

V
&

i
V

l
≡

l
|

≡
O



n° 72 Dossier > pages 6 à 14

mai/juin 2016

6€

Les vélos-cargos affrètent la ville

**Pneus : le mystère
des boules de gomme**
> page 17

Valérie Fourneyron :
l'activité physique comme outil de santé publique
> page 20



ABRI CIGOGNE®

DES ABRIS VÉLOS SÉCURISÉS DÉPLAÇABLES,
MODULABLES, PERSONNALISABLES.
DÉPLOIEMENT EN UN CLIN D'ŒIL !



OPTIMA®

LES RACKS DE STATIONNEMENT
VÉLOS À DOUBLE-ÉTAGE



ALTAO® PUMP

LA STATION DE GONFLAGE
DE VÉLOS À ÉNERGIE
MUSCULAIRE !

NOUVEAU

ALTAO® MOBILE

LES RACKS DE STATIONNEMENT
VÉLOS ÉVÉNEMENTIELS
À DÉPLOIEMENT INSTANTANÉ !

Contactez-nous
pour plus d'infos !



Altinnova conçoit, fabrique et commercialise
une gamme complète d'équipements innovants
pour les aménagements cyclables.

- > Abri vélos sécurisés et ouverts, individuels et collectifs, simple ou double-étage, de 1 à 1000 vélos
- > Stations de services pour cyclistes : gonflage, réparation, lavage, recharge VAE...
- > Stationnements vélos simple ou double-étage, VAE...
- > Séparateurs de voies cyclables Zebra
- > Création de produits sur-mesure

Parmi nos dernières réalisations : des dizaines d'abris Cigogne en Alsace, PACA, Aquitaine, IdF... Des abris vélos collectifs sécurisés ALTAO® Spacio à Versailles, au Vésinet le Pecq, Lille Métropole, Aix en Provence, Orléans, Marseille Provence Métropole... + de 300 places Optima® au Véloparc des Tanneurs à Strasbourg, 1500 places dans les gares TER d'Alsace, bientôt 1150 places en gare de Grenoble...



altinnova®

MOBILIER URBAIN
POUR AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

www.altinnova.com



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
www.villes-cyclables.org

Directeur de la publication :
Pierre Serne

Rédactrice en chef :
Véronique Michaud

Ont collaboré à ce numéro :
Alain Dalouche
(dossier, pneumatiques, interview),
Claire Schreiber

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

Crédits photos :
Alain Dalouche,
Douze Cycles, Cargocycle,
Arcade, Pressefoto,
Schwalbe

Publicité :
IM Régie
T +33 (0)1 40 24 04 14
jp.marcon@impub.fr

Conception graphique, maquette, illustration de couverture :
Studio Desailly
Denis Desailly
ddesailly@me.com

Illustrations :
Mia (texto-vélo)

Relecture :
Giulia Valmachino

Impression : Print Price
fabrication@planete
impression.fr

Imprimé sur papier recyclé
Dépôt légal : juin 2016
ISSN 1631 – 3054

agenda

> du 14 au 16 juin

Espace Mobilités actives –
Transports publics 2016,
le Salon européen de la Mobilité
Paris, Porte de Versailles,
Hall 1, MA20

www.villes-cyclables.org

> 15 juin

Assemblée générale du Club
des villes et territoires cyclables
Réservée aux adhérents
Paris – Mairie du
XV^e arrondissement

14 h 30 – Remise des prix
des Talents du Vélo 2016 sur
l'espace Mobilités actives
Paris, Porte de Versailles,
Hall 1, MA20

www.villes-cyclables.org

> du 24 au 26 juin

Cyclehack Global movement,
8 heures pour repenser
l'usage du vélo

www.cyclehackparis2016.strikingly.com

> du 28 au 29 juin

5^e Journées nationales
du management de la mobilité
Rennes

www.ademe.fr/actualites/manifestations/5es-journees-nationales-management-mobilite

> du 16 au 22 septembre

Semaine européenne
de la mobilité
Partout en France

www.developpement-durable.gouv.fr



Cyclologistique

édito

Si le vélo est enfin considéré dans notre pays comme une solution à part entière pour la mobilité quotidienne, qu'il soit utilisé seul ou combiné aux transports collectifs, il lui faut encore démontrer ses capacités en termes de transports de charges et notamment de marchandises. Mais l'assistance électrique a accéléré le changement de représentation et l'entrée du vélo-cargo dans l'éventail des solutions. Le « dernier kilomètre » sied bien au vélo dont on souligne – très et trop souvent en France – que le pic d'utilisation actuel concerne les trajets de 1 à 3 km. Le potentiel se situe bien au-delà des 3 km, comme le montre la pratique chez nos voisins européens. Par exemple aux Pays-Bas, où 25 % de la pratique concerne les trajets de 5 à 7 km. Aussi, comme pour la mobilité quotidienne, l'encouragement du transport de charges

à vélo passe par le changement de représentation et l'encouragement de solutions adaptées dont beaucoup sont d'ores et déjà disponibles : gamme de vélos-cargos à deux ou trois roues, assistance électrique, remorques...

Le contexte favorise aussi l'accélération de cette prise de conscience et de ce recours à des solutions cyclologistiques. L'impact environnemental de la distribution de marchandises en ville, bien sûr, et surtout l'accélération de ses nuisances avec le commerce électronique, rendent les solutions vélo très crédibles pour le transport du dernier kilomètre. Dire qu'on assiste à une déferlante du vélo dans ce domaine serait excessif, comme le montre le dossier de ce numéro de *Ville & Vélo* qui fait le tour du développement et des difficultés des solutions de logistique cyclophile. Mais le potentiel est considérable. En outre, les professionnels n'ont parfois pas le choix et doivent examiner des solutions alternatives de livraison quand la ville a mis en place des restrictions de circulation.

On voit bien que la solution n'est pas seulement technologique et que ces alternatives impliquent des matériels performants côté vélos-cargos mais aussi des aménagements urbains adaptés pour l'éclatement des livraisons. La question sociale est enfin au cœur du sujet. Les gains en termes de nuisances – encombrement et pollution – ne peuvent être enregistrés aux dépens des personnes qui effectuent ces livraisons à vélo. Les cohortes de coursiers à vélo, spécialement pour la livraison de repas qui se déploie dans les grandes villes, sont en passe de constituer un *lumpenprolétariat* qui permet aux enseignes de communiquer trop facilement sur la vertu et la modernité de leurs offres. Autrement dit, comme le soulignent les experts interrogés, le débat ne se limite pas aux changements d'énergie. C'est bien un autre mode de production, de livraison et de mouvement que le vélo peut contribuer à mettre au point. C'est un chantier passionnant, mais il impose de prendre tous les impacts en considération, toutes les externalités, bonnes et négatives, pour que la cyclologistique enclenche des modèles efficaces et vertueux d'acheminement des marchandises et des services. Ce dossier de *Ville & Vélo* et les débats que nous organisons pendant le Salon européen de la mobilité 2016 n'épuiseront donc pas le sujet, et le Club des villes et territoires cyclables poursuivra ces réflexions dans les mois à venir sur la part que le vélo peut prendre dans ces questions de société.

Bonne lecture et bon Salon !

