

V
&

i
V

l
≡

l
|

≡
O

Dossier

Le partage de l'espace public

> pages 6 à 13

Usages

Baisse de la vitesse, les arguments des chocs !

> pages 14 à 15

Tendance

Clignotants, feux stop, les nouveaux équipements de sécurité ?

> pages 16 à 17

Parole à

Nicolas Samsoen, maire de Massy

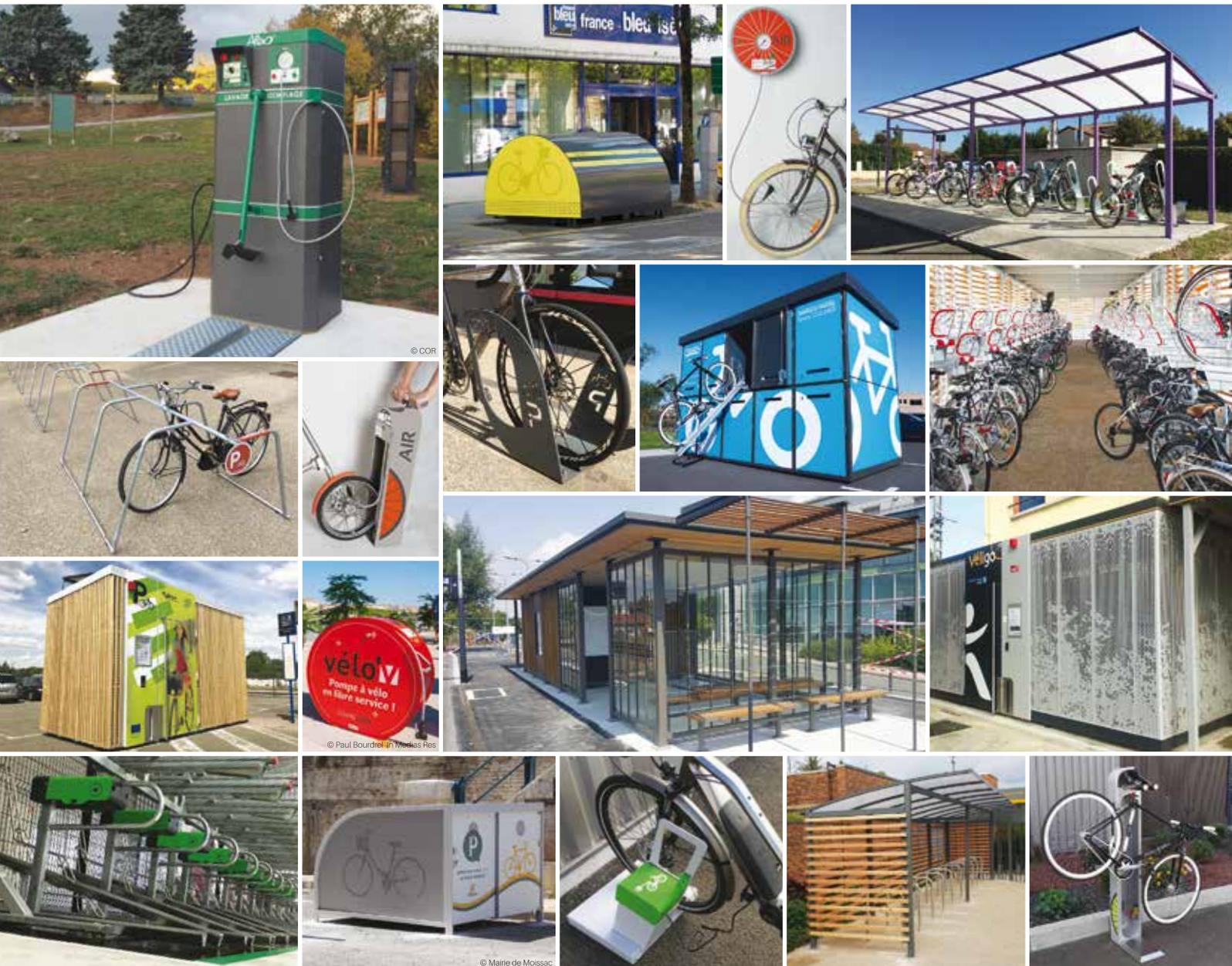
> page 22

Anniversaire Les trente ans du Club #2

> pages 20 à 21



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, tendance, parole à, usages, économie, anniversaire),
Diane Guilbot
(texto-vélo)

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

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)
Denis Desailly
(couverture)

Relecture :
Giulia Valmachino

Impression :
Print Price
devis@printprice.fr

Imprimé sur papier recyclé
Dépôt légal : avril 2019
ISSN 1631 – 3054

agenda

> **Du 9 au 12 mai**

Congrès de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB)

> **Le Mans**
www.fub.fr

> **Du 13 au 17 mai**

Semaine nationale de la marche et du vélo à l'école et au collège

> **31 mai**

Date limite de candidature aux Talents du Vélo 2019
www.villes-cyclables.org>
[Événements> Talents du Vélo](#)

> **Du 25 au 28 juin**

Velo-city
> Dublin, Irlande
www.velo-city2019.com

> **Début juillet**

Remise des Talents du Vélo 2019
> Paris

> **Du 16 au 22 septembre**
Semaine européenne de la mobilité

> **Du 1^{er} au 3 octobre**

22^e Congrès du Club des villes et territoires cyclables dans le cadre des Rencontres nationales du transport public
> Nantes
<http://www.villes-cyclables.org>
www.rencontres-transport-public.fr



édito

Le coup de pouce de l'électrique

Le succès du vélo à assistance électrique (VAE) ne se dément pas ! Les chiffres 2018 des ventes de vélos et ceux des engins de déplacement personnels (EDP) en ce début de printemps confirment une fois encore la forte poussée de l'électrique.* Le VAE booste toujours le marché, avec une progression de 21 % par rapport à 2017 et 338 000 unités vendues. Son prix de vente moyen continue de progresser, et le marché du VAE représente désormais en valeur 40 % du marché du cycle.

Comme nous l'observons dans ce numéro, il semble qu'un marché à deux vitesses se dessine pour la ville, avec des VAE qui montent en gamme et des vélos standard qui sont encore de facture modeste dans notre pays. Les grandes surfaces alimentaires ont fait beaucoup de tort au vélo classique en mettant sur le marché, pendant des décennies, des produits de très mauvaise qualité, certes peu coûteux mais également très peu performants, notamment au regard de la sécurité et de la durabilité. On part donc de très bas en France côté produit et

côté prix moyen. L'économie circulaire pâtit aussi de ces vélos mis sur le marché jusqu'aux années 90 et qui ne sont généralement pas réutilisables.

Le VAE amène de nouveaux publics au vélo et, comme l'a montré l'ADEME en 2016, c'est un amplificateur de la mobilité cyclable : la distance moyenne des déplacements domicile-travail est doublée, et on observe des transferts de la voiture solo vers la solution VAE à faire pâlir d'envie les acteurs des transports collectifs. Il est permis de penser que ce succès profite aussi au vélo standard. Les attributs de qualité d'un VAE pour l'éclairage, les freins, la transmission... doivent équiper les vélos de ville classiques. Autrement dit le VAE est l'ambassadeur du vélo et le symbole de sa modernité. Mais nos politiques publiques visent à intensifier l'usage de tous les vélos et la pratique de tous les cyclistes.

À ses côtés, dans les offres de mobilité – et sur les aménagements cyclables –, la trottinette électrique se porte bien elle aussi. Elle est même en plein boom, avec une croissance des ventes à trois chiffres – +129 % entre 2017 et 2018! – et une visibilité liée au phénomène des flottes de ces engins en *free-floating*. Pour le meilleur et pour le pire s'agissant de ces dernières, qui envahissent les trottoirs et devancent la réglementation** avec parfois d'importants risques d'accident. Mais, là encore, ce sont les pratiques utilitaires qui tirent le marché. Il faut certainement voir dans ce succès de la trottinette électrique un changement important dans les représentations et les usages de la mobilité urbaine : le goût de la mobilité individuelle, du corps en mouvement et des combinaisons possibles et faciles avec les transports collectifs. C'est là que, côté vélo, le bât blesse encore : la combinaison transport public et vélo, si souvent vantée dans nos argumentaires, est trop rare encore sur le terrain. Faute de stationnement vélo dans les gares et les pôles d'échanges ! L'utilisateur de trottinette est sans doute aussi un usager du vélo contrarié...

Pierre Serne
Président

*Présentés par l'Union sport et cycle et la FP2M – voir en page 18 de ce numéro

**Voir le dossier de ce numéro pages 6 à 13



Plus de vélo à assistance électrique, plus de cyclistes!

► Pour inciter ses habitants à utiliser le vélo pour les trajets du quotidien (faire ses courses, aller au travail...), et ce malgré les reliefs du territoire, le Grand Annecy a acheté une flotte de 300 vélos à assistance électrique en mars 2019.

