

Dossier

Le vélo atout de territoire : Nantes et sa région > pages 6 à 13

22^e congrès du Club des villes et territoires cyclables du 1^{er} au 3 octobre > page 4

Tendance

Vintage et fabrications locales > page 14

Parole à

« *La règle ne constitue pas une contrainte* »

Marie-Axelle Granié, IFSTTAR > page 22

Usage

La marche peine à retrouver sa place

> pages 17 à 18

Anniversaire
Les trente ans du Club #4

> pages 20 à 21



LE VÉLO EN LUMIÈRE®



abris vélos | consignes et box vélos | stationnements vélos | stations de services cyclistes | services

altinnova®

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES
POUR AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

WWW.ALTINNOVA.COM

Référencé par la Centrale d'Achat du Transport Public - CATP





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, usages, parole à, anniversaire),
Diane Guilbot,
Alice Brauns (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
et Sabine de Ligny (couverture)

Relecture :
Giulia Valmachino

Impression :
Print Price
devis@printprice.fr

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

agenda

> **Du 16 au 22 septembre**

Semaine européenne de la mobilité

> **21 septembre**

Marche mondiale pour le climat

> **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, «Le vélo, la transition logique»

Nantes

<http://www.villes-cyclables.org/?titre=22e-congres-du-club-des-villes-et-territoires-cyclables&mode=evenements-congres&id=7478>

> **16 et 17 octobre**

Autonomy, Salon grand public sur la mobilité urbaine,

Grande halle de la Villette, Paris

> **16 novembre**

Journée annuelle de rencontre des vélo-écoles FUB

Chambéry

© William Hamon



édito

On n'a pas tous les jours 30 ans !

Notre club tient son 22^e congrès à Nantes en ce début octobre. Ce sera l'occasion de fêter les 30 ans de notre association, préfigurée fin 1988 et créée officiellement en 1989 par dix collectivités pionnières. De dix nous sommes aujourd'hui passés à près de 200 membres représentant 2000 communes et des millions d'habitant.e.s.

Hasard symbolique, la célébration de cet anniversaire coïncide pratiquement au jour près avec le vote final d'une loi d'orientation sur les mobilités (LOM) qui acte, imparfaitement peut-être mais pour de bon, l'intégration du vélo dans l'organisation globale des mobilités en France et qui l'installe au cœur des politiques publiques de l'État.

Que de chemin parcouru !

Rappelons-nous qu'à la fin des années 1980 le vélo avait pratiquement disparu du paysage urbain. Il n'était plus associé qu'au loisir ou au sport. On se passionnait certes toujours pour

le Tour de France, mais aller au travail à vélo était d'une certaine façon déchoir. Le vélo était alors devenu franchement ringard.

Et puis il y eut la prise de conscience progressive de l'impasse du tout automobile, de la nécessaire mutation des villes et de leur espace public, de l'intérêt des modes alternatifs. Et, en conséquence, au tournant du nouveau millénaire, la montée en puissance de politiques publiques locales, redonnant à ces autres modes, dont le vélo, une place à part entière sur la voirie. L'arrivée cruciale des vélos en libre-service remit non seulement la pratique, mais aussi l'objet vélo, au cœur de la ville et de la modernité. Notre club a joué un rôle important dans cette évolution, dans ce que l'on a parfois appelé « la bataille de l'image et de l'usage ».

Il est clair en tout cas que le vélo a (re) trouvé, 30 ans après, une place reconnue et une image positive, désormais quasi consensuelle. Il est considéré comme un mode de déplacement d'avenir et comme une solution-clé pour la transition écologique.

Pour autant, nous le savons, l'heure du repos n'est certainement pas arrivée. Des efforts, en matière de pédagogie et de réalisations, sont encore nécessaires pour basculer dans une véritable mobilité post-carbone où le vélo aura toute sa place. Faisons le vœu qu'il ne faille pas attendre 30 nouvelles années pour y arriver. Il en va de notre capacité collective à faire face aux urgences climatiques, sanitaires, sociales qui nous font face. Le Club des villes et territoires cyclables, en tout cas, sera toujours de ce combat,

Engrangeons avec humilité les progrès que nous avons obtenus au fil des années, affirmons notre ambition et nos exigences pour l'avenir, soyons sans cesse les promoteurs de la logique et de l'utilité de la progression rapide de l'usage du vélo. Et, pour l'heure, célébrons notre anniversaire et toutes celles et tous ceux qui nous ont amenés jusqu'ici !

Pierre Serne
Président

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

Lille : tous à 30 à l'heure!

> Depuis lundi 19 août, la vitesse maximale est réduite à 30 km/h à Lille.

Cette mesure se met en place progressivement du centre vers la périphérie. Les bénéfices attendus sont multiples : une réduction des nuisances sonores, un abaissement de la température et de la pollution de l'air et, surtout, une augmentation du sentiment de sécurité !



Au Québec, on bouge !

> Fin juin, le gouvernement québécois a annoncé son plan de soutien financier aux entreprises qui favorisent les activités physiques au travail.

Les projets soutenus peuvent être des salles de sport, des abris-vélos, des vestiaires et des douches...

Cette mesure s'appuie sur une étude qui démontre les bénéfices d'une activité physique régulière, y compris pour l'efficacité au travail ! L'étude propose par ailleurs un éventail de mesures à disposition des entreprises qui souhaitent s'engager dans cette démarche. Pour en savoir plus :

www.education.gouv.qc.ca

Savoir rouler à vélo

> La ministre des Sports, Roxana Maracineanu, s'est rendue à Toulouse le 18 juillet dernier, à l'occasion du départ de la douzième étape du Tour de France, pour signer la charte **Savoir rouler à vélo avec les opérateurs partenaires.**

Le programme comprend un temps d'apprentissage de 10 h, dispensé sur le temps scolaire, pour les enfants de 6 à 11 ans, visant à généraliser l'apprentissage du vélo et l'accès à l'autonomie sur la voie publique avant l'entrée au collège. La formation est structurée en trois blocs thématiques : savoir pédaler, savoir circuler, savoir rouler à vélo. Fiches pratiques et livrets pédagogiques sont disponibles sur le site :

www.sports.gouv.fr/savoirroulervelo

12 500 places à vélo !



> **Le plus grand parking à vélos au monde a été inauguré le 19 août dernier à la gare centrale d'Utrecht, aux Pays-Bas !**

Avec 12 500 places sécurisées, il répond à une demande croissante de stationnement. 43 % des passagers accèdent quotidiennement à cette gare à vélo. Par ailleurs, les autorités néerlandaises envisagent de construire prochainement d'autres parkings, notamment à Amsterdam (7 000 places), Delft (5 000 places) et La Haye (8 500).

vite-dit

« Ce n'est pas faire du vélo qui est dangereux, c'est de ne pas en faire ! (...) Statistiquement, je suis plus en sécurité sur mon vélo que sur mon scooter. Et les autres usagers autour de moi, les piétons notamment, sont plus en sécurité quand je suis sur mon vélo que quand je suis sur mon scooter ou dans ma voiture. »

Jérôme Sorrel, auteur de *Vélotaf* (9 septembre sur BFM-TV)



Nous sommes les 2,1 % !

