

V i l l e s  
& v i l l o



n° 61

Dossier > pages 6 à 14

janvier/février 2014

6€



# À vélo, vive la diversité !

Le vélo pour tous, un vélo pour chacun

Observatoire  
Enquête politiques cyclables 2013  
> pages 15 à 18

La parole à André Duco  
> page 20



## ALTAO® SPACIO

DES ABRIS PARFAITEMENT INTÉGRÉS  
DANS VOTRE ENVIRONNEMENT  
ARCHITECTURAL



## OPTIMA®

LES RACKS DE STATIONNEMENT  
VÉLOS À DOUBLE-ÉTAGE



## ALTAO® PUMP

LA STATION DE GONFLAGE  
DE VÉLOS À ÉNERGIE  
MUSCULAIRE !



**Parmi nos dernières réalisations :** 28 abris vélos sécurisés ALTAO® Spacio sur Lille Métropole ; 5 abris vélos sécurisés pour le Grand Lyon, un abri vélo sécurisé ALTAO® Spacio de 200 places pour la gare de Chambéry Métropole, des racks Optima® et stations ALTAO® Pump dans les 10 nouveaux Espaces Vélos de Lyon Parc Auto, des racks double-étage Optima dans les espaces sécurisés de la Communauté Urbaine de Strasbourg, l'équipement en racks double-étage Optima® de la consigne Veligo d'Aulnay Sous Bois, des consignes individuelles à vélos ALTAO® Cocoon à Nantes Métropole... A venir : Tisseo (Toulouse), Marseille Provence Métropole, Orléans Val de Loire, Gare de Fontainebleau-Avon (Veligo)...



# altinnova®

MOBILIER URBAIN  
POUR AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

[www.altinnova.fr](http://www.altinnova.fr)

# agenda

Paris-Porte de Versailles

> **Jusqu'au 30 avril**

**Pour participer au concours Talents du Vélo**

Remise des prix en juin sur l'espace Mobilités actives, Salon européen de la mobilité

[talentsduvelo@claudelisbonis.com](mailto:talentsduvelo@claudelisbonis.com)

**Élections municipales**

> **23 et 30 mars**

**Élections européennes**

> **25 mai**

**Semaine du vélo**

**à l'école et au collège**

> **du 2 au 6 juin**

<http://eduscol.education.fr/semaine-du-velo/>

Paris-Porte de Versailles

**Espace mobilités actives**

> **du 10 au 12 juin**

Salon européen de la mobilité, Transports publics 2014. Rencontres et exposition «vélo, marche, covoiturage...»

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

Paris-Hôtel de Ville

**17 septembre**

**Rencontre nationale**

et Assemblée générale du Club des villes

et territoires cyclables

[www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)



## édito

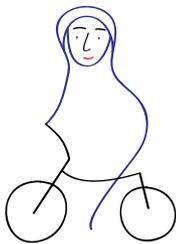
### Votons vélo !

Si on remettait à plus tard ce qui est déjà très en retard... C'est un peu le constat qu'on peut faire au regard des reports de fin d'année dernière et de ce début 2014 ou des dossiers en suspens. Concernant la mobilité et son impact significatif sur le réchauffement climatique, la pollution et le pouvoir d'achat de nos concitoyens, au lieu de mesures nécessaires, courageuses et urgentes pour diminuer l'usage de la voiture individuelle et encourager les modes alternatifs, on a assisté au report *sine die* de l'écotaxe poids lourds, de l'annonce des projets retenus dans le cadre de l'appel à projets mobilité durable...

L'arbitrage gouvernemental sur une indemnité kilométrique vélo présentée en Comité interministériel pour la qualité de l'air est en suspens. Le financement des transports publics traverse une grave crise.

La nouvelle enquête de l'Observatoire des mobilités actives du Club des villes et territoires cyclables l'a mis en évidence : les collectivités locales qui réalisent et financent seules les aménagements et les services en faveur du vélo et de la mobilité active n'ont pas relâché leurs efforts entre 2011 et 2013. L'enquête montre que pendant les deux dernières années du mandat municipal (2008-2014), le vélo a conforté sa place dans les stratégies de mobilité. Tous les indicateurs en matière d'aménagements, de stationnement ou de gouvernance sont à la hausse. Pourtant, force est de constater que le vélo est peu présent dans les débats et dans les projets de territoire des candidats aux municipales. Est-ce parce qu'il est devenu une quasi-évidence ? Est-ce parce que les préoccupations relatives à la sécurité, à la fiscalité locale et au logement occupent toute la scène et laissent peu de place à ce qui paraîtrait coupé des réalités quotidiennes ? La préoccupation économique est-elle si forte qu'elle empêche de désigner et d'encourager les actions qui, précisément, sont des remèdes à la crise ? Pas des remèdes miracles, non, des remèdes simples et efficaces. Des remèdes de grand-mère car le développement du vélo en est un qui a fait ses preuves depuis longtemps : à grande échelle chez nos voisins européens, et de plus en plus dans les agglomérations françaises. Le vélo est un investissement d'avenir même si, trop modeste, il ne figure pas au plan d'investissement présenté en 2013. Un outil familier des Français, au service de leur quotidien et de la transition écologique. Mais les démonstrations, les évaluations et les faits sont têtus, aussi n'est-il pas impossible qu'au niveau local, national et européen, en 2014, en France, on vote enfin vélo.

**Jean-Marie Darmian**  
Président



### Émancipation

► **La pratique du vélo est interdite aux femmes en Afghanistan.** Pourtant, des Afghanes enfourchent leur vélo. Après plusieurs voyages dans ce pays, Shannon Galpin, fondatrice de l'association Mountain2Mountain militant pour l'éducation et le droit des femmes dans les régions en conflit, aide les femmes qui enfreignent la loi pour pouvoir pédaler au quotidien et pour la pratique sportive au sein d'une équipe. Le documentaire *Afghans Cycles* retrace cette formidable volonté de liberté des Afghanes qui pédalent au mépris des risques et pour encourager les femmes à s'intégrer pleinement dans la société.

### Autoréparation

► **La Cyclofficine apprend à réparer son vélo et apprend à apprendre à réparer.** Cet atelier participatif et solidaire d'autoréparation de vélos est né en mars 2012 et est membre du réseau national L'Heureux Cyclage. Après seulement douze mois d'existence, la Cyclofficine compte près de 800 adhérents, quatre salariés à temps plein et quelques bénévoles. Autant d'hommes que de femmes, et une moyenne d'âge entre vingt-cinq et trente-cinq ans. L'atelier a passé une convention avec le service déchets de la mairie de Paris. Et il a accès à la benne de la porte des Lilas. *Les adresses de la Cyclofficine de Paris 20<sup>e</sup>* : 15, rue Pierre-Bonnard et 3, rue de Noisy-le-Sec

7%

► **C'est la baisse des accidents mortels de cyclistes en 2013 : un bon résultat qui s'inscrit dans une tendance à la baisse depuis plus de dix ans.**

Le ministère de l'Intérieur a publié en janvier 2014 les chiffres provisoires de l'accidentalité routière en 2013. On observe cette année encore une baisse sensible de la mortalité : - 11 % en 2013 par rapport à 2012. Les cyclistes profitent de cette baisse générale, avec une mortalité en diminution de 7 % dans un contexte de forte croissance de l'usage du vélo. Après une hausse en 2012 du nombre de cyclistes tués, principalement hors agglomération, la mortalité à vélo se situe à nouveau autour de 150 morts par an ces six dernières années, soit entre 4 et 5 % de l'ensemble des tués sur la route.



### Le vélo c'est la santé

Une nouvelle étude démontre que la pratique du vélo est plus bénéfique que la course à pied. L'enquête menée par Human Performance Laboratory (HPL) confirme que les coureurs de longue distance souffrent plus fréquemment de douleurs musculaires et d'élongations à la suite d'un entraînement poussé. Pour le professeur David Nieman (HPL), la pratique du vélo est moins dommageable pour l'organisme. Les chercheurs conseillent aux coureurs à pied de s'entraîner de temps à autre à vélo.



### BIXI en petite forme

► **L'année commence mal pour le BIXI de Montréal.**

Le 20 janvier, la société gestionnaire du système de VLS de Montréal a été déclarée en faillite, sous la pression de la municipalité. Celle-ci a voulu ainsi protéger les actifs de la Société de vélo en libre-service (SVLS), aux prises avec une dette de 50 millions de dollars canadiens (33 millions d'euros). La ville a prêté 38 millions de dollars en 2011, s'ajoutant à une garantie de prêt de 11 millions de dollars. La SVLS est aussi en crise de liquidités, en raison des difficultés rencontrées à l'international. Le développement d'un logiciel vendu à New York et à Chicago pour gérer leur système de vélos en libre-service a connu d'importantes difficultés, et ces deux villes retiennent 5,6 millions de dollars à BIXI, ce qui aggrave encore la situation.