Les vélos sont proposés à la location aux habitants des 34 communes du territoire à des tarifs préférentiels. Pour favoriser la multimodalité et être plus visible, le service Véloncy est accueilli dans le hall multimodal de la gare d'Annecy. Si l'opération est un succès, la communauté d'agglomération pourrait acheter 300 VAE supplémentaires d'ici la fin de l'année 2019.

www.grandannecy.fr

Le Grand séchoir, étape de la vélo-route V63

► Voyager à vélo, c'est aussi aller à la rencontre des territoires : sur la vélo-route V63, qui relie la Savoie à la Drôme au milieu des vergers de noyers qui produisent la noix de Grenoble, se trouve, à Vinay, le Grand séchoir, la maison du pays de la noix.

À moins de 300 mètres de la vélo-route, le Grand séchoir constitue une halte riche pour les cyclotouristes : découverte des savoir-faire des nuciculteurs d'hier à aujourd'hui, des usages traditionnels de la noix, du patrimoine des séchoirs à noix, découverte de produits artisanaux et gastronomiques... Le Grand séchoir vient d'être labélisé « Accueil vélo » et garantit donc un accueil adéquat des cyclistes avec tous les services nécessaires : boxes, bornes de recharges...

www.legrandsechoir.fr

Circuit « Vélo dépayçant »

► L'association Accueil paysan, qui rassemble agriculteurs et acteurs ruraux engagés pour favoriser une agriculture paysanne et un tourisme durable, équitable et solidaire, et Tamadi, association engagée dans l'organisation de voyages solidaires en milieu rural, proposent un circuit « Vélo dépayçant » écoresponsable en Loire-Atlantique.

Au départ de Nantes et pour un voyage à vélo de 5 à 7 jours, le circuit propose d'aller à la rencontre des acteurs ruraux du territoire, à travers, à chaque étape, des ateliers, des visites à la ferme... Le projet a été lancé en 2018 grâce à des aides financières du Conseil départemental de la Loire-Atlantique et de l'Union européenne.

www.accueil-paysan.com
<https://tamadi.org/>



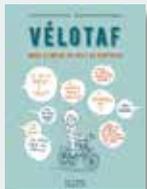
344

► C'est le nombre de candidatures relevées dans le cadre des deux vagues de l'appel à projets « Vélo et Territoires » de l'Ademe.

L'objectif de cet appel à projets est d'accompagner les territoires afin de leur permettre d'anticiper le déploiement du Plan vélo, en soutenant la définition, l'expérimentation et l'animation de leur politique cyclable. Son succès témoigne de l'appétence des territoires peu ou moyennement denses pour le vélo!

VIENT DE PARAÎTRE

Vélotaf, mode d'emploi du vélo au quotidien



► Avec ce nouveau guide paru en mars 2019, teinté de bon sens pratique et d'humour, Jérôme Sorrel souhaite faire partager le vélo comme une solution de mobilité au quotidien facile, accessible et agréable.

L'ouvrage regorge de conseils pratiques, de retours d'expériences, et lève de nombreux préjugés sur la pratique du « vélotaf ». Illustré par Ève Coston, le guide s'adresse à tous les cyclistes, non cyclistes et potentiels cyclistes!

Vélotaf, mode d'emploi du vélo au quotidien, éditions Alternatives, mars 2019, 160 pages, 15 €.

Bike to work



► Le vélo au quotidien fait parler de lui!

L'ouvrage *Au travail à vélo... la pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse* est paru en février dernier : basé sur une enquête à laquelle ont répondu près de 14000 participants au programme Bike to work, l'ouvrage de Patrick Rérat, Gianluigi Giacomel et Antonio Martin explore les différentes dimensions qui influencent le recours au vélo, mais aussi la diversité de ses usages. Il montre ce qui pousse les pendulaires (l'équivalent des vélotafteurs en Suisse) à prendre leur vélo, mais aussi les freins éventuels à cet usage. Le livre propose également des pistes d'action pour accompagner et développer ce mode de mobilité durable.

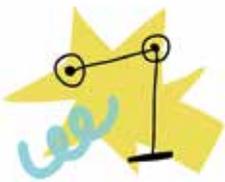
Au travail à vélo... la pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse, éditions Alphil-Presses universitaires suisses, février 2019, 182 pages, 25 €.

Abaisser la vitesse, une des clés pour réduire l'accidentalité des piétons et des cyclistes

► **La ville de Montréal a lancé Vision zéro, son plan triennal d'action visant à réduire le nombre de personnes blessées ou tuées à pied ou à vélo dans les rues de la ville.**

Parmi les axes du plan: la réduction de la vitesse à 40 km/h dans les rues principales et à 30 km/h dans les rues résidentielles. La ville va ouvrir de nouveaux postes pour accompagner et garantir le respect de ce nouveau plan. Des équipes seront également missionnées pour analyser les sites où des collisions ont eu lieu.

www.cbc.ca



28 jours

► **Alors que le marché de la micromobilité explose en Europe et aux États-Unis, de nouveaux chiffres viennent interroger la pérennité du modèle en vogue.**

Selon la newsletter *Oversharing*, qui a analysé les données publiques à Louisville (Kentucky), aux États-Unis, la durée de vie d'une trottinette électrique partagée n'excéderait pas 28 jours. Elle roulerait 227 kilomètres avant de se trouver hors-service. Un usage bien éloigné du seuil de rentabilité pour les opérateurs, estimé à 114 jours d'utilisation (au rythme de 5 trajets par jour) par le cabinet McKinsey

www.liberation.fr/planete

Pause vélo

► **Pause vélo, c'est un podcast porté par six bénévoles déterminés à promouvoir la pratique du vélo au quotidien.**

Chaque mercredi, une émission est enregistrée pour parler vélo et prouver qu'il est facile de faire du vélo au quotidien et d'abandonner sa voiture. On y parle santé, climat, bien-être, pratique... d'un ton convaincu, mais pas militant pour autant, afin de faire adhérer un maximum de nouveaux cyclistes. Pause vélo est diffusé par Radio Pulse à Alençon et RedLine à Lausanne, et son équipe est constamment à la recherche de nouvelles radios associatives ou locales désireuses de diffuser ses émissions.

Pour les contacter: www.pausevelo.com



Chambéry a sa nouvelle vélostation!

► **La nouvelle vélostation, portée par la communauté d'agglomération Grand Chambéry, vient de s'installer dans de nouveaux locaux en gare de Chambéry!**

650 m² de surface accueillant les trois services préexistants de la vélostation: la consigne vélo (avec 500 places disponibles), le service de location (600 vélos disponibles: classiques, électriques, pour enfants...) et le service d'animation et de promotion du vélo sur le territoire.

www.grandchambery.fr

vite-dit

« La pollution atmosphérique, tout comme la sédentarité, tue plus que le tabac, pour lequel la publicité est interdite. C'est pourquoi il est cohérent d'obliger les publicités à intégrer un message de prévention. Trente minutes d'activité physique par jour, c'est aussi important que cinq fruits et légumes ! »

Guillaume Gontard, sénateur de l'Isère, lors de la discussion des articles de la loi d'orientation des mobilités au Sénat, le 26 mars 2019.

Le Club des villes et territoires cyclables a lancé, avec ses partenaires, la 9^e édition du concours Talents du Vélo ! Ce concours, organisé par le Club des



2 0 1 9

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... –,

villes et territoires cyclables depuis 2011, 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. Les partenaires de cette 9^e édition sont nombreux: l'ADEME, Altinnova, Bemobi, Cyclable, la FING, la Fabrique des mobilités, FNCRM-CNPA, l'INCM et l'association des maires Ville & Banlieue de France.

qui œuvre pour le développement de l'usage du vélo au quotidien. **Pour concourir, il faut télécharger le dossier de candidature sur www.villes-cyclables.org > Événements > Talents du Vélo**, et le renvoyer avant le 31 mai 2019 à minuit, en s'inscrivant dans l'une des 6 catégories suivantes : entrepreneuriat, solidarité, pédagogie, communication, innovation de service ou style. Les Talents du Vélo seront décernés début juillet 2019 à Paris.

À VOS CANDIDATURES !

Pour toutes informations supplémentaires : talentsduvelo@villes-cyclables.org

L'espace public revoit sa partition

La ville apaisée redistribue l'espace public tandis que les nouveaux usages de mobilité bousculent les territoires et le législateur. Le mode automobile dominant s'arc-boute et se heurte aux ambitions des deux invités VIP de la ville durable : la santé et la sécurité. L'actualité s'accélère.

« Les systèmes de régulation des espaces sont faits pour apaiser les modes de déplacement et améliorer le cadre de vie, la santé de tous », rappelait Christophe Najdowski, adjoint au maire de Paris en charge des transports, en introduction à la Rencontre nationale du Club des villes et territoires cyclables, le 13 mars dernier. Tout en convoquant la santé au débat, l'édile redonnait le pouvoir au public sur l'espace commun. « L'espace public n'est pas la jungle ! », renchérissait quelques minutes plus tard Patrice Pattée, adjoint au maire de Sceaux (92). La cible de cette missive ? Les opérateurs de vélos, trottinettes ou scooters en free-floating. Dans l'attente de l'instauration par la loi d'orientation des mobilités (LOM) d'une autorisation préalable pour les véhicules en free-floating, les élus mettent les chariots en cercle face aux assauts de nouveaux opérateurs en multipliant les chartes ou appels à manifestation d'intérêt. Après les premières vagues de vélos à l'automne 2017, ce sont désormais les flottes de trottinettes électriques qui investissent rues et trottoirs alors que les marques de vélos quittent peu à peu la place.





