes de petite taille* », répond Jean Bataille ; sa « *légèreté* » (21 kg avec sa batterie au lithium « *très fiable et que l'on voit à peine* ») ; son design rétro, « *qui est dans l'air du temps* ». Commercialisé depuis mai 2010 dans une cinquantaine de points de vente, le Valdo devrait être vendu à quelque 350 exemplaires cette année, selon Jean Bataille qui se fixe un objectif de plus de mille ventes pour 2012. En attendant, la jeune société a présenté au Salon du cycle un deuxième modèle de VAE, le Selve, doté de roues de 26 pouces et d'une batterie autorisant une autonomie de 50 à 80 km.

TALENTS DU VÉLO 2011

REMISE DES PRIX LE 7 OCTOBRE À DIJON

LES TALENTS DU VÉLO 2011 SERONT RÉVÉLÉS LE 7 OCTOBRE LORS DU 19^e CONGRÈS DU CLUB, À DIJON.

Le Jury s'est réuni le 12 septembre au Club des villes et territoires cyclables, présidé par Hubert Peigné, coordonnateur Interministériel pour le développement de l'usage du vélo.

Le Club était représenté par Véronique Michaud, secrétaire générale et Diane Bouchenot, chargée d'études, l'association des Maires Ville et Banlieue de France, par Renée Felton, déléguée générale, le Conseil national des Professions du Cycle (CNPC) par Didier Huré, délégué général, la FUB par Jean-Michel Trotignon, le CERTU par Thomas Jouannot, chargé de mission vélo, et enfin l'UNAF, Union nationale des associations familiales, par Hélène Marchal, chargée de mission transport.

Le jury a apprécié la qualité des dossiers des 56 candidats qui concourent dans les cinq catégories Talents du Vélo : solidarité, entrepreneuriat, pédagogie, communication et étudiant, ainsi que pour le Grand Prix.

> Dans le prochain numéro de Ville & Vélo : à la découverte de ces 56 candidats et des lauréats Talents du Vélo !



Le concours annuel Talents du Vélo valorise des femmes et des hommes qui contribuent au développement de l'usage quotidien du vélo, par leurs actions ou leurs projets remarquables et exemplaires, et par leur engagement dans une perspective de mobilité durable.

Partenaires



Information

Claude Lisbonis Communication / clic
T. +33 (0)1 42 02 17 40
talentsduvelo@villes-cyclables.org

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



33, rue du Faubourg-Montmartre
75009 Paris

T + 33 (0) 1 56 03 92 14

F + 33 (0)1 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 :

Christine Guillou, Claude Lisbonis, Diane Bouchenot, Alexandre Laignel, Denis Desailly, Giulia Valmachino, Sabine Hurault de Ligny

Abonnement / Diffusion :

T 01 56 03 92 14

info@villes-cyclables.org

Photos :

Dossier © Pierre Combier,
© Grand Dijon, pages 15 à 18 >
Matra © François Lombard, O2FEEL
© Jean Bataille, B'TWIN © Pascale Madelin, Hollandbikes © Bart Bos

Publicité :

IM Régie :
Marc Grand, directeur,
Anaïs Fraigneau
23, rue Faidherbe 75011 Paris
T 01 40 24 12 63
F 01 40 24 22 70
anaïs.fraigneau@impub.fr

Conception maquette

et 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
91100 Corbeil-Essonnes
T 01 60 89 06 22
lvri@lvri.fr
Imprimé sur papier recyclé
ISSN 1631 – 3054
Dépôt légal : septembre 2011

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 / 5 numéros

25 € TTC

Tarif adhérent du Club des villes et territoires cyclables

20 € TTC

Tarif associations membres de la FUBicy, agences du réseau Fnau, DDE-DRE-CETE

20 € 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 €

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

Eco-Compteur trace sa route



Les données concernant la circulation des cyclistes et l'usage du vélo sont des éléments de plus en plus indispensables pour gérer et planifier les infrastructures et améliorer la sécurité des usagers. De quoi justifier un intérêt croissant des collectivités locales pour les produits de l'entreprise Eco-Compteur.