### Entente cyclable

► **Le maire de Londres, Boris Johnson, et le maire de Paris, Bertrand Delanoë, se sont mis d'accord pour partager leur expertise dans l'amélioration de la pratique du vélo dans leurs villes lors d'une rencontre à l'Hôtel de Ville de Londres le 9 janvier 2014.**

Avec un nombre grandissant de cyclistes à Londres et à Paris et deux systèmes très populaires de vélos en libre-service, les maires ont évoqué les enjeux liés à la sécurité routière et une meilleure infrastructure pour les cyclistes.

### Vélo sous zéro

► **Faire du vélo l'hiver, non seulement c'est possible, mais la pratique se développe au Québec,** où s'est tenue la seconde conférence internationale du vélo d'hiver, à Winnipeg du 12 au 16 février, et l'opération « Journée vélo-boulot d'hiver » à Montréal le 14 février.

Tous les conseils pour rouler à vélo l'hiver sur le site [www.velo.qc.ca](http://www.velo.qc.ca)

### Stationnement

► **566 nouvelles places de stationnement sécurisées pour les vélos vont être créées dans dix parcs Lyon Parc Auto (LPA) dans le cadre du partenariat inscrit au plan modes doux 2009-2020 du Grand Lyon.** Ce service, accessible 24h/24, permet de stationner son vélo dans un seul parc pour 35 € par an. Au total, les parkings LPA de l'agglomération compteront 951 places vélos.

### Les lycéens soignent les vélos des collégiens

► **Les élèves de la section motocycles du lycée des métiers Mendès-France, à Montpellier, ont révisé quelque 530 vélos de leurs camarades collégiens dans le cadre de la campagne « Action sécurité deux-roues » menée depuis vingt-cinq ans, de mars à avril, sur dix collèges.** Son but ? Effectuer un contrôle technique de sécurité sur les vélos des collégiens. Dans 90 % des cas, le vélo est remis en bon état de marche. Il peut arriver qu'il soit bloqué s'il est en très mauvais état. L'administration du collège informe alors les parents que le vélo de leur enfant n'est pas sûr. En vingt-cinq ans, les lycéens ont révisé près de 9 000 vélos.

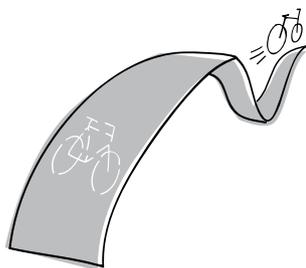
## Le vélo, c'est toute la vie

➤ À cent deux ans, Robert Marchand a battu le 31 janvier 2014 son propre record de la distance parcourue à vélo en une heure, dans la catégorie des centenaires, en parcourant un peu plus de 26 km. Il avait établi un précédent record le 17 février 2012 en Suisse en parcourant 24,251 km. Robert Marchand avait également battu, le 28 septembre 2012 à Lyon, le record du centenaire le plus rapide sur 100 km, en 4 heures 17 minutes et 27 secondes, soit une moyenne de plus de 23 km/h.

## Pétition

➤ Le réseau Carfree France a lancé une pétition en ligne pour une indemnité kilométrique de 25 centimes d'euros du kilomètre le 5 février 2014. Déjà plus de 4 000 signataires avaient répondu à l'appel douze jours plus tard !

Site internet : [carfree.free.fr](http://carfree.free.fr)



## Municipales 2014

➤ L'avenir a besoin du vélo ! Tel est le slogan du Club des villes et territoires cyclables, qui propose 14 pistes pour 2014. Le mandat municipal 2014-2020, ce sont six années pour développer le vélo, dont le potentiel de croissance est considérable, et pour réussir la transition vers un mode de vie durable. À toutes les échelles territoriales. « Faisons de la place au vélo : dans les têtes, les décisions et les espaces du quotidien » !

[www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)

# vite dit

TEXTO-VÉLO



« L'hiver, je ne veux pas avoir froid et je ne veux pas me salir, donc, pantalons coupe-vent, duvet mince et manteau imperméable, chapeau mince, gants trois épaisseurs, bas et foulard de laine. Pourquoi je roule quatre saisons ? Pour être dehors, parce c'est amusant, parce que le vélo demeure toujours la solution la plus pratique pour moi. »

**Colleen, adepte du « vélo quatre saisons » depuis huit ans**  
Portraits de cyclistes d'hiver à Montréal - Véloquébec

## Boom du VAE

➤ Alors que l'électricité peine à s'imposer dans le milieu automobile, le vélo à assistance électrique, lui, est en pleine expansion. Le marché mondial du VAE, largement dominé par la Chine, premier producteur et premier consommateur mondial, a généré 8 milliards

de dollars de recettes cette année, et ce nombre devrait atteindre les 11 milliards en 2020. Les analystes américains de Pike Research estiment que les batteries au lithium, plus écologiques, devraient équiper 12 % des vélos électriques d'ici 2018 (soit 6 points de plus qu'aujourd'hui). ■

VelHup (brevet)



➤ la solution à la hauteur ■ Grande capacité (56 vélos sur 6 m x 5 m) ■ Conception simple ■ Absence d'entretien

VelKlip (brevet)



➤ stationnement vertical

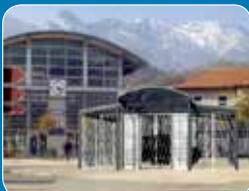
# VelParc

Le stationnement sécurisé des 2 roues

Conception et fabrication françaises  
Modèles déposés



VelSpir, serpentins 6 et 3 vélos



# VelParc

55, rue de l'Université 75007 Paris  
Tél. : +33 (0)1 45 19 01 98  
Mob. : +33 (0)6 12 66 08 14  
[velparc@neuf.fr](mailto:velparc@neuf.fr)

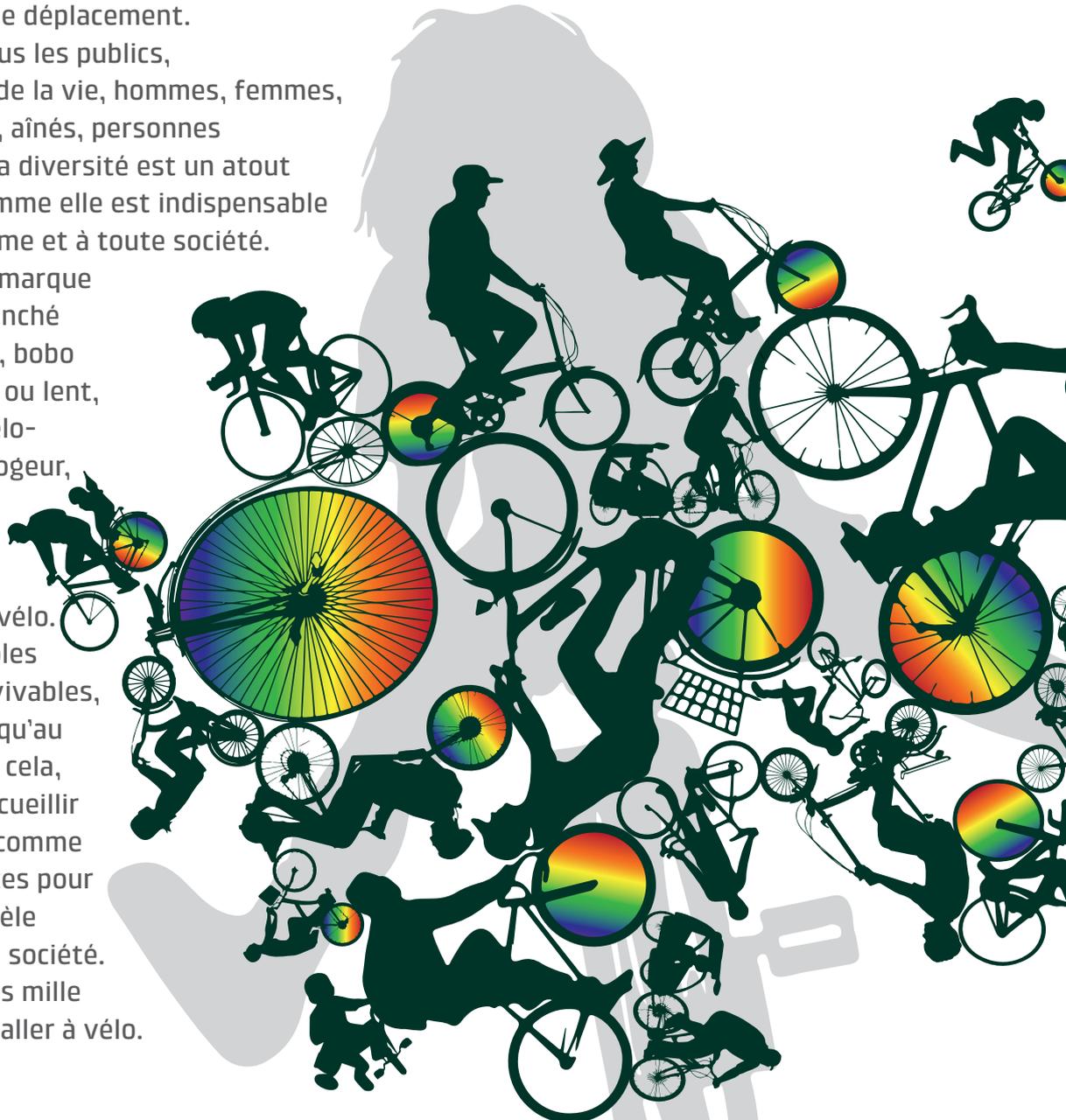
[www.velparc.fr](http://www.velparc.fr)