Redonner la place centrale aux piétons devient la partition urbaine jouée quasi à l'unisson dans les espaces urbains. Son corollaire ? La réduction de la vitesse, la mise en avant des mobilités actives et une réduction de la place laissée à la voiture.

« Aujourd'hui, en France, trois grands modèles historiques d'espaces publics urbains coexistent. Celui de la ville du XIX^e siècle, avec ses voies comportant une chaussée et des trottoirs latéraux. Celui de la ville piétonne, apparue en France vers 1970 à Tours, Lyon, Paris avant de gagner toutes les villes à partir de 1980. Enfin, plus récemment, celui de la ville mixte avec ses « zones 30 » et ses « zones de rencontre » nées en Europe du Nord (Belgique, Pays-Bas, Allemagne, Grande-Bretagne), désormais en pleine expansion dans l'Hexagone. Or, ces trois modèles ne doivent pas être opposés, mais plutôt se compléter et s'adapter en fonction des besoins. Question d'équilibre. »

Ville & Vélo novembre/décembre 2010



Les villes, territoires de batailles de nouveaux opérateurs

Pas rentable pour le vélo, le free-floating le serait-il pour les trottinettes ou les scooters ?

Selon Christophe Najdovski, « avec les vélos en free-floating, on a assisté à une bulle spéculative ! On a vu des stratégies financières plus que

des stratégies de mobilité, et cette bulle s'est dégonflée. Le même phénomène se retrouve avec l'éruption des trottinettes... Cela pose beaucoup de questions pour les collectivités. » Bordeaux serait

contactée chaque semaine par un nouveau service de location voulant s'implanter sur la métropole !

À Paris, pas moins de huit opérateurs et environ 6 000 trottinettes en libre-service battraient le pavé à ce jour (NDLR, fin mars), entraînant dans leur sillage leur lot d'exaspérations (encombrement

des trottoirs, cohabitation sur les pistes cyclables...) et d'inquiétudes (accidents...). Les entreprises se livrent à des bras de fer sur la place publique. Alexandre Droulers, en charge d'Uber (vélos Jump, trottinettes

Lime) sur l'Europe de l'Ouest, nous déclarait en octobre dernier : « L'idée est de transformer Uber, service de VTC (voiture de transport avec chauffeur), en un portail de mobilité pour accompagner tous les utilisateurs dans leurs déplacements : en VTC, en VTC vert, avec des VTC partagés, et aussi avec le vélo, le vélo électrique, la trottinette électrique, la location de voiture, les transports en commun. » Selon la déclaration de son PDG, la major américaine veut « transformer Uber en un Amazon de la mobilité ».

« L'espace public n'est pas la jungle ! »

>>>



Les véhicules en free-floating amènent le partage de l'espace public sur le devant de la scène. Après les vélos fin 2017, ce sont les opérateurs de trottinettes, un an après, qui se pressent aux portes des villes et ajoutent à l'encombrement des trottoirs, lieux de négociation continue entre les usagers.

L'automobile accapare l'espace

L'urbaniste Jean-Pierre Charbonneau relativise le sujet. Ses années d'expérience sur des villes aussi diverses que Bordeaux, Périgueux, Copenhague ou Bogotà l'amènent à penser que « *la free floating est un phénomène assez marginal. C'est une complexification du sujet du vélo dans la ville ! Les trottinettes commencent à prendre de l'importance dans les déplacements ; les scooters, ce n'est pas nouveau. On voit très bien que, bon an mal an, les villes tentent de réguler ce système de concurrence.* » Selon lui, le véritable enjeu de la répartition de l'espace public reste l'automobile, dont la prédominance passerait presque en second plan derrière cette actualité récente. L'encombrement au sol de l'automobile cannibalise l'espace. Dans la capitale, 50 % de la chaussée serait occupée par les voitures et les deux-roues motorisés pour seulement 13 % des déplacements ! L'organisation québécoise Accès transports viables réalisa une série de photos illustrant l'espace pris par 40

personnes en auto-solo, en autobus et à vélo. Le résultat ? Une occupation de 800 m² en auto-solo pour 40 m² en autobus et 80 m² à vélo. Le bus et le vélo représentent respectivement 5 % et 10 % de l'espace automobile ! La ville de Strasbourg avait déjà mis ceci en avant... en 1983. D'autres expériences similaires voient régulièrement le jour.

Les zones 30 comme outils de redistribution

Côté stationnement, l'automobile accapare huit stationnements vélo (quatre arceaux) ponctuels, selon l'Ademe. Les recettes pour limiter la pression automobile et partager l'espace ? Réduire la vitesse, tourner le dos aux grandes artères urbaines et remettre le piéton au centre de la ville. La marge de manœuvre existe ! Environ deux tiers

de la gestion du réseau routier national de 1 103 000 km se trouve dans les mains des communes (701 000 km), alors que les départements (381 000 km), l'État (11 700 km) et les concessionnaires

(9 200 km) contrôlent le reste de l'infrastructure (Union routière de France, faits et chiffres 2018). Sur un territoire rural où la voiture prédomine, la ville bretonne de Vitré (18 000 habitants) a basculé côté piétons. La recette de la municipalité ? « *Une démarche de concertation et de pragmatisme* », avance Bruno Maisonneuve, adjoint au maire. Vitré a fait le choix de la modération de la vitesse, avec une généralisation à 30 km/h et 20 km/h en zone historique depuis septembre dernier. « *Nous avons aussi travaillé la piétonnisation de la ville* », précise l' élu, qui a vu la part modale du vélo passer à 7 %. Des exemples de politiques durables réussies font référence en Europe, comme à Pontevedra, ville du nord de l'Espagne, où la politique publique a redonné la place au piéton depuis vingt ans. Résultat ? Le nombre de véhicules a été divisé par dix, et la ville se classe parmi les (rares) qui respectent les limites de pollution de l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

« *L'encombrement au sol de l'automobile cannibalise l'espace* »



Espace vélo peu respecté par les automobiles et les deux-roues motorisés, les sas vélos ont fait l'objet de l'expérimentation d'un Sas vélo pédagogique de la métropole de Nantes avec le Cerema, alertant les conducteurs de véhicules motorisés lorsqu'ils ne respectent pas cette zone. Les objectifs ? Prévenir les véhicules motorisés de leur présence dans un sas réservé aux vélos et évaluer l'impact sur le changement de comportement des automobilistes.

Pollution et accidents légitiment une ville apaisée

La métropole de Grenoble met les bouchées doubles (lire page 12) et aménage son espace public avec pour objectif « que, d'ici 2050, il y ait 50 % de l'espace dédié aux véhicules motorisés et 50 % à ce que nous appelons l'intensité sociale : des espaces pour les piétons, les cyclistes, les transports publics, des places pour créer des centralités qui sont des lieux de commerces, de rencontres, de repos, de manifestations ». Yann Mongaburu, vice-président de la métropole de Grenoble en charge des déplacements, insiste aussi sur le compte à rebours climatique et l'intensité des transitions à engager. Redonner de l'espace aux piétons et aux mobilités actives fait désormais davantage débat sur la vitesse de la transformation et des moyens à mettre en œuvre que sur le bien-fondé. D'autant que pollution et sécurité exacerbent le débat. Environ 400 000 décès prématurés en Europe seraient imputés annuellement à la pollution atmosphérique, selon l'Agence

européenne de l'environnement (AEE). D'après une nouvelle étude publiée dans la revue *European Heart Journal*, en France un décès sur 1 000 serait attribuable à la mauvaise qualité de l'air. Les concentrations de particules fines dues au trafic routier sont mises au banc des accusés. La défense des systèmes antipollution automobile et le rétro-pédalage sur les motorisations diesel ne suffit pas à l'acquittement. L'air reste irrespirable ! Les pics de pollution racontent toujours la même histoire de trafic trop dense et de vitesses trop rapides.

La vitesse, une question essentielle

À la pollution s'ajoutent les chiffres de l'accidentalité routière, estimés à « environ » 3 500 décès et 72 000 blessés annuels. Les chiffres communiqués comportent un biais, pour ne pas parler d'« oubli » : les 475 piétons tués en 2018 (bilan provisoire) n'ont pas trouvé la mort seuls ! Dans combien de décès la voiture est-elle impliquée ? Si l'automobiliste

n'est pas forcément responsable de tous les accidents, c'est bien à la présence de la voiture (une petite tonne) et à sa vitesse qu'incombe cette charge. Le bilan du « système auto » devrait considérer les victimes dans et hors du véhicule. Benoît Hiron, chef du groupe Sécurité des usagers et des déplacements au Cerema, nous renvoie sur les bancs de physique de classe de Première ou Terminale, rappelant la formule mathématique de la cinétique où la masse de la voiture (M) se multiplie à la vitesse (V) au carré ($NDLR, E = \frac{1}{2} \times mv^2$) : « Le carré de la vitesse intervient dans l'accident (...). À une vitesse de 10 à 15 km/h, en cas de choc, les conséquences pour l'occupant du véhicule et autrui ne sont pas les mêmes qu'à 30 ou 50 km/h. » Le lien entre la vitesse et l'accidentologie n'est pourtant pas acquis.