Née à Lannion en 1998, la société Eco-Compteur est aujourd'hui leader mondial dans le comptage des personnes se déplaçant à vélo. Sa boucle magnétique ZELT, basée sur une technologie innovante et brevetée, est insérée dans la voie de circulation d'où elle détecte et comptabilise tout passage de vélo, même sur des voies partagées, et quelles que soient la chaussée et les situations.



Boucle magnétique ZELT

Promouvoir l'usage du vélo

Pour une municipalité désireuse de promouvoir le développement de son réseau cyclable, les fonctionnalités du système sont précieuses. L'exemple du Val-de-Marne, engagé depuis plusieurs années dans une politique visant à faire du vélo une alternative durable à la voiture pour les déplacements de la vie courante, l'illustre parfaitement. « Ce département est en train de construire un réseau cyclable performant, avec pour objectif de faire passer la part des déplacements à vélo de 0,7 % aujourd'hui à 5 % d'ici 2020, commente Enrico Durbano, directeur commercial d'Eco-Compteur. Outre la réalisation de 450 kilomètres d'itinéraires cyclables, son plan d'action inclut le programme "Allons au collège autrement". C'est dans ce cadre que nous avons installé à l'entrée du collège Simone-Veil de Mandres-les-Roses, en novembre 2010, un système de comptabilisation et d'affichage en temps réel du nombre d'élèves utilisant le vélo comme moyen de transport. Ce projet pédagogique permet de promouvoir l'usage du vélo auprès des parents, des collégiens et des élus. »



Collège Simone Veil, Mandres-les-Roses

43 Vélos aujourd'hui
5136 Vélos depuis le début de l'année

Améliorer la sécurité

À 19 000 kilomètres de là, en Nouvelle-Zélande, Eco-Compteur a lancé en 2010 une expérimentation d'un an qui s'est traduite par la mise en place, sur Tamaki Drive, à Auckland, d'un système d'affichage avertissant les automobilistes de la présence de cyclistes sur la voie cyclable adjacente. « À Tamaki Drive, la portion de route impactée avait été le théâtre, lors des cinq années précédentes, de 6 cas de blessures graves, 15 cas de blessures mineures et plus de 50 impacts entre une voiture et un vélo, argumente Enrico Durbano. Suite à la pose du panneau avertisseur et de la boucle électromagnétique, aucun accident n'a été à déplorer. Aussi le procédé devrait-il être déployé à terme sur une quinzaine d'endroits sensibles : rampes d'accès, ponts étroits ou carrefours. Déjà, en France, il avait montré toute sa pertinence sur le tunnel des Grands Goulets, dans la Drôme, où nous l'avions installé début 2010. »



Tunnel des Grands Goulets, Drôme

Gérer et planifier les aménagements

À Chambéry, c'est dans un but d'évaluation et d'amélioration de la gestion et de la planification des aménagements cyclables qu'Eco-Compteur est intervenu. En 2007, l'agglomération a en effet décidé d'installer cinq postes de comptage (initiative par la suite étendue à 15 sites) à des endroits stratégiques, pour connaître les fréquentations, les habitudes des riverains, mesurer l'impact des saisons, de la météo et des variations de prix sur le choix des modes de déplacement.

Les résultats (+ 40 % de passages de cyclistes sur certaines voies) sont aujourd'hui régulièrement communiqués aux usagers, habitants et élus de Chambéry Métropole pour promouvoir l'usage du vélo. Ils servent par ailleurs aux décideurs à évaluer certains aménagements cyclables du réseau de l'agglomération. ■





Credits photo et illustration © Grand Dijon

François Rebsamen

Sénateur-maire de Dijon, président du Grand Dijon

Dijon, ville et agglomération, sont-elles selon vous des villes cyclables ?