Pierre Serne
Président



Des VLS à Vancouver

► **Vancouver l'a fait. La plus grande métropole de la côte ouest canadienne a maintenant son vélo en libre-service.**

La ville sera équipée par le Français Smoove, et le système sera exploité par CycleHop, déjà bien présent aux États-Unis et au Canada. Il sera mis en service au début de l'été. Un millier de stations seront déployées dans les avenues quadrillées du centre-ville de Vancouver. Le système s'inscrit dans la démarche plus large d'un plan de déplacement à l'horizon 2040.

La grande boucle urbaine

► **Le Tour de France renvoie une certaine idée de la France et du vélo : la France rurale, la diversité des paysages, le vélo sportif, la richesse des territoires...**

On véhicule souvent à cette occasion l'image d'un vélo populaire chez les Français des villes et des champs. Mais, dans les faits, la pratique du vélo peine à décoller. Paul Lefort, étudiant en développement durable à Sciences Po Rennes, veut dépasser les clichés en se rendant sur le terrain. Durant l'été 2016, il se lance dans une « grande boucle urbaine » au cours de laquelle il souhaite identifier les vrais facteurs déterminants dans l'utilisation du vélo. Vous pouvez suivre son tour sur sa page Facebook :

www.facebook.com/boucleurbaine

Boom du vélo en Irlande

► **Les grandes villes irlandaises (Dublin, Galway, Cork) affichent une part modale allant jusqu'à 8 %.**

Si le chiffre ne crée pas encore l'émulation, la fulgurante montée en puissance du vélo ces dernières années suscite l'admiration. Les autorités n'ont pas lésiné sur les moyens. Le plan vélo de Dublin, la construction d'une véloroute autour de la baie de Clew ou encore le plan d'allègement fiscal pour les « vélotafeurs » font parties de ces réalisations remarquables qui ont contribué au boom du vélo.

2 100

► **C'est le nombre de passages à vélo enregistrés en un jour par le totem de comptage installé à la sortie du tunnel de la Croix-Rousse le 6 avril dernier.**

Les efforts de la métropole de Lyon pour développer la pratique du vélo payent, et les quelque 45 compteurs disséminés aux points-clés de la ville en attestent. Ils comptabilisent le trafic vélo, permettent de mieux comprendre comment le trafic vélo se déploie dans la ville et, bien sûr, d'attester de l'augmentation de la part modale.

Visibilité des cyclistes – mode d'emploi

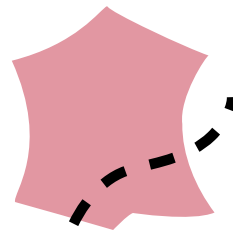
► **Le Club, en collaboration avec le CEREMA et avec le soutien de la délégation à la sécurité et la circulation routières, a réalisé un clip vidéo sur la visibilité des cyclistes à vélo.**

Comment être vu ? Quels sont les pièges à éviter contre les angles morts ? Comment s'équiper ? Toutes les réponses sont dans ce clip. La vidéo est disponible sur la chaîne YouTube du Club. <https://www.youtube.com/watch?v=KPpKhqPvRtg>

Aménagements éclairés pour un urbanisme tactique

► **L'ONG People For Bikes (<http://www.peopleforbikes.org>), aux États-Unis, a publié un recueil de solutions pour l'aménagement « éclair ».**

À la clef, des changements rapides et adaptables aux besoins. Cette philosophie renvoie aux principes de l'urbanisme tactique : petits changements, grands effets ! Un pot de fleur pour bloquer l'accès d'une rue commerçante, une piste cyclable peinte en violet, une terrasse de café improvisée, autant d'aménagements simples et rapides pour rendre la ville aux piétons et aux cyclistes !



ViaRhôna devient EuroVelo 17

► **La ViaRhôna était un projet interrégional. Elle s'est élevée récemment au rang européen en intégrant le parcours de la petite dernière EuroVelo 17.**

Elle suit le cours du Rhône depuis sa source en Suisse jusqu'à son delta dans les bouches du Rhône et traverse les villes de Genève, Lyon ou encore Avignon. La candidature de ViaRhôna a été retenue par la Fédération européenne des cyclistes (ECF), qui coordonne le réseau au niveau européen pour le développement du cyclotourisme et la mise en valeur des richesses paysagères, patrimoniales et culturelles du continent.



Un « bike mayor » pour Amsterdam

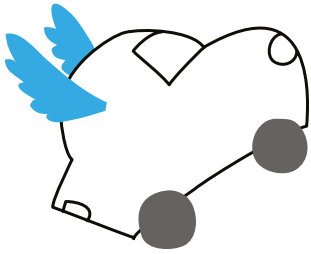
► **Amsterdam a décidé de se doter d'un maire du vélo. Le poste est ouvert à tous, les candidats doivent envoyer une vidéo de présentation.**

Les candidatures sont ensuite analysées par un panel d'experts, et le « maire du vélo » est élu par un vote public. L'élu à ce poste nouvellement créé sous l'impulsion de l'ONG Cyclespace aura comme mission d'assurer la modération entre la municipalité, les usagers et leurs représentants associatifs. À Amsterdam, le vélo perd un peu de sa magie : on ne voit plus d'enfants circuler seuls dans le centre d'Amsterdam, dans les banlieues éloignées la voiture a repris le dessus, des tensions naissent avec les scooters. Le futur « maire du vélo » aura du pain sur la planche.

Vélo & Data

► **À Amsterdam, 8 000 volontaires ont accepté de partager pendant une semaine.**

Via une application mobile, des données sur leurs déplacements afin d'analyser leur vitesse, les trajets utilisés, les zones de ralentissement... Devant l'engouement général, les Pays-Bas vont réitérer l'expérience à l'échelle nationale. Quelque 56 000 volontaires sont déjà inscrits pour cette étude qui s'inscrit dans le cadre du plan national vélo pour les dix prochaines années, financé à hauteur de 200 millions d'euros.



La voiture perd son monopole à Lyon

> Les autoroutes A6 et A7 ne traverseront plus le centre-ville de Lyon, le long du Rhône.

Gérard Collomb, président de la métropole, a demandé le déclassement de ces autoroutes urbaines, et Alain Vidalies,

secrétaire d'État chargé des transports, a donné son accord de principe au projet. Cette décision vient renforcer le projet de grand contournement autoroutier de Lyon. À l'avenir, les Lyonnais pourront donc réinvestir les bords de Rhône au niveau du quartier Confluence, où la construction d'un boulevard urbain est projetée dans un délai encore indéterminé. Par ailleurs, la métropole lyonnaise a voté un ambitieux plan d'action pour les mobilités actives s'élevant à 160 millions d'euros sur la période 2016-2020. ■

vite-dit

« Je vais non seulement conserver le budget de Transport for London consacré au vélo mais également l'augmenter. Boris Johnson et Ken Livingstone méritent tous les deux d'être félicités pour leurs plans vélo. Je souhaite capitaliser sur ces avancées et accélérer les progrès que nous avons faits à Londres au cours des dernières années. »

Sadiq Khan, maire de Londres, élu le 8 mai 2016

Mercatour – saison 3

Après les saisons 1 (14 mois en Afrique en 1989-1990) et 2 (Un an à vélo en famille, en 2012, à travers l'Amérique du Sud et l'Indonésie), Nicolas Mercat, cofondateur d'Altermodal et l'un de nos meilleurs experts vélo français, a lancé la saison 3.

Avec son épouse Brigitte, ils ont mis le cap sur l'Asie centrale et pédalent depuis mars sur la route de la soie. Vous pouvez suivre leur périple sur leur blog (www.bnmercat.wix.com) et y retrouver les saisons précédentes.