« Redonner une place de choix à la marche dans l'espace public »

Un espace de cohabitation et de rencontre

Par chance, les automobilistes tendent à suivre les règles et à s'obliger aux interdictions. « Face à une règle, vous

Stationnement des deux-roues motorisés

La ville de Vincennes (94), voisine de Paris, a pris la moto par les cornes en faisant payer le stationnement des deux-roues motorisés. Sa voisine Charenton-le-Pont a fait de même un jour après. Avec 780 places dédiées pour 150 parcs motos, Vincennes constate que « les parcs motos se sont vidés en journée », selon Catherine Le Tual, directrice de l'espace public et du cadre de vie. Depuis que les collectivités territoriales disposent de la maîtrise complète de leur stationnement (au 1^{er} janvier 2018) et peuvent faire payer une « redevance d'occupation du domaine public », ce nouvel outil leur permet de réguler l'espace public en favorisant une rotation des deux-roues. Beaucoup de collectivités n'ont pas encore tranché et préfèrent réserver des emplacements gratuits aux motards.



© Alain Dalouche

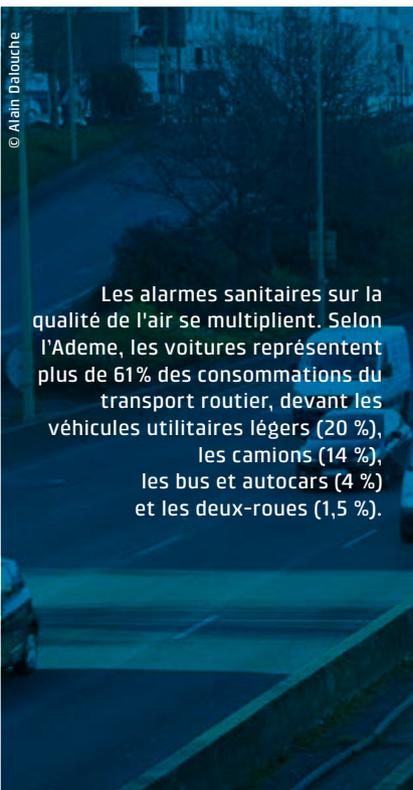
avec les légitimistes, les suiveurs qui suivent le comportement de la majorité et ceux qui choisissent de ne pas suivre les règles communes. Pour les limitations de vitesse, une grande partie des gens se range parmi les légitimistes qui appliquent la règle. D'autant que plus on vieillit, plus on devient légitimiste ; et nous sommes un pays vieillissant », souligne Benoît Hiron. La réduction de la vitesse à 30 ou 20 km/h ne fait que valider la vitesse réelle moyenne en ville constatée par l'Ademe de 14 km/h pour une voiture (15 km/h pour un vélo). La contrainte est souvent davantage un ressenti qu'une réalité.

La chercheuse Sonia Lavadinho, fondatrice de l'agence Bfluid, place la réduction des vitesses et la marche au centre de la ville, considéré comme un espace de cohabitation et de rencontre : « Plutôt que de ségréguer l'espace public et séparer chaque mode de déplacement, il faut au contraire privilégier son partage dans une logique de cohabitation, avec un ralentissement des vitesses »,



© Alain Dalouche

déclarait-elle au quotidien *Le Monde* en novembre dernier. La solution selon cette experte ? « Redonner une place de choix à la marche dans l'espace public (...). On sous-estime la marche, mais elle constitue l'une des briques essentielles de la ville durable et multimodale. » ■



© Alain Dalouche

Les alarmes sanitaires sur la qualité de l'air se multiplient. Selon l'Ademe, les voitures représentent plus de 61% des consommations du transport routier, devant les véhicules utilitaires légers (20 %), les camions (14 %), les bus et autocars (4 %) et les deux-roues (1,5 %).



Les flux constituent un des éléments du sujet du partage de l'espace public, désormais davantage pensé comme lieu de rencontre et de lien social.



L'espace public calqué sur la neige

Lorsqu'une rue ou un carrefour se retrouvent sous la neige, les traces laissées par les voitures dessinent les espaces utilisés et révèlent ceux inutilisés sur la chaussée. Un outil de mesure devenu un outil de pression outre-Atlantique.



Aux États-Unis, les internautes ont appelé ces zones de neige des *sneekdowns*, de *snowy* (« fait avec de la neige ») et *neckdown* (« extension de trottoir »), et revendiquent la réattribution aux piétons des étendues non utilisées révélées par l'enneigement. Les photos circulent sur les réseaux sociaux, mettant en exergue des chaussées trop larges inutilisées au détriment de trottoirs trop petits. Le phénomène a conduit certaines municipalités à prendre en compte ces *sneekdowns* pour refaire la voirie et laisser davantage d'espaces aux trottoirs. Sous la neige, les voitures roulent moins vite et suivent les traces de leurs prédécesseurs. Un usage peu éloigné de ce qui leur est demandé tout au long de l'année dans les agglomérations. Ce révélateur peut-il devenir référence et se transposer dans l'Hexagone ? Benoît Hiron, chef du groupe Sécurité des usagers et des déplacements au Cerema, pondère : « Il faut replacer

ceci dans le contexte ! Aux États-Unis, ou même au Québec, les rues atteignent 10 mètres de large, sans stationnement. Nous ne partons pas du tout de la même situation. En France dans les années 1970, les carrefours dessinaient de belles girations pour que la voiture ne ralentisse pas, mais, depuis les années 1980, les carrefours ont été resserrés. Bien sûr il reste des endroits où ceci est possible, mais n'oubliez pas que, ces jours de neige, les camions de ramassage d'ordures ou les cars pour amener les scolaires à la piscine ne circulent pas. Les

« La réattribution aux piétons des étendues non utilisées révélées par l'enneigement »

traces automobiles sur la neige délivrent une information, mais il ne faut pas faire un copier-coller. En revanche, et cela reste vrai chez nous, dans les villes où des plans d'aménagement de voiries et de transport ont été réalisés dans les années 1970, lorsque les Américains étaient copiés, des capacités importantes ont été données aux automobiles. Ce système-là montre ces surcapacités et peut être utile, mais pas sur tout notre territoire. » ■

Grenoble, dans les coulisses de l'apaisement

La vitesse à 30 km/h comme règle, accompagnée d'un marquage sur la chaussée, les trottoirs sanctuarisés, les zones piétonnes dans lesquelles les cyclistes roulent au pas... Grenoble-Alpes Métropole poursuit sa mutation vers une métropole apaisée. Yann Mongaburu, vice-président en charge des déplacements, nous précise la démarche.



Yann Mongaburu, vice-président d'une métropole apaisée.

Ville & Vélo : Comment la métropole a-t-elle réussi la généralisation du 30 km/h depuis le 1^{er} janvier 2016 ?

Yann Mongaburu : Nous avons la

chance d'avoir été élus en 2014 sur des objectifs très clairs en termes de part modale du vélo, de limitation de vitesse ou d'accélération de la transition énergétique. Ceci dit, les choses viennent de beaucoup plus loin pour le 30 km/h : le maire de Vizille, une des 49 communes du territoire, portait ce projet et demandait à être accompagné, en termes d'ingénierie, par la métropole et le syndicat mixte des transports en commun, l'autorité organisatrice des mobilités. Après avoir questionné les autres maires pour savoir qui serait prêt à suivre cette idée folle, nous nous sommes rapidement retrouvés au nombre de 44 communes sur 49 !

Avez-vous mené des concertations ?

Y.M. : Sur notre territoire, quatre communes rurales étaient déjà à 30 km/h; les zones 30 se multipliaient sans trop de cohérence et ne cessaient de croître. La démarche a été un choix des maires, accompagné par la métropole et le syndicat mixte. Au 1^{er} janvier 2016, dix communes ont généralisé le 30 km/h. D'autres parmi les 44 ont souhaité disposer d'un temps de concertation. Dans toutes les communes qui ont réalisé des concertations, les

habitants ont diminué le nombre d'exceptions par rapport à ce que proposaient les municipalités ! La vérité est que tout le monde veut que la rue dans laquelle il habite ou travaille soit apaisée.

Pourquoi avoir marqué la chaussée plutôt que d'installer un panneau ?