# À vélo : vive la diversité !

## Le vélo pour tous, un vélo pour chacun

Le vélo est à la fois objet de loisir, sport et mode de déplacement. Il s'adresse à tous les publics, à tous les âges de la vie, hommes, femmes, enfants, jeunes, aînés, personnes handicapées... La diversité est un atout pour le vélo, comme elle est indispensable à tout écosystème et à toute société.

C'est un peu sa marque de fabrique. Branché ou pragmatique, bobo ou prolo, rapide ou lent, cyclocitoyen, vélotafeur ou vélovogeur, chaque cycliste enrichit la communauté des usagers du vélo. Les villes cyclables sont des villes vivables, de l'enfance jusqu'au grand âge. Pour cela, elles doivent accueillir les différences comme autant de chances pour changer de modèle d'urbanité et de société. Tour de piste des mille et une façons d'aller à vélo.





Innovation et diversité : le tandem caddie trois places © Adrien Lelièvre

Chaque territoire a ses atouts et ses handicaps et choisit d'enclencher la dynamique vélo sur des fronts différents, tantôt essentiellement sur les aménagements de voirie, tantôt en déployant des services innovants. « Il faut faire appel à l'inventivité du territoire et non à la seule et désormais célèbre boîte à outils », rappelait Jean-Marie Darmian, président du Club des villes et territoires cyclables en ouverture du 20<sup>e</sup> congrès à Nice en mai 2013. « Il faut saisir les opportunités des territoires, prendre appui sur leurs atouts ; repérer les gisements de clientèles pour le vélo et la mobilité alternative, s'appuyer sur l'initiative citoyenne et tenir compte des moyens humains et financiers. » Cet appel au génie du territoire aurait-il été entendu quinze ou vingt ans plus tôt ? Pas si sûr, car le vélo était alors rarement considéré comme un mode de déplacement à égalité avec les autres et plus souvent encouragé en marge des politiques de transports publics. C'est le phénomène des vélos en libre-service (VLS) qui a balayé un grand nombre de résistances et de réticences dans les têtes des décideurs et révélé l'avance de la société prête à passer au vélo dès lors qu'on en facilite l'usage.

## Mode à la mode

Grâce à l'élan donné par les systèmes VLS dès 2005, la diversité des usagers du vélo a été encore plus visible. Qu'ils soient au guidon du modèle unique de vélo en libre-service d'une ville ou d'un vélo individuel, ressorti du garage ou récemment acquis – car les systèmes VLS ont boosté la pratique et l'achat de vélos partout –, les cyclistes sont pluriels. Et de plus en plus mixtes : plus la pratique augmente, plus elle se féminise ! On est proche de la parité à Strasbourg, comme dans les villes d'Europe du Nord.

« Fait nouveau depuis quelques années : on parle vélo dans les médias même lorsque le Tour de France prend ses quartiers d'hiver et sans marteler systématiquement l'effort, la sueur, la pauvreté », relève Adrien Lelièvre, président de l'association "Mon Cher Vélo, dans le Cher". Selon lui, ce changement n'est pas étranger à l'avènement de pratiques plus ou moins nouvelles telles que le BMX ou le fixie, ce vélo à pignon fixe qu'on rencontre de plus en plus en ville, et à la nouvelle image qu'elles offrent de la pratique de la bicyclette. Le vélo, c'est désormais tendance, et ce renouvellement n'est pas sans bouleverser un peu son univers.

**« Grâce aux VLS, la diversité des usagers du vélo a été encore plus visible »**



© I Bike Strasbourg (blog)

## LE VÉLO SO CHIC !

La « république Cycle Chic », fondée en 2006 par Mikael Colville-Andersen, photographe et cinéaste vivant à Copenhague, compte aujourd'hui une soixantaine de villes dans le monde : Copenhague et Amsterdam bien sûr, mais aussi Barcelone, Vienne, Dublin, Paris, Berlin, Strasbourg, Toulouse, Bordeaux...

Les blogs mettent à l'honneur le vélo *so chic*, comme « I bike Strasbourg », à la fois artistique et militant. Artistique parce que c'est avant tout un blog photo qui « donne matière à réflexion sur l'espace urbain, sur la place du cycliste dans la cité, sur l'art de vivre à vélo dans la ville ». Qui montre « à quel point le vélo à lui seul rend naturellement les gens plus élégants, plus beaux, plus gracieux ». Militant car le projet est motivé par l'objectif de promouvoir et d'encourager la pratique du vélo en ville, en montrant notamment qu'elle est plus facile qu'on ne le croit souvent.

<http://www.ibikestrasbourg.com>



Vélorution à Bourges (18) © Adrien Lelièvre



" À vélo les filles d'Essaouira " (Maroc), opération organisée par la vélo-école de La Rochelle en 2010 © Vélo-École de La Rochelle

Cette transformation s'est d'abord opérée dans les milieux branchés de grandes villes américaines telles que New York ou San Francisco. C'est tout d'abord dans le milieu des coursiers qu'ont débarqué les fixies qui accentuent la sensation de faire corps avec son vélo : l'effort donné est rendu à l'identique. Ces forçats du bitume payés à la course ont été séduits par ce vélo pratique, léger et rapide.

### Du vélo de papa au vélo hype

L'allure épurée de ces vélos dépourvus de câbles de vitesses a même inspiré certains adeptes qui sont allés encore plus loin en supprimant les freins ! En inventant par la même occasion une nouvelle pratique : le *skid*. Le pignon arrière étant fixe, il suffit pour freiner de se dresser sur les pédales afin de bloquer la roue arrière et dérapier... Entre les voitures, les sensations sont plus fortes, et c'est d'ailleurs pour se faufiler plus facilement que la plupart des fixies ont des cintres très courts. Ces vélos ont renouvelé la pratique sportive et intense au cœur des villes, dans la lignée des sports extrêmes. Ainsi, les « alleycats », ces

courses sauvages, durant lesquelles le concurrent doit rallier plusieurs points de la ville en un minimum de temps, sont la parfaite illustration de l'esprit fixie : aller toujours plus vite, défier le code de la route et les automobilistes. Combinant un état d'esprit un peu rebelle et le design d'un objet singulier, le fixie a vite conquis les jeunes et les adolescents. D'abord confidentiel, le phénomène fixie a été popularisé par les médias, et il participe au renouveau de l'image du vélo. « *Arriver à vélo au lycée, c'est ringard. Arriver en fixie, c'est la classe* », souligne Adrien Lelièvre. Message aux fabricants qui doivent plancher dans leur *design lab* en pensant à la clientèle des jeunes. « *Le vélo avait besoin d'un lifting, et l'avènement de cette pratique est une vraie aubaine* », pour Adrien Lelièvre. Y compris pour les associations ? Oui, selon le président de Mon Cher Vélo qui sait qu'attirer les jeunes publics vers le vélo et vers son monde associatif n'est pas chose aisée. Il ne faut donc pas se priver de ces « vecteurs rêvés » pour toucher de nouveaux usagers.

