

V
&

i
V

l
≡

l
|

≡
O



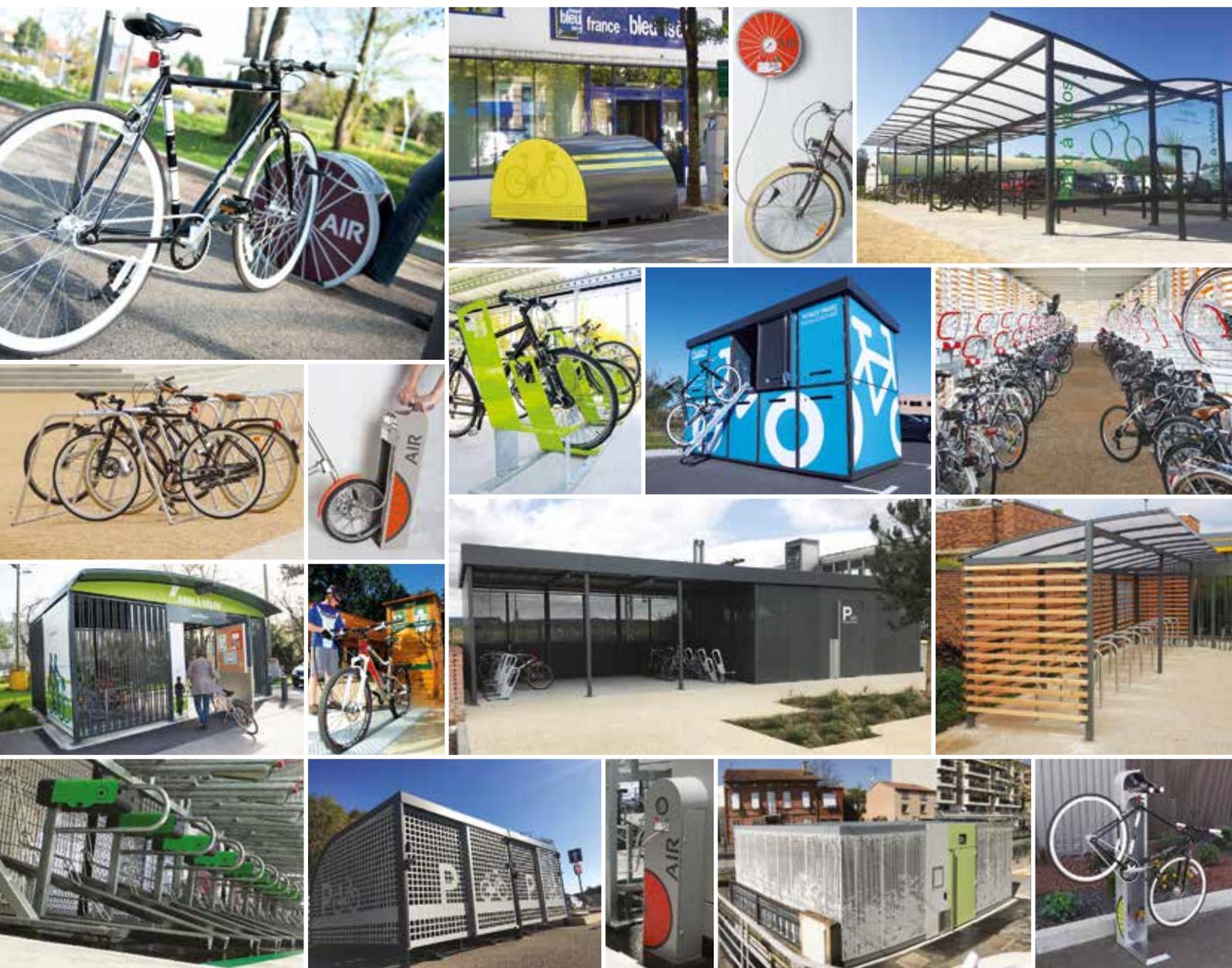
Dossier > pages 6 à 13

Le vélo de l'école au bureau : plans de mobilité, apprentissage du vélo à l'école

- Les États-Unis en selle vers l'alternative automobile > page 14
- De nouvelles solutions face au vol > page 19
- Les Régions en quête d'autorité pour organiser la mobilité > page 22



LE VÉLO EN LUMIÈRE®



altinnova®

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES
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, interview, tendance, usage),
Diane Guilbot

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

Crédits photos :
Cycles Lapiere, Derby
Cycles, Knog, Scott
sports, Sram, MCF Lille
Arthur Cyclez, Chambre,
Bosch,
Alain Dalouche,
SkunkLock, Sugoi,
Piotr, DR

Publicité :
+33 (0)1 56 03 92 14
info@villes-cyclables.org

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

Illustrations :
Mia (texto-vélo)
Nini la Caille
(couverture)

Relecture :
Giulia Valmachino

Impression :
Print Price
devis@printprice.fr

Imprimé
sur papier recyclé
Dépôt légal :
mars 2018
ISSN 1631 – 3054

agenda

> 14 mars 2018

Rencontre nationale du Club des villes et territoires cyclables « Tous écomobiles, tous à vélo ! »

www.villes-cyclables.org

> 15-18 mars 2018

Congrès de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB), Lyon.

www.fub.fr

> 30 mai-5 juin 2018

Semaine européenne du développement durable (France entière)

<http://evenements.developpement-durable.gouv.fr>

> 12-14 juin 2018

Transports publics 2018, le Salon européen de la mobilité, Paris.

Remise des Talents du Vélo 2018.

<http://objectiftransportpublic.com>
www.villes-cyclables.org

> 12-15 juin 2018

Vélo-City 2018, Rio de Janeiro (Brésil)

www.velo-city2018.rio

> 8-10 juillet 2018

Eurobike Friedrichshafen (Allemagne)

<http://www.eurobike-show.com>



Cycle de vie

Il y a 5 ans, la grande enquête que nous avons réalisée avec TNS Sofres sur « Les Français et le vélo » auprès de plus de 4000 de nos compatriotes montrait que le vélo s'installait dans les pratiques, le cycle de vie et les représentations des Français. Tous ou presque nous disaient avoir appris à faire du vélo. « La rue de mon quartier » est le lieu privilégié d'apprentissage, suivi des espaces plus protégés : squares, jardins publics... Les parents demeurent les acteurs majeurs de l'apprentissage. Mais l'enquête mettait aussi en évidence que les acquis s'estompent avec l'âge : à peine 40 % de la population se sent complètement à l'aise pour faire du vélo quotidiennement ! On notait également que les hommes se déclarent plus à l'aise à vélo que les femmes. Cette photographie renforçait alors notre conviction : savoir pédaler doit devenir un savoir fondamental !

C'est une des mesures majeures que porte le Club, notamment l'an passé dans le cadre de ses propositions à l'attention des candidats aux élections présidentielles et législatives, dans sa contribution aux Assises de la mobilité et encore dans les échanges de préparation de la Loi des mobilités. Aussi est-ce avec une grande satisfaction que nous avons engrangé l'inscription du « savoir-rouler » dans les 18 mesures du Comité interministériel de la sécurité routière le 9 janvier dernier ! Comme l'a souligné Elisabeth Borne, ministre des Transports, cette mesure (qui doit concerner tous les élèves de primaire) a fait moins de bruit que l'annonce de la baisse de la vitesse sur le réseau routier secondaire – mesure que nous appelions également de nos vœux ! –, mais elle est assurément très importante. Il s'agit d'amener une génération au vélo, pas moins ! En accélérant les dynamiques déjà à l'œuvre dans certains de nos territoires. Car c'est bien ce qu'il faut faire : accélérer ! Le « savoir rouler » existe déjà dans certaines académies, rappelle le CISR : il faut aujourd'hui le généraliser. Et l'annonce qu'il viendra s'ajouter aux autres savoirs fondamentaux que les élèves doivent maîtriser à leur entrée en 6e, à l'image du « savoir lire », « savoir écrire », « savoir nager », montre que le gouvernement semble avoir pris la mesure de l'enjeu. D'autant qu'il n'oublie pas que le vélo, c'est toute la vie, et identifie les adultes comme autre cible prioritaire, avec l'augmentation de la pratique de la « remise en selle » et la sensibilisation aux bienfaits et au bon usage du vélo. Au Club des villes et territoires cyclables, nous sommes convaincus que l'apprentissage du vélo est un levier fort et que c'est aussi un gisement d'emplois. Les entreprises sont, elles aussi, des partenaires privilégiés pour impulser et faciliter des solutions de mobilité alternative à la voiture et bonnes pour la santé. Le contexte de l'obligation des Plans de mobilité qui s'applique depuis le 1er janvier 2018 est une opportunité à saisir : dans les entreprises de plus de 100 salariés soumises à cette obligation et dans toutes les autres ! Si la mobilisation de ces acteurs – écoles, entreprises et bien sûr État – aux côtés des collectivités locales est au rendez-vous, 2018 sera bien l'année d'une accélération de l'essor de la pratique du vélo dans notre société.