Y.M. : Les maires ne souhaitent pas un foisonnement de panneaux, contradictoire avec la démarche de métropole apaisée. Nous sommes allés chercher un droit dérogatoire afin de signaler la vitesse sur la voirie plutôt que par un panneau sur le trottoir pour trois raisons : ne pas polluer le paysage urbain ou rural par un foisonnement de panneaux ; ne pas prendre de l'espace au piéton

pour s'adresser à l'automobiliste ; rendre la règle du 30 km/h généralisée lisible – l'exception étant le 50 km/h. Le marquage sur la chaussée donnait de la lisibilité aux automobilistes de bonne foi. Le Cerema établira un bilan de l'expérimentation d'ici quelques mois.

« Nous avons mis au cœur des enjeux les notions de sécurité et de confort pour les plus vulnérables »

Comment ont réagi les automobilistes ?

Y.M. : Je ne vais pas dire que tout a été facile, néanmoins un automobiliste est aussi un piéton. Le mode de déplacement universel est celui-ci.



Le 30 km/h devenu la vitesse ordinaire sur la majorité de la métropole, la limite de vitesse a été inscrite sur la chaussée pour la visibilité de la règle et ne pas emprunter sur les trottoirs des espaces de panneau pour la chaussée.

Y.M. : L'objectif de Métrovélo (NDLR, le service de location humanisé de la métropole) consiste à aider les publics à se remettre en selle quotidiennement par un service de location de moyenne et longue durées. Cette action publique ne répond pas au besoin d'usage exceptionnel d'un vélo. En l'absence du droit de licence, nous avons régulé selon le droit existant, en faisant un appel à manifestation d'intérêt qui comprenait des conditions, un périmètre et une règle: qu'un seul opérateur serait autorisé pour une durée d'un an. Ce service doit être complémentaire et non pas concurrentiel! Par ailleurs, les vélos doivent rester sur la chaussée et ne pas encombrer les trottoirs.

Donc vous refusez l'occupation des trottoirs pour du stationnement...

Y.M. : Tout à fait, nous avons demandé à ce que l'opérateur s'engage à sanctionner les usagers qui stationneraient les vélos en dehors des espaces dédiés. De la même manière, les usagers sont sensibilisés à ne pas circuler sur les trottoirs ou dans les zones piétonnes. Dans les projets de piétonnisation, les arceaux à vélos sont placés à l'entrée des zones piétonnes. Nous n'interdisons pas aux cyclistes de circuler, mais au pas. De la même façon, dans les zones qui ne sont pas piétonnes, nous installons les arceaux sur la chaussée pour ne pas inciter les cyclistes à monter sur les trottoirs. ■

Il y a une force à reconsidérer la politique de mobilité, la politique d'urbanisme, la politique d'espace public à partir de la marche, mode de déplacement le plus commun, le plus universel. J'insiste sur la force de notre démarche collective. Le débat n'a pas été « partisanisé » ! Nous souhaitons apaiser nos rues, et nous avons mis au cœur des enjeux les notions de sécurité et de confort pour les plus vulnérables: les anciens

et les plus jeunes. L'autre élément est la lisibilité: lorsque nous avons lancé une étude six mois après, 70 % de la population connaissait la mesure, que ce soient les usagers de transports publics ou les usagers motorisés.

Concernant les services vélo, pourquoi avez-vous introduit un opérateur de vélos en free-floating en juillet dernier aux côtés de votre service de location humanisé ?

Baisse de la vitesse, les arguments des chocs!

L'abaissement de la vitesse à 80 km/h suscite débats et polémiques. Pourtant, au-delà de son efficacité sécuritaire, le ralentissement routier flèche des territoires apaisés et les limites de la valeur attribuée à la vitesse.

Une seconde au kilomètre ! Voilà l'estimation de la « perte de temps » pour un trajet quotidien domicile-travail, selon le Cerema, « bien que des disparités soient constatées », tient à préciser l'établissement public. Une paille ! Six mois après la mise en œuvre de l'abaissement de la vitesse de 90 à 80 km (1^{er} juillet 2018), la première tendance publiée* par l'établissement public en janvier 2019 renvoie à l'irrationalité du débat. D'autant que les objectifs sécuritaires visés seraient atteints : « L'hypothèse d'un gain de l'ordre d'une centaine de vies épargnées sur le réseau concerné, en tendance sur le second semestre 2018, peut être avancée. » Avec force précautions, le Cerema insiste sur le fait que ces premiers éléments n'ont pas la valeur de l'évaluation XXL prévue deux ans après la publication de la mesure. Toutefois, ces premières données valident la pertinence du ralentissement, étayée par les éléments tangibles du modèle de Nilsson et Elvik (1981-2004) : « Une variation de la vitesse de 1 % induit une variation du nombre d'accidents corporels de 2 % et une variation du nombre d'accidents mortels de 4 % . »

Le poids des maux, le choc des autos

« Baisser les vitesses équivaut à diminuer la force cinétique en cas d'impact et à augmenter les chances de survie », tambourine Hans-Yngve Berg, analyste de la circulation routière à l'Agence des transports suédois. Toutes proportions gardées, les routes suédoises tuent deux fois moins que les routes françaises. Grâce à une politique volontariste de « zéro mort » et à une

*Abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h. Évaluation – Premiers éléments



La vitesse est dépassée, les indicateurs confirment la tendance au ralentissement.

baisse généralisée des vitesses avec des routes secondaires limitées à 70 km/h, la mortalité routière a diminué de moitié en Suède depuis 1997. Doit-on rappeler que vitesse abaissée et PIB (produit intérieur brut) élevé font bon ménage ?

La tendance au ralentissement s'observe au niveau international. Christophe Ramond, directeur des études de la Prévention routière, pondère : « Les bonnes pratiques sont recensées, mais il existe des initiatives contraires, comme aux États-Unis où certains États ont augmenté leur vitesse. L'Europe est leader en matière de sécurité sur les routes, surtout dans les pays du nord de l'Europe où les taux de tués sur une base identique de population sont de 30 à 50 % inférieurs. »

Plus la vitesse de circulation est élevée plus l'énergie à dissiper au moment du choc (énergie cinétique) sera élevée. Selon les ingénieurs, cette énergie dépend de la masse du véhicule et du carré de la vitesse. Ceci explique qu'un véhicule

circulant à 80 km/h offre plus de chance de survie à ses occupants qu'un véhicule circulant à 90 km/h. De plus, à vitesse plus basse, le conducteur peut plus facilement modifier sa trajectoire pour éviter les obstacles.

La vitalité économique progresse à pied

Benoît Hiron, chef du groupe sécurité des usagers et des déplacements au Cerema, souligne que pour les piétons, comme l'ont montré les travaux de l'Iffstar sur les accidents mortels de la recherche VOIESUR, le potentiel de survie s'amenuise nettement lors des chocs à partir de 30 km/h. « Entre 30 et 50 km/h, les risques pour le piéton de décéder sont multipliés par six », précise-t-il.

Le lien entre la vitesse et l'accidentalité n'est pas intégré par les usagers, confirmait Marie-Axelle Granié, directrice de recherches à l'Iffstar, lors de la rencontre du Club en mars dernier. Regrettable, d'autant que le vieillissement de la population constitue un enjeu supplémentaire. Dans les zones urbaines,



© Cycles Lapierre

En Europe, les signaux de la vitesse excessive des vélos à assistance électriques (VAE) commencent à clignoter.

En Hollande, le nombre de décès de cyclistes (206) a dépassé celui des automobilistes (201) en 2017. L'Institut national des statistiques hollandais (*Centraal Bureau voor de Statistiek*) pointe comme causes essentielles le vieillissement de la population et la généralisation des vélos à assistance électrique (VAE). Le nombre croissant des décès touche majoritairement les hommes de plus de 65 ans, et encore davantage ceux de plus de 75 ans, des personnes âgées « moins adroites et plus

fragiles », selon les analystes. Autre point souligné, le nombre de décès sur des vélos électriques aurait presque doublé de 2016 à 2017, plus des trois quarts des victimes accusant plus de 65 ans. Le risque lié à des vélos rapides et lourds dans un pays plat peut laisser craindre le pire avec du relief. La Suisse se trouve confrontée à un quasi-triplement des accidents impliquant un VAE entre 2013 et 2017. En montagne, le développement du tourisme en VAE porte le sujet de la vitesse sur le devant de la scène. La formation au roulage s'avère toujours plus nécessaire ; le débat sur l'assistance au-delà de 25 km/h semble hors de propos. ■

la majorité des victimes sont des piétons de plus de 65 ans, moins réactifs et plus vulnérables aux chocs.