Mais Nicolas Mercat nous fait le plaisir et l'honneur de nous adresser aussi des articles sur le vélo dans les villes et les contrées parcourues tout au long de cette année de voyage à vélo. C'est une chance tant son regard est riche, documenté et toujours curieux !

Vous pouvez retrouver ses articles sur notre site, en commençant par celui sur le vélo et les zones à trafic limité en Italie du Nord. Au prochain épisode, nous partirons en Turquie ! ■

Plus d'infos sur : www.villes-cyclables.org > Événements > Le Mercatour



Nicolas Mercat avec Burak, chercheur en nanotechnologies, dans les nouveaux quartiers de Kayseri (Turquie), une ville conservatrice en plein développement économique.

Les vélos-cargos affrètent la ville

Le nouveau pari du cycle se nomme transport de charges. Biporteurs, triporteurs ou vélos rallongés, les poids lourds du cycle offrent de nouveaux usages, largement épaulés par l'assistance électrique. Si le convoyage domestique nourrit les débats classiques du vélo, l'encombrement en plus, c'est en revanche pour les utilisations professionnelles que les contraintes de poids, de logistique urbaine mais aussi de droit du travail entrent en scène.



Sommes-nous au commencement d'une nouvelle ère pour le transport urbain de marchandises ? « La distribution des marchandises représente environ un tiers des externalités négatives : la pollution et l'encombrement de la voirie dans les agglomérations », affirme Jérôme Libeskind, consultant en logistique urbaine. Avec le e-commerce en croissance d'environ 20 % par an (19 % en 2015 pour plus de 450 millions de colis livrés, estimation Fevad), au lieu de livrer une palette à un seul destinataire, les transporteurs convoient des dizaines de colis vers autant de destinations différentes, multipliant les flux. Le vélo-cargo s'intercale ici ! Dans le sillage du renouveau du vélo utilitaire porté par la vague des coursiers dans les années 1990, le phénomène prend de l'ampleur. L'accroissement des livraisons, les congestions urbaines et les restrictions des centres-villes aux véhicules polluants et/ou encombrants ne limitent plus les vélos-cargos aux seuls milieux associatifs ou alternatifs. Le marché bruisse, révélant une tendance de fond. Le Petit

Forestier, leader européen de la location frigorifique, s'est équipé l'an dernier de quinze triporteurs de la marque Kleuster afin, selon Guillaume

Guede, animateur réseau, « de répondre aux appels d'offres sur la logistique du dernier kilomètre. Des entreprises comme Sodexo utilisent ces véhicules pour de la livraison alimentaire sur des sites présentant des faibles kilométrages, d'autres manifestent des besoins en communication. »

Le poste livraison, ce laissé pour compte

Quinze triporteurs rapportés à la flotte de trente deux mille véhicules du loueur tempèrent le roulement de tambour, néanmoins le cycle entre ainsi

© Douze-cycles



Sur deux roues, les gros porteurs se fondent facilement dans le trafic urbain. S'ils équipent désormais des familles, l'enjeu urbain se situe essentiellement au niveau du transport professionnel.

« Les triporteurs sont rentables sur des trajets très courts »

de plain-pied dans un secteur professionnel qui l'ignorait il y a peu. Toutefois, le capital sympathie envers ces gros porteurs et la communication vertueuse de certaines entreprises ne suffiront pas à rendre les vélos-cargos attractifs. De nouveaux modèles économiques doivent se mettre en place. Selon Gérard Têtu, le concep-

teur de ces tricycles frigorifiques Kleuster pour le Petit Forestier, « on ne peut envisager de rentabilité à plus de 5 ou 6 km de la base de charge. » La Petite Reine, entreprise pionnière sur la livraison « propre » du dernier kilomètre, atteste de cette nécessaire proximité, selon Benoît Cabannes, le directeur d'exploitation : « Les triporteurs sont rentables sur les trajets très courts (...). Les livraisons doivent revenir à un coût identique, ce n'est pas le client final qui choisit le mode de transport. » Aucune contrainte ne pèse sur le poste livraison, largement « oublié » par les distributeurs, e-commerçants en tête.

Les professionnels du transport du dernier kilomètre se tournent vers les collectivités qui détiennent certains leviers. « Ce sont les villes qui ferment les centres-villes et donnent l'obligation

Quelques chiffres

500, l'estimation du parc de cargos-cycles utilisés en France par des transporteurs professionnels, selon Stratégies Logistique (hors La Poste et enseignes de distribution ou particuliers).

70 à 100 kg, le poids moyen transporté par un bipporteur contre 350 kg pour un tricycle.

2,5 mètres cubes, le volume transportable en tricycle.

23 000, le nombre de vélos à assistance électrique (VAE) utilisés par La Poste.



Consultant en logistique urbaine et e-commerce, **Jérôme Libeskind** a fondé l'entreprise de conseil Logicités.

« Il ne faut pas limiter la transition énergétique et la logistique urbaine uniquement au changement d'énergie »

En l'absence d'outils législatifs, le rôle des collectivités territoriales devient majeur selon Jérôme Libeskind. Le développement de modes de transport de charge alternatifs aux camionnettes suppose d'ouvrir de nouvelles voies que nous indique le consultant en logistique urbaine.

Ville & Vélo : Ne va-t-on pas assister au retour du vélo utilitaire après celui des tramways ?

Jérôme Libeskind : Le vélo revient très vite ! Effectivement, une partie des marchandises pourrait être livrée à vélo avec une certaine pertinence en ville. Le marché se trouve essentiellement sur les

courses rapides, les repas et les petits colis. Le vélo était un mode de livraison ancien très utilisé dans les années 1950 et antérieurement, mais il va falloir revenir à ce mode de transport avec d'autres modèles économiques. Il faut veiller à ce que le vélo ne soit pas un moyen d'employer des personnes low coast; il est possible d'employer normalement des gens qui livrent à vélo.

Qu'est-ce qui pourrait développer le transport de marchandises à vélo ?

J. L. : Une des problématiques de la logistique urbaine est le transfert de charge : avoir à décharger un mode de livraison pour en

recharger un autre. Le vrai enjeu consiste à mettre les marchandises en containers et déplacer des containers plutôt que des colis. C'est le modèle maritime des années 1950, de l'aérien un petit peu plus tard. Il va falloir que l'on

« Le vrai enjeu consiste à mettre les marchandises en containers »

avance vers ce container pour les villes ; on pourrait imaginer que la plus petite unité soit

un container vélo de deux mètres cubes qui se démultiplierait en plus petits containers. Il existe un véritable enjeu de recherche sur ce sujet.

Sur quoi buttent les vélos-cargos en ville ?

J. L. : Ce qui manque est de pouvoir rouler plus vite ! Un cargo-cycle chargé de 300 kg slalome difficilement et se retrouve face à l'insuffisance de pistes cyclables larges. Au milieu du flot de circulation, parmi les autres véhicules, le cargo-cycle n'est pas plus productif qu'un camion. Si une livraison à vélo coûte plus cher qu'une livraison en camion, cela ne marchera pas. Les collectivités locales

jouent un rôle essentiel sur ce point !

Les livraisons à vélo doivent pouvoir être éclatées depuis des locaux centraux. Il appartient aux villes de considérer que certains espaces doivent être réservés à ces usages à des tarifs économiquement acceptables.

L'interdiction des centres-villes aux véhicules polluants pousse au développement du transport à vélo...