Depuis l'adoption de son schéma directeur cyclable d'agglomération, en 2004, Dijon s'est découvert un vrai talent pour le vélo ! Le Grand Dijon (250 000 habitants) aime les transports doux et développe régulièrement sa politique en faveur du vélo : 1 800 arceaux de stationnement implantés sur l'agglomération, 8,5 km de double-sens cyclable, 23 % de la voirie aménagée pour les cycles auxquels vont s'ajouter les aménagements qui longeront les 20 kilomètres de tramway en construction. Autant de données indiquées dans l'Observatoire du Vélo que le Grand Dijon publie chaque année depuis 2008. Citons encore, côté innovation, que le réseau de bus Divia propose 800 DiviaVélos à la location longue durée pour compléter son offre de transport en commun. Des vélos conçus spécialement pour la ville par Lapierre, le symbole même d'une des marques dijonnaises qui savent exporter leur savoir-faire à l'échelle mondiale ! Et puis il y a VéloDi, avec ses 40 stations, qui met à disposition 400 vélos en libre-service en centre-ville. On trouve également, sur le territoire, plusieurs services de livraisons en vélo et cargocycle. Et, au cœur du Pôle d'échange multimodal de la gare, une vélostation propose 176 places de stationnement sécurisées.

Repères

Février 2008 : lancement de VéloDi, le système de vélos en libre-service dijonnais. 400 vélos répartis dans 40 stations.

Le tramway, qui arrive fin 2012, est-il une chance pour le vélo ?

Oui, ne serait-ce déjà que parce que le tram limite, par définition, la place de la voiture sur les axes où il est en service. Mais nous sommes allés plus loin. Le problème de la mobilité en ville est l'affaire de tous et de toutes les façons de se mouvoir. Pour les élus, maîtriser les flux de circulation et lutter contre la pollution atmosphérique et le bruit sont des défis essentiels parce qu'ils touchent à la qualité de vie et à la santé de nos concitoyens. Il s'agit, si l'on veut créer à Dijon la cité durable de demain, de rechercher le juste équilibre entre l'usage de la voiture, qui a envahi au xx^e siècle tout l'espace urbain disponible, et les autres modes de déplacement. Dans notre projet, les 20 kilomètres de tramway qui vont être inaugurés dès l'automne 2012 sont plus qu'une chance pour le vélo puisque, de façon consubstantielle, ce sont autant d'itinéraires ou pistes cyclables bidirectionnels qui auront été créés le long de ce chantier colossal. Et pour que tout cela fonctionne bien, afin d'encourager l'intermodalité, un programme d'installation d'arceaux à vélo près des futures stations du tram est en cours de planification.

Février 2011 : lancement de Diviavélo, le système de prêt de vélo. 400 vélos à louer au mois ou à l'année.

Quels sont les grands projets, les axes forts, pour votre politique vélo dans les prochaines années ?

Je crois à l'idée du cercle vertueux que nous avons engagé et qui va s'amplifier avec le développement de notre schéma directeur vélo, en cohérence avec le Plan de déplacements urbains en cours de révision qui va tirer les conséquences, en terme d'écocomobilité, de la mise en service du tramway.

Demain, plus encore qu'aujourd'hui, quand davantage de voies réservées permettront de traverser l'agglomération de part en part, quand de vastes parkings à vélos seront créés, quand le cœur de ville sera franchissable en tous sens – les double-sens cyclables au centre-ville ont prouvé tout leur intérêt... et n'ont pas généré d'accident contrairement à ce que craignaient les sceptiques –, le vélo aura pleinement gagné son droit de cité à Dijon, même si la ville n'est pas parfaitement plate et qu'il n'y fait pas toujours beau...

Sa pratique devenant moins périlleuse, elle va encore prendre de l'ampleur dans les prochains mois. Plus nombreux, les cyclistes sont plus visibles, donc davantage pris en compte par les automobilistes, donc plus en sécurité... ce qui amènera encore plus de citoyens à chevaucher leur vélo, y compris pour parcourir quotidiennement les « pas plus de 3 kilomètres » (dans bien des cas) qui les séparent de leur bureau ! ■

Automne 2012 : mise en service du tramway, qui s'accompagnera de la réalisation de 36 kilomètres d'itinéraires cyclables.