La tendance au ralentissement est soutenue par des urbanistes, sociologues, aménageurs... à l'image de la chercheuse Sonia Lavadinho, qui déclare : « La vitesse est une question essentielle (...). L'idée est de privilégier des zones où il n'y a pas d'autre règle établie d'avance que celle qui dit que c'est le plus faible qui a la priorité. » Le piéton (re)devient roi. La marche, le

dénominateur le plus commun des modes de transports, revient sur le devant de la scène. Dans une récente interview au journal *Le Monde* (mars 2018), Sonia Lavadinho déclarait : « La marche est le ciment de la ville car elle fait la transition entre les différents modes de transport, a fortiori quand ils sont rapides et lourds. Par essence, une ville apaisée donne plus de place à l'humain sur ses deux pieds. La marche peut très bien cohabiter avec d'autres modes de déplacement, dès lors

que ceux-ci circulent à une vitesse lente. Cela ne signifie pas faire des rues piétonnes à tout prix, mais injecter de la marche le plus possible et dès qu'on le peut et en refaire un réflexe naturel. »

Marche et mobilités actives dynamisent économiquement les centres-villes. Les études confirment que les petits commerces perdent davantage de part de marché face aux grandes surfaces périphériques dans les villes facilitant le plus la circulation automobile. ■



Cykleo sera présent le 18 avril au salon de l'AMIF sur le stand d'EFFIA (G20)

FAITES DU VELO
L'ATOUT DE VOTRE
MOBILITE



Active Mobility
cykleo

libre-service - location - vélo entreprise - stationnement
www.cykleo.fr



Les clignotants encore au rouge

Les clignotants, feux stop ou alertes d'approche automobile vont-ils s'ajouter à la panoplie sécuritaire des cyclistes urbains ou toujours rester confinés au stade d'accessoires de salons (de cycles) ? Quelques signaux méritent d'être vus.

S'ils attirent les regards et suscitent les approbations, les feux clignotants, stop et signalisateurs de danger semblent être passés à côté de l'hiver. Le système vélo en développement pourrait rapidement considérer ces nouveaux équipements de sécurité encore marginaux. Les nouveaux usagers, certainement moins à l'aise sur deux roues que les cyclistes ataviques, apprécieraient l'apport de clignotants. « Pouvoir indiquer les changements de direction constitue un élément de sécurité supplémentaire. Tendre le bras pour tourner reste une habileté de cycliste et, pour certaines personnes, lâcher une main à vélo relève de l'exploit. Nous mettons en place cet exercice dans nos formations. Toutefois, cette possibilité de signaler un changement de direction avec un pouce devrait être combinée avec un rétroviseur pour ne pas enclencher le clignotant sans tourner la tête », assure Julien Rebuffet, directeur des Moniteurs cyclistes français (MCF), réseau au cœur des apprentissages de la conduite d'un vélo. Les systèmes de clignotants intégrables aux vélos existent depuis fort longtemps, de façon confidentielle. Les nouveautés se trouvent sur les sacs à dos lumineux qui disposent de fléchages directionnels, mais aussi d'alertes signalant arrêts et ralentissements des cyclistes. « Sur ces dispositifs, on est sur une économie de l'offre, il n'y a pas de demande », observe Julien Rebuffet.

Le signal faible de la demande

Ces signaux n'attirent toujours pas beaucoup les cyclistes. « On en voit encore peu, pourtant cela fait plusieurs milliers d'unités que nous commercialisons. La sécurité passant par



Les clignotants fixes ou intégrés à des sacs à dos pourraient devenir le nouvel équipement sécuritaire du cycliste urbain. Outre la visibilité supplémentaire, éviter de tendre le bras pour signaler son changement de direction sécurise les cyclistes débutants.

la visibilité, les cyclistes s'interrogent », défend Julien Diquelou, de l'entreprise Toad. Le distributeur voit le marché frémir avec les clignotants fixes Winglights, mais aussi les sacs à dos Moonride intégrant des fléchages directionnels et une alerte clignotante lors de fortes décélérations. De tels équipements peuvent-ils devenir des accessoires de sécurité supplémentaires pour les flottes de vélo en libre-service ? Cykleo reste réservé. Selon Caroline

Bergues-Lagarde, chargée de développement, « les dispositifs fixes que nous avons testés font un peu gadgets. De plus, ce type d'accessoires tend à dédouaner l'utilisateur. Les systèmes de sacs à dos et jaquettes

intégrant des clignotants semblent plus intéressants. » Sur les flottes de vélos en location, outre la maintenance supplémentaire, les opérateurs considèrent que le rapport qualité/prix et la fiabilité de ces équipements ont un coût. Sur les vélos haut de gamme, notamment à assistance électrique, les feux signalisateurs de changement de direction n'entrent pas (encore ?) dans les standards d'équipement

qui intègrent parfois les feux stop. La marque Spanninga (Flexio et Pimento) développe ces systèmes pour Gazelle, le groupe Derby cycle (Kalkoff, Focus, Raleigh...) et autres industriels européens.

« Signaler son arrêt à la manière des feux stop arrière des voitures »

Calqués sur le modèle automobile, ces indicateurs de freinage prennent tout leur sens pour signaler un freinage d'urgence, mais également sur les nouvelles « autoroutes à vélo » entre cyclistes.



© MoonRide

par l'arrière et intensifie sa luminosité à son approche. Couplé avec des GPS de la marque, un système lumineux avertit le cycliste.

Les marques de vélos tendent à intégrer l'éclairage dans leur conception, comme



© Garmin

À SAVOIR

À ce jour, l'obligation du code de la route (R313 – alinéas 4,5,18,19 et 20) concerne un phare avant blanc ou jaune, un catadioptre (réflecteur) avant blanc ou jaune, un catadioptre (réflecteur) arrière rouge, des réflecteurs visibles latéralement (catadioptres fixés sur les rayons des roues ou bien pneus à flancs réfléchissants), des réflecteurs de pédale.

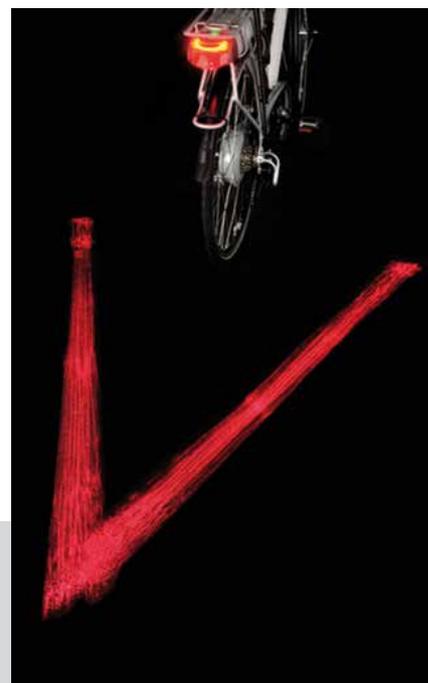
Les cyclotouristes et cyclosporifs s'équipent déjà de lumières augmentant leur intensité à l'approche des automobiles par l'arrière et les alertant du danger. Ces systèmes pourraient faire école pour le vélo urbain.

Les avertisseurs lumineux font école

D'autres solutions d'alertes lumineuses méritent considération, à l'image de l'éclairage arrière (FLR30) de la marque Fabric, adaptant l'intensité de l'éclairage à la vitesse du cycliste grâce à un accéléromètre. L'éclairage signale le ralentissement en passant du mode clignotant au mode fixe, à la manière des feux stop. Un principe comparable à l'alerte clignotante vue sur les sacs à dos. Le système d'éclairage arrière Varia, de Garmin, se destine davantage aux cyclistes arpentant les grands axes routiers, le quotidien partagé par certains vélotaffeurs en zones périurbaines ou en campagne. Ce best-seller (de luxe !) émet des alertes visuelles et sonores pour avertir le cycliste lorsqu'un véhicule s'approche

le souligne Aurélie Gil Dos Santos, directrice marketing de Spanninga, qui assure des développements pour l'industrie du cycle : « Les éclairages spécifiques première monte (NDLR, montés d'origine en série sur les vélos neufs) constituent une grosse part des nouvelles tendances, notamment avec les signatures lumineuses (Giant, Stella, Lapierre...) qui sont de plus en plus intégrées aux vélos avec des éclairages, souvent diurnes, ayant davantage vocation à être vus et à jouer un rôle d'identifiant esthétique de la marque. » ■

Parmi les développements notables, la technologie laser a été intégrée à un feu arrière pour la marque Koga pour tracer un cadre de sécurité à l'arrière du vélo.



La mobilité avance à l'électrique

Les chiffres 2018 des ventes de vélos, annoncés le 8 avril par l'Union sport & cycle, et ceux des engins de déplacement personnels (EDP), révélés cinq jours plus tôt par la Fédération des professionnels de la micromobilité, confirment la forte poussée de l'électrique.

Si le marché du cycle a baissé en volume (-3,6 %), il a augmenté en valeur (+2,3 %). En grand argentier de l'industrie du cycle, le vélo à assistance électrique (VAE) booste toujours le marché, affichant une progression de 21 % par rapport à 2017 et quelque 338 000 unités vendues (dont 70 000 VTT et vélos de route à assistance électrique). Le vélo électrique représente 13 % des 2,7 millions de vélos commercialisés (2 706 673) sur l'année 2018. Son prix de vente moyen de 1585 € porte le marché des vélos électriques à 535 millions d'euros (incluant les vélos de route et les VTT), soit 40 % d'un montant total estimé à 1,334 milliard d'euros (hors accessoires) ! Un marché à deux vitesses se dessinerait-il pour la ville, avec des VAE plutôt haut de gamme et des vélos mécaniques de facture plus modeste ? À considérer le prix moyen de vente d'un vélo de 493 € (en hausse de 4,9 %



Les embellies du marché du cycle confortent les unités d'assemblage.

par rapport à 2017) et de 337 € hors VAE (339 € en 2017), deux vélos urbains semblent corouler en ville. La micromobilité électrique, aux tarifs plus doux, se faufile dans cette ouverture et confirme sa déferlante.