J. L. : La ville qui est allée le plus loin sur ce sujet est Toulouse. Au niveau de la pollution, la sortie du diesel fait beaucoup parler. Le sujet est très sensible car les véhicules les plus polluants sont généralement les plus anciens, et ils appartiennent essentiellement à des artisans, des commerçants, une population compliquée. Aura-t-on la volonté d'aller jusqu'au bout et avec des résultats à la clef ? Ce n'est pas forcément évident, une étude de l'Apur (Atelier parisien d'urbanisme) montre que les véhicules les plus polluants sont aussi ceux qui roulent le moins (...). La loi sur la transition énergétique

Comment concilier évolution de la consommation, écologie, urbanisme, mobilité, et accompagner le développement ? L'ouvrage de Jérôme Libeskind apporte des réponses en retraçant l'histoire de l'approvisionnement des villes et de la distribution de marchandises, du Moyen Âge jusqu'à nos jours. Il passe en revue les expérimentations récentes, détaille les enjeux de la logistique urbaine et ouvre la voie vers des solutions concrètes. 18 €, Fyp éditions.



permet aux villes de réglementer, mais on va très doucement comparativement à la Belgique ou aux Pays-Bas.

Pourquoi ce poste transport n'est-il qu'une ligne d'écriture sur une facture ?

J. L. : Il n'existe aucune obligation légale des distributeurs, à commencer par les e-commerçants qui ne s'intéressent pas du tout à l'aspect environnemental, Amazon le premier.

Le principal problème du e-commerce consiste à réduire l'échec à la livraison : le dernier chiffre que j'ai vu fait état de 23 %, soit près d'une livraison sur quatre. Ce sont des livraisons pour rien, des livraisons à des personnes absentes. Le mode de livraison urbain – pourquoi pas le vélo demain – n'est qu'une brique dans un ensemble. Il ne faut pas limiter la transition énergétique et la logistique urbaine uniquement au changement d'énergie. ■



La Petite Reine poursuit ses livraisons en triporteur depuis plus de quinze ans. Devenue une des marques de livraison du groupe Star's service, elle témoigne de la pertinence du cycle sur la livraison du dernier kilomètre.

© Cargocycle

pour les chargeurs de passer par des transports propres », rappelle Benoît Cabannes, n'hésitant pas à citer Toulouse en référence pour la réglementation de la circulation en centre-ville.

À la recherche d'espaces logistiques

La chasse aux véhicules diesel ouvre des voies à ces nouveaux utilitaires. Les encombrements aussi. À Rennes, Toutenvélo sous-traite la livraison du dernier kilomètre pour de grandes entreprises de logistique (Géodis, TNT, DHL, UPS...) qui préfèrent déposer les colis dans les locaux de la coopérative cyclable implantée à un kilomètre du centre-ville plutôt que de se heurter aux problèmes de circulation et de stationnement. La recherche d'espaces logistiques centraux à bas prix s'inscrit dans le cahier des charges des logisticiens. Leurs besoins ? Pouvoir rayonner mais aussi recharger les batteries des triporteurs et autres véhicules électriques. Les vélos-cargos ne disposent pas de la capacité d'emport des camionnettes, ils

traquent ce que le jargon professionnel nomme un « haut-le-pied » : la distance réalisée à vide lorsque le véhicule revient à la base. Ce temps mort pèse dans la facture finale. Là encore, les regards se tournent vers les collectivités pour aider à l'occupation de locaux centraux à prix attractifs.

La Poste et son parc de 23 000 vélos-cargos va-t-elle rester le seul arbre cachant une forêt de bonsaïs se débattant dans une réglementation inexistante ?

Uber, vous avez dit Uber ?

Le terme d'ubérisation se fait entendre lorsqu'il s'agit de qualifier les us des trois principales entreprises se disputant le marché de la livraison de repas à domicile. L'Anglaise Deliveroo, l'Allemande Foodora et la Belge Take Eat Easy fonctionnent avec des jeunes aux mollets affûtés inscrits comme auto-entrepreneurs. Majoritairement des étudiants ! Ces entreprises tirent-elles le débat sur le travail vers le bas ? « Take Eat Easy n'embauche pas en contrat à durée indéterminée (CDI), déclarait en

mai dernier sur les ondes de Radio Bleue Mathieu Birach, le directeur France de la société belge. *Les prendre en CDI ? On ne pourrait pas ! On n'aurait pas pu être un complément de revenus pour autant de gens si on s'était mis sur un modèle de CDI.* » Complément de revenus, le mot est lancé. Le modèle économique de ces livraisons de repas convoyés du restaurateur au consommateur par des simples vélos et non pas des cargos-bikes fonctionne avec des livreurs imposés à 5 % parce qu'étudiants (au lieu des 25 % du statut). *« Ils sont contents de disposer de ces revenus en enfourchant leur passion »*, défendent à l'unisson ces nouvelles entreprises montantes (start-up !) qui rappellent que les coursiers, contrairement à Uber, n'ont d'investissement à réaliser que du seul vélo. La réglementation sur le respect des chaînes du chaud et du froid pourrait s'inviter à ce débat brûlant. Les entreprises « traditionnelles » de coursiers à vélo grondent aussi.

(suite page 12)

© Alain Darouiche



La livraison de repas à vélo bouscule les usages de la profession et emploie des auto-entrepreneurs, majoritairement des étudiants.

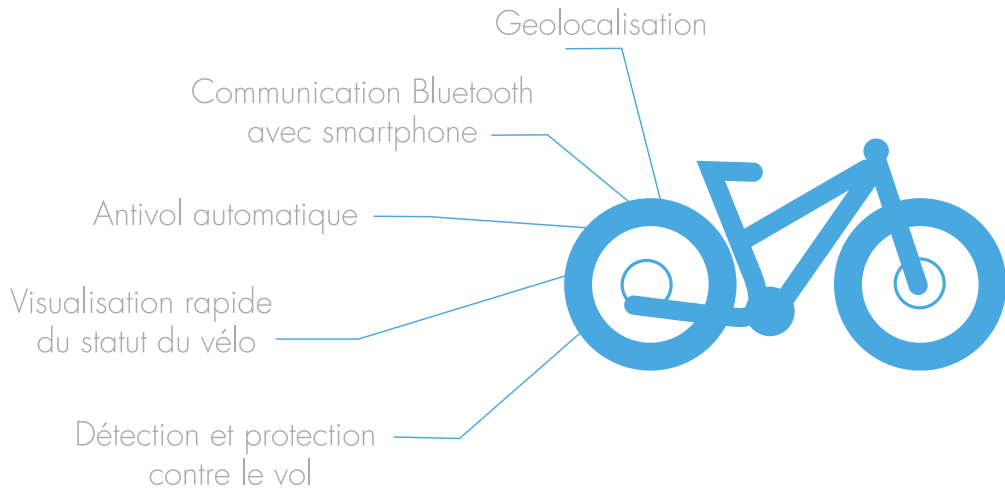
Au niveau européen, les programmes de logistique urbaine intègrent les transports actifs, comme le Sustainable urban mobility plans, fait remarquer **Michael Cramer**. Si le président de la commission transport au Parlement européen avait cité Berlin comme référence en Allemagne pour le transport de charge au congrès Velocity de Nantes, selon lui « d'autres métropoles offrent l'avantage de pouvoir toucher beaucoup de gens sur un petit périmètre. La densité de la population et des entreprises joue un rôle important (...). Les vélos-cargos peuvent jouer un rôle important dans la logistique urbaine. La livraison à vélo dans les villes est généralement plus flexible, plus rapide et plus fiable que le transport motorisé. Plusieurs grandes entreprises de logistique utilisent de plus en plus le vélo comme mode de livraison prioritaire dans les villes. »

L'Europe s'en mêle



© Pressefoto

Arcade, the connected e-bike



Dernière innovation d'Arcade Cycles, un vélo à assistance électrique connecté pour une utilisation en libre-service. Son électronique embarquée en fait un véritable outil de gestion pour le gestionnaire de la flotte. L'utilisateur verrouille et déverrouille le vélo avec son smartphone, sa carte bleue ou un passe mobilité. En cas de chute ou d'accident, les secours sont prévenus immédiatement. Le gestionnaire de flotte dispose des outils nécessaires afin d'optimiser la répartition des vélos entre les stations, de lutter contre le vol ou les dégradations grâce à la présence de capteurs et d'une puce GPS sur le vélo. Chaque vélo communique en temps réel son état au gestionnaire de flotte via une application. Les agents de maintenance présents sur le terrain sont eux aussi directement informés.