> **Le nouveau rapport de la cour des comptes sur les mobilités constate une stagnation du nombre d'actifs se rendant au travail à vélo. Comme en 2017, ils représentent toujours 2,1 %, soit environ 500 000 personnes.**

Parmi les communes de 100 000 habitants ou plus, Strasbourg prend la première place des villes où le vélo est le plus utilisé, devant Grenoble (17,3 % et 17,1 % des actifs).

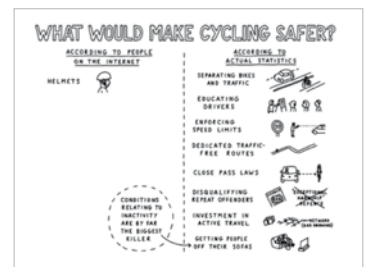
Par ailleurs, au 1^{er} janvier 2019, le schéma national vélo est atteint à 68 % sur l'objectif de 23 330 km, avec 470 nouveaux kilomètres réalisés en 2018.

https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2019-08/datalab_57-les-comptes-des-transport-en-2018-aout2019.pdf

Cycling cartoons

> **Le dessinateur britannique Dave Walker a réalisé une nouvelle série de dessins illustrant avec humour la réalité quotidienne des cyclistes en ville.**

Voici parmi nos préférés :



Pour en voir d'autres : regardez sur la page Facebook

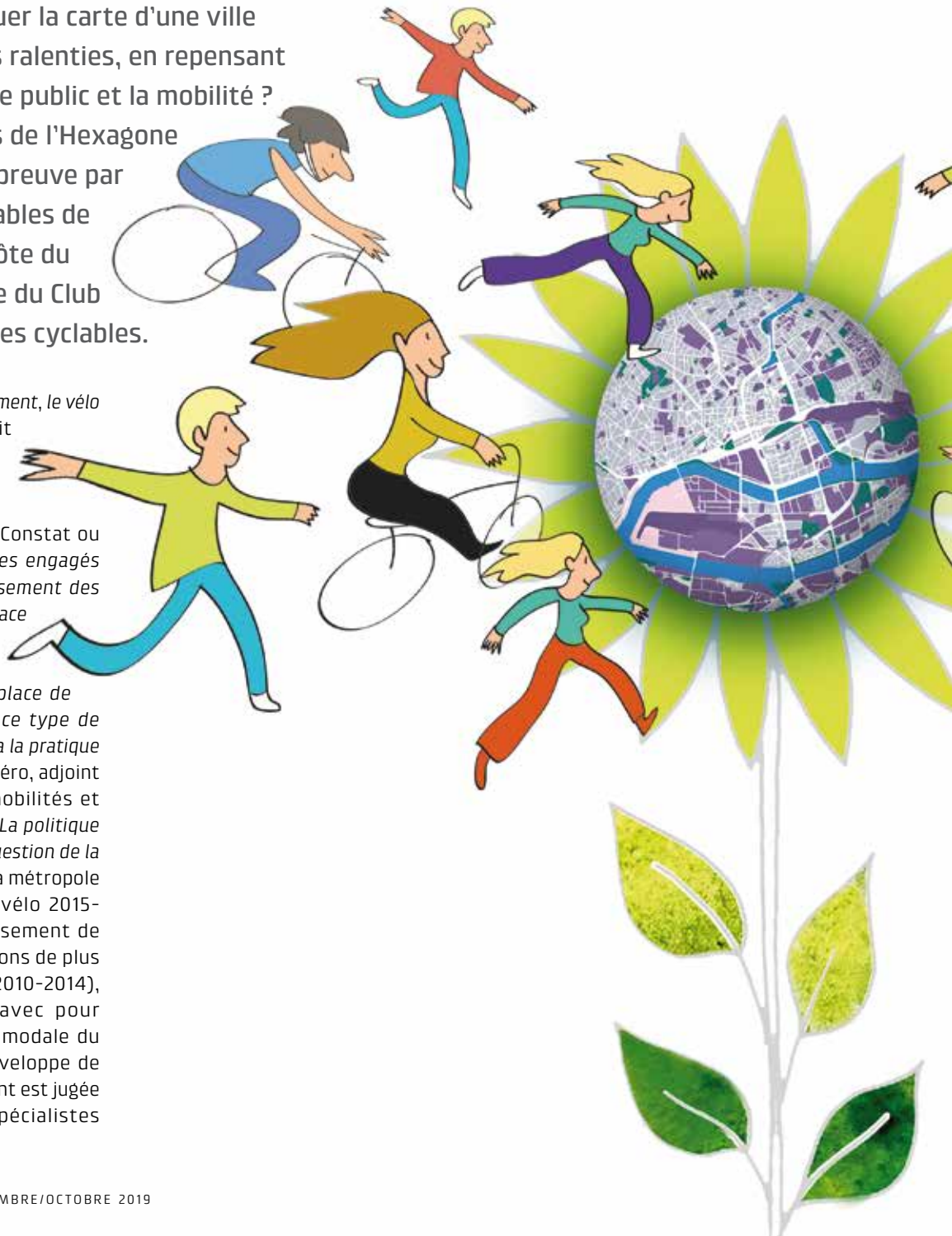
« Cycling Cartoons » by Dave Walker

Le vélo **atout** de territoire : Nantes et sa région

Le développement d'un territoire peut-il encore se concevoir sans jouer la carte d'une ville apaisée aux vitesses ralenties, en repensant le partage de l'espace public et la mobilité ?

Les villes attractives de l'Hexagone ont fait ce choix. La preuve par un des fleurons cyclables de la côte Atlantique, hôte du congrès-anniversaire du Club des villes et territoires cyclables.

« Plus qu'un mode de déplacement, le vélo est un mode de vie », déclarait Johanna Rolland, maire de Nantes et présidente de Nantes Métropole, lors du congrès Velo-city de 2015. Constat ou injonction ? « Nous sommes engagés dans une démarche d'abaissement des vitesses, de partage de l'espace public au profit des piétons et des vélos, et dans une réduction très claire de la place de la voiture. C'est aussi par ce type de mesures que l'on développera la pratique du vélo », insiste Thomas Quéro, adjoint au maire en charge des mobilités et conseiller métropolitain. « La politique cyclable est en lien avec la question de la ville apaisée », poursuit-il. La métropole de Nantes avec son plan vélo 2015-2020 au budget d'investissement de 50 millions d'euros (10 millions de plus que le premier plan vélo 2010-2014), appuie sur les pédales avec pour objectif de porter la part modale du vélo à 12 % d'ici 2030. L'enveloppe de 16 euros par an et par habitant est jugée « intéressante » par les spécialistes





comme le consultant Nicolas Mercat (cabinet Indiggo). Inférieur à Bordeaux (22 euros), autre grande métropole cyclable de la côte ouest, ce montant se situe dans le peloton de tête national, mais encore loin des 20 à 25 euros des villes néerlandaises.