Les trottinettes électriques de plus en plus présentes

Sur 1,640 million d'engins de déplacements personnels (EDP) commercialisés en 2018, les ventes d'EDP mécaniques enregistrent une

baisse (-20 % par rapport à 2017), alors que les engins électriques suivent une courbe inverse (+43 %). En championnes toutes catégories, les trottinettes électriques caracolent en tête, affichant une croissance à 3 chiffres (+129 %) pour 232 749 unités vendues. Leur prix moyen de 477 € constitue un réel argument selon Fabrice Furlan, président de la Fédération des professionnels de la micromobilité, qui se félicite de la promotion apportée par les opérateurs de free floating, « un accélérateur pour le marché ». L'utilitaire prend le pas sur le loisir pour un marché de 238 millions d'euros (hors accessoires).

Sur le plan industriel, les engins de déplacement personnel restent des produits majoritairement d'importation asiatique. L'industrie du cycle, qui tend à juguler ses importations, voudrait rapatrier la fabrication massive de cadres en Europe. Un projet d'envergure, autorisé par les lois antidumping, qui pourrait drainer les industries connexes de composants et accessoires. ■

« Un marché à deux vitesses se dessinerait-il pour la ville ? »

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

22^e CONGRÈS DU CLUB DES VILLES & TERRITOIRES CYCLABLES

■ DANS LE CADRE DES 27^e RENCONTRES NATIONALES DU TRANSPORT PUBLIC ■

■ NANTES ■ EXPONANTES LE PARC ■

01/10/2019 ▶ 03/10/2019



LE VÉLO:
LA TRANSITION
LOGIQUE!



CLUB DES **villes**
& **territoires**
cyclables

1989 > 2019

LE CLUB FÊTE SES TRENTE ANS !

www.villes-cyclables.org

#2 Les préoccupations sanitaires dans l'air depuis plus de 20 ans

LE CLUB
FÊTE SES

30 ans!

Après le premier volet sur la genèse de la politique vélo dans les collectivités, éclairée par Roland Ries (*Ville & Vélo* n° 83), Corinne Lepage est revenue avec nous sur les questions de la santé et de la qualité de l'air, largement portées par la loi Laure de 1996 qu'elle créa. Le sujet n'a pas pris une ride.

« J'ai coutume de dire que la loi sur l'air a été quasi inappliquée », répète Corinne Lepage depuis son cabinet d'avocat. L'ancienne ministre de l'Environnement note sévèrement sa loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (Laure), qui porte encore son nom ! Si l'application de cette loi cadre est restée bien en deçà du potentiel exprimé, la Laure a tout de même inscrit le vélo à l'agenda politique. « La réflexion sur la loi sur l'air a démarré en septembre 1995, une année de très forte pollution à l'ozone à Paris. La dernière loi sur l'air datait tout de même de 1961 », précise l'avocate, devenue ministre de l'Environnement en mai 1995. Votée le 30 décembre 1996, alors que la finitude du monde comptait peu et que le vélo prêtait à sourire, la Laure comportait deux dispositions très importantes pour le vélo. L'une, d'application générale sur la restriction programmée du trafic automobile, concerne les grandes villes avec les plans de déplacement urbains (PDU) devenant obligatoires. L'autre, applicable à toutes les communes quelle que soit leur taille, porte sur l'obligation de création d'itinéraires cyclables lors de toute réalisation ou rénovation de voirie. Puisqu'il n'était pas soumis à décret d'application, le fameux article 20,

couramment nommé « amendement vélo », fut opérationnel dès la mise en place de la loi. Il passa quasi incognito.

Les associations cyclistes pèsent

« Sur le vélo stricto sensus, je n'ai pas rencontré trop de problèmes. Je crois que les députés et les sénateurs s'en fichaient complètement, c'était anecdotique », concède Corinne Lepage avec un soupçon d'espièglerie. « Toutefois, les associations s'en sont emparées. Je savais qu'elles le feraient, mais je n'avais volontairement pas fait de forcing médiatique à l'époque (...). J'avais le choix de communiquer sur la boîte à idées que j'avais mise en place pour expliquer toutes ses potentialités avec le risque que le vote ne passe pas. Ou bien je la jouais

à bas bruit, en sourdine. Ce fut mon choix alors que j'étais complètement isolée au gouvernement. » La jurisprudence de Valence constitue le deuxième étage d'une fusée juridique qui donna une réelle visibilité à l'amendement vélo. L'histoire mérite d'être brièvement rappelée. En s'appuyant sur l'article 20

de la loi Laure, l'association Roulons en ville à vélo (REVV) assigne en justice le conseil municipal de la ville de Valence, qui refusait de réaliser un

« On devrait interdire toute loi, tout texte dont la conséquence est l'augmentation des gaz à effet de serre »

« Aujourd'hui, de plus en plus de nos concitoyens souhaitent pouvoir utiliser leur bicyclette comme mode de transport, tant pour leurs déplacements que pour leurs loisirs. Il s'agit en effet d'un mode de déplacement non polluant, peu bruyant, peu coûteux et facile à utiliser. Toutefois, ce souhait se heurte à un certain nombre d'appréhensions parfaitement légitimes quant au manque de sécurité lié à la circulation, notamment automobile. Il convient donc de développer des aménagements permettant l'usage de la bicyclette avec une sécurité maximale. Cette mesure permettra à la France d'une part de disposer progressivement d'un réseau de pistes cyclables, et d'autre part de rattraper son retard par rapport aux pays européens. »

Intervention de Corinne Lepage, ministre de l'Environnement, au Sénat, le 24 octobre 1996.

aménagement cyclable (avril 1998). Après avoir été débouté et suite à cinq années de procédures, le procès, gagné en appel, leva toute ambiguïté sur l'interprétation de la loi et ouvrit la voie à davantage d'aménagements cyclables.

La santé s'invite au débat

Dans les années 1990, le vélo rase les trottoirs et ne noircit pas les textes officiels. « En novembre 1995, une circulaire du ministère de l'Équipement incite les villes à s'occuper sérieusement des cyclistes », rappelle Frédéric Héran dans *Le retour de la bicyclette* (éd. La Découverte). Dans les services techniques des collectivités territoriales, la culture vélo peine à se faire entendre. Pourtant, le retour en grâce dans les centres-villes montre quelques signes avant-coureurs, prémices à l'instauration des vélos en libre-service (Vélo'v en 2005...). Le Club des villes cyclables fédère et compte désormais 400 adhérents en 2001, au début du mandat municipal, et 900 quand il se termine en 2008. Aujourd'hui plus de 2 500... Selon les modèles des premières « masses critiques » née à San Francisco (1992), le mouvement Vélorution défile dans l'Hexagone. De leur côté, les associations regroupées par la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) affichent davantage leur volonté de concertation. La santé dans cette tendance qui pointe du doigt l'impérialisme automobile ? Elle s'invite plus fréquemment dans le débat. L'ancienne ministre se plaît à rappeler que la loi Laure fut davantage soutenue par les médecins que par le monde associatif, accaparé par Natura 2000.



Les urbains seraient désormais prêts à se passer de leur voiture pour 32 % des 1 500 personnes interrogées par l'Ifop dans le cadre d'une enquête publiée en avril dernier ; 52 % d'entre elles considèrent la réduction de la place de la voiture comme une bonne chose. Que de chemin parcouru depuis la loi sur l'air dont *Ville & Vélo* a dressé le bilan dix ans après !



La santé dans les études d'impact

« Cette loi était aussi très intéressante sur un autre sujet fondamental dont on a peu parlé, mais qui était fondamental : c'est introduire la santé dans les études d'impact (NDLR, étude technique visant à évaluer les conséquences d'un projet, notamment environnementales). Jusqu'à la loi du 30 décembre 1996, la santé ne faisait pas partie des études d'impact. Quand je suis arrivée, nous vivions les problèmes sanitaires de l'amiante, de la vache folle... J'avais dit à l'Assemblée : "Comment vous pouvez accepter qu'une étude d'impact s'occupe des singes primates, des bonobos mais pas de nous ? Donc la loi a introduit la santé dans les études d'impact, et ce volet sanitaire a été une révolution. » À constater la mortalité prématurée imputable à la pollution, dont le transport porte une large responsabilité, le développement de l'obésité, du diabète et des maladies cardiovasculaires, quelles solutions se présentent à nous pour rattraper le retard ? « Je n'ai pas de baguette magique, mais je pense qu'on a un problème de priorité. On devrait interdire – et cela devrait être quasi constitutionnel – toute loi, tout texte dont la conséquence est l'augmentation des gaz à effet de serre, réduction de la biodiversité, conséquence sur la santé humaine. Vous mettez ces trois volets sur tout texte, nos politiques vont changer », selon la juriste. ■

L'association santé et vélo prend racine



Nos voisins européens avancent sur le sujet de la santé et des bénéfices du vélo à la fin des années 1990. En Angleterre, en 1999, la British Medical Association invite les pouvoirs politiques à promouvoir l'usage du vélo dans une perspective de santé publique. En Suisse, l'Office fédéral de santé publique avait expérimenté la promotion d'activités physiques dans la vie quotidienne. Une étude danoise publiée en 2000 avance une réduction de mortalité de 40 % pour les personnes qui se rendent au travail à vélo par rapport aux sédentaires.