Le marché attend les industriels

Deux roues ou trois roues ? Charge à l'avant ou à l'arrière ? Avec ou sans assistance électrique ? Le marché grandissant, les innovations se multiplient sur des produits marqués par la prédominance de l'Europe du Nord et une distribution de plus en plus vivace en France.

Pas étonnant de trouver le Danemark comme poids lourd de la catégorie. Dans ce pays où le transport de charges et de personnes à vélo fait référence, Bullitt a donné ses lettres de noblesse au bipporteur sportif avec un vélo léger et nerveux prisé par les coursiers. Les *afficionados* parlent d'un Bullitt pour un bipporteur comme d'une Mobylette pour un vélomoteur. Autre Danois, Nihola s'est fait une spécialité du triporteur, son fondateur ayant initialement remporté un concours sur le thème : « Imaginez un véhicule sans moteur pouvant emmener deux enfants en toute sécurité ainsi qu'un pack de bière. » Assemblée en France pour les marchés français et espagnol, cette marque retrouve sur sa route d'autres compatriotes comme Christiana bikes et Bellabike sur le convoyage de charges ou de personnes. Autre griffe danoise, Butchers & bicycle commercialise un triporteur dont la plateforme bascule en virage. Ce principe de l'inclinaison des roues sans la plateforme répond aux risques de renversement lorsque les charges sont trop lourdes, une innovation également développée par Veleon, une marque berlinoise, pour un résultat rappelant la plateforme additionnelle Add bike (France) primée par les Talents du Vélo en 2015.

Des marques émergentes

La Hollande a voix au chapitre avec les bipporteurs Urban Arrow ou Bakfiets, les triporteurs et bipporteurs Babboe. Les vélos rallongés restent sous contrôle américain avec Surly, une griffe connue sur le segment du voyage à vélo, le Californien Yuba



© Arcade cycles

bike ou Kona, le Canadien à la fibre utilitaire très sensible. En France, hormis Douce cycles et ses bipporteurs modulables adaptés au grand public et aux professionnels, les marques généralistes se concentrent davantage sur le secteur professionnel. Nous devrions dire « la » marque puisqu'Arcade occupe seule ce marché aux côtés d'entreprises émergentes ou artisanales uniquement campées sur le secteur professionnel. La Petite Reine a fait développer ses vélos par Lovélo dont elle est actionnaire à 50 %. Le triporteur frigorifique Kleuster équipant le Petit Forestier boxe dans la catégorie poids lourd avec ses 600 kg, une assistance électrique et une conception haut de gamme, mais à un prix proche des 20 000 euros. Rentabilité prévue de cette entreprise ? Fin 2017. Quel industriel se lancerait sur ce marché naissant avec un produit au prix attractif pouvant séduire les professionnels du transport et le grand public moins cyclophile que ces primo-accédants ? Le marché ne demande qu'à se développer. ■



© Petit Forestier



Le loueur de véhicules frigorifiques Petit Forestier gônes afin de répondre à certains appels d'offres.

Le convoyage domestique sort des garages

Pour le convoyage domestique, des initiatives éclosent, comme la location ou la copropriété, sur le modèle des voitures partagées. En Autriche, dans un quartier périphérique de Vienne, des vélos-cargos sont disponibles en libre-service. D'autres acteurs que les associations ou collectivités portent des solutions, à l'image du projet Koursavélo, expérimenté puis développé par le groupe Intermarché depuis 2010. Une fois emprunté et rempli de ses courses, ce cabas à deux roues se fixe sur tous types de vélos (sur le tube de selle). « Nous avons convaincu cent magasins du réseau de proposer ce service, essentiellement des points de vente côtiers. Nous souhaitons que ce service soit gratuit pour notre clientèle. Koursavélo sert une image avec un code sympathie, il a plutôt vocation à promouvoir les courses écolos », dévoile Peggy Delourneaux, chef de projet marketing pour l'enseigne.



a enrichi son parc véhicules de triporteurs Free-

Les vélos-cargos se développent aussi dans les foyers. L'indicateur de référence ? Le vol, selon Robin Paradis, de l'association Paris Cargo Bike : « Les choses évoluent,

cela se voit déjà dans l'attrait que ces vélos ont pour les voleurs, il existe désormais un marché du vélo-cargo volé qui n'existait pas auparavant. » Un signe négatif, mais un signe tout de même.

Les fortes demandes du commerce ambulancier

Outre les services de livraison, les gros porteurs à pédale activent le commerce ambulancier. Peu cher par rapport aux murs, le triporteur permet de servir au plus près une clientèle, voire de la suivre pendant les grandes transhumances estivales. Le collectif nantais d'entrepreneurs utilisant des vélos porteurs Les Boîtes à vélo (primé par les Talents du Vélo 2015) fait des émules. Après avoir essaimé à Grenoble, il pourrait venir sur Paris. Les demandes d'aménagement de véhicules professionnels affluent vers les professionnels comme Dorian Gautherat, créateur de Cyclutile, qui adapte des plateformes cyclables pour différents corps de métier : « Nous sommes de trois à cinq personnes en période forte, et je ne fournis pas un cinquième de ce qu'on me demande. » Côté aménagements cyclables, le coup de pouce des réseaux express vélo est le bienvenu. Plus que

jamais, la vitesse constitue un enjeu. Assez régulièrement les tricycles et biporteurs s'échappent des pistes cyclables. Par obligation souvent, car elles servent au stationnement automobile mais aussi parce que les déchets urbains s'évacuent sur les extérieurs de la chaussée et multiplie les crevaisons. La crevaison complique la réparation sur un véhicule chargé, qui plus est sur un tricycle. Une contrainte difficilement contournable pour les tricycles et bicyclettes qui restent des cycles au regard du code de la route. En revanche, le maire ou l'autorité en charge du pouvoir de police peut interdire l'accès à certains aménagements, comme à Paris qui défend l'accès des couloirs de bus aux triporteurs. Une responsabilité supplémentaire à l'actif des collectivités territoriales. ■

La troisième roue ne change rien

Pour les tricycles, les normes de fabrication et contraintes d'usage du code de la route restent identiques à celles des bicyclettes.