Le système vélo se met en place

La mutation tarde, selon les usagers. « La part modale du vélo à Nantes n'est

pas à la hauteur de l'investissement. D'ailleurs, les résultats du baromètre des villes cyclables 2017 le montrent. Il existe une vraie volonté politique, mais sa mise en œuvre n'est pas si facile », témoigne Annie-Claude Thiolat, présidente de l'association nantaise Place au vélo (lire page 11). Les résultats de l'enquête déplacement de 2015 confirment une part modale du vélo de 3 %, contre 7,3 % à Rennes et 5,9 % à Angers. Depuis la révélation de ces chiffres, des vélos sont passés sous les ponts, se défend Thomas Quéro : « Sur l'ensemble des boucles de comptage, on constate des progressions moyennes de 10 à 15 %, mais il est vrai que nous ne disposons pas encore de chiffres récents de mesure globale. » À vue de nez, les vélos roulent davantage dans la cité des ducs. Le système vélo ⁽¹⁾, théorisé en France par l'économiste Frédéric Héran, se met en place. Après les investissements d'infrastructure et la visibilité des vélos en libre-service (Bicloo), de nouveaux services s'ajoutent à un redéploiement des stations et une augmentation de la flotte.

Le premier cycle de la location longue durée

L'actualité se porte sur les bénéfices attendus de la location longue durée mise en place en septembre 2018, un service dont l'Étude d'évaluation sur les services vélo (Ademe, septembre 2016) avait confirmé l'efficacité pour

⁽¹⁾ Au réseau cyclable et aux vélos fiables doivent s'ajouter des services, une réglementation, de la communication et des formations pour créer un système vélo intégré plus largement à un système global de transport.

Des transferts modaux attendus du service de location longue durée

L'interrogation de l'outil Web régional de l'OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques) interpelle. En classant les territoires selon onze items socio-économiques de qualité de vie (www.oecdregionalwellbeing.org), l'organisation internationale souligne l'importance du bien-être et les différences régionales existant dans les différents pays membres de l'organisation. Et la mobilité dans tout cela ? Si elle ne constitue pas un des indicateurs de cet outil permettant « de mesurer le bien-être (...) et de le comparer à 394 autres régions de l'OCDE », mais également « à une communauté d'agir pour améliorer le bien-être de ses citoyens », le déplacement des personnes et des marchandises tient sa place dans tous les thèmes, de la santé à l'environnement en passant par l'emploi.



Résultats concernant les Pays de la Loire. (Source © OCDE)

Le vélo sourit aux territoires et flèche des villes apaisées ! S'il représente 6% des déplacements à l'intérieur des boulevards nantais, le vélo ne pèse que 3% sur la métropole. L'objectif du plan de déplacements urbains ? Atteindre 12% d'ici 2030.



© Michael Mentiane/Agence BIG SUO3

diminuer l'usage de la voiture. Après la réussite de la mise en selle sur une première vague de 1 500 vélos, majoritairement à assistance électrique, les transferts modaux sont attendus au terme des premières fins de contrat de location moyenne et longue durées (de un mois à un an, porté à deux ans pour les revenus plus modestes). La prise de relais par les professionnels du cycle constitue une des clefs de voûte. « *Nous avons échangé avec les vélocistes sur les modalités selon lesquelles ils pourraient prendre le relais. Une proposition d'offre commerciale commune semble compliquée ; nous leur avons suggéré d'autres formes d'organisation de type GIE ou autre. Nous ne possédons pas encore de solution définitive* », témoigne Thomas Quéro, pour un

service dont la flotte s'élève à 2 000 vélos depuis le mois de septembre

Une nouvelle histoire de logistique urbaine

L'étape suivante des villes « vélo friendly » concerne les alternatives aux lourds transports thermiques pour la livraison du dernier kilomètre. Un sujet encombrant appelant des réponses face au e-commerce, en augmentation de plus de 15% par an (9,1% du commerce de détail en 2018 – Fevad), et des livraisons de colis toujours plus soutenues. Quatorze partenaires institutionnels se sont engagés avec la Métropole nantaise

sur un appel à projets (baptisé FLUX) qui a retenu, en juin dernier, treize porteurs

de solutions alternatives économiquement viables. « *L'appel à projets FLUX amorce de manière collective des nouveaux modes d'organisation et de transport plus écologiques et respectueux de la qualité de vie. Ainsi, nous agissons conformément à notre ambition, définie dans la feuille de route transition*

énergétique et le Plan de déplacements urbains de la Métropole nantaise », souligne Bertrand Affilé, vice-président en charge des déplacements et des transports publics. Une réglementation positive accompagne ce premier projet important de logistique urbaine de

« *Des nouveaux modes d'organisation et de transport plus écologiques et respectueux de la qualité de vie* »

la Métropole, avec un bonus aux véhicules propres pour accéder au centre-ville. Après 2020, un dispositif plus contraignant devrait être instauré « pour utiliser des moyens plus propres et plus petits, comme le vélo », précise Thomas Quéro.

La validation par l'économie

Une nouvelle économie autour du vélo s'est mise en place. Assez peu médiatisé, le renouveau industriel du cycle hexagonal se concentre sur le grand Ouest, où s'assemble plus de la moitié de la production nationale (lire pages 12-13). Plus visible, une des filières économiques majeures des Pays de la Loire, le tourisme, se déplace à vélo dans cette région forte de 3 000 km d'itinéraires cyclables, au carrefour de grands tracés vélo-touristiques : la Véloodyssée (EuroVélo 1), la Loire à Vélo (EuroVélo 6), la Vélo Francette (Quistrehem-La Rochelle) ou bien encore la véloroute V44 (Alençon-Saumur). Les dernières études publiées au printemps confirment l'engouement durable pour les vacances à vélo : 3,6 millions de sorties cyclistes pour la Véloodyssée, et le franchissement d'un record de fréquentation en 2018 de plus d'1 million de personnes sur la Loire à vélo. Les retombées économiques importantes (70 € de dépense quotidienne moyenne pour un touriste à vélo) se doublent de services vélo qui pourraient se transposer aux usages quotidiens. Le plus significatif ? Certainement le démonstrateur grandeur nature train + vélo sur l'axe ferroviaire interloire Orléans (45)-Le Croisic (44), qui replace l'intermodalité au cœur des enjeux touristiques et de développement durable.

L'embarquement des vélos dans les trains, une des clefs de l'intermodalité

Inauguré en 2011, ce service apporte une réponse locale au point noir récurrent du transport des vélos. Les chiffres de près de 10 000 vélos

Le vélo contre la précarité du travail



Les Coursiers nantais flèchent des emplois de coursiers à vélos décents et s'intègrent aux projets de logistique urbaine de la Métropole.