### Nouveaux usagers

Usagers, oui, car le fixie a beau surfer sur un effet de mode, il entraîne des changements de pratiques. Les adolescents d'aujourd'hui, bercés ces dernières années par les préoccupations environnementales et énergétiques, sont de plus en plus conscients que le vélo est une solution. Et que la voiture, c'est un budget... Mais l'ado cycliste d'aujourd'hui ne l'est plus forcément par la contrainte, il l'est aussi par choix. Et il peut devenir un mili-

« *Arriver à vélo au lycée, c'est ringard. Arriver en fixie, c'est la classe* »

tant, nous dit Adrien Lelièvre : « *En tant qu'usager, il constate que le vélo n'est pas toujours à la fête. L'esprit révolutionnaire de son âge devient rapidement vélorutionnaire, et c'est autant de sang neuf et d'idées nouvelles dont les associations d'usagers doivent se saisir pour pérenniser leur existence !* »

À nouvelles pratiques, nouveaux problèmes ? « *Le discours dominant dans les associations FUB veut que les jeunes "fixés" soient réfractaires à l'autorité, et que leur pratique nuise au vélo en véhiculant une image d'indiscipline, d'arrangement avec le code de la route. Pour des vieux de la vieille qui s'acharnent depuis des années à faire respecter le code de la route afin d'être pris au sérieux et d'obte-*

\* Voir le film *Line of sight*, de Lucas Brunelle



« Vélo solidarité » lors de la 3<sup>e</sup> Véloration de Bourges (Septembre 2013) © Adrien Lelièvre

nir des avancées, la pilule a du mal à passer. Attention cependant à ne pas tomber dans la censure et dans l'affrontement entre pratiquants. Les forces cyclistes sont encore aujourd'hui bien faibles pour que l'on puisse se permettre de les scinder », résume, pragmatique, le président de Mon Cher Vélo.

## À tous les âges de la vie

« Plus le vélo est pratiqué et adopté tôt par les jeunes, plus ils continueront à pédaler une fois en âge d'avoir accès à l'automobile. Les jeunes, les personnes âgées ou ne sachant pas faire de vélo représentent donc des publics importants pour un développement massif du vélo dans les années à venir », souligne Grégory Delattre, auteur du blog *I Bike Strasbourg* qui valorise la culture vélo à Strasbourg et s'inscrit dans le mouvement Cycle Chic fondé en 2006 à Copenhague. Ce mouvement, présent dans une soixantaine de villes européennes, a même son manifeste : la « république Cycle Chic » promeut le vélo comme un mode de vie et le cycliste en ville comme un acteur urbain total, singulier et élégant. Les personnes âgées sont aussi les figures de proue du vélo dans le mouvement Cycle Chic. Car les aînés, qui sont de plus en plus nombreux dans notre

société, sont aussi de moins en moins uniformes. Difficile de mettre dans la même catégorie de récents retraités, très mobiles et sportifs, et des personnes qui entrent dans le grand âge et voient leurs performances et leurs habitudes changer.

Depuis 2008, le Club des villes et territoires cyclables milite pour que la mobilité des aînés – et notamment la mobilité à vélo – soit prise au sérieux\*. Parce qu'elle répond sans conteste à des exigences morales, mais également parce que c'est une chance pour notre société en ce qu'elle oblige à prendre en compte les besoins spécifiques non seulement des personnes âgées mais aussi des enfants et des personnes souffrant de handicaps, temporaires ou définitifs. À concevoir une ville pour tous, équitable, accueillante, où la vitesse des uns ne met pas en danger tous les autres.

Un Français sur trois aura plus de soixante ans en 2035. Le vieillissement rapide de la population est-il un gisement de croissance, comme interroge le Commissariat général à la stratégie et à la prospective dans son rapport sur la « Silver économie » remis à la ministre en charge de personnes âgées en décembre 2013 ? La question de la

valeur économique attachée au vieillissement, en général perçu comme facteur de décroissance, peut renouveler le regard sur le grand âge. Il faut espérer qu'elle permette d'encourager les actions de proximité, créatrices d'emplois non délocalisables, pour faciliter la mobilité des aînés et leur autonomie. Ces solutions intermédiaires que préconisait déjà la Fédération nationale des agences d'urbanisme dans un rapport de 2007\*\* constituent un marché émergent pour les transports à la demande et les services d'accompagnement à la marche ou aux courses.

Les personnes âgées peuvent pratiquer le vélo très longtemps, comme l'a récemment montré le doyen des cyclistes français, et pas seulement pour battre le record de l'heure sur piste dans sa catégorie d'âge comme Robert Marchand, mais tout simplement pour se déplacer, se rendre chez des amis ou à une activité. Avec des bénéfices considérables pour le bien-être, le moral, la santé et la prévention d'un grand nombre de pathologies. Quand la pratique du vélo individuel devient délicate, même sur une monture adaptée, un tricycle à assistance électrique par exemple, le vélo reste un outil formidable pour les seniors « en fragilité de mobilité », comme le sou-

\*\* Voir le n° 31 de Ville & Vélo janv.-fév. 2008 « Vélo et seniors : le vélo c'est toute la vie ! »

\*\*\* *Seniors, quelle intégration dans les documents de planification et d'urbanisme ?*, FNAU, nov. 2007

\*<http://www.ibikestrasbourg.com>



L'activité vélo de la résidence retraite de la Génollière (86) © Afp - Résidence retraite

ligne Pierre Hemon\*, adjoint au maire de Lyon en charge des personnes âgées. Pour les 40 000 Lyonnais de plus de soixante-quinze ans (dont 90 % vivent à domicile), le Cyclo-pousse, vélo-taxi à assistance électrique, est une solution de mobilité et un remède à la mort sociale qu'entraînent souvent la démotorisation et les difficultés de motricité pour prendre les transports en commun. Les quelque 20 000 trajets réalisés depuis 2007 pour une clientèle de quatre-vingt-trois ans en moyenne montrent que le service lyonnais répond à un vrai besoin.

### Même en institution

« La pratique régulière du vélo faisait partie du quotidien de nos aînés », rappelle Marc Barbillat, directeur de

deux EHPAD du groupe AFP dans la Vienne\*\*. « L'activité cycliste a du sens pour les aînés, mais également pour une grande majorité de la population. Elle ouvre une porte sur un espace auquel la personne âgée dépendante n'avait plus accès et contribue à l'épanouissement d'un grand nombre de résidents et de familles. » Fabien Dumas, ergothérapeute du réseau ReSanté-Vous intervenant dans les structures de

La Génollière à Nieuil-l'Espoir et du Clos Adler à Valdivienne, encouragé par la conviction de M. Barbillat, a ainsi monté une activité cycliste au sein des établissements avec des vélos adaptés, tandems côte à côte et vélo-fauteuils. Fort du succès de l'activité, il a en projet de faire le « Tour de la Vienne des EHPAD AFP

à vélo » : sept établissements organiseront tour à tour une randonnée et seront hôtes des participants du Tour pendant une semaine au mois de juin 2014. Le projet associe les personnels soignants et les familles. Pour Marc Barbillat, le vélo conjugue les bénéfices d'une activité physique et sociale : « La vie quotidienne des résidents est rythmée par des activités, en général en semaine, qui doivent être valorisées auprès des familles et du personnel des établissements. L'activité vélo, qui peut avoir lieu le week-end, renoue avec le passé des personnes âgées et ouvre sur la famille et l'extérieur. Une façon de vivre comme avant malgré l'institution et la perte d'autonomie. » Le directeur et l'ergothérapeute, qui souhaitent déployer l'action, ont été frappés par le succès de l'opération, y compris auprès de résidents en fauteuil et très dépendants. Preuve que le vélo, ça ne s'oublie pas, et que c'est bien « toute la vie ». ■

**« La pratique régulière du vélo faisait partie du quotidien de nos aînés »**

\* Voir sa présentation Congrès 2013 - [www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)

\*\* [www.afp-residences-retraite.fr](http://www.afp-residences-retraite.fr)

## 3 questions à...

# Adrien Lelièvre, président de Mon Cher Vélo

## 1/ Amateurs de fixies, de BMX, jeunes... Ces publics sont-ils les bienvenus aujourd'hui dans une association d'usagers ?

Il faut l'espérer ! Chez nous c'est le cas car nous voyons en eux du dynamisme et une façon de pérenniser notre action : les fixés et BMX de Bourges ont récemment créé une association pour demander la création d'un nouveau skate park. Parce que le BMX représente une pratique du vélo parmi d'autres, nous n'imaginions pas ne pas accompagner cette demande et nous sommes ralliés à leur cause. On peut penser qu'il ne s'agit là que d'une pratique sportive, mais la plupart d'entre eux témoignent un réel intérêt pour le vélo transport et militent avec nous pour que celui-ci trouve sa place dans notre paysage urbain.

Les jeunes participent à la vie de l'association : certains sont devenus des référents mécaniques pour les ateliers participatifs que nous menons de temps à autres, d'autres réagissent aux articles publiés sur notre page Facebook, tous viennent grossir les rangs de nos vélorutions et animer le cortège par leurs cabrioles en BMX et leurs roues arrière en fixies... Il est primordial de ne pas rater ce virage et de renouveler, au sein des associations, le regard que l'on porte sur ces publics et sur leur implication.

## 2/ L'avenir des associations vélo passe selon vous par le métissage des publics : envisagez-vous aussi le métissage des modes en prenant en compte, par exemple, la marche, donc les piétons ?