Les fabricants doivent s'assurer que leurs véhicules peuvent être mis sur le marché, les contraintes reposant essentiellement sur la largeur. Avant de poser leurs roues sur la chaussée, les tricycles passent par une étape de certification, tout comme les bicyclettes. La certification peut être réalisée en interne par les fabricants disposant des équipements et de la qualification pour procéder à une autocertification. Dans le cas contraire, les industriels passent par un laboratoire extérieur (LNE, UTAC, Pourqueyrie, Critt...). Une fois en piste, les droits et devoirs ne changent pas. L'article R431-9 du code de la route stipule : « Pour les conducteurs de cycles à deux ou trois roues, l'obligation d'emprunter les bandes ou pistes cyclables est instituée par l'autorité investie du pouvoir de police après avis du préfet. Le code de la route réserve au deux et trois-roues l'usage des pistes et bandes cyclables, comme le rappelle l'article R110-2 : « bande cyclable : voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies » ; « piste cyclable : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues ». Les rosales et leurs quatre roues se trouvent bien excluent de la famille du cycle.



Du 1^{er} au 7 août, Paris accueille la vingt-troisième édition des Championnats du monde de coursier à vélo. Une semaine de compétitions et de festivités pour 500 à 1 000 coursiers du monde entier comprenant notamment une épreuve de vélos-cargos.

Les freechises de Toutenvélo

Après avoir été pionnière pour le déménagement à vélo, la coopérative bretonne Toutenvélo poursuit son développement avec des freechises, dont une première a été ouverte à Rouen. Sébastien, un des trois fondateurs, nous explique la démarche.



Des remorques tractées par des vélos remplacent les camions de déménagement. Un modèle existant au Canada depuis plus de dix ans que la coopérative Toutenvélo souhaite développer sur d'autres villes.

© Toutenvélo

Comment a débuté cette activité de déménagement à vélo ?

Sébastien Le Menach : Jérôme Ravard est parti au Canada pour un programme vacances travail (PVT) chez Myette, une entreprise de déménagement à vélo qui faisait ceci depuis longtemps. En France, nous avons été les premiers à proposer ce service. Aujourd'hui le déménagement représente 30 % de l'activité, le transport de colis 40 %, le colis et la fabrication de remorques les 30 % restants.

Parvenez-vous à concurrencer les déménageurs traditionnels ?

S. L M : Il y a deux mois nous avons déménagé une maison avec 36 remorques ! La cliente nous a affirmé qu'on était 40 % moins chers que les devis reçus de déménageurs classiques. Nous sommes moins chers car nous n'avons pas d'achat de camion, pas d'essence... Cela reste un vélo. Les remorques en caissons étanches peuvent convoyer jusqu'à 150 kg, et, sur les plateaux, on monte jusqu'à 300 kg de charge utile. Nous avons déjà

déménagé des pianos droits, des armoires normandes...

Pourquoi un développement sur le mode de freechise ?

S. L M : Nous sommes intéressés à faire connaître notre savoir-faire et orienter les gens sur le modèle coopératif, mais nous ne voulons pas demander de pourcentage sur l'activité. Nous vendons au « freechisé » le matériel que nous avons développé, nous réalisons des formations sur l'utilisation du matériel et sur la façon de s'insérer dans le trafic routier. ■

BULLETIN D'ABONNEMENT À VILLE & VÉLO

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

<input type="checkbox"/> Tarif : 1 an / 5 numéros	27 € TTC
<input type="checkbox"/> Tarif adhérent du Club des villes et territoires cyclables	22 € TTC
<input type="checkbox"/> 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 :
<input type="checkbox"/> Je souhaite abonnement(s) à Ville & Vélo	
<input type="checkbox"/> Je paierai à réception de facture	
<input type="checkbox"/> Je souhaite recevoir une facture acquittée	

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

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

Smooove
facilite la mobilité durable



SMOOVE,

Le spécialiste du vélo en libre-service !

Retrouvez-nous au Salon

des **Transports Publics** 2016 !

du 14 au 16 Juin, Stand MA 10 !

www.smooove.fr

Paris Expo – Porte de Versailles

Transports 2016 Publics

The European Mobility Exhibition

Paris 2016

14-15-16 Juin

INSCRIPTION
EN LIGNE

Réservez
votre stand

+33 (0)1 40 24 04 30
s.leal@impub.fr

+33 (0)1 40 24 13 45
s.kouider@impub.fr

www.transportpublics-expo.com

Organisé par

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

Avec le soutien de

UNION EUROPÉENNE

Comité des Régions

En collaboration avec

UITP ADVANCING
PUBLIC
TRANSPORT

Avec le soutien de

APTA AMERICAN
PUBLIC
TRANSPORTATION
ASSOCIATION

Partenaires officiels

 CarConcept p.r.e.v.
GROUPE KERSIA



CarPostal France



Comité de promotion

 atuc



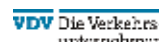
 BAGSPNV
Verbond van de Nederlandse
Vereniging van vervoer

 EPTO
European Public Transport
Observatory

 federMobilità
Associazione Nazionale
Enti Locali per il Trasporto Pubblico

 KONINKLIJK
NEDERLANDS
VERVOER



 VDV Die Verkehrs-
unternehmen

 VÖV UTP
Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Union des transports publics

Le mystère des boules de gomme

En brevetant l'invention du « tube creux de caoutchouc gonflé d'air » en 1888, Dunlop a inventé le mal qui va avec : la crevaison. Les déplacements pendulaires boitent toujours de cette épine dans le pneu. Pourtant des solutions existent.

© Schwalbe



Le Marathon Plus de Schwalbe, best-seller des pneus urbains, brave les crevaisons par un renfort de 5 mm de la bande de roulement.

Le démontage musclé des roues de vélos à assistance électrique et le « roule toujours » nécessaire des vélos en libre-service ajoutent de la pression aux bataillons d'ingénieurs qui planchent pour éviter le perçage ou le ralentir. La tendance light, un atavisme du cycle, gagne aussi les pneus de ville, allant à l'encontre de la seule solution éradiquant toute possibilité de perçage : le pneu plein. Hutchinson l'a tenté avec le Serenity, un pneumatique dont l'air se trouve remplacé par un insert en caoutchouc cellulaire. Ce substitut remplit son office

côté crevaison. Revers de la médaille : il alourdit de beaucoup le train roulant et altère le confort, limitant son usage aux courts déplacements. Ce pneu plein équivaut à gonfler un vélo de ville à 6 bars. Dans le sillage de l'incontournable Marathon Plus de Schwalbe, l'incroyable best-seller des pneus urbains, les manufacturiers intègrent une épaisseur de gomme sous la bande de roulement pour éviter les crevaisons. Les recherches visent à assouplir cette sous-couche de matière afin d'en limiter le surpoids et la résistance au roulement tout en préservant

« Du lobbying pour ne pas développer le tubeless »

À l'air le pétrole manque !

Savez-vous quelle est la matière naturelle indispensable au pneu ? Pas le caoutchouc naturel issu de l'hévéa présent en proportion à peu près identique avec les élastomères de synthèse, les SBR (styrene-butadiene rubber). Non, l'air tout simplement !