Dès le début des années 2000, les bénéfices sanitaires de la mobilité active au quotidien ne sont plus à prouver. Le rapport « Transport, environnement et santé publié » de l'Organisation mondiale de la santé suggérait de laisser la voiture plus souvent au garage et de se déplacer à pied ou à vélo. En France en 2005, le 16^e congrès du Club des villes cyclables donne la parole au député de Paris Jean-Marie Le Guen, médecin spécialiste de santé publique qui vient de publier *Obésité, le nouveau mal français*. La voix sanitaire commence à percer.



Maire de Massy (91), commune de 50 000 habitants de la troisième couronne parisienne, Nicolas Samsoen apporte à son mandat son cursus professionnel dans les transports et la mobilité.

Ville & Vélo : Pourquoi cette mise en scène médiatisée du déplacement à vélo dans votre ville ?

Nicolas Samsoen : Le vélo est une conviction profonde de pratique ! J'ai grandi à Massy sans faire de vélo, pour mes parents c'était inconcevable pour des questions de sécurité. Ce qui me frappe le plus est la sensation de liberté que cela procure. De toutes les valeurs républicaines les plus essentielles pour moi, celle de la liberté est certainement la plus profonde. Si je devais choisir l'un des trois mots de notre devise, c'est celui-ci que je garderais en premier. Et puis il y a une conviction plus professionnelle ! Le vélo constitue un vrai outil de transformation. Contrairement à ce que nous pensions il y a une quinzaine d'années, le vélo n'est pas un outil marginal ni décoratif, mais l'élément

Le vélo par la preuve

D'une vidéo postée sur Facebook pour comparer le temps de trajet à vélo et en voiture, Nicolas Samsoen, maire de Massy (91), se met en selle pour affirmer son rôle d' élu. L'ancien directeur stratégique de Transdev connaît les problématiques de mobilité et précise sa démarche à la tête d'une ville de banlieue en mutation avec le Grand Paris.

fondamental d'un système. Le levier premier pour donner aux gens la liberté de se passer de leur voiture, ce sont les transports en commun ; mais le vélo fait partie des outils.

Je reviens tout de même sur cette vidéo : pourquoi le dire de cette manière ?

N.S. : D'abord pour m'amuser ! Il y a une phrase des écolos anglo-saxons que j'adore : « *If it's not fun, it's not sustainable* » (si ce n'est pas amusant, ce n'est pas durable). J'y crois beaucoup ! Après, il existe deux autres raisons plus profondes. D'une part je crois beaucoup au magistère de la parole. Dans les pouvoirs des politiques aujourd'hui, celui de parler n'est pas négligeable. Et comme maire, je cause en disant : « Voilà, on peut le faire » ! J'avais envie de montrer que la vélorution, comme on dit en plaisantant, passera d'abord par les usages. En étant un petit peu honnête – et ce n'est pas pour me défilier de mon rôle d'aménageur –, faire du vélo est facile. Pour un adulte en bonne santé, se déplacer à vélo est tout à fait possible dans des bonnes conditions de sécurité.

Quelle est donc la seconde raison ?

N.S. : Comme vous l'avez vu, ma petite vidéo met en scène vélo contre voiture, mais aussi 30 km/h contre 50 km/h. Je voulais aussi porter ce message de la vitesse, car nous sommes en train de faire passer la ville à trente. Le résultat était au-

delà de ce que j'espérais : en voiture, il y a 5 secondes d'écart entre se limiter à 30 km/h et rouler jusqu'à 50 km/h (NDLR, 9:47 à vélo, 11:14 en voiture à 30 km/h, 11:19 en voiture à 50 km/h

sur un trajet de 3,3 km). Ce n'est rien, et c'était le double message que je voulais adresser !

Quels sont les leviers dont vous disposez pour développer le vélo dans une ville de 50 000 habitants située à 15 km de Paris ?

N.S. : L'histoire urbaine de Massy, pour les dix prochaines années, est une transition de la grande couronne parisienne vers la petite couronne. Administrativement, Massy se trouve en grande couronne, en limite de la petite couronne, à la frontière du département des Hauts-de-Seine. Nous sommes en train de passer d'une modalité

pompidolienne et d'une grande couronne où il faut adapter la ville à la voiture à une modalité de la petite couronne avec une place plus forte de la marche à pied et du vélo, une voiture plus lente et davantage de transports en commun. Donner aux gens la possibilité de se passer de la voiture sera une réalité dans Massy lorsque nous connaîtrons une amélioration significative des transports publics avec la nouvelle ligne de métro 18 du Grand Paris. Il faut préparer cette transition !

Comment comptez-vous activer ce changement ?

N.S. : L'une des grandes bagarres consiste à rendre naturel le déplacement des enfants à vélo, ce qui est compliqué car l'enjeu de sécurité est encore plus fort. Il nous faut aussi convaincre les nombreux salariés de Massy de se rendre à vélo dans leur entreprise. Parmi les actions réalisées pour montrer l'exemple, j'ai accompagné un groupe d'entrepreneurs à vélo depuis la gare jusqu'à leur entreprise située dans une zone d'activité de la ville pas très bien desservie. À pied, le trajet demande une bonne demi-heure pas très plaisante, contre 7 minutes seulement à vélo. Rendre concret, plausible et faisable fait partie du boulot du politique ! ■

Octobre 2017 : élu maire de Massy et nommé à la vice-présidence aux finances de la communauté d'agglomération Paris Saclay.

2014 : maire-adjoint en charge de l'éducation (jusqu'en 2017).

2013 : directeur stratégie et innovation du groupe Transdev.

2009 : chargé de mission auprès du président et du directeur général d'AREP (groupe SNCF – conception des gares et aménagement urbain) puis directeur Asie et directeur général d'AREP Vietnam.

2004 : directeur général de l'établissement public d'aménagement du Mantois Seine Aval.

2002 : conseiller chargé de l'urbanisme et de l'environnement au cabinet de Gilles de Robien, ministre de l'Équipement et des Transports.

2001 : maire-adjoint en charge de l'urbanisme, du développement économique et de l'intercommunalité (jusqu'en 2008).

1995 : maire-adjoint en charge des affaires scolaires (jusqu'en 2001).



L'INCM offre des solutions adaptées aux ambitions de chacun.

DES MISSIONS POLYVALENTES DANS UN SECTEUR EN PLEINE ÉVOLUTION
D'UN PROJET RÉALISATION PASSION À LA CRÉATION OU REPRISE D'ENTREPRISE
FORMER ET QUALIFIER VOS SALARIÉS AU NOUVEAUX ENJEUX DES MARCHÉS DU CYCLE



MÉCANICIEN CYCLES

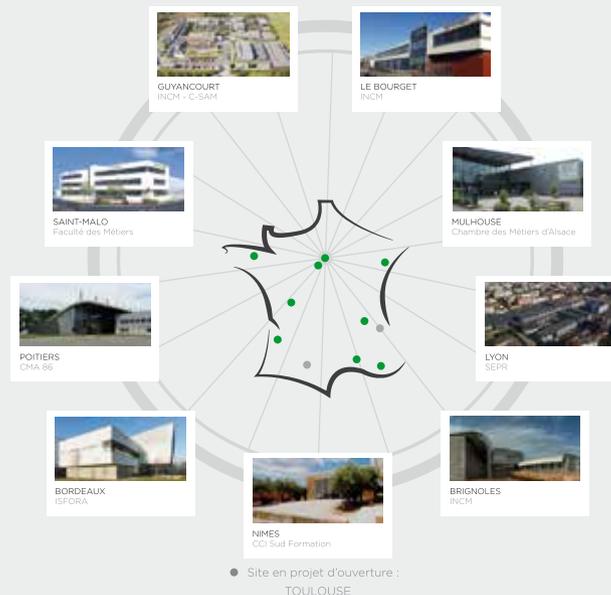
Il prépare, monte et entretient tous types de vélos (Vélo Tout Terrain, Vélo à Assistance Electrique, vélo de route, vélo de ville...).



CONSEILLER TECHNIQUE CYCLES

Il prépare, monte, entretient, établit un diagnostic, organise et gère l'ensemble de l'activité.

Il conseille le client, personnalise et propose des réponses à ses besoins.



ABRI PLUS

la solution pour tout abriter



Abri mobile Nomad



Abri résidentiel Cooma



Consigne Vel'Box

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 référencé UGAP

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

www.abri-plus.com