Au fil de notre travail avec les collectivités, nous avons vite réalisé que



Adrien Lelièvre © Alain Lelièvre

le destin des cyclistes était lié à celui des piétons mais aussi des personnes à mobilité réduite. Pour ces dernières, l'Association des paralysés de France existe, mais aucune association locale ne défendait les droits du piéton. C'est pourquoi lors de notre dernière assemblée générale, nous avons voté

*« Tous viennent grossir les rangs de nos vélorutions et animer le cortège par leurs cabrioles en BMX et leurs roues arrière en fixies... »*

une modification de nos statuts qui légitime le travail que l'on mène et que l'on pourra mener à l'avenir sur les aménagements favorisant la marche. Une autre illustration de notre intérêt pour ces usagers : le projet central de notre collectif est l'ouverture d'un local auquel nous aimerions donner le nom de Maison du vélo et des mobilités actives.

## 3/ À la veille d'un nouveau mandat municipal, les associations seront-elles amenées à amplifier leur rôle auprès des collectivités ?

Je pense que c'est une opportunité que les futurs élus doivent savoir saisir : le travail partenarial avec les associations valorise les réalisations et garantit la satisfaction d'un maximum d'usagers. Trop souvent, les élus voient en ce tra-

vail une perte de leur souveraineté et ne sont pas prêts à céder un peu de leur pouvoir de décision. Or les associations sont pleines d'« experts silencieux » et de passionnés qui peuvent jouer des rôles de conseillers bénévoles : une aubaine dans le contexte actuel ! Depuis sa création, Mon Cher Vélo s'est toujours présentée comme une association de médiation dont le but est de travailler en concertation avec les collectivités pour que les aménagements répondent au mieux aux besoins des usagers. Nous ne voulons pas tomber dans le piège de la contestation systématique qui, selon nous, n'est pas productive.

Ceci dit, si l'on veut se faire l'avocat du diable, on peut se demander si une telle attitude ne serait pas plus adaptée compte tenu de la lenteur à laquelle les choses évoluent ? Comme le disait Geneviève Laferrère dans son éditorial d'avril 2013 du magazine *Vélocité*, il est peut-être temps que les gentils cyclistes conciliants de la FUB deviennent des « cyclistes en colère » pour obtenir des résultats.\* La jeunesse et le regard neuf qu'elle porte sur notre travail bouscule nos *a priori* et met parfois un coup de pied dans la fourmilière de l'ordre établi, et c'est tant mieux ! ■

\* [www.fubicy.org/spip.php?article380](http://www.fubicy.org/spip.php?article380)

Site Internet de Mon Cher Vélo : [monchervelo.fr](http://monchervelo.fr)

L'association est aussi sur Facebook <https://fr-fr.facebook.com/MonCherVelo>

et Twitter [@MonCherVelo](https://twitter.com/MonCherVelo)

## Toutes à vélo !

Bien qu'ouverte aussi aux hommes, la vélo-école du CADR 67 à Strasbourg compte un public essentiellement féminin. Ces femmes, majoritairement issues de l'immigration, n'ont jamais été initiées à la bicyclette, pratique culturellement impossible dans leur pays d'origine ou parce qu'elles sont issues d'un milieu modeste. Fortement motivées, souvent très tenaces dans cet apprentissage, elles découvrent la joie et la liberté que procure le vélo.

Le vélo joue un rôle important dans l'accès à l'autonomie et la mobilité, mais encore faut-il savoir en faire. De nombreuses personnes, tous âges confondus, ne savent pas faire de vélo, et cela les handicape dans leur vie quotidienne. Permettre à un large public d'apprendre à faire du vélo ou à se perfectionner est devenu une évidence et une nécessité. Pour répondre à cette demande, l'association CADR 67 a commencé timidement dès 1990 à dispenser des cours d'apprentissage du vélo. La création de la vélo-école du CADR 67 répondait à un réel besoin qui n'a jusqu'à présent jamais cessé de se confirmer.

D'abord uniquement sous la forme de cours individuels pour enfants et adultes, la vélo-école du CADR a développé ensuite parallèlement des cours itinérants collectifs pour adultes dans les quartiers périphériques de Strasbourg en partenariat avec les centres socioculturels. Pourquoi itinérants ? Parce que la vélo-école a fait le choix d'aller à la rencontre des habitants, près de leurs lieux de vie et vers des personnes qui sortent traditionnellement peu de leur quartier. L'animateur se rend chaque semaine dans six quartiers de Strasbourg, à vélo avec une



Vélo-école du CADR 67 © Grégory Delattre/CUS

remorque contenant six vélos pliants. Les cours sont gratuits pour les élèves, car ils sont financés par les Contrats urbains de cohésion sociale (Cucs).

Deux sessions par an sont organisées dans chaque quartier, chacune étant composée de dix séances de deux heures. Dans deux quartiers, les cours se déroulent dans des centres d'éducation routière gracieusement mis à disposition par la communauté urbaine de Strasbourg (CUS). Ailleurs, la vélo-école utilise des lieux publics suffisamment sécurisés et tranquilles. Un peu plus de 170 personnes par an suivent les cours de la vélo-école du CADR 67.

L'objectif des sessions est que les élèves puissent circuler en ville au terme des dix séances. Bien que collectif, l'apprentissage se fait souvent au cas par cas, car la progression des élèves est très variable. Certains vont réussir à pédaler en une heure quand d'autres vont avoir besoin de cinq séances de deux heures pour démarrer. Mais l'apprentissage du vélo ne s'arrête pas à savoir pédaler, il faut acquérir la maîtrise totale de sa monture pour pouvoir s'intégrer dans le flux des véhicules urbains et surtout bien connaître le code de la route pour circuler parmi les autres usagers en toute sécurité et en parfaite harmonie.



© Grégory Delattre/CUS

## Les petites mains dans le cambouis

Durant les matinées des petites vacances scolaires, l'association Bretz'selle organise dans son atelier des stages pour les enfants de sept ans et plus. « Les petites mains dans le cambouis » sont encadrées par Sacha, l'un des deux animateurs mécaniciens de la structure.



© Grégory Delattre/CUS

### Des stages à la mécanique bien huilée

Les trois premières séances sont consacrées à une approche ludique de l'atelier, des outils et du vélo. Elles commencent par une sensibilisation au recyclage. En effet, de nombreux vélos sont récupérés pour fournir des pièces à d'autres vélos ou vivre une nouvelle vie. Puis, les enfants sont invités à démonter de vieux vélos pour mieux appréhender les différentes pièces, les outils qui leur correspondent et leur fonctionnement. Enfin, grâce à différents modules créés spécialement par l'association à partir de pièces de vélo recyclées, ils découvrent en détail le fonctionnement de la roue, des freins, de la lumière et de la transmission.

La quatrième matinée, chaque enfant vient avec son vélo et met en pratique ses acquis pour l'entretenir et le bichonner pour la sortie du lendemain. Le stage se clôture la cinquième matinée par une balade à vélo vers la ferme Bussière située à 6 km au nord de Strasbourg. Elle est encadrée par l'animateur, des bénévoles de l'association et les parents volontaires.

### Des parents conquis par la formule

Les parents voient dans ces stages un prolongement de l'action de sécurité routière dispensée par la communauté



© Grégory Delattre/CUS

urbaine de Strasbourg dans les écoles primaires. La sensibilisation au recyclage et à la réutilisation des pièces en bon état est aussi très appréciée. L'apprentissage de l'entretien du vélo et de l'autonomie explique également l'engouement des parents pour ces stages. Des parents qui préfèrent aussi que leur progéniture mette les mains dans le cambouis et pas seulement sur les manettes de jeux vidéo.

Plus d'information sur : [www.bretzselle.org](http://www.bretzselle.org)



© Jérôme Dorke/CUS

## Les jeunes cyclistes et la sécurité

Fortement engagée en matière de sécurité routière, la communauté urbaine de Strasbourg oriente ses actions autour de l'éducation, la connaissance des accidents et le contrôle. Véritable pilier du volet éducatif, le Centre d'éducation routière accueille durant toute l'année de jeunes usagers afin de les sensibiliser aux bons comportements à adopter, notamment lors de leurs déplacements à pied ou à vélo.

Cet équipement unique en France, créé par la collectivité en 1989, dispose aujourd'hui d'une salle de cours, d'une salle informatique, d'un atelier de mécanique vélo et d'une piste d'évolution. Cette dernière reproduit à l'échelle d'un enfant un espace de voirie complet.

Les enfants, accueillis à la demi-journée, participent aux modules théoriques, puis mettent en pratique les enseignements reçus au cours du module d'application en évoluant à vélo sur la piste. Lors de cet atelier, les jeunes cyclistes travaillent également leur sens de l'équilibre, l'appréciation des dangers et des distances, et apprennent à réagir avec rapidité. Cette structure rencontre un franc succès auprès des élèves et des enseignants de la communauté urbaine de Strasbourg : elle reçoit ainsi chaque année près de 5 000 enfants provenant essentiellement de classes de niveaux CM1 et CM2.