Pierre Serne
Président



Mon vélo cargo

➤ **Alternative à la voiture en ville, oui, mais les vélos cargos ne sont pas toujours accessibles à toutes les bourses.**

L'abri Syklett, à Lorient, propose aux habitants de fabriquer eux-mêmes leur vélo cargo, et ce au prix d'un simple vélo. Le collectif, qui propose des réparations de cycles participatives et solidaires, aide les habitants à combiner du neuf et des matériaux de récupération pour construire leur vélo cargo. Ceux qui ont appris peuvent ensuite transmettre leur savoir à d'autres habitants.

<http://syklett.bzh/>

350 millions d'euros

➤ **C'est le montant annoncé sur quatre ans au profit des mobilités actives par le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures, remis au gouvernement le 1^{er} février, sous la présidence de Philippe Duron.**

Un engagement fort qui pourrait peser dans la future Loi d'orientation des mobilités, dont le projet est prévu pour avril.

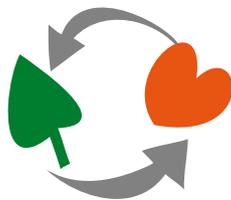
<http://www.villes-cyclables.org>

French Mobility

➤ **Une matinée dédiée à l'innovation a été organisée le 26 janvier 2018 à Paris, dans la poursuite des Assises nationales de la mobilité.**

L'occasion de faire une cartographie des innovations recensées dans le cadre des Assises, et de remettre les prix de l'innovation French Mobility dans les diverses catégories. Plusieurs projets innovants en lien avec la mobilité du quotidien ont reçu le prix de l'innovation French Mobility.

À retrouver sur <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/remise-des-prix-french-mobility-occasion-matinee-innovation>



Choisir Vélo

➤ **Coup de projecteur sur un des lauréats des prix de l'innovation French Mobility, l'association Choisir Vélo, lauréate de la catégorie Mobilités actives.**

Visant à promouvoir le vélo au quotidien sur le Pays de Grasse, Choisir Vélo propose la récupération de vélos déposés en déchetterie pour les remettre en état, via une structure d'insertion et d'aide de retour à l'emploi. Les vélos récupérés sont ainsi réparés, repeints aux couleurs de la collectivité partenaire et mis à disposition des citoyens (vente, location de courte à longue durée...).



Bibliocyclette

➤ **À l'été prochain, des vélos cargos chargés de livres et de CD parcourront les bords de Loire à la rencontre des passants.**

Ces Bibliocyclettes seront déployées dans le cadre de la mise en place du premier schéma pour la lecture, par le département du Loiret.

<https://www.francebleu.fr/emissions/le-decryptage-de-fbo/orleans/comment-valoriser-la-lecture-dans-le-loiret>



À vélo sans âge

➤ **À vélo sans âge est une association fondée à Capbreton en 2014, qui propose aux résidents des maisons de retraite des promenades au grand air en triporteur.**

L'initiative, directement importée du Danemark, rencontre un grand succès auprès des personnes âgées, qui, pour beaucoup, avaient renoncé à ces promenades et sorties.

<http://avelosansage.fr/>

16 km de réseau express vélo à Rennes

➤ **Les travaux débutent et s'achèveront en mai.**

La ville de Rennes va se doter d'une piste cyclable bidirectionnelle place de Bretagne (au centre-ville), cœur d'un futur réseau express de 16 km à travers la ville, lisible et sécurisé. Il permettra de relier les quatre coins de la ville en moins de quinze minutes.

www.metropole.rennes.fr



The Bike Project

➤ **The Bike Project rassemble, dans le sud londonien, des réfugiés, bénévoles et mécaniciens qui récupèrent des vélos, les réparent et les donnent aux sans-papiers et aux demandeurs d'asile.**

Le vélo leur permet de se déplacer plus facilement, à moindre coût, pour effectuer leurs démarches juridiques, trouver un emploi, accéder à des soins de santé, des services culturels... 3000 vélos ont été donnés depuis la création de l'association en 2013.

<https://thebikeproject.co.uk/>

MAMMA

> **La Maison du vélo bordelaise devient en février la Mamma, Maison métropolitaine des mobilités alternatives.**

Le nom évolue en même temps que les services proposés, comme l'élargissement du prêt des vélos à l'ensemble des habitants des 28 communes de la métropole bordelaise (aux 1500 vélos « ville de Bordeaux » s'ajoutent 407 nouveaux vélos « Bordeaux Métropole »), ou encore la mise en service de 60 vélos à assistance électrique, 35 vélos pliants, 12 vélos cargos ainsi que 8 tricycles pour personnes âgées ou à mobilité réduite.

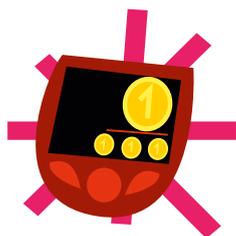
<http://www.bordeaux-metropole.fr>

Étudiants à Paris, à vélo

> **L'Atelier parisien d'urbanisme (APUR) a publié au mois de janvier 2018 une étude sur « la mobilité des étudiants à vélo à Paris et dans la Métropole du Grand Paris ».**

L'étude vise à cerner les modes actifs de déplacements des étudiants (particulièrement à vélo), en les quantifiant, en les qualifiant et en mettant en évidence les moteurs et les freins liés aux différents usages. Une base précieuse pour développer l'écomobilité scolaire sur ce territoire.

www.apur.org



Rennes et Angers disent oui à l'IKV!

> **L'indemnité kilométrique vélo va être très bientôt proposée aux agents**

de la ville d'Angers, ainsi qu'à ceux de la communauté urbaine et du centre communal d'action sociale (CCAS).

De même à Rennes pour les agents de la ville, de Rennes Métropole et du CCAS.

<https://www.ouest-france.fr>
<http://franceurbaine.org>

vite-dit



L'élaboration de la stratégie nationale pour le vélo avec le projet de Loi d'orientation des mobilités et la programmation budgétaire sont à l'agenda. Avec le Club des élus nationaux pour le vélo, nous disposons d'un espace de réflexion, de dialogue et de rencontres résolument transpartisan afin d'enrichir le projet de loi et d'être force de propositions tout au long de la législature. Le développement du vélo croise en effet de nombreux enjeux : l'accès à la mobilité pour tous, la lutte contre l'enclavement, la solidarité, la santé, l'essor économique et la création d'emplois, l'optimisation des infrastructures et services de transport existants. Nous veillerons donc à l'inscrire dans les politiques sectorielles pour accélérer la transition vers une mobilité et un développement économique durables.



Guillaume Gouffier-Cha, député du Val-de-Marne, président du Club des élus nationaux pour le vélo, à l'occasion de la conférence de presse du Club des villes et territoires cyclables, le 25 janvier 2018 à l'Assemblée nationale.

Le Club des villes et territoires cyclables lance la 8^e édition du concours Talents du Vélo!