« L'air est encore gratuit », soupirait ma concierge. Les manufacturiers s'en réjouissent ! Remplacé par aucune autre formulation chimique, l'air se trouve disponible en quantité illimitée tandis que l'épuisement des ressources conditionne l'avenir pneumatique. Le pneu peut-il se passer de produits pétroliers ? Pas vraiment à ce jour. Si le caoutchouc naturel domine dans la fabrication de nombreuses gommages, certaines marques utilisent à 100 % des caoutchoucs de synthèse, et les processus de fabrication n'échappent pas aux élastomères synthétiques. Pour ces polymères issus du carbone, le pétrole reste roi. Il faut aussi savoir que les manufacturiers utilisent également du noir de carbone, une charge venant renforcer le caoutchouc, un peu à la manière du sable dans le ciment. Ce dérivé s'obtient en brûlant des résidus de pétrole. L'avenir ? Les producteurs de polymères expérimentent des produits biosourcés. Cette chimie verte constitue un des enjeux des pétroliers pour répondre à la mobilité de demain dont les prévisions, même les plus pessimistes, avancent un doublement des véhicules automobiles à l'horizon 2050. Le pétrole ne suffirait pas. Le vélo et ses (seulement deux) petits pneus pèse peu mais pourra bénéficier des recherches en cours. Michelin travaillerait sur la transformation de la biomasse en sucre, puis du sucre en lysoprène, une molécule proche du caoutchouc naturel. Le fabricant de polymère auvergnat poursuit également des recherches sur les micro-organismes afin de pouvoir recycler correctement un pneu... en pneu, ce qui n'est pas le cas actuellement. ■

le confort. Plus le caoutchouc est élastique, plus sa résistance au roulement est faible, permettant de ménager ses forces sur un vélo traditionnel ou d'économiser sa batterie sur un vélo à assistance électrique.

Le tubeless toujours bloqué

L'automobile et la moto roulent sur des pneus sans chambre à air (tubeless) depuis longtemps, le VTT l'a adopté, la route s'y dirige désormais... tandis que les vélos urbains se trouvent écartés de cette technologie. Pourtant les pneus sans chambres évitent les crevaisons par pincement mais également les dommages provoqués par les têtes de rayon. Si les fonds de jante protègent la chambre à air des perçages de jantes incorrectement ébavurés ou de tout autre résidu métallique, la suppression des chambres à air évite ce problème. Pourquoi ne pas disposer de cette technologie pour la ville ? Les avis ne sont pas tranchés, des intérêts industriels contrairement toujours, comme le souligne Philippe Esquirol de DT Swiss France, un concepteur et fabricant de roues : « Certaines entreprises font du lobbying pour ne pas développer le tubeless. » En France, les deux mastodontes de la gomme ne se trouvent pas sur la même longueur d'onde. Michelin reste réservé, précisant lancer une technologie uniquement si celle-ci correspond à un marché. Face à l'Auvergnat, Hutchinson (groupe Total), pionnier de la technologie tubeless pour le vélo en 2000/2001, croit toujours en cette solution, arguant que 70 % des crevaisons s'imputent aux chocs, pincements ou cisaillements de la bande de roulement, évitables par un pneu sans chambre. Le développement du marché du vélo urbain devrait replacer ce débat au centre, à défaut d'apaiser les tensions et intérêts divergents. Un acteur peu consulté pourrait s'inviter à la partie : il se nomme usager. ■

« Près de 100 000 crevaisons réparés chaque année »

Le pneu Urban Tour+ d'Hutchinson chaussant désormais les flottes de vélos JCDecaux en libre-service remplacent peu à peu les Schwalbe. **Anthonin Darbon**, directeur de l'exploitation Cyclocity, nous précise la problématique pneumatique des vélos en libre-service.

© DR



Ville & Vélo : Quel est votre cahier des charges des pneumatiques pour les flottes de vélos en libre-service ?

Anthonin Darbon : Le cahier des charges s'articule

autour de trois piliers : sécurité, confort et disponibilité. La sécurité des usagers de nos vélos en libre-service (VLS) est le critère principal. La qualité du grip, et donc celle des gommages, est déterminante, particulièrement sur les chaussées humides. Nous imposons également des bandes rétro-réfléchissantes sur les flancs. Pour le confort d'utilisation, nous souhaitons un pneu avec un rendement maximal.

La disponibilité des vélos doit être garantie par une résistance à la crevaison optimale ! Tout d'abord par la résistance à la perforation, puisque le verre et autres objets pointus font partie de l'environnement du vélo urbain ; mais aussi la résistance au pincement, car les seuils et bordures de trottoir sont autant d'obstacles sur lesquels nos usagers, parfois cyclistes débutants, risquent de pincer la chambre à air.

Comment gérez-vous le problème des crevaisons ?

A.D. : Il faut d'abord éviter cette crevaison ! Des pneumatiques de qualité ne sont pas suffisants, il faut aussi garantir un gonflage optimal. C'est le rôle de nos équipes, qui sont chargées de contrôler et d'ajuster la pression des vélos en station, dans la rue. À Paris, six personnes sont dédiées à cette fonction. Les utilisateurs participent également activement : ils nous signalent les bris de verre par les outils de communication (app smartphone, twitter, Facebook...), et nous alertons directement les collectivités. Enfin nos techniciens cycles réparent les crevaisons en remplaçant les chambres à air. Ces réparations se réalisent directement en station afin de remettre le vélo en service le plus rapidement possible. Près de 100 000 crevaisons sont ainsi réparés chaque année en France.

Pourquoi avoir choisi l'Urban Tour+ d'Hutchinson et non pas le pneu plein Serenity,



Hutchinson for JCDecaux signe désormais les pneus des flottes de vélos en libre-service de Cyclocity.

© Alain Dalouche

qui supprimerait tout problème de maintenance ?

A.D. : Nous avons bien sûr testé cette solution, parfois utilisée sur des réseaux concurrents. Si les avantages d'exploitation, et donc de coût, sont évidents, nous avons considéré que la perte de rendement pénalisait trop fortement l'utilisateur. Nous croyons cependant aux solutions increvables ou moins crevables, et nous poursuivons activement notre collaboration avec Hutchinson notamment pour concevoir les solutions de demain.

La collaboration avec Hutchinson pour le développement de l'Urban Tour+ est-elle une première ou avez-vous déjà travaillé de la sorte avec d'autres équipementiers ?

A.D. : Nos ingénieurs R&D « maison » travaillent à l'amélioration continue de nos vélos et mobiliers. Nous collaborons également étroitement avec les équipementiers, lors de cercles qualité réguliers, afin d'adapter toujours plus les composants à l'usage intensif de nos vélos et aux conditions extrêmes auxquelles ils sont soumis, installés 24 h/24 et 365 jours par an dans la rue ! Côté pneumatiques, nous avons changé de manufacturier l'an passé. Hutchinson a su être à l'écoute et développer un pneu spécifique pour JCDecaux. Si la résistance à la perforation était une caractéristique reconnue de leurs modèles, notre besoin était d'améliorer nettement la résistance au pincement. C'est plus d'un an de travail avec plusieurs étapes interactives, conception, essais comparatifs et test à grande échelle sur le terrain. ■



ABRI PLUS

la solution pour tout abriter

www.abri-plus.com

**ABRI PLUS : partenaire de tous vos projets d'aménagements cyclables :
consignes individuelles, bornes de recharge VAE, abris sécurisés collectifs.**



Fournisseur
référéncé UGAP



CONSEIL & ÉCOUTE
Réalisation de tous vos projets
grâce à notre service Design et R&D.



**PRODUCTION ET
CONCEPTION DURABLE**
Démarche environnementale
validée par ISO 14001.



**FABRICATION
100 % FRANÇAISE**
Production dans nos ateliers :
conception, fabrication, peinture, pose.



**POSE À PRIX UNIQUE
PARTOUT EN FRANCE**
Nos équipes de poseurs
s'occupent de tout !

Contactez-nous au 02 40 78 08 08
ou retrouvez tous nos abris et équipements pour vélos sur :

www.abri-plus.com



Valérie Fourneyron a troqué son VTT pour un vélo à assistance électrique lors de ses déplacements dans la ville de Rouen.