13 000 enfants s'initient chaque année à la pratique du vélo en sérénité © Jérôme Dorkel/CUS

L'équipe d'animation du centre se déplace également dans les écoles, ce qui permet de former plus de 13 000 enfants chaque année, et participe à diverses manifestations par le biais d'une piste mobile.

Afin de prolonger le travail réalisé par l'équipe d'animation, la communauté urbaine de Strasbourg a créé un personnage ludique, prénommé Prudent,

véritable mascotte sécurité routière bien identifiée par les enfants. Ses aventures se déclinent désormais sous la forme de cinq bandes dessinées et de livrets de jeux et de coloriage. Retrouvez ses dernières aventures dans le livret *Prudent va à l'école à vélo*, télé-

chargeable sur le site de la communauté urbaine de Strasbourg. ■

Plus d'informations :

<http://www.strasbourg.eu/vie-quotidienne/prevention-securite-securite-routiere/actions-prevention-destination-enfants>

Retrouvez toute l'actualité du Club des villes et territoires cyclables sur : [www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)



## Enquête nationale 2013

### Les politiques en faveur des cyclistes et des piétons

Le Club des villes et territoires cyclables, dans le cadre de l'Observatoire des mobilités actives créé en 2010, interroge les politiques en faveur des cyclistes et des piétons dans les villes et agglomérations françaises.

Les premiers résultats de l'enquête 2013 donnent une photographie des politiques en faveur des cyclistes et des piétons à la veille des élections municipales et de la mandature 2014-2020 – au seuil de six années pour mettre le vélo et les mobilités actives au cœur des projets de territoires et augmenter très significativement la part modale de la marche et du vélo.

**En 2013, l'état des lieux des politiques locales en faveur de la mobilité active confirme la dynamique d'offre des collectivités, le renforcement de la gouvernance vélo et l'émergence de priorités et de grands chantiers pour 2014-2020.**

*À noter – Cette enquête 2013, comme celles de 2007 et 2011, n'a pas pour objectif d'établir un palmarès des villes et agglomérations ayant les meilleures politiques cyclables – lequel n'aurait pas de sens au vu de leur diversité en termes de superficie, caractéristiques urbaines, nombre d'habitants... et avec des ratios bien délicats à manier.*



©John - Fotolia.com

#### Une dynamique d'offre

##### ► Le vélo conforte sa place dans les stratégies de mobilité

La progression des infrastructures et des services, la mise en œuvre d'outils d'évaluation et de planification, l'augmentation des moyens des politiques cyclables locales (budget par habitant, ressources humaines), dans un contexte économique pourtant très tendu pour les collectivités, prouvent que le vélo prend sa place dans les politiques et sur les territoires locaux. **L'enquête 2013 montre que pendant les deux dernières années du mandat municipal (2008-2014), le vélo a conforté sa place dans les stratégies de mobilité.**

**+ 19%** – Si on est encore loin de l'objectif de 100 % de la voirie accessibles au vélo, on observe à périmètre équivalent, entre 2011 et 2013, que le linéaire de voiries aménagées cumulé a progressé de 19 %.

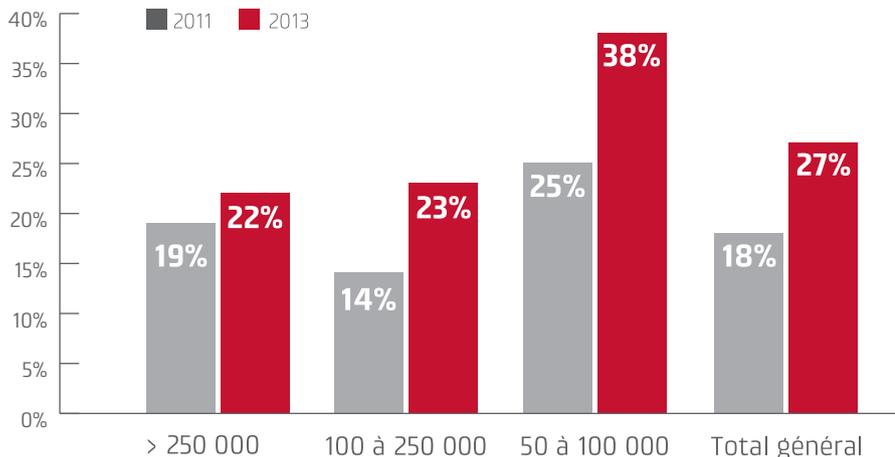
Les deux dernières années du mandat municipal enregistrent une progression de l'ensemble des indicateurs sur les aménagements – sur et hors voiries – sans ralentissement après la forte augmentation (+ 67 %) du linéaire d'aménagements cyclables observée entre 2007 et 2011.

► **La barre symbolique du kilomètre aménagé pour 1 000 habitants est franchie, avec 27 % de voiries aménagées sur la voirie disponible, soit une progression de 9 points depuis 2011.**

► **Tous les outils pour une mobilité apaisée sont utilisés**

Les collectivités utilisent, le plus souvent, toute la palette des aménagements dédiés au vélo et à la modération de la vitesse des motorisés à leur disposition pour rendre la voirie hospitalière pour le cycliste et le piéton.

### Part des voiries aménagées sur la voirie disponible



### Kilomètres aménagés sur et hors voirie pour 1 000 habitants



- **Les double-sens cyclables restent sur leur lancée**

Ils avaient augmenté de +413 % entre 2007 et 2011 et continuent de progresser partout avec, à périmètre équivalent, une augmentation du linéaire de +27 %.

- **Les sas cyclistes se généralisent**

98 % des répondants ont réalisé des sas cyclistes qui enregistrent une progression de 24 % depuis 2011.

- **La réalisation de zones apaisées progresse**

**La zone 30 demeure la zone apaisée la plus mise en œuvre en volume et progresse de +28 % entre les deux enquêtes, 2011/2013,**

notamment dans les entités entre 50 et 100 000 habitants (+54 %).

Les zones de rencontre progressent de 25 %, et les aires piétonnes de 15 %.

- **La zone 30 a connu un véritable essor pendant le mandat municipal 2008-2014.**

L'extension du concept des zones 30 à toutes les voiries de desserte et à des

tronçons situés sur des axes de circulation est à l'œuvre dans un certain nombre de collectivités, même si, à l'échelle des agglomérations, elle reste plus fortement marquée dans les villes centres. Le décret du 30 juillet 2008, dit premier décret « Code de la rue », a modifié le panel des outils à la disposition des collectivités pour aménager la voirie et organiser la circulation. L'enquête montre que la progression des zones 30 se caractérise ainsi par des zones 30 de seconde génération qui, moins aménagées, s'accompagnent de la réalisation de zones plus fortement aménagées, à priorité piétons comme les zones de rencontre et les aires piétonnes – selon les différentes priorités données à chaque voirie : plus de vie locale ou plus de circulation de tous les modes de déplacement.

### Une gouvernance vélo qui se renforce

- **Progression du nombre de chargés de mission vélo**

Les deux dernières années du mandat municipal qui s'achève marquent une progression du nombre de chargés de mission vélo, notamment dans les collectivités au-delà de 100 000 habitants.

- **Un budget dédié à la politique cyclable**

Presque toutes les collectivités de plus de 50 000 habitants disposent d'un budget dédié à la politique cyclable. Le budget annuel moyen varie peu. Avec 5,9 € par an et par habitant, il reste proche du montant observé en 2011, de 5 € (mais cette moyenne masque de fortes disparités avec des budgets de 15 à 20 € par an et par habitant dans certaines collectivités).

- **Les instances de concertation ou d'information des usagers progressent aussi.**

Elles sont présentes désormais dans une collectivité sur deux de l'échantillon.

Sas pour cyclistes	2011	2013	Progression sur la période
> 250 000 hab.	2065	2390	116%
Entre 100 et 250 000 hab.	222	440	198%
Entre 50 et 100 000 hab.	18	25	139%
<b>Total général</b>	<b>2305</b>	<b>2855</b>	<b>124%</b>

### Linéaires de double-sens cyclables : top 10

VILLES	2013	2011
PARIS (Ville)	263	214
Toulouse – GRAND TOULOUSE	137	105
LILLE MÉTROPOLE	134	72
Strasbourg – CU DE STRASBOURG / CUS	88	68
La Rochelle – CA DE LA ROCHELLE	67	66
GRENOBLE - ALPES MÉTROPOLE / LA METRO	55	47
PERPIGNAN (Ville)	47	34
Lyon – GRAND LYON	35	23
Nancy – GRAND NANCY	33	31
BORDEAUX (Ville)	32	18

► De même, plus d'une collectivité sur deux apportent un soutien financier aux associations d'usagers cyclistes présentes sur leur territoire.