Ce concours récompense des femmes et des hommes - ou une équipe de partenaires -

dont les actions exemplaires contribuent au développement de l'usage quotidien du vélo urbain dans une perspective de mobilité durable. Le concours s'adresse à toute personne de plus de 18 ans, de toute nationalité, quel que soit son statut : salarié, entrepreneur, fonctionnaire, étudiant, bénévole... qui œuvre pour le développement de l'usage du vélo au quotidien. Pour



2 0 1 8

concourir, il faut télécharger le dossier de candidature et le renvoyer, avant **le 30 avril 2018** à minuit, en s'inscrivant dans l'une des 6 catégories

suivantes : entrepreneuriat, solidarité, pédagogie, communication, innovation de service, style. Les Talents du Vélo seront décernés dans le cadre de Transports Publics 2018, le Salon européen de la mobilité, du 12 au 14 juin 2018 à Paris. Pour télécharger le règlement et le dossier d'inscription: **<http://www.villes-cyclables.org>**

Un nouveau cycle continu de l'école au bureau ?

Une piste cyclable sans coupures pourrait se dessiner de l'école au bureau. En bout de piste, l'obligation des plans de mobilité pour les entreprises de plus de 100 salariés éperonne le monde du travail depuis le 1^{er} janvier. À l'autre extrémité, les écoles se retrouvent sous les projecteurs depuis l'annonce gouvernementale de vouloir prioriser l'apprentissage du vélo à l'école. La mutation s'accélère.





Le développement croissant des plans de mobilité reste peu comparable au boom que connut l'audit énergétique. L'attractivité économique semble peu opérer pour les entreprises qui investissent plutôt à minima afin de se mettre en conformité.

« Huit fois sur dix, recruter une personne, c'est aussi embaucher sa voiture », selon l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe). L'allégation pourrait s'avérer fautive dans un proche avenir. L'obligation d'instaurer des plans de mobilité depuis le 1^{er} janvier presse les entreprises. « Depuis deux ans, nous recevons énormément d'appels d'entreprises sur l'éclairage de la loi (NDLR, article 51 de la loi du 17 août 2015, lire page 8), qui a lancé un grand coup de projecteur sur les plans de mobilité, témoigne Christelle Bortolini, chargée de mission à l'Ademe. Depuis cette obligation, l'accompagnement de terrain par nos ingénieurs n'existe plus, les délégations régionales se sont retirées. Nous mettons à disposition des outils méthodologiques et des fiches de bonnes pratiques. » La seule sanction de ne pas bénéficier d'aides de l'établissement

« Dans les entreprises, la mobilité devient un vrai sujet »

public semble peu stimulante. Le texte reste soumis à interprétation, corrige Christelle Bortolini : « En fait, cela concerne l'ensemble des aides octroyées par l'Ademe, tous thèmes confondus, ce qui peut vraiment impacter les grands groupes. Toutefois, ce n'est pas la punition qui nous intéresse, mais la prise de conscience, notre rôle est pédagogique. De plus, les autorités organisatrices de transports (AOT) ne sont pas structurées pour faire respecter la sanction, et il nous a été demandé de retravailler sur ce texte qui devrait évoluer au printemps prochain (dans la future loi d'orientation des mobilités, NDLR). »

Les autorités organisatrices de mobilité en première ligne

Les entreprises ne connaissent pas toutes l'Ademe et ses aides, pas davantage que cette obligation. Un

LES TERRITOIRES TOUS CONCERNÉS !

- > Pas moins de **71 % des déplacements des personnes** en France sont générés par les activités des entreprises, une dépense totale de transport chiffrée en 2014 à **360 milliards d'euros** (Ademe).
- > **Deux personnes sur trois ayant un emploi** (16,7 millions de personnes) quittent quotidiennement leur commune de résidence pour se rendre sur leur lieu de travail ; **80 % de ces navetteurs** utilisent leur voiture pour parcourir une distance médiane de 14,8 km. C'est dans les Hauts-de-France et en Île-de-France, deux régions très urbanisées, que se trouve la plus forte proportion de navetteurs (Insee 2013).
- > Le transport représente 30 % des émissions de gaz à effet de serre de la France. À eux seuls, les déplacements sont responsables de **42 % des émissions du transport** (Ademe 2015).
- > Le risque routier est **la première cause de mortalité liée au travail** ; en 2016, 13 % des usagers tués effectuaient un trajet domicile-travail ou un trajet professionnel (Sécurité routière).

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE DES PLANS DE MOBILITÉ

Les dispositions se trouvent dans l'article 51 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte. Les éléments à retenir d'un texte qui pourrait être revu au printemps.

- « Le plan de mobilité vise à optimiser et à augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise, en particulier ceux de son personnel, dans une perspective de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et de réduction de la congestion des infrastructures et des moyens de transports. »
- « Le plan de mobilité évalue l'offre de transport existante et projetée, analyse les déplacements entre le domicile et le travail et les déplacements professionnels, comprend un programme d'actions adapté à la situation de l'établissement, un plan de financement et un calendrier de réalisation des actions, et précise les modalités de son suivi et de ses mises à jour. »
- « Le plan de mobilité est transmis à l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente ou à l'autorité territorialement compétente pour élaborer le plan de mobilité rurale. »
- « Dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains, toute entreprise regroupant au moins cent travailleurs sur un même site élabore un plan de mobilité pour améliorer la mobilité de son personnel et encourager l'utilisation des transports en commun et le recours au covoiturage. L'entreprise qui ne respecte pas cette obligation ne peut bénéficier du soutien technique et financier de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. »



© Derby Cycles

Vélo, covoiturage, marche... La multimodalité constitue la solution pour sortir de la voiture solo, mode dominant des déplacements du monde du travail. Toutefois, le vélo doit veiller à ne pas faire de la figuration, encore moins à constituer une belle opération de green washing.

sondage Opinion Way de septembre 2016 rappelait que huit entreprises françaises sur dix concernées par la loi ne connaissaient pas les plans de mobilité !

Néanmoins le vent tourne. « *Auparavant tout le monde était bienveillant mais personne ne bougeait ; il y a eu un sursaut à la fin d'année, et un véritable intérêt avec des demandes entrantes, et pas uniquement émanant de grands groupes, mais aussi d'entreprises intermédiaires* », s'enthousiasme Adeline Gogé-Lefavre, directrice marketing de Bémobi, filiale du groupe La Poste. Charles Poretz, directeur de Cyclez, n'attribue pas ce phénomène à la seule obligation légale : « *Dans les entreprises, la mobilité devient un vrai sujet, et ce n'est pas uniquement lié à la réglementation ! Un ensemble de phénomènes converge : la Cop 21 a été un catalyseur, la loi de transition énergétique de 2015 aussi. Et il faut ajouter la maturité des solutions autres que le vélo.* » Le bourgeonnement tarde pourtant à éclore. La dernière évaluation de l'Ademe estimait à moins de 1 500 le nombre de plans de mobilités entrepris

en 2010, contre 250 trois années auparavant.

Les Autorités organisatrices de mobilité (AOM) se trouvent en première ligne pour flécher la direction à prendre, mais aussi pour conventionner avec les entreprises, comme le recommande la Fédération des acteurs des plans de mobilités (FAPM).

Sécurité et sûreté freinent le vélo

Les barrières à lever ? La sécurité des personnes et le vol des vélos. Comme toujours, serions-nous tentés d'ajouter.

« *Dans les grandes entreprises, celui qui dit non à l'implantation de vélos est le directeur de la santé et de la sécurité, déplore Guillaume de la Hossieraye, gérant de Softeebike et du magasin parisien KM O. Vous n'imaginez pas ce que cela demande de cohésion de tous les départements et de craintes à surmonter ! Ce ne sont pas les vélos qui*

« Ce ne sont pas les vélos qui coûtent cher, ce sont les heures nécessaires dans l'entreprise pour les mettre en place »

coûtent cher, ce sont les heures nécessaires dans l'entreprise pour les mettre en place. » Paradoxe, ses actionnaires sont des dirigeants d'entreprises, et souvent des cyclistes passionnés ! Parfois convaincus,



© Scott sports

Une remise en selle dans le cadre des plans de mobilité concerne autant des ateliers de maniabilité que la spécificité du pilotage d'un vélo à assistance électrique ou la découverte des plans de déplacements urbains.

certains chefs d'entreprises baissent pavillon lorsqu'il s'agit de ferrailer contre leur comité de direction ou certains services.