En se constituant comme alternative à l'ubérisation du travail de coursier à vélo, les Coursiers nantais s'inscrivent dans la droite ligne du collectif des Boîtes à Vélo, né à Nantes (en 2012) pour valoriser les initiatives entrepreneuriales à vélo et innover dans le développement de la logistique urbaine. Plus récente (2017), la création des Coursiers nantais émane d'un coup de colère, comme l'explique François Lemoine, le coordinateur. « Il y a eu le phénomène Take it easy, plateforme de livraison de repas qui s'est éteinte il y a un peu plus de deux ans

maintenant (société placée en liquidation judiciaire en 2016, NDLR). Quelques coursiers ont eu l'idée de monter une coopérative pour contrecarrer cette ubérisation du travail de coursier à vélo ! »

L'objectif de se créer un emploi décent et de revaloriser le métier de coursier à vélo se double d'un projet sociétal pour un des lauréats de l'appel à projets de logistique urbaine de la Métropole. Au 1^{er} janvier 2020, l'association se transforme en société coopérative (Scop) pour poursuivre son développement dans l'écosystème nantais du vélo. ■





© Michael Menhane/Agence BIG SHOT

La charge de la coordination de la mobilité confiée à la Tan, la société d'économie mixte gestionnaire des transports publics à Nantes, facilite la cohabitation des vélos et des transports publics.



embarqués sur l'été 2018 avec trois allers-retours quotidiens ont poussé les deux Régions Pays de la Loire et Centre-Val de Loire, gestionnaires du service, à adapter de nouvelles rames. « Nous avons changé de matériel roulant l'an dernier. Ces trains ont été conçus en amont avec Bombardier et la SNCF pour accueillir des vélos : les sièges ont été conçus pour être retirés et laisser la place à des vélos pendant les trois mois », précise Bérénice Duval, chargée de mission en Région Centre-Val de Loire. Une réponse tangible à la montée en puissance du tourisme à vélo et au mécontentement chronique de l'embarquement des vélos dans

les trains (lire #monvélo dans le train sur Twitter) ? Pas vraiment, selon l'association Place au vélo : « Il s'agit

« Les vrais usagers vélo-train sont des vélotaffeurs qui rencontrent un véritable problème d'embarquement des vélos »

d'un service ponctuel pour des personnes bien souvent extérieures à la Région. Les vrais usagers vélo-train sont des vélotaffeurs qui rencontrent un véritable problème d'embarquement des vélos, de confort, de conflit avec les usagers. » Considérés comme des espaces perdus par les exploitants ferroviaires, même chez nos voisins,

néerlandais, le sujet de l'intermodalité train-vélo pourrait prendre encore davantage d'importance pour le développement harmonieux des territoires. À suivre. ■



La flotte de vélos de location longue durée (MonBicloo) de la Métropole nantaise se compose de sept modèles différents, mécaniques ou à assistance électrique (pour les trois quarts). Elle complète l'offre de vélos en libre-service (BiclooPlus) et de stationnement (BiclooPark).



© Région Centre-Val de Loire

Les transports gratuits des vélos dans les trains sur l'itinéraire de la Loire à vélo pendant l'été pourraient-ils se généraliser pour les cyclistes du quotidien ? Les associations d'usagers ligériennes attendent une facilitation de l'embarquement et davantage de confort pour le quotidien des cyclistes locaux.



© Michael Wemlane/Agence BLG SHOT

La Place au vélo est là !

Forte de plus de 1 300 adhérents, l'association d'usagers Place au vélo se positionne aux côtés de la Métropole tout en conservant son militantisme. Annie-Claude Thiolat, sa présidente, également vice-présidente de la Fub (Fédération des usagers de la bicyclette), précise la position.



© DR

Ville & Vélo : **Quel est le positionnement de Place au vélo par rapport à la Métropole ?**

Annie Claude Thiolat : L'association est un coconstructeur de la politique cyclable et un aiguillon de la collectivité. Nous collaborons parce qu'on est plus forts ensemble, ce qui ne nous empêche pas d'interpeller sur ce qui ne va pas. Le militantisme a changé, dans la mesure où la pratique du vélo a changé elle aussi. Nous n'en sommes plus aux besoins réactifs de base, mais sur le confort, l'amélioration et la cohérence cyclable.

Notre principal reproche touche à la cyclabilité du territoire, pas assez visible et pas assez continue. En revanche, nous reconnaissons que beaucoup d'efforts ont été faits.

Quel est le point noir de la Métropole ?

A-C.T. : Le point noir est que l'on cherche à satisfaire tout le monde, à contrarier le moins d'usagers possible. À force de faire plaisir à tous, on ne fait plaisir à personne. Toutefois, on ne peut nier la volonté politique.

C'est qui «tout le monde» ?

A-C.T. : Ce sont les trois grands modes de déplacement : les piétons, les cyclistes, les automobilistes. J'ajouterais les transports publics, bien que l'on collabore

assez bien depuis l'année dernière, la Tan, la société d'économie mixte gestionnaire des transports publics à Nantes, étant devenue coordinateur mobilité.

Avec votre recul de vice-présidente de la Fub, comment situez-vous la Métropole à l'échelle nationale ?

A-C.T. : Quand on se veut ville pionnière, on se doit de toujours s'améliorer. Nantes se trouve à un stade où il faut trancher !

Les Métropoles aux objectifs cyclistes ambitieux doivent obligatoirement prendre des parts modales à la voiture et à personne d'autre. De nombreux aménagements cyclables sont réalisés sur des trottoirs, ce qui crée des zones de conflit avec les piétons alors que l'on veut prendre des parts modales à

la voiture. Nantes n'échappe pas à cette incohérence.

Où en est le projet de regroupement des associations d'usagers de Loire-Atlantique ?

A-C.T. : Nous avançons sur un projet plus important que la Loire-Atlantique avec une entente Fub Loire. Il existe une véritable intention de travailler sur les problématiques communes, notamment les actions de sensibilisation des autres usagers de la route. Le trait d'union est la Loire, notamment la Loire à vélo et toutes les problématiques de train-vélo. Notre interlocuteur est la Région, et nous pouvons être des leviers intéressants dans le changement de pratique des mobilités. ■

« Un coconstructeur de la politique cyclable et un aiguillon de la collectivité »

« Un

coconstructeur de la politique cyclable et un aiguillon de la collectivité »

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

»

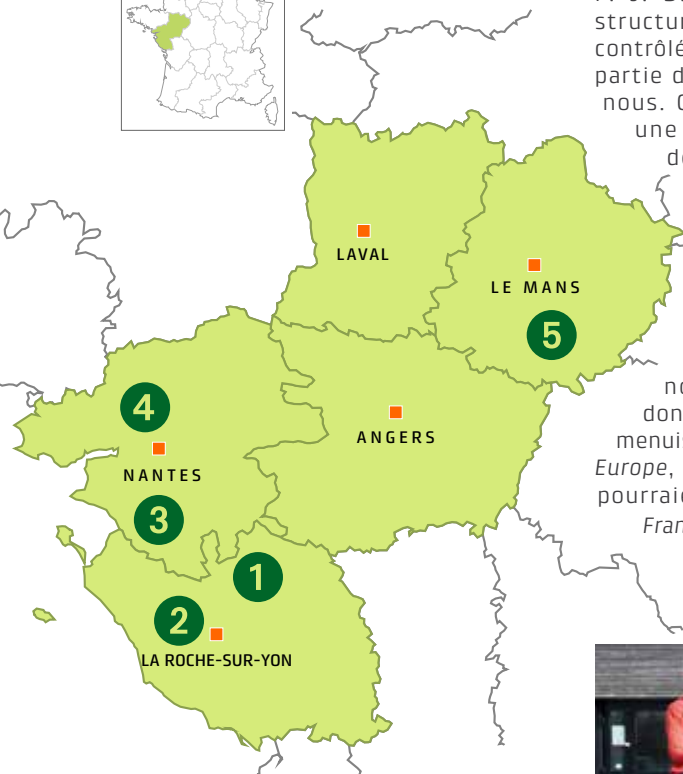
»

»

»

Le cycle de l'Ouest

Plus de la moitié des cycles de l'Hexagone sont assemblés dans le grand Ouest. Amsterdam air, Arcade, Manufacture française du cycle ou Nihola produisent sur le territoire. À ces producteurs s'ajoute la marque Neomouv, qui importe des vélos conçus dans la Sarthe.