Les collectivités se saisissent des outils et leviers à leur disposition pour mettre en place et conduire une politique en faveur du vélo et de la mobilité active. L'expertise technique, les marges de manœuvre financières avec un budget dédié, les processus et outils de planification et d'évaluation sont très importants pour conduire ces politiques et mettre le vélo et la marche au même plan que les autres modes de déplacement. L'amplification des politiques publiques en faveur du vélo et de la marche implique d'associer des réseaux d'acteurs associatifs, économiques. Cette démarche s'est renforcée dans le mandat municipal 2008-2014 et se développera certainement dans tous les territoires au cours du prochain mandat.

► La connaissance des pratiques (observatoires, comptages...) progresse

Entre les enquêtes 2011 et 2013, la mesure de l'impact des investissements et de l'évolution des pratiques usagers franchit un pas significatif, en particulier dans les collectivités de moins de 250 000 habitants qui étaient très en retard sur ces mesures.

Des comités de suivi ou d'autres mécanismes internes de suivi sont désormais



© Denis Desailly

présents pour 19% des répondants de cette première vague d'enquête 2013.

#### Des priorités et des chantiers à l'agenda 2014-2020

► Réaliser le « système vélo »

Une politique en faveur du vélo, au-delà d'une politique d'aménagement, associe infrastructures, services, actions de sensibilisation et d'incitation.

► Le stationnement des vélos, l'attente forte des Français

• Les Français placent la mise à disposition de stationnements sûrs et abrités dans les

gares, et la réalisation systématique de garages à vélos sûrs et accessibles dans les immeubles respectivement en seconde et troisième positions – après la réalisation d'itinéraires cyclables – dans le trio des mesures prioritaires qu'ils demandent (enquête « Les Français et le vélo », TNS Sofres, MTI Conseil, pour le Club des villes et territoires cyclables, 2013).

L'enquête 2013 montre que les collectivités prennent la mesure de cette attente. Sur les entités ayant répondu aux enquêtes 2011 et 2013, le nombre de places proposées par les communes et groupements de communes a cru de 30 % entre 2011 et 2013.

• Si les arceaux restent l'offre de stationnement proposée largement dominante, on note une légère croissance des autres formes de stationnement. Cette tendance à la diversification de l'offre se retrouve sur tous les segments de collectivités.

• Les garages à vélos dans les gares centrales sont également une constante forte dans toutes les collectivités interrogées. Cependant, il demeure une forte marge de progression pour assurer le stationnement du vélo partout et en tout point du déplacement, avec des dispositifs adaptés aux durées de stationnement et aux degrés de sécurisation.

► Le vélo à toutes les échelles territoriales ! La répartition des voiries aménagées dans les agglomérations est assez hétérogène selon les territoires.

Les aménagements se concentrent encore



© Adrien Lelièvre

souvent dans la ville centre. Ramenée à 1 000 habitants, deux dynamiques se distinguent : les villes centres avec un ratio plus élevé que dans l'agglomération (La Rochelle, Lorient) ou les agglomérations avec un ratio plus élevé que leur villes centres (communauté urbaine de Bordeaux, Lille Métropole), traduisant une répartition plus homogène des aménagements cyclables sur le territoire de l'agglomération.

**La hiérarchisation de la voirie à l'échelle des agglomérations, avec l'objectif de généraliser le 30 km/h à plus**

**de 50 % de la voirie et même 70 % – démarche à l'œuvre dans un nombre croissant de territoires –, devrait donc se renforcer au cours du mandat municipal 2014-2020, dans l'intérêt de tous les usagers de la ville.**

► **L'accompagnement du changement de comportement de mobilité**  
**Avec une part encore faible des budgets vélo consacrée à la communication (3 %), les outils et démarches visant à encourager le changement de comportement de mobilité, l'usage du vélo, l'intermodalité et les dyna-**

**miques de transfert modal ne constituent pas encore des actions à l'agenda des politiques cyclables. Ce sont pourtant des leviers majeurs du développement du vélo, pour accompagner l'offre d'infrastructures et de services et enclencher un cercle vertueux d'augmentation de la mobilité active aux dépens de la voiture. Notamment dans un contexte de contraintes budgétaires fortes et de nécessité de répondre à la demande actuelle et potentielle. ■**

La synthèse complète des résultats est consultable sur [www.villes-cyclables.org](http://www.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  
[info@villes-cyclables.org](mailto:info@villes-cyclables.org)  
[www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)

**Directeur de la publication :**  
 Jean-Marie Darmian

**Rédactrice en chef :**  
 Véronique Michaud

**Ont collaboré à ce numéro :**  
 Grégory Delattre - Strasbourg CUS  
 et I Bike Strasbourg blog (dossier)  
 Adrien Lelièvre - Mon Cher Vélo (18) (dossier)

**Abonnement / Diffusion :**  
 T +33 (0)1 56 03 92 14  
[Info@villes-cyclables.org](mailto:Info@villes-cyclables.org)

**Crédits photos :**  
 Grégory Delattre / Strasbourg CUS,  
 Jérôme Dorkel / Strasbourg CUS (CER),  
 Adrien Lelièvre (Mon Cher Vélo),  
 Fotolia.com : ©John, © Jean-Yves Foy,  
 © Bokica, Adrian Hillman, © Arochau,  
 © Ttinu, © Lynea, © Pixel & Création

**Publicité :**  
 IM Régie  
 T +33 (0)1 40 24 12 63  
[anaïs.fraigneau@impub.fr](mailto:anaïs.fraigneau@impub.fr)

**Conception graphique et maquette :**  
 Studio Desailly  
 Denis Desailly  
[ddesailly@me.com](mailto:ddesailly@me.com)

**Illustrations :**  
 Denis Desailly, Sabine de Ligny,  
 Carole Paulhan

**Relecture :**  
 Giulia Valmachino

**Impression :**  
 Planète Impression  
[fabrication@planeteimpression.fr](mailto:fabrication@planeteimpression.fr)  
 Imprimé sur papier recyclé  
 Dépôt légal : février 2014  
 ISSN 1631 – 3054

**BULLETIN D'ABONNEMENT À VILLE & VÉLO**

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

- Tarif : 1 an / 5 numéros **27 € TTC**
- Tarif adhérent du Club des villes et territoires cyclables **22 € TTC**
- Tarif associations membres de la FUBicy, agences du réseau Fnau, DDE-DRE-CETE **22 € 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

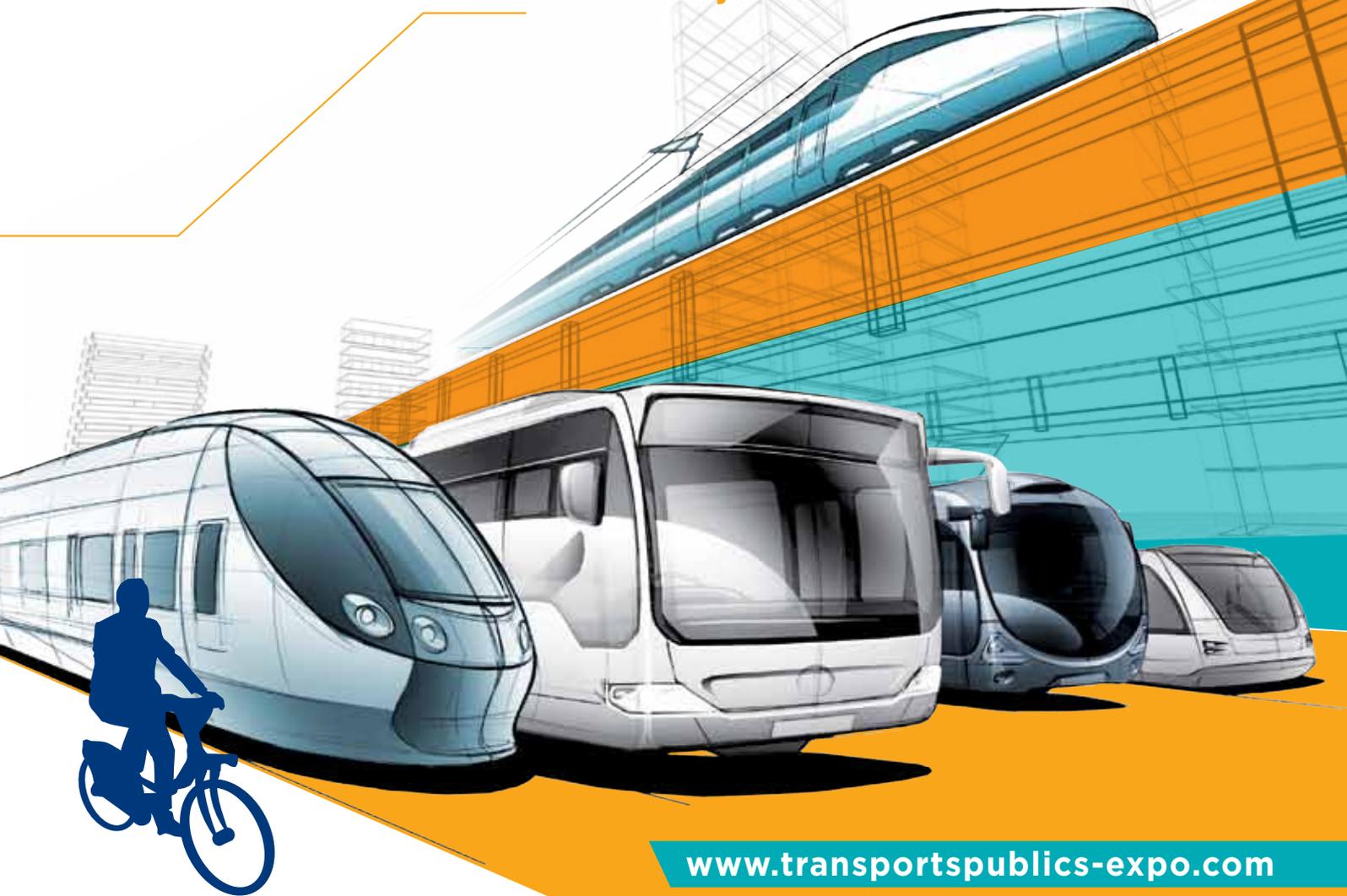
Ci-joint mon règlement par chèque à l'ordre du : Club des villes et territoires cyclables d'un montant de.....€