« La sécurité du vélo et celle du cycliste freinent clairement les projets »,

renchérit Adeline Gogé-Lefavre, qui assortit ses implantations d'un package

« Annuellement, les déplacements domicile-travail provoquent 100 000 accidents avec arrêt de travail »

de services pour conduire ce changement : remise en selle, communication interne sur les bénéfices...

« Certaines personnes refusent d'aller sur les vélos car elles ont peur de crever, de monter la selle... », précise-t-elle. L'absence de culture vélo et les réticences au changement vont de paire.

Si les vélos connectés peuvent offrir de nouvelles garanties face au vol (lire p. 19 à 21), les remises en selle, en revanche, restent souvent une option non choisie.

La responsabilité sociétale en question

« Les gens n'osent pas dire qu'ils ne savent pas faire du vélo. Nous réalisons peu de remise en selle, mais plutôt de l'apprentissage à des vrais débutants adultes. Dans les entreprises, c'est souvent une séance d'une demi-heure, trois quarts d'heure. Cela fait peu ! », confirme Guillaume Campredon, moniteur vélo de l'enseigne grenobloise Dayak.

Une aberration, tant la responsabilité sociétale des entreprises (RSE) domine un débat animé par la sécurité ! Annuellement, les déplacements domicile-travail provoquent 100 000 accidents avec arrêt de travail (source Délégation à la sécurité routière). La Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS), dénombrait 276 décès lors d'accidents de trajet domicile-travail pour l'année 2015. « Il est prouvé que par la mise en place d'un plan de mobilité avec la prévention et la sécurité, les accidents de trajets diminuent », valide Bruno

La pédagogie avant la mobilité

Talent du Vélo pédagogie 2015, Bretagne Mobilité Augmentée pourrait décrocher le titre chaque année. Le projet d'accompagnement au changement pour optimiser la mobilité poursuit son déploiement.

« Le postulat de Bretagne Mobilité Augmentée (BMA) pourrait se résumer à la formule : "Arrêtons de poser des solutions d'experts" ! On a mis au point des méthodes et pris quelques volontaires pour avoir des retours d'expériences », explique Jean-Luc Hannequin, directeur délégué stratégie & innovation à la chambre de commerce et d'industrie de Rennes. Le principe de cette approche pragmatique ? Réorganiser l'activité

afin de réduire les déplacements et privilégier les modes de déplacements alternatifs. La compréhension des processus de mutation préside. « BMA est une grosse machine en psychologie sociale : on amène les gens à faire autrement pour faire constater que cela marche. »

Du vélo à assistance électrique passé de six unités à une flotte de cent en moins d'un an pour la Caisse d'épargne,

à la planification des trajets pour le groupe de construction Cardinal édifice, quelque soixante expériences furent menées dans dix-neuf lieux. Le projet, terminé depuis un an, se déploie pour réaliser des plans de mobilité, notamment sur des territoires ruraux. BMA, qui se lit aussi Booster de mobilité, montre que la mobilité peut servir la performance de l'entreprise. ■

Le sport santé comme levier

« La pratique régulière d'activités physiques dans l'entreprise est en effet en plein essor. Loin d'être une mode, elle répond à des enjeux économiques, sanitaires et sociaux importants. » Ces propos émanent du Medef et résument la motivation du monde de l'entreprise.

À la recherche de productivité au travail, l'entreprise considère les impacts positifs du sport sur le stress, la motivation, l'absentéisme... Sachant que 82 % d'entre elles

n'ont pas mis en place d'initiatives (étude Goodwill – septembre 2015), les plans de mobilité pourraient offrir un gisement d'activité physique avec la mobilité à vélo. « Les études révèlent qu'une activité sportive d'intensité moyenne se montre bénéfique pour la santé si elle est pratiquée trois fois par semaine à raison de 30 à 60 minutes par séance », insiste Stéphane

Cascua, un médecin du sport qui n'hésite pas à prescrire des activités physiques sur ordonnance aux sédentaires. Ces intensités cardio-vasculaires correspondent à celles du vélo, qui ajoute l'optimisation des déplacements au manque de

temps à consacrer à une activité sportive.

Parmi les nombreux documents sur le sujet, une étude britannique réalisée auprès de plus de 260 000 travailleurs atteste que se rendre au travail à vélo fait

chuter de 45 % les risques de développer un cancer. Si l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a montré que la sédentarité tuait annuellement 2 millions d'individus sur la planète, il faut savoir qu'en dessous d'une activité physique de 30 à 60 mn, trois fois par semaine, à intensité moyenne, une personne est considérée comme sédentaire. ■

« Une activité sportive d'intensité moyenne se montre bénéfique pour la santé »

Renard pour la Fédération des acteurs de mobilité (FAPM). Au-delà de ces données morbides, « un plan de mobilité permet d'offrir des trajets domicile-travail plus agréables aux salariés, et d'augmenter leur productivité. » Le gain individuel pour les salariés se double d'une efficacité collective. En charge de la responsabilité sociétale du CEA de Grenoble, pionnier depuis plus de quinze ans, le président de la fédération peut se targuer de compter seulement 30 % d'autosolistes sur le polygone scientifique de Grenoble, contre 75 % en moyenne en France.

Le vélo en partage avec l'auto

« La place du vélo et des mobilités actives dans les plans de mobilité est très importante », assure la FAPM. La difficulté à faire adouber le vélo par le monde de l'entreprise pourrait en faire douter. Partis en éclaireurs, les opérateurs vélo essaient de ne plus avancer seuls. Cyclez s'est rapproché d'Arval, loueur majeur de véhicules aux entreprises. Cette filiale de BNP « encapsule » du vélo-partage avec de l'auto-partage, intégrant dans le même espace un parc de cinq ou dix voitures en partage et un système de vélos partagés. Le vélo partagé va-t-il devenir le parent pauvre de l'auto partagée ? « Ce risque existe car nous évoluons dans un univers automobile avec toute l'inertie qui l'accompagne », consent Yann Devaux, de Green On. En novembre dernier, l'opérateur vélo s'est constitué en consortium avec Klaxit (nouveau nom de WayzUp) pour le covoiturage et avec Néo-nomade pour le coworking. « Ensemble on se donne plus de force. Chaque solution est un facteur d'acceptabilité des autres offres : le covoiturage remplace la voiture le matin et, à midi, le vélo à assistance électrique (VAE) prend le relais pour aller faire des courses. Nous sommes persuadés que vont émerger des solutions multiservice. »

Les acteurs s'accordent sur l'atout du VAE, quasi seul vélo ayant voix au



© Scott sports



Le plan de mobilité doit s'envisager comme un investissement. Outre les économies directes, en prenant en considération les heures perdues dans les déplacements, le stress et le mal-être qui en découlent, la productivité du travail sort gagnante.

chapitre dans les plans de mobilité. « Le VAE va plus loin, plus vite et permet de passer outre les problèmes d'appétence ou de gabarit. Et sans se salir. De plus, le VAE bénéficie d'un effet de mode, il revêt un aspect statutaire important comme la voiture », témoigne Yann Devaux.

L'automobile, ce marqueur social

Toutefois, même bardé de connectique, de design et d'innovation, le vélo rivalise difficilement avec la prestigieuse automobile. « Marqueur social, l'automobile reste une véritable façon de récompenser les collaborateurs. Cela va être long pour faire évoluer les mentalités. La valorisation des salariés par des vélos de fonction reste balbutiante. Bemobi dispose d'une telle offre avec le choix du vélo, de sa couleur, mais aussi une assurance, une formation... La question de l'avantage en nature se pose, mais l'entreprise sait le faire pour la voiture, elle pourrait



Pour les salariés, réduire les frais occasionnés par les déplacements automobiles domicile-travail pourrait aider au développement du vélo en entreprise.

l'appliquer pour le vélo », atteste Adeline Gogé-Lefavre.

Étonnamment, l'aspect financier n'entre pas ou peu en compte pour les entreprises, qui ne considèrent pas les plans de mobilité comme un investissement ou un allègement de charges. Selon les différents comparatifs, le coût annuel d'une voiture de société reviendrait environ à 50 %, 60 % voire un peu plus de son prix d'achat. Un montant significatif pour une utilisation ne représentant que 10 % de sa durée de vie ! Une place de parking pour une entreprise s'élève de 1 000 à 1 500 € par an, sans intégrer le foncier.