- 1 Amsterdam air (Boufféré 85)
- 2 Arcade cycles (La Roche-sur-Yon 85)
- 3 Manufacture française du cycle (Machecoul 44)
- 4 Nihola (Couëron 44)
- 5 Neomouv (La Flèche 72)

1 « Le sur-mesure se fabrique localement »

Devenue propriété de la holding d'investissement de Geoffroy Roux de Bézieux, le nouveau patron du Medef, l'entreprise **Amsterdam air** assemble une partie de ses vélos en Vendée. Les précisions du directeur général, François-Joseph Bouyer.

Outre la distribution par Internet, quelles sont les spécificités de la marque ?

François-Joseph Bouyer : Nous commercialisons des modèles avec une configuration unique. C'est du sur-mesure ! Triporteurs, biporteurs, vélos hollandais classiques sont adaptés à un usage quotidien, un mode de transport qui s'appuie sur l'héritage du vélo hollandais.

Quelles sont les opérations de fabrication réalisées sur place ?

F.-J. B. : Le cadre et les pièces structurales lourdes sont peints et contrôlés aux Pays-Bas. Ensuite, une partie des vélos est assemblée chez nous. Chaque vélo nécessite entre une heure et six à sept heures de travail en atelier. Sur une quinzaine de personnes dans l'entreprise, la moitié travaillent en production.

Travaillez-vous beaucoup avec les entreprises locales ?

F.-J. B. : Le sur-mesure se fabrique localement, en Vendée, notamment notre triporteur, dont la caisse est réalisée par un menuisier. Nos vélos sont du *made in Europe*, mais certains de nos produits pourraient être estampillés *made in France*. ■



2 « L'activité première reste les vélos pour les flottes de location »

Arcade cycles assemble quotidiennement de 350 à 400 vélos en Vendée, mais également ses roues, et réalise les peintures en interne. L'entreprise dirigée par François Lucas revendique le *made in France*.

Le dynamisme du vélo sur le territoire du grand Ouest rejailit-il sur votre activité ?

François Lucas : Clairement ! Je rentre de La Rochelle, où un de nos clients vient de gagner l'appel d'offres du vélo en libre-service de la ville, le système Yélo. On peut aussi citer Bordeaux ou Nantes.

Travaillez-vous beaucoup avec le tissu local pour des externalisations de production ?

F.L. : Plus de 98% de nos vélos sont assemblés ici ! Nous faisons toujours davantage travailler des entreprises locales. Il y a deux ans, nous avons relocalisé la plasturgie avec un mouliste et un injecteur installés en Vendée. Et, depuis un an, le prototypage se développe à La Roche-sur-Yon, avec des métalliers proches. Tout comme pour la plasturgie, la relocalisation s'avère intéressante. Toute cette phase de prototypage réalisée sur place réduit les délais de développement des nouveaux projets.

L'activité de commercialisation des vélos Arcade auprès du grand public se poursuit-elle ?

F. L. : L'activité première de l'entreprise reste les vélos pour les flottes de location. Nous poursuivons dans cette direction, tout en préservant une gamme pour notre réseau de revendeurs, des détaillants partenaires qui peuvent assurer le service après-vente local. ■



3 « De nouvelles solutions pour les collectivités »

Premier producteur national, la **Manufacture française du cycle (MFC)** assemble à Machecoul (44) des vélos pour la distribution spécialisée, la grande distribution, mais aussi pour les collectivités. David Jamin, le nouveau président, annonce des nouveautés.

L'entreprise bénéficie-t-elle du dynamisme du vélo sur le territoire du grand Ouest ?

David Jamin : La Manufacture française du cycle (MFC) raisonne au niveau national, mais il est vrai que nos ventes chez Intersport semblent se développer sur l'Ouest. Au niveau de la production, nous avons assemblé 430 000 vélos en 2018 en employant jusqu'à 600 salariés en pleine saison pour plus de 320 contrats à durée indéterminée.

Depuis son rachat par Intersport, l'entreprise reste-t-elle essentiellement l'unité de production de Nakamura, la marque du groupe ?

D. J. : Nous voulons poursuivre le développement avec Intersport, mais aussi prendre une place importante avec nos marques propres : Sunn dans le vélo sportif, EXS pour accompagner l'essor de la mobilité urbaine et du vélo à assistance électrique (VAE). Nous fournissons également les grandes surfaces alimentaires sous la marque Macadam et les collectivités pour leurs flottes de vélos de location.

La conception des vélos pour les collectivités est-elle différente de celle destinée au réseau traditionnel ?

D. J. : Les Bicloo nantais sont proches des vélos d'EXS. Les Vélib' sont également produits ici. Nous allons présenter en avant-première à Nantes, aux Rencontres nationales du transport public, de nouvelles solutions pour les collectivités, sans concurrencer nos clients (NDLR : JCDecaux, Smoove...). ■



4 « Notre best-seller est le triporteur de propreté urbaine »

Les triporteurs de la marque danoise **Nihola** sont fabriqués à deux coups de pédale de Nantes pour le marché français. L'entreprise développe cette licence de marque depuis dix ans sous la houlette d'Aymeric Dargnies.

Pourquoi l'entreprise est-elle installée à proximité de Nantes ?

Aymeric Dargnies : Ceci est apparu comme une évidence lorsque nous avons obtenu la licence de marque de Nihola, car tous les sous-traitants d'Airbus, des chantiers de l'Atlantique, se trouvaient là. Les pièces de nos triporteurs sont fabriquées dans un périmètre de 50 km autour de Nantes. Lorsque nous nous sommes installés en 2009, en pleine crise, les gros faiseurs avaient réduit la voilure, ce qui nous a permis de travailler avec leurs sous-traitants malgré nos petites quantités.

À qui vos triporteurs se destinent-ils ?

A. D. : Nous nous sommes focalisés sur l'équipement des professionnels et des collectivités, qui représentent les deux tiers des 200 à 300 triporteurs sortant annuellement de nos ateliers. Pour les collectivités, notre best-seller est le triporteur de propreté urbaine. Tous nos modèles peuvent se personnaliser dans nos ateliers, où chaque monteur fabrique son vélo de A à Z. Sur un effectif de huit personnes, la moitié travaille à l'atelier.

Vos activités se développent-elles localement ?

A. D. : Nous avons remporté l'appel d'offres pour la fourniture des triporteurs de Nantes métropole, mais nous ne valorisons pas particulièrement l'aspect local. Nihola met en avant le *made in France*, la grande majorité des triporteurs présents sur le marché étant asiatiques. ■



5 « L'ADN de la marque est le vélo urbain »

Concepteur de vélos assemblés au Portugal, **Neomouv** se tourne désormais vers les flottes des collectivités et des entreprises. Clément Berger, responsable des grands comptes, précise la démarche de la marque sarthoise.

La présence de la marque Neomouv sur le marché des collectivités constitue-t-elle une nouveauté ?