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

# Transports 2014 Publics

The European Mobility Exhibition

Paris 10-11-12 juin 2014



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

Organisé par :

**GIE** Objectif transport public

Groupement des Autorités Responsables de Transport **GART | UTP** Union des Transports Publics et Ferroviaires

En collaboration avec :



Avec le soutien de :

UNION EUROPÉENNE



Comité des Régions

Partenaire associé :



Partenaire média :



Titre associé :



Partenaires officiels :



Comité de promotion :



RÉSERVATION DES STANDS  
ESPACE MOBILITÉS ACTIVES

+33 (0) 1 40 24 39 20

[anais.fraigneau@impub.fr](mailto:anais.fraigneau@impub.fr)



Cédric Sabin - Jérôme Bonnet/CC (C) G. Albon - Fotogram

## André Duco,

Conseiller technique DSCR et chargé de mission vélo ministère de l'Éducation nationale

### Pourquoi une semaine du vélo à l'école et au collège ?

La semaine du vélo à l'école et au collège est organisée par le ministère de l'Éducation nationale dans le cadre du plan national d'action mobilités actives porté par le ministre chargé des Transports, avec la participation du ministre de l'Intérieur (délégation à la Sécurité et à la Circulation routières). Cette action vise à sensibiliser les élèves des écoles maternelles et élémentaires ainsi que ceux des collèges à l'intérêt du vélo comme moyen de déplacement individuel et collectif. L'opération doit permettre de valoriser ou d'initier des approches pédagogiques dans les domaines de l'éducation à la santé et à l'activité physique, à la sécurité routière ainsi que dans celui de l'environnement et du développement durable. Elle s'inscrit naturellement dans le cadre des enseignements dispensés à l'école et au collège, par exemple en éducation physique et sportive, en enseignement moral et civique, en sciences et technologie, mais aussi de la préparation des élèves à l'obtention de l'attestation de première éducation à la route (APER) à l'école et des attestations scolaires de sécurité routière (ASSR) au collège. Cette opération trouve sa légitimité dans le continuum pédagogique qui, depuis la maternelle jusqu'à la terminale, vise à éduquer les enfants et les jeunes à la sécurité routière. Dans un avenir proche, on pourrait envisager que cette démarche trouve une nouvelle dimension dans le cadre de l'aménagement des rythmes scolaires.

### Comment les écoles et les collèges peuvent-ils participer à cet événement ?

Les enseignants des écoles et collèges participants définissent à l'échelle d'une ou plusieurs classes, sur le temps scolaire, un certain nombre d'actions, sur une ou plusieurs journées, dans la semaine du 2 au 6 juin 2014. Elles peuvent prendre la forme d'un projet de sortie à vélo, d'activités pratiques du vélo ou de son entretien, de sensibilisation à la sécurité routière, d'animations sur les apports de l'usage du vélo pour la santé et l'environnement. Ces actions peuvent donc constituer le temps fort d'un

module d'activités sur cette période ou bien s'inscrire dans un projet pédagogique plus large au sein de l'école ou du collège. La définition des activités prend naturellement en compte l'âge des élèves concernés et les possibilités offertes par l'environnement proche.

Très concrètement, les enseignants sont invités à se rendre sur le site Web dédié <http://eduscol.education.fr/semaine-du-velo>.

Le site regroupe toutes les informations et les outils participatifs nécessaires. Les enseignants y trouveront tous renseignements sur les modalités d'organisation et d'inscription de leurs classes, sur les aspects pédagogiques et réglementaires ainsi que les partenariats possibles. Il faut souligner à ce propos la richesse des partenariats mobilisés par la coordination interministérielle pour le Développement de l'usage du vélo (CIDUV) : les unions sportives des premier et second degrés (Union sportive de l'éducation du premier degré USEP, Union nationale du sport scolaire UNSS), les associations nationales de sécurité routière (prévention routière, prévention Maif), la Fédération française de cyclotourisme (FFCT), la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB), les Moniteurs cyclistes français (MCF) et le Club des villes et territoires cyclables. Cela permettra d'aider localement à la mise en œuvre et à l'accompagnement des actions conduites par les enseignants. Une valorisation de celles-ci sera assurée par la mise en ligne des retours d'expérience.

### Pourquoi doit-on développer la pratique de l'usage du vélo à l'école et au collège ?

Il faut partir d'un constat : les enfants possèdent presque tous un vélo qu'ils utilisent surtout pour s'amuser entre copains, certains pratiquant de manière plus soutenue au sein de clubs cyclistes. D'une manière générale, les Français entretiennent avec le vélo une relation affective particulière. La France est le pays du vélo ! Mais paradoxalement, il reste un objet ludique qu'on ne sait d'ailleurs pas toujours bien entretenir. Le vélo n'est pas, par exemple, un moyen de déplacement, ne serait-ce que pour se rendre à un cours de sport ou à l'école. Ces trajets se font

presque exclusivement en voiture individuelle et parfois en transports collectifs (surtout en agglomération). De moins en moins d'enfants sont capables de rouler à vélo dans la circulation générale, sur la route. Les raisons sont multiples : la crainte des parents de voir leurs enfants utiliser ce mode de déplacement qu'ils jugent dangereux ; la méconnaissance des règles de la circulation et des bons comportements à adopter ; le manque de maîtrise de la conduite. Or, en France, plus de la moitié des déplacements quotidiens font moins de 3 km, mais seuls 3 % sont effectués à vélo alors qu'il y a de très bonnes raisons de développer son usage.

La pratique du vélo contribue à une meilleure condition physique et permet de prévenir les maladies cardiovasculaires et l'obésité de manière significative. De plus, quand il se substitue à l'engin motorisé, le vélo contribue à réduire la pollution atmosphérique et a un impact non négligeable sur la réduction du CO<sub>2</sub> atmosphérique. Enfin, le vélo représente une richesse économique importante par l'activité économique (touristique, industrielle et commerciale). Tous ces enjeux sont quantifiables et de mieux en mieux compris par nos concitoyens.

Pour cela, il faut que la pratique du vélo se renforce et donc que les apprentissages soient travaillés et acquis le plus tôt possible en favorisant l'acquisition des compétences indispensables à l'école et au collège (niveau de maîtrise individuelle et collective, responsabilisation citoyenne dans le respect de sa sécurité et de celle des autres, respect des règles du mieux vivre ensemble et du partage des espaces de circulation). L'opération nationale « **Semaine du vélo à l'école et au collège** » contribue à sensibiliser tous les acteurs de l'école à ces problématiques. Elle donne à voir toutes les actions qui se font au quotidien dans la classe avec des enfants passionnés.

En conclusion, tous les enfants et les jeunes rencontrés lors de ces actions autour et sur le vélo manifestent le bonheur de vivre et d'agir ! En plus, ils apprennent à faire, à se connaître et à être plus autonomes et responsables dans leur environnement. C'est bien une mission de l'École. ■

### Quelques repères

■ **du 2 au 6 juin 2014** : Semaine du vélo à l'école et au collège.

■ **Les chiffres 2013** : pour sa première édition, l'opération a connu un succès

très encourageant : 530 classes inscrites, plus de 12 000 élèves participants.

■ **Les contacts utiles** : <http://eduscol.education.fr/semaine-du-velo>