Les économies de transport s'entendent certainement plus facilement du côté des salariés, impactés par le coût au kilomètre d'une voiture particulière estimé par l'Ademe entre 30 et 40 centimes d'euro. Le levier à actionner se trouve peut-être là. ■



Le vélo dans le grand bain

Et si la circulaire de l'Éducation nationale (n° 2010-191 du 19-10-2010) sur l'apprentissage de la natation dans les premier et second degrés était dupliquée pour le vélo ? En voici les premières lignes. « *Apprendre à nager à tous les élèves est une priorité nationale, inscrite dans le socle commun de connaissances et de compétences. Cet apprentissage commence à l'école primaire et, lorsque c'est possible, dès la grande section de l'école maternelle. Il doit répondre aux enjeux fondamentaux de l'éducation à la sécurité et à la santé, mais aussi favoriser l'accès aux diverses pratiques sociales, sportives et de loisirs.* »

Au sein de l'Éducation nationale, le vélo a voie au chapitre à deux reprises : d'une part lors de l'attestation de première éducation à la route (APER), créée en 2002, qui concerne la sécurité routière de l'enfant, piéton ou cycliste ; d'autre part lors de la Semaine nationale du vélo à l'école et au collège lancée suite à la journée nationale du vélo à l'école de 2013. Le bilan 2017 de la cinquième édition a fait état d'une participation de 13 380 élèves pour 606 classes, 42 départements et 25 académies. ■

Le vélo dans les cartables

Les déclarations d'Elisabeth Borne sur l'apprentissage du vélo à l'école à l'issu des Assises de la mobilité et la généralisation du « savoir rouler », annoncée lors du dernier Comité interministériel de la sécurité routière, entrouvrent les portes de l'Éducation nationale. À ce jour, seule l'attestation de première éducation à la route (APER) constitue un référentiel vélo dans le cadre scolaire. Rien ne filtre côté Éducation nationale sur un sujet différemment abordé selon les académies, les écoles ou les enseignants.

« *Le vélo n'est pas un moyen de locomotion mais de sport et de loisir* », assenait un professeur de technologie dans son cours sur les modes de déplacement à un collégien de cinquième pourtant quotidiennement en selle pour ses trajets scolaires. Ce témoignage traduit l'absence de culture du vélo et de la mobilité. S'il s'inscrivait dans le socle commun de connaissance, à l'instar de la natation (lire ci-contre), l'apprentissage du vélo à l'école bousculerait quelques idées reçues. Il soulèverait également bon nombre d'interrogations. « *Se pose la question de la flotte de vélo, mais aussi de la formation des formateurs. Qui seront-ils ? Issus de l'Éducation nationale, des moniteurs professionnels, des associations ?* », s'enquiert Nicolas Dubois, chargé de mission à la FUB – Fédération française des usagers de la bicyclette.

Les éducateurs professionnels ? Estimés à moins de 3 000, dont un tiers chapeautés par les Moniteurs cyclistes français (MCF), seulement 20% d'entre eux exerceraient dans des communes de plus de 20 000 habitants. Faire appel au mouvement associatif ? Les vélos-écoles de la FUB affichent leurs limites... numériques, bien que leur nombre croisse. Tout comme leur proportion à se tourner vers l'apprentissage aux plus jeunes. Pour



L'image d'un enfant partant à l'école à vélo pourrait se banaliser.

© Alain Dalouche

2018, quarante-neuf associations/ vélos-écoles du réseau ont bénéficié de l'agrément délivré à la fédération par le ministère de l'Éducation nationale, contre trente-quatre en 2017.

Des apprentissages spécifiques

« *Dans le monde du sport, l'encadrement sportif est réglementé. Côté mobilité, on ne retrouve pas cette culture avec, à la base, un mouvement militant (...)* », insiste Bertrand Rabatel, directeur de l'Institut de formation du vélo, qui défend la professionnalisation du cycle. Les enseignants en éducation

Les enfants en danger

« Un enfant qui bouge peu, c'est aussi très probablement un adulte qui bougera peu », selon le cardiologue François Carré, auteur de *Danger sédentarité* (éditions le Cherche Midi - 2014). Son constat alerte : « Je pense qu'on va perdre une génération, c'est-à-dire qu'il y a une génération qui va vivre moins longtemps que ses parents. » Dans son ouvrage, il prescrit des solutions simples face à la sédentarité. Pointer les écrans du doigt ne suffit pas. La crainte des parents et la frilosité générale freinent l'activité des plus jeunes, selon la Fédération française de cardiologie, qui a publié un spot sur les chutes des enfants, moins nocives que la sédentarité. Un message à retrouver sur #LaissezLesTomber.

« Je pense qu'on va perdre une génération ».

Le vélo utilitaire répond en tous points à ces injonctions, tout comme aux recommandations de l'OMS (Organisation mondiale de la santé), qui peuvent faire office d'ordonnance cycliste : les enfants et jeunes gens âgés de 5 à 17 ans devraient accumuler au moins 60 minutes par jour d'activité physique d'intensité modérée à soutenue ; le fait de pratiquer une activité physique pendant plus de 60 minutes apporte un bénéfice supplémentaire pour la santé ; l'activité physique quotidienne devrait être essentiellement une activité d'endurance. Des activités d'intensité soutenue, notamment celles qui renforcent le système musculaire et l'état osseux, devraient être incorporées au moins trois fois par semaine. ■



Qui pour enseigner le vélo dans le temps scolaire ou périscolaire ? Les moniteurs professionnels lèvent le doigt, tout comme le mouvement associatif.

Les disparités géographiques président

Sur la ville de Reims, l'entreprise Bike énergie fait intervenir deux moniteurs dans huit écoles. « Ce ne fut pas évident de rentrer dans le temps scolaire pour des raisons de budgets ; l'apprentissage a donc été déplacé sur le temps périscolaire », précise Simon Rogier, son créateur, également vice-président des Moniteurs cyclistes français. À Grenoble, pour « remettre le professeur des écoles au centre de tous les apprentissages », l'Académie a interdit l'accès à des prestataires extérieurs dans onze écoles maternelles. « La conséquence, ce sont onze classes de maternelle où l'activité s'est arrêtée nette à la rentrée, malgré plusieurs années d'activité et le plébiscite des directeurs, professeurs, parents d'élèves et, surtout, des enfants ! », déplore le syndicat des moniteurs (MCF), très sensible sur le dossier scolaire.

Les chiffres de 2,7 millions d'enfants entre 5 et 14 ans qui ne font jamais de vélo (enquête TNS Sofres 2007 et rapport économie du vélo 2011) dévoilent l'ampleur du travail à accomplir. Le chantier pédagogique pose également la question de la fourniture des vélos. ■

physique et sportive pour les collèges et lycées, les professeurs des écoles pour les classes élémentaires et maternelles peuvent-ils prendre en charge cet enseignement et lui adjoindre le volet mobilité ? Le sujet pourrait animer quelques débats... Celui sur les classes et les cycles concernés aussi. « La revendication historique de la FUB concerne davantage les CM1/CM2. L'objectif est de permettre aux enfants d'être autonomes dès l'entrée en sixième », précise Nicolas

Dubois, qui souligne l'absence d'obligations au niveau des diplômes. Sous l'impulsion de la FUB, du Club des villes et territoires cyclables, de la Fédération française de cyclotourisme (FFCT) et des MCF, le certificat de qualification professionnelle Éducateur mobilité à vélo s'est ajouté à la liste des formations autorisant rémunération. En vigueur depuis 2014, il forme annuellement une quinzaine d'éducateurs. La pièce manquait à l'édifice de formation.

Les États-Unis pédalent en plein **paradoxe**



Côte Ouest, la ville de Los Angeles et son énorme chantier d'infrastructures de transport voté en 2016 symbolise l'émergence des déplacements alternatifs à l'auto. Toutefois, l'invitée d'honneur du Salon européen de la mobilité (12-14 juin) se fait voler la vedette par New York, dont la chasse au vélo électrique anime les journaux. Les contrastes américains témoignent de l'étonnante poussée de croissance du vélo.