Clément Berger : La grosse nouveauté est d'avoir été référencé par la centrale d'achat du transport public (CATP) en tant que fournisseur exclusif pour les vélos mécaniques et les vélos à assistance électrique. Historiquement, l'entreprise conçoit et commercialise des vélos pour le grand public via un réseau traditionnel. Désormais, nous répondons aux appels d'offres des collectivités et positionnons nos vélos pour les flottes d'entreprises.

La marque est-elle développée sur l'Ouest ?

C.B. : Le Nord-Ouest est vraiment un secteur important. Tout est parti de là à la création de l'entreprise en 2003 ! En 2018, nous avons commercialisé 15 000 vélos, à 80 % des vélos urbains, trekking, VTC. L'ADN de la marque est le vélo urbain.

Que retrouve-t-on dans votre siège social ?

C.B. : Le bureau d'études, l'administration des ventes, le SAV, l'entrepôt et la logistique. Les vélos transitent par la Sarthe pour être préparés : cinq personnes sur une trentaine d'employés travaillent à la logistique pour le contrôle des vélos, la pose des batteries. ■



Le vintage en mode transition écologique

Des marques de vélos et d'accessoires oubliées ou portées disparues reviennent sur le devant de la scène. Cette persistance du vintage roule parfois de front avec une nouvelle culture tout autant attachée à la provenance et aux modes de fabrication qu'à l'usage.

Il y a peu, Peugeot cycles se désolait de voir ses anciens vélos se négocier le prix d'une liquette sur Leboncoin. Plutôt que d'évoluer à contre-courant, la marque au lion a puisé dans ses modèles historiques pour remettre sur pied une gamme flambant neuf intitulée Legend, des vélos souvent équipés d'assistance électrique. La célèbre marque anglaise de Nottingham, Raleigh, emprunte cette voie pour estampiller une gamme urbaine et de loisir en capitalisant sur sa réputation sportive. Parfois la recherche de traçabilité et de fabrications vertueuses prend l'ascendant sur les belles histoires de bicyclettes. « La nouvelle clientèle n'est pas issue de la même culture cycliste qu'il y a vingt ans. Certaines personnes sont davantage concernées par la fabrication des vélos que par l'histoire du cyclisme. Pour ces nouveaux pratiquants, le vélo devient une vraie philosophie de vie avec une vision sociétale différente: sa provenance devient aussi importante que son usage », constate Aymeric Dargnies, directeur de Cyfac, spécialisée depuis plus de trente ans dans la fabrication de vélos sur mesure. L'entreprise vient de relancer la prestigieuse marque Meral, tombée dans l'oubli après sa cession aux cycles Lejeune dans les années 1980. Les deux modèles au look des belles années du vélo, nommés « Francis » et « Francette », se destinent autant aux déplacements quotidiens qu'au tourisme, en jouant la carte d'une fabrication artisanale durable de série.

L'archéologie industrielle retrouve des trésors enfouis

Dans la même veine, les légendaires selles Idéale, de facture équivalente – voire supérieure, selon les spécialistes – aux selles Brooks, se trouvent de nouveau fabriquées dans l'Hexagone, à Toulouse.



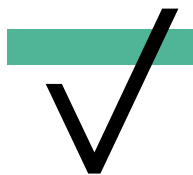
L'historique marque Meral revient sous la forme de vélos urbains et/ou de randonnée vintage de facture artisanale.

Les nouvelles fabrications artisanales reprennent les fondamentaux de la marque en produisant des selles en cuir, sans plastique ni colle. La renaissance de la marque au printemps 2017 tient de l'archéologie industrielle. Le parcours du combattant du dirigeant-défricheur Frédéric Ducès débuta en 2010 par la recherche d'anciens salariés de l'usine historique de Pont-Saint-Pierre, en Normandie, pour ressortir les techniques de fabrication oubliées depuis les dépôts de bilan des années 1980. La marque, tombée dans le domaine public, fut à nouveau déposée après l'obtention

de l'accord moral des descendants. Les équipements d'antan renaissent également, à l'image des casquettes cyclistes de nos aïeux, les gapettes, de retour dans le code vestimentaire cycliste! Les fabrications localisées autour de Roubaix (59) de l'entreprise Vera Cycling (primée par les Talents du Vélo 2019, catégorie Style) conjuguent les deux traditions régionales du cycle et du patrimoine industriel textile. Des projets sociétaux associés à un regard sur le passé qui révèlent une nouvelle économie vélo de proximité. À suivre. ■

« Pour les nouveaux pratiquants, le vélo devient une vraie philosophie de vie »

MAINTENANCE
CERTIFIÉE



BY
VÉLOGIK



LA MAINTENANCE, UN IMPÉRATIF POUR LA MOBILITÉ CYCLABLE

Entretien du vélo et prévention de son usure pour sécuriser l'utilisateur sont des priorités pour nos équipes au quotidien. Partout en France, nos techniciens experts, passionnés et engagés accompagnent les gestionnaires et les propriétaires de flottes pour :

Plus de sécurité, plus de disponibilité et des vélos qui durent plus longtemps !

www.VELOGIK.com

UNE FLOTTE

100%

OPÉRATIONNELLE
JOUR APRÈS JOUR

VÉLOGIK

management + maintenance

QUEL AVENIR POUR LES OFFRES DE MOBILITÉ EN FREEFLOATING ?

Dans un contexte de mobilité urbaine où le phénomène d'autosolisme reste prédominant (plus de 12 750 000 véhicules seraient concernés quotidiennement), les enjeux de pollution, de congestion et de stationnement sont plus que jamais au cœur de toutes les discussions.

Les Transports Publics restent incontournables mais leur expansion est limitée par le manque de ressources laissant les décideurs publics souvent seuls face à des agglomérations en forte expansion.

Les entreprises de micromobilité se sont développées dans l'optique de compléter et réinventer la façon de se déplacer en ville. Elles ont bousculé les codes et représentent aujourd'hui une sérieuse opportunité pour améliorer la mobilité du dernier kilomètre.



“INDIGO® weel,
la solution responsable
de vélos en libre-service,
à partir de 600 € par an
et par véhicule ! »

INDIGO® weel est la filiale d'un groupe dont le cœur de métier est de faciliter la mobilité pour le compte d'acteurs publics. C'est pourquoi cette start-up a privilégié un discours constructif avec ses partenaires villes et métropoles, allant jusqu'à proposer dès ses débuts en 2017 les 1^{ères} chartes et cadres réglementaires en France (AMI, AIP, appels d'offres). Ces nouvelles mobilités présentent un fort potentiel et seuls les **entreprises responsables** perdureront.

Être responsable, c'est faire le choix d'un service propre pour la planète, soucieux des règles de circulation, de stationnement et qui sensibilise ses utilisateurs aux bonnes pratiques.

Être responsable, c'est privilégier des circuits courts, au niveau du recrutement (local et non-précaire), de la production et de la maintenance.

Être responsable, c'est envisager l'acteur public comme un partenaire du quotidien, en lui proposant des solutions adaptées, personnalisées et complémentaires à celles proposées par les transports en commun.

Être responsable, c'est enfin jouer la transparence, en mettant ses données à disposition, pour aider l'ensemble des acteurs à mieux comprendre la ville, à la rendre plus agréable à vivre.

« Être une entreprise responsable, c'est le pari pris par INDIGO® weel, qui a toujours soutenu un dialogue constant avec les villes et métropoles. Nous proposons par exemple des solutions de mobilité clé en main dans des agglomérations d'une taille inférieure à 200 000 habitants.

INDIGO® weel, ce sont des flottes de Véhicules partagés (vélos, scooters et vélos électriques), qui améliorent les déplacements urbains et périurbains à un coût maîtrisé.

À partir de 600€ par an et par vélo, nous équipons des villes et des entreprises qui jusqu'ici étaient dépourvues d'options de mobilité innovantes.

Pour ce faire nous recrutons localement et en CDI, des passionnés des déplacements à 2 roues, qui contribuent à un service disponible, réactif et à l'écoute de ses clients.

Nous proposons aujourd'hui une offre dotée de tous les standards du marché, qui se démarque par son accessibilité (coûts), sa flexibilité (offre personnalisée), et sa réactivité (organisation, installation en quelques semaines...).

Alors, venez en discuter avec nous sur l'espace mobilités actives des Rencontres Nationales du Transport Public, du 1 au 3 Octobre ! »

JEAN GADRAT – Directeur
Général INDIGO® weel

La marche doit presser le pas

Journées sans voiture, plans marche développés dans de nombreuses agglomérations... malgré la marche en avant, le déplacement à pied peine à retrouver la place qui était sienne. Des explications.

« On a beaucoup travaillé sur la marche jusqu'à 1 km, mais oblitéré la pratique de 1 à 2 km, voire à 3 km. Il en est de même pour le vélo avec des trajets relativement courts, jusqu'à 3 km. L'objectif serait d'« élasticiser » ces pratiques pour amener à la demi-heure. La vraie ville « marchable » est une ville dans laquelle vous pouvez vous déplacer à pied de 30 minutes à une heure, dans laquelle vous pouvez faire du vélo tranquillement une demi-heure. Ce ne sont pas des villes du quart d'heure », insiste l'anthropologue urbaine et géographe Sonia Lavadinho, créatrice du bureau d'expertise Bfluid. Si ce mode de déplacement universel « connaît un regain dans les zones denses de toutes les grandes villes du monde occidental », comme le rappelle l'économiste de la mobilité Frédéric Héran, la marche reste la grande absente des déplacements domicile-travail. L'Île-de-France, dont elle constitue le premier mode de déplacement (enquête globale transport 2013), confirme que sa portée de 430 m pour une durée de 12 minutes l'exclut des déplacements pendulaires. Les pieds se convoquent pour effectuer les achats quotidiens, se rendre à une activité de loisirs et pour les déplacements domicile-études.

La marche doit sortir des centres-villes

Les plans marche se multiplient dans les principales métropoles, suivant l'impulsion donnée par Genève pour l'Europe (plan piéton dès 1995) ou Strasbourg pour la France (dès 2012). Parvenir à la hauteur de Bilbao ou Copenhague, villes fréquemment citées en référence, semble toutefois assez

« Des efforts ont été fournis sans passer à la vitesse supérieure »



Piétons, attendez ! Malgré les plans marche mis en place dans de nombreuses villes, la marche peine à s'intégrer pleinement dans le quotidien, notamment pour les déplacements domicile-travail.

loin de portée des villes hexagonales. « Des efforts ont été fournis sans passer à la vitesse supérieure avec une vraie politique globale qui s'applique aussi en dehors des centres-villes. Beaucoup de villes françaises ont bien travaillé, mais sans engager une politique globale (...). Les programmes ne représentent pas, en termes financiers et au vu du nombre de personnes impliquées, ne serait-ce que le dixième des investissements placés sur les routes ou le transport public. L'argent et les ressources humaines sont le nerf de la guerre, et aucune ville française ne peut se targuer d'avoir obtenu une augmentation de dix points de part modale pour la marche. Pareil pour le vélo. », renchérit Sonia Lavadinho. Certains obstacles restent réhhibitoires. Qui songerait à

Repères

- > Selon l'enquête nationale transports et déplacements de 2008, la part de la marche durant la semaine en France a fortement reculé, passant de **34 % à 22 % de 1982 à 2008**. En moyenne, un Français parcourait 7 km à pied par jour dans les années 1950, contre environ 300 m aujourd'hui.
- > **Du 7 au 10 octobre se déroule à Rotterdam Walk21**, conférence internationale sur la marche. La première édition (Londres, 2000) a participé au retour de la marche, en l'approchant comme un mode de déplacement et non plus seulement par l'angle de la sécurité du piéton.



Des espaces de convivialité où les modes actifs se partagent l'espace s'opposent à la vision de zones urbaines dédiées à un seul mode.

se déplacer à pied en sifflotant dans certains quartiers, conçus pour le passage, où la circulation, le bruit et la pollution dominant ?

La marche pèse peu et manque de moyens

Le déficit d'études économiques mettant en exergue la plus-value des déplacements piétons est pointé du doigt. Les études statistiques ont suivi le reflux de la pratique piétonne constatée entre 1950 et 1990. Peu prise en compte dans les études de mesure, la marche se trouve même effacée lorsqu'elle s'articule avec d'autres modes. Les opérateurs de transport public lèvent la voix, à l'image d'Éric Chareyron, directeur de la prospective pour Keolis qui déclarait au journal *Le Monde* : « Si une part des voyageurs optait pour la marche plutôt que de prendre une correspondance pour une ou deux stations, cela permettrait de désaturer certaines lignes. Mais il faut donner envie de faire ce dernier kilomètre à pied. Or, la marche est souvent la grande oubliée des politiques publiques. On développe des zones piétonnes, mais on ne pense pas un vrai plan de "marchabilité" de la ville, qui donne aux gens la possibilité et l'envie de se déplacer à pied. » L'intermodalité avec la marche appelle l'aménagement

d'un réseau urbain permettant la sociabilisation. Le seul angle de la sécurité du piéton ne suffit pas.

La vitesse en question

Les experts s'accordent sur la nécessité de généraliser les baisses de vitesse pour développer la sociabilité liée à la marche et aux modes actifs. Un débat contradictoire porte sur la mise en œuvre. « *Comment faire une ville marchable qui ne soit pas composée de zones piétonnes dédiées à un seul mode ? Entre ces deux paradigmes, consistant pour l'un à segmenter, pour l'autre à proposer une ville généralisée dans laquelle les gens se baladent dans des espaces partagés, j'opte plutôt pour le second.* », précise Sonia Lavadinho. Selon cette logique, il n'est pas uniquement question d'avancer, mais de se rencontrer, de pouvoir traverser une route en poursuivant une discussion, ou encore d'adapter les espaces urbains aux enfants, afin qu'ils puissent marcher ou circuler à vélo de façon autonome. Cette tranquillité ne peut faire l'impasse d'une vitesse de circulation ralentie, mais la maîtrise des vitesses ne suffit pas. Selon cette spécialiste, « *le maillage pour le corps humain devrait gagner de 15 à 20 % du réseau routier.* » ■

Les outils de marchabilité

Dérivée de l'anglais *walkability*, la marchabilité fit l'objet de plusieurs méthodes de calcul mises au point par des chercheurs américains au début des années 2000.

Reconnues au niveau international, elles sont parfois adaptées aux spécificités des villes françaises. Le PEDS (Pedestrian Environment Data Scan) s'intéresse aux préoccupations des piétons et évalue la marchabilité à partir de trente-et-un critères. Le Spaces (Systematic Pedestrian and Cycling Environmental Scan) mesure les facteurs environnementaux physiques qui influent sur la marche et le cyclisme. L'IMI (Irvine-Minnesota Inventory) comprend cent-soixante éléments.

Retrouvez
Cykleo au salon
Transport Public

Hall 2 Stand 49
EXPONANTES
du 1er au 3
octobre 2019

DÉVELOPPEZ L'USAGE DU VELO AVEC CYKLEO



Active Mobility
cykleo 

LIBRE-SERVICE - LOCATION - FLOTTE ENTREPRISE - STATIONNEMENT

www.cykleo.fr

#4 La transition écologique

LE CLUB
FÊTE SES

30 ans!

Les moments saillants du développement du vélo au cours des trente dernières années ? Après *L'inscription du vélo dans les politiques publiques (#1)*, *Les préoccupations sanitaires (#2)*, *La révolution des libres-services vélo et des vélos à assistance électrique (#3)**, *La transition écologique* a placé le vélo sur le devant de la scène publique.

« Ma principale préoccupation pendant mon mandat de président fut de montrer que le vélo possédait la totalité des vertus citoyennes. Par le fait qu'il entretient la santé de son utilisateur et ne pèse pas sur celle des autres, qu'il diminue l'utilisation des énergies fossiles, induit un comportement de partage de l'espace public... Toutes ces valeurs ont modifié les rapports actuels avec le vélo », s'enthousiasme Jean-Marie Darmian, président du Club des villes et territoires cyclables de 2008 à 2014, actuellement vice-président du conseil départemental de Gironde. L'ancien maire de Créon (33) mesure le chemin parcouru. « J'ai essayé les moqueries sur le caractère bobo du vélo, mais maintenant plus personne n'oserait s'opposer à la moindre mesure le concernant, je le vois au niveau du département. Le vélo se retrouve parfois au cœur même des politiques de déplacement. Le Club des villes et territoires cyclables a grandement joué son rôle à ce niveau-là : d'une structure qui se présentait comme une alternative, elle est devenue porteuse de projets. »

De l'écologie à l'économie

Le sociologue Gérard Mermet situe au début des années 2000 ce passage de l'écologie à ce qu'il nomme l'« écolonomie », une économie responsable prenant en compte les contraintes et les opportunités environnementales. « Cette prise de conscience par des gens plutôt aisés



À contre-courant des modes de déplacement dominants, le vélo s'affirme comme un acteur essentiel de la transition écologique dans le début des années 2000.

que l'on pouvait faire mieux pour l'environnement, que cela tenait de la responsabilité individuelle tout en pouvant être source d'économie, constitue une belle illustration de ce que j'appelle l'« écolonomie ». Ces précurseurs ont ensuite été rejoints par des personnes qui ont placé le curseur du côté de l'économie financière ou du côté de l'écologie et de la préservation de l'environnement », confie cet

observateur des tendances de la société française publiées dans *FrancoScopie* (Larousse). Dès le début des années 2000, le vélo s'affiche fièrement. Les messages positifs autour de son usage ne sont plus uniquement portés par une poignée de militants. Les territoires s'en mêlent, à l'image de Toulouse, lors de la rentrée de septembre 2005, où des affiches montraient un cycliste filant à bonne allure avec le slogan

« 0 euro à la pompe ». Deux années plus tôt, le Club des villes et territoires cyclables organisait une rencontre pour que le vélo « gagne la bataille de l'image et celle de l'usage ». Le vélo n'est plus simplement un véhicule de pauvres ou de militants. Il gagne de nouveaux publics.

La mobilité fait son apparition

Le changement de dimension se trouve étroitement lié à une autre approche de la vitesse. « *Lorsque je suis arrivé sur le vélo, dans les années 2000, nous traversons l'époque florissante du TGV. Le vélo avançait un peu à contre-courant. Au cours du mandat, la notion de vitesse se trouvait de plus en plus contestée au détriment de l'édile. En ville, le vélotortue prouve qu'il roule aussi vite, sinon plus, que la voiture-lièvre.*

Transformation notable, les distances se quantifient en durée et plus seulement en kilomètres. Le terme émergeant de mobilité commence à circuler dans les milieux

spécialisés. « *Au début des années 2000, au ministère des Transports, le vélo se trouvait face à des ministres spécialisés dans le fret maritime, parfois essentiellement préoccupés par la gestion de la SNCF ou celle d'Air France. Peu à peu, la notion de mobilité et de capacité des gens à se déplacer prit le pas sur le transport* », témoigne Jean-Marie Darmian. Une simple étape dans l'évolution de l'« homo-mobilis » ? Selon Gérard Mermet, la mobilité de demain sera impactée par la mobilité virtuelle et son zéro déplacement. Les visites du Machu Picchu ou des châteaux de la Loire en réalité virtuelle vont se répercuter sur la mobilité physique.

« Peu à peu, la notion de mobilité et de capacité des gens à se déplacer prit le pas sur le transport »

L'avenir n'est pas tout tracé

La transition écologique s'accompagne des mutations des autres modes de transport, notamment l'automobile. « *Disposera-t-on dans quinze ans d'un nombre important de voitures totalement autonomes exigeant des infrastructures*

adaptées alors qu'il faut des dizaines d'années pour changer un parc automobile ? », s'interroge Gérard Mermet, qui s'étonnerait moins de voir, d'ici 2030, le nombre de vélos dépasser celui des voitures dans les grandes villes.

Mutants, mutins ou moutons, les trois typologies défendues par le sociologue face au changement se retrouvent dans la mobilité : « *Les mutants sont farouchement favorables au changement, ils attendent le train de Tesla, une technologie qui va dans le sens de la mondialisation ; moins fascinés par la technologie et la globalisation, les mutins s'intéressent davantage à la qualité du quotidien. Parmi eux se recrutent beaucoup d'écologistes, peut-être davantage que chez les mutants ; ils sont mutins car ils considèrent que l'on est peut-être allé un peu trop vite et que la menace écologique se rapproche dangereusement. Quant aux moutons, ils ne savent pas encore ! D'un côté ils entendent le discours du Giec (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat), de l'autre celui de Donald Trump ! Ils ne savent pas trop, mais vont se décider un jour ou l'autre.* » ■

* Articles à retrouver dans les numéros de l'année (83, 84 et 85) de *Ville & Vélo*.

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 du : Club des villes et territoires cyclables d'un montant de€

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

Le Savoir rouler et les règles

Le Savoir rouler à vélo va-t-il modifier l'apprentissage et l'acquisition des règles routières ? La chercheuse Marie-Axelle Granié apporte un éclairage sur ce point d'actualité, mais également sur l'acceptation et l'intégration des règles, notamment concernant la vitesse.



© Alain Dalouche

Psychologue du développement, Marie-Axelle Granié est directrice de recherche à l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR). Ses travaux portent sur l'influence de l'environnement social et physique, sur la construction du rapport à la règle et au risque tout au long de la vie.

Ville & Vélo : L'acquisition des règles de circulation à vélo avant l'entrée au collège va-t-elle modifier leur apprentissage ?

Marie