« Nous avons franchi une étape, et l'ensemble des enjeux d'environnement va progressivement suivre »



Depuis le 26 janvier 2016, la loi relative à la modernisation du système de santé inscrit le sport

comme outil de santé publique. Cette « révolution législative » crée un droit au sport pour tous (article 1), autorise la prescription médicale d'activités physiques pour les affections de longue durée (article 144) et simplifie le certificat médical de non contre-indication à la pratique sportive (article 219). L'instigatrice de cette bonne parole sanitaire, Valérie Fourneyron, ouvre grand la porte aux mobilités actives.

Ville & Vélo : Que de rétropédalages avant de voir aboutir votre amendement à cette loi santé !

Valérie Fourneyron : Ce fut un long travail de persuasion pour aboutir à la traduction législative d'une conviction que je porte depuis des années à la fois comme médecin et comme acteur public. J'ai toujours défendu le sport comme outil de santé publique en regrettant qu'il soit trop souvent considéré sous son seul aspect de compétition (...). Nous disposions d'analyses scientifiques prouvées sur l'impact bénéfique du sport sur la santé, y compris en cas de pathologies. De plus en plus d'acteurs sur le terrain développaient des stratégies de sport santé, de sport sur ordonnance, et, parallèlement, l'environnement législatif ne reconnaissait pas la place et l'apport de la prescription du sport dans un parcours de soin. Je le dis en souriant, si j'avais encore été ministre, je n'aurais pas eu la latitude de faire avancer ce texte de cette façon-là.

Cette avancée marque-t-elle le début d'une conception différente de l'activité physique ?

V.F. : Je parle souvent d'une approche un peu copernicienne. Nous avons franchi une étape, et l'ensemble des enjeux d'environnement va progressivement suivre, je l'espère. Cette

prise en compte de l'activité physique dans nos politiques de santé n'entrait jusqu'à lors absolument pas dans notre environnement, pas même dans la formation des acteurs de santé. Le cursus médical n'intègre pas le sport comme un élément d'une thérapeutique médicamenteuse. Avec l'adoption de la loi santé, cela va changer. Regardez ce qu'il s'est passé avec les antibiotiques ! La croyance était que si le médecin ne prescrivait pas des antibiotiques, il ne soignait pas. Il a fallu une grande campagne de communication pour ancrer d'autres convictions. Toute proportion gardée, je pense que nous vivons une révolution de l'approche assez similaire.

Faites-vous une distinction entre sport et activités physiques ?

V.F. : Là nous sommes uniquement dans la syntaxe, et ces aspects-là ont pesé terriblement ! Le mouvement sportif préfère parler d'activités physiques ET sportives. D'un autre côté, sur le sujet santé, chaque fois qu'on voulait me renvoyer dans mes buts on utilisait le mot « sport », associé à la seule idée de performances, pour sous-entendre que des personnes avec des problèmes de santé ne pouvaient pas y accéder. La terminologie évitait d'aborder l'activité physique de façon sereine, qu'elle soit mode de vie actif, de découverte de l'association sportive scolaire chez l'enfant, de déplacement pour aller acheter son pain (...). Désormais je me déplace en vélo à assistance électrique lorsque je suis à Rouen, mais j'ai beaucoup fait de VTT et, lorsque j'étais adjointe aux sports, les cyclistes urbains me disaient que mon VTT n'était pas un mode de déplacement. Cette évolution rejoint ce que l'on vit avec la place de l'activité physique comme thérapeutique non médicamenteuse : il a d'abord fallu sortir du clivage « le sport c'est la compétition » comme « le VTT c'est là-bas et le vélo pour se déplacer c'est ici ».

Les mobilités actives constituent-elles un marchepied des activités physiques ?

V.F. : C'est un mode de vie, des habitudes à acquérir très jeune. À la mairie de Rouen, je suis affolée de voir que tous les matins des gens

bien plus jeunes que moi prennent l'ascenseur pour monter deux étages. Cette évolution-là doit être incluse dans la RSE (responsabilité sociétale des entreprises). C'est difficile de se

« Pour les jeux Olympiques, les sujets de mobilité font partie des enjeux les plus importants en termes d'héritage pour les populations du pays hôte »

dire qu'au lieu de conduire mon enfant à l'école, je vais y aller à pied ; que je vais emprunter les transports en commun ou mon vélo au lieu de prendre ma voiture pour un trajet de moins de 3 km. Ces questions sont trop souvent abordées comme des sujets d'opposition : les bus contre les vélos, les vélos contre les voitures... On ne construit pas une société de cette façon.

Cette construction d'opposition est peu favorable au développement d'un autre environnement collectif. Il faudrait que l'on puisse disposer d'un accélérateur de ces politiques de développement d'activités physiques. Je trouve que la candidature de Paris aux jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 pourrait être un beau projet collectif pour parvenir à faire évoluer les mentalités collectives et la société sur ces enjeux de sport santé et de sport pour tous.

Pourtant dans les jeux Olympiques la mobilité, et même l'activité physique du quotidien, n'ont pas voix au chapitre...

V.F. : Ce n'est pas exact ! À une époque pas si lointaine, candidater aux jeux Olympiques c'était avant tout remplir un cahier des charges au niveau des infrastructures. Le cahier des charges a évolué depuis plusieurs années et, aujourd'hui, les candidatures doivent clairement se positionner par rapport à la responsabilité de leur impact social et sociétal sur le long terme : modes de déplacement, qualité environnementale du bâti, héritage pérenne à la fois tangible et intangible. Il est hors de question de revoir des « éléphants blancs » comme on l'a vu à Athènes. Les sujets de mobilité font partie des enjeux les plus importants en termes d'héritage pour les populations du pays hôte. La mobilité et les modes de déplacement doux et collectifs sont majeurs. Je reviens du Japon, je peux vous assurer que, pour les Jeux de Tokyo (NDLR, en 2020), les avancées en termes de développement durable seront impressionnantes. Ces événements permettent d'investir et de mettre l'innovation et la santé au centre du sujet. ■

1984/1989, médecin du sport au CHU de Rouen.

1989/1991, médecin inspection régionale jeunesse et sport ; chargée de la médecine sportive nationale au ministère de la Jeunesse et des Sports.

1991/1995, médecin directeur du centre régional de médecine sportive de Sotteville-lès-Rouen, médecin de l'équipe de hockey sur glace de Rouen, de l'équipe de France de volley-ball féminin.

1995/2001, adjointe au sport à la mairie de Rouen puis première adjointe chargée également de la politique de la ville, de la santé, de la sécurité.

1998/2007, élue au conseil général de Haute-Normandie puis vice-présidente chargée des sports, puis des sports et de la culture.

2008, maire de Rouen.

2012, ministre des Sports, de la Jeunesse, de l'Éducation

populaire et de la Vie associative.

2014, secrétaire d'État chargée du commerce, de l'artisanat, de la consommation et de l'économie sociale et solidaire (avril à juin) ; députée (première circonscription de Seine-Maritime) membre de la commission des affaires étrangères, conseillère municipale et communautaire de Rouen et la métropole ; présidente du comité Santé, Médecine, Recherche de l'agence mondiale antidopage (AMA).