La législation sur l'usage des e-bike diffère selon les États. S'ils peuvent circuler à Chicago (notre photo), New York est parti en guerre contre les vélos électriques, même s'ils restent conformes à la réglementation nationale de la Consumer Product Safety Commission (CPSC) définissant les normes d'achat de produits de consommation.

L'Amérique se rangerait-elle des voitures ? Outre la côte Ouest avec la Californie, l'Oregon et Washington, certains États de la côte Est se mettent en selle, à l'image de la Floride. Parmi les villes cyclables, derrière la pionnière Portland, se distinguent les agglomérations denses comme Seattle ou San Francisco, mais aussi Philadelphie, New York ou Washington DC. Si l'arrivée des vélos en free floating sur le continent américain provoque des réactions partagées, comme partout ailleurs, c'est surtout la chasse aux vélos à

« Les Américains s'étonnent eux-mêmes de ce renouveau du vélo ! »

assistance électrique sur la « grosse pomme » qui défraie la chronique. « Les vélos électriques sont illégaux à New York, et le New York City Police Department (NYPD) intensifie son application », a déclaré le maire de la ville, Bill de Blasio. Cette traque aux vélos électriques étonne jusqu'aux observateurs les plus avertis. Outre Atlantique, chaque État reste souverain sur les réglementations de l'usage des vélos électriques, et environ une trentaine d'entre eux disposeront encore de règlements déroutants (lire ci-contre).

Les vélos électriques sur courant alternatif



Les vélos à assistance électrique ne sont pas régis par les mêmes règles dans tous les États. Jonathan Weinert, responsable des relations extérieures de la filiale nord américaine du motoriste Bosch, nous éclaire.

« Au niveau national, la Consumer Product Safety Commission (CPSC) classe le vélo électrique comme produit de consommation. En d'autres termes, il définit ce qui peut être vendu comme vélo à assistance électrique. Un "vélo électrique à basse vitesse" se caractérise par un moteur électrique de 750 watts ou moins, et dispose d'une vitesse d'assistance maximale de 20 miles par heure (32,18 km, NDLR) lorsqu'il est alimenté uniquement par le moteur. Ce dernier point est important, puisque les speed pedelecs peuvent encore être classés dans la catégorie des e-Bike parce que la puissance du moteur se combine à l'énergie humaine. La réglementation sur la limite de vitesse ne joue pas pour ces vélos à assistance électrique hybrides. Alors que la réglementation fédérale précise les spécificités des vélos électriques pour leur mise sur le marché, la norme au niveau des États en définit l'usage. Et chaque État dispose de règlements différents. »

La Cycle-Way, une des premières pistes cyclables en site connue, rappelle que la présence du vélo dans la ville californienne date de la fin du XIX^e. Cet aménagement en bois long de neuf miles (environ 14,5 km) fut construit en 1897 entre Pasadena et Los Angeles, puis démonté au début du XX^e.



Pourtant, aux États-Unis, à l'instar de l'Europe, le vélo à assistance électrique constitue une formidable alternative à l'automobile. Selon une enquête du Centre de recherche de l'université de Portland (Otrex) portant sur plusieurs États, les vélos électriques s'utilisent principalement

pour remplacer les voitures. Ces deux-roues s'utilisent plus fréquemment et sur des distances plus longues que les vélos traditionnels.

Back to bike

La moyenne d'âge des utilisateurs de vélos électriques serait moins élevée

que celle constatée en France et en Europe, selon le motoriste Bosch : « Pour les navetteurs, la moyenne d'âge se situe de trente à quarante ans pour l'utilisateur occasionnel. Le changement est très significatif avec les jeunes familles qui utilisent les vélos cargos électriques dans les villes denses. » Bien qu'emprunté par moins de 1% des Américains, le vélo utilitaire progresse.



Les Citi Bike new-yorkais installés depuis mai 2013 font partie des avancées symboliques du vélo dans des villes denses. Les premiers vélos en libre-service furent installés à Washington DC en 2008.

La guerre économique des nouvelles mobilités

Installés dans les grandes villes et les universités, les vélos en libre-service américains voient débarquer les modèles de partage en free floating, à l'image de ce qui se déroule en Europe. Mobike (les vélos gris et orange) à Washington DC, en septembre dernier, se partage l'espace public avec Ofo (les vélos jaunes), qui s'est déployé un mois après. Une occupation de la capitale américaine étrangement similaire à celle que connaît Paris.

Des opérateurs « nationaux » se mêlent à la bataille avec LimeBike, start-up déjà présente dans une dizaine de villes américaines sur ce modèle, et peut-être Spin company, qui envisagerait un déploiement dans la capitale américaine. L'investissement semble dimensionné au continent et révèle l'enjeu économique mondial de la mobilité sur les nouveaux services. En février, Uber s'est associé à la start-up

Jump bikes pour déployer des vélos en libre-service en free floating à San Francisco, imitant son concurrent Didi, le géant chinois de VTC (au capital de Ofo), qui a lancé une plate-forme dédiée aux vélos en libre-service sur son appli smartphone. ■

Les signes révélateurs du changement ne manquent pas. L'industrie automobile avait senti le vent tourner. Dès l'été 2014, le géant automobile américain Ford s'est rapproché du fabricant taïwanais de vélos pliants Dahon par un accord de co-branding pour associer un vélo différent à chaque modèle de voiture.

Les Américains s'étonnent eux-mêmes de ce renouveau du vélo ! Le très influent *Wall Street Journal* (New York) titrait en 2015 Pour les Américains le vélo quel supplice ! dans un article qui mettait en exergue le constat que de moins en moins d'adultes américains savaient monter à vélo.

« Ajouter des voies de circulation pour faire face à la congestion du trafic, c'est comme desserrer sa ceinture pour soigner l'obésité. » Après avoir été jusqu'à construire une autoroute de vingt-six voies au Texas (la Katy Freeway, désormais embouteillée), la célèbre phrase de l'historien américain Lewis Mumford semble avoir été entendue quelque soixante années plus tard. ■



L'american bike of life

Les tendances américaines du vélo s'exportent toujours très bien ! Les derniers grands courants de vélo nés aux États-Unis, le fixie et le gravel, sortent de l'univers du sport/loisir pour basculer dans le sport/utilitaire et le commuting. Le concept 100% urbain et utilitaire de la vague fixie de la fin des années 1990 continue de porter des jeunes urbains sportifs partout dans le monde. Certains raccrochent la nouvelle tendance gravel bike, des vélos polyvalents au look de course, pour des déplacements utilitaires la semaine et des escapades sans chronomètre le week-end sur routes et voies non bitumées. Un changement culturel notable, alors que les États-Unis se distinguent plutôt dans le vélo sportif depuis les années 1970, comme berceau et exportateur du mountain bike, du BMX, mais également du triathlon. ■



Etudes, déploiement et exploitation de solutions de mobilité active

Opérateur de mobilité active



- Systèmes de vélos en libre-service
- Systèmes de vélos en location
- Infrastructures de stationnement
- Concepts de mobilité & services sur-mesure

Activons durablement la mobilité de vos territoires



20, rue Hector Malot - 75012 Paris
www.cykleo.fr - contactez-nous@cykleo.fr



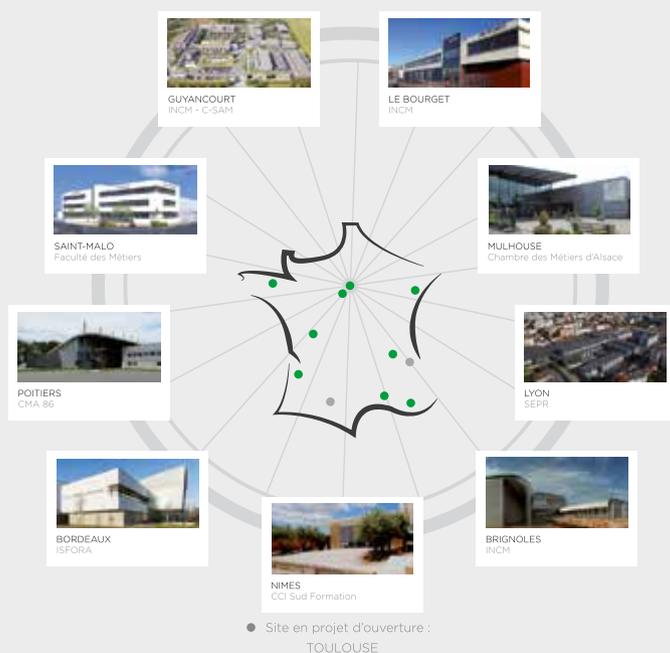


Évolucycle

Formation

Votre réseau national de proximité

Une couverture nationale pour des centres Evolucycle proches de vous



Le réseau Evolucycle se compose de 9 centres de formation ayant une expertise reconnue et maillant l'ensemble du territoire national.



www.evolucycle.com

L'INCM ouvre une antenne à Guyancourt (78) en septembre 2018 au sein du Campus des Services de l'Automobile et de la Mobilité.



LA NOUVELLE MOBILITÉ ÉLECTRIQUE



Peugeot eC01, vitesses automatiques
motorisation Bosch



Gitane e-Salsa, transmission NuVinci
motorisation Yamaha



Gitane Organ'e-bike
motorisation E-Going

Photos : P. Masson, Shutterstock

Les marques Gitane et Peugeot répondent aux enjeux de la mobilité avec de larges gammes de vélos à assistance électrique.

Partenaire officiel de la Poste, nous vous proposons un vélo à assistance électrique adapté à votre utilisation avec un large choix de motorisations et d'équipements. Nous vous apportons des solutions innovantes dans l'univers de la mobilité et des transports urbains.



Le vélo sous **cadenas** électronique

Vélos-appâts, tracking, multiplication des systèmes de marquage... de nouvelles solutions se dressent face aux vols de vélos. Une frein majeur à l'usage qui tient davantage du vol organisé en réseau que du chapardage à la sauvette.

Le 16 novembre dernier, la traçabilité du vélo connecté de La Poste, géré par l'entreprise Cyclez, permet de démanteler un réseau qui expédiait par containers à l'étranger pas moins de 1000 vélos volés par an. S'inspirant de ce cas et de la récente expérimentation bruxelloise de vélos-appâts équipés de mouchards, la métropole de Strasbourg étudie cette solution d'hameçonnage par des vélos traçables placés sur la chaussée. Une nouvelle charge pour les communes ? « Cela reste du domaine de la responsabilité de l'État. Nous commençons à travailler sur ce sujet qui va demander des autorisations et un protocole, mais le but de cette expérimentation est aussi d'envoyer des signaux positifs à la population », précise Jean-Baptiste Gernet, conseiller communautaire, adjoint au maire de Strasbourg en charge des mobilités alternatives et vice-président du Club des villes et territoires cyclables.

Les gestionnaires de flottes de location s'intéressent également aux systèmes de tracking. Kamel Jelti, directeur de la Maison du vélo de Toulouse, confiait que l'appareillage expérimental de capteurs visait à « disposer d'informations objectives sur les déplacements, mais aussi à lutter contre le vol ». La géolocalisation permet autant de retrouver des vélos égarés que de repérer des sites de recel ou des comportements d'incivilité.

La connexion permanente comme cadenas

Les nouveaux vélos en libre-service

« Grâce à la géolocalisation, nos vélos sont plus difficiles à voler »



Les vélos connectés constituent-ils la nouvelle arme antivol permettant de localiser les réseaux de recels, comme en Île-de-France, à Gagny (93), en novembre dernier ?

en free floating toujours connectés constituent des appâts permanents et une expérimentation grandeur nature. La difficulté de recueillir des informations des opérateurs limite l'investigation. Alors que le retrait rapide des vélos verts de Gobee-bike (Lille, Paris, Reims) interpelle, Ofo et ses 1000 vélos déployés à Paris depuis le 6 décembre a accepté de s'ouvrir sur le sujet. « Nous ne disposons d'un recul que de quelques semaines : le vandalisme est anecdotique mais nous restons vigilants ; par rapport au vol, nous avons placé des systèmes de barrière électronique qui nous signalent lorsque les vélos sortent de leur zone géographique, mais à ce jour nous n'avons pas été confrontés à ce problème.

Grâce à la géolocalisation, nos vélos sont plus difficiles à voler, à dépecer aussi : ils sont conçus pour rester dehors, à la portée de tout le monde », soutient Laurent Kennel, le directeur France.

Le sujet ne constituerait pas une priorité pour les vélos en libre-service avec station, selon Yann Rudermann, directeur exécutif de Cycléo : « Nos vélos sont volés lorsqu'il y a un mauvais raccrochage. Il est difficile de les dérober en station ! Le vol et le vandalisme affectent de 0,5% à 6% de la flotte par an, le vol représentant de 0,5% à 1% ».

Assurances et système de marquage dans la boucle

Impactés par le manque à gagner et le marketing de la sécurité, certains professionnels du cycle réagissent. Un fabricant français devrait prochainement



Couper un antivol U demande moins d'une minute, voire moins de 30 secondes pour certains modèles.

dévoiler, pour le tournoi de Roland-Garros, une série limitée de vélos à assistance électrique (VAE) sécurisés. Ce VAE connecté haut de gamme va intégrer de la géolocalisation, mais également un contrat d'assurance contre le vol.

Le développement des vélos à assistance électrique (VAE) au prix moyen inflationniste (1018 € en 2016 contre 234 € pour un vélo de ville et 337 € tous types de vélos confondus – source Univélo), amène les assurances à répondre aux nouvelles exigences du marché. « Effectivement Cyclassur s'adressait davantage aux vélos sportifs, mais nous prenons un virage sur le VAE », confirme Aurélie Aafort, de Gritchen assurances. Avec Cyclassur, produit d'une assurance pionnière pour le vol de vélo, la compagnie exige des garanties concernant le type d'antivol utilisé et l'attache du vélo à un point fixe, mais aussi le marquage des vélos par un des trois systèmes en vigueur. Le Bicycode, système de gravure porté par la Fub (Fédération des usagers de la bicyclette) depuis 2004, s'est vu récemment rejoint par deux autres procédés : Paravol, avec un QR code à coller, et Recobike, un marquage par soudure chimique.

« Les vols se concentrent dans les agglomérations de 100 000 habitants et plus »



Pas d'antivols sans parkings

Ces marquages permettraient aux 150 000 vélos annuellement retrouvés d'être rendus à leurs propriétaires. L'harmonisation de ces systèmes serait

certainement un gage d'efficacité. Tout comme l'implication des services de l'État - au-delà du partenariat entre la Fub et le ministère de l'Intérieur sur l'accès aux données du Bicycode. L'immatriculation obligatoire pour les VAE au dessus de 250 watts pourrait-elle ouvrir cette voie ? De nombreuses collectivités s'organisent en publiant les photos des vélos volés en ligne, comme en Gironde (www.velos-objets-decouverts-33.fr) ou en Loire-Atlantique (www.loire-atlantique.gouv.fr/Politiques-publiques/), pour ne citer qu'elles.



© Skunklock

Sachant que l'effraction d'un antivol U à la disqueuse demande moins d'une minute, Guillaume de la Hosseraye, gérant du magasin parisien KM 0, préconise la triple prévention : « La sécurité se trouve renforcée lorsque le vélo est attaché par trois points, comme en Hollande : le fer à cheval à l'arrière, un point fixe et un antivol U devant. » Les nombreuses innovations témoignent de l'urgence de développer des solutions fiables. Skunklock pourrait s'ajouter à la panoplie sécuritaire. Mis au point par deux Californiens, cet antivol à l'état de prototypage diffuse une odeur nauséabonde lorsqu'un malfaiteur tente de le couper. L'odeur serait tellement forte qu'elle provoquerait

Portrait robot des vélos volés

Publiée en décembre dernier, l'enquête Cadre de vie et sécurité* (CVS) détaille les infractions de l'année 2016, dont le vol de vélos.

En 2016, le nombre de vols de vélos s'élève à 321 000 unités. Quelque 308 000 ménages ont déclaré en avoir été victimes. Les tentatives de vol manquées, estimées à environ 65 000, restent faibles par rapport aux « réussites ». La facilité de l'exercice se démontre quotidiennement ! Sur les trois dernières années (de 2014 à 2016), il ressort que les vols sont plus fréquemment commis de jour et très majoritairement (73%) aux alentours du lieu de résidence du ménage, une fois sur deux dans le garage, qu'il soit parking fermé ou local. La rue reste le théâtre principal d'un tiers des effractions.

Si seulement 7% des victimes retrouvent leur vélo, seules 23 % d'entre elles ont déposé une plainte. Petites et moyennes agglomérations et les communes rurales se trouvent moins impactées. Les vols se



Plus de 300 000 vélos seraient volés chaque année en France

concentrent dans les agglomérations de 100 000 habitants et plus, l'Île-de-France pointant largement en tête. Les habitats individuels sont moins touchés que les habitats collectifs. Les victimes ? Elles ont moins de 30 ans, sont étudiantes ou inactives (non retraitées), cadres ou de professions intellectuelles supérieures. Leur condition majoritairement modeste tient essentiellement à leur jeune âge. En moyenne, seules 15 % des victimes attestent avoir déclaré le vol auprès de leur assurance. ■

La multiplication des antivols dissuade, ralentit le vol mais ne suffit pas. Les parkings sécurisés sont appelés par les usagers, actuels et futurs.

des vomissements. De plus, cet antivolo endommagerait les vêtements. Toutes les solutions individuelles, connectées ou non, appellent néanmoins l'installation d'arceaux pour le stationnement de courte durée et de garages et parkings sécurisés. ■

*L'enquête Cadre de vie et sécurité est réalisée chaque année depuis 2007 par l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) avec l'Observatoire national de la délinquance et de la réponse pénale (ONDRP) et le Service statistique ministériel de la sécurité intérieure (SSMSI).

BULLETIN D'ABONNEMENT À VILLE & VÉLO

À 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 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



1^{er} vice-président de la Région Bourgogne Franche-Comté en charge des finances, des ressources humaines, de la modernisation de l'administration, des transports, des déplacements et de l'intermodalité et président de la commission transport de Régions de France, Michel Neugnot fut directeur commercial d'une PME puis intégra le pôle recherche et développement d'EDF avant de s'impliquer au sein du conseil régional, du conseil départemental ou à la mairie de Semur-en-Auxois (21).

Les Régions en quête d'autorité

Rencontré la veille de la remise du rapport Spinetta sur la SNCF à Matignon, **Michel Neugnot**, président de la commission transport de Régions de France, nous a davantage parlé de compétences régionales, mobilité active et gouvernance, que de ferroviaire. Les Régions revendiquent des compétences élargies pour s'impliquer dans les nouvelles mobilités.

denses et moins organisées. On se retrouve donc avec un système à deux vitesses.

En quoi la Région constituerait-elle le bon échelon ?

M.N. : Dans les structures de concertation lancées par la ministre, Région de France a défendu sa capacité à s'investir. Elle est prête à apporter des solutions de mobilité, d'autant plus qu'elle assure déjà deux missions : celle de tous les modes de transports organisés et

« la Région assemble, ce n'est pas elle qui impose »

celle, dans le cadre du Sraddet*, d'élaborer le schéma des infrastructures et de l'intermodalité. L'intermodalité consiste à arriver sur des sortes de hub, sur des systèmes organisés que sont le car ou le train, connectés par de la mobilité douce.

Vous parlez d'organisation du rabattement vers les transports publics ?

M.N. : Je vous parle de légitimité. Ne serait-ce qu'à ce niveau, la Région est légitime. D'autre part c'est elle qui est en capacité d'organiser un système d'informations sur son périmètre. Pour porter à connaissance du grand public les solutions de mobilité

à travers des systèmes d'informations multimodaux, le bon étage se situe au niveau de la Région, qui peut facilement disposer des données provenant des AOM des agglomérations, de ses propres services et de toutes les alternatives à l'autosolisme.

Quels sont les freins ?

M.N. : Rien ne nous interdit de le faire, mais si la loi confie l'autorité d'organisation de la mobilité régionale, ce n'est pas exactement le même champ. D'autant plus si la

Région joue le rôle d'assembler en permettant à ceux qui le voudraient de prendre le statut d'AOM sur un territoire. Le bloc communal connaît bien le territoire et toutes les solutions alternatives, il est opérateur sur la marche, le vélo. Le rôle du local est essentiel pour changer les comportements.

Le rabattement vers le train constitue-t-il un sujet important pour ce désenclavement des zones moins denses que vous évoquiez ?

M.N. : Oui, pour détenir la maîtrise d'une chaîne de moyens de transport, la politique doit être beaucoup

plus globale. La mise en place de pédibus scolaires se réalise localement. La Région n'a pas vocation à faire cela ! Il y a des systèmes à organiser et des systèmes organisés que l'on doit faire vivre. L'enjeu est là !

Les modes de déplacement actifs vous semblent-ils acceptés ?

M.N. : La ville est convaincue de l'importance du vélo ! On marche beaucoup plus en ville qu'à la campagne. En revanche, les citoyens s'intoxiquent par des particules ! Le rural ne se sent pas concerné parce qu'il vit à l'air pur. Pour contrecarrer ceci, il faut une volonté politique de la Région mais aussi, localement, une animation.

La Région se retrouverait en haut de la pyramide, n'est-ce pas un pouvoir trop concentré ?

M.N. : Il ne faut pas que les Régions, girondines par nature, recréent un jacobinisme régional. Il faut que l'on adopte cette démarche girondine par rapport aux infrastructures régionales. C'est pour cette raison que je vous parlais de gouvernance des mobilités : la Région assemble, mais ce n'est pas elle qui impose. ■

*Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

Ville & Vélo : Qu'apporterait un statut d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) pour les Régions et plus seulement celui d'autorité organisatrice des transports (AOT) ?

Michel Neugnot : Les mots ont un sens ! Le territoire actuel est couvert par des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) que sont les agglomérations et les métropoles.

Beaucoup d'initiatives sont prises dans ces territoires urbains pour les nouvelles mobilités, mais elles ne sont pas portées sur les zones moins

> **Janvier 2018**, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) prévoit un budget pour le vélo. L'instance, créée en octobre 2017, se constitue de parlementaires, de représentants des collectivités et de personnalités qualifiées.

> **Novembre 2017**, publication du *Livre blanc des régions pour la mobilité*.

> **La loi NOTRe** (Nouvelle organisation territoriale de la République) et la plateforme État-Régions (27 juin 2016) confirment les

Régions comme autorités organisatrices de transport de plein exercice.

> **août 2015**, la loi NOTRe élargit les compétences transport des Régions, qui deviennent l'autorité organisatrice de la mobilité interurbaine.

> **Le 17 décembre 2014**, adoption définitive de la nouvelle carte de France à treize Régions en métropole, pour une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2016.

> **Au 1^{er} janvier 2002**, les Régions deviennent autorités organisatrices des services régionaux de voyageurs.

> **Décembre 1998**, création de l'association des Régions de France devenue Régions de France, institution de représentation des Régions françaises auprès des pouvoirs publics français et des institutions européennes.

Transports 2018 Publics

The European Mobility Exhibition

Paris 2018
12-14 Juin

www.transportspublics-expo.com

© GIE Objectif transport public – Février 2018 – Thinkstock – lagenceverte

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



Invité d'honneur



Comité de promotion



Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

ABRI PLUS

la solution pour tout abriter



Abri sécurisé Square+



Consigne Vel'Box



Abri mobile Nomad

Des abris et solutions au service de la mobilité :

abris vélos, consignes vélos individuelles, équipements vélos, bornes de recharge VAE...



Station de réparation Deluxe



Support Juliette VAE



Fabricant
français
depuis 1992



Certification
ISO 14001



Pose à prix
unique partout
en France

UGAP

Fournisseur
référéncé
UGAP

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

www.abri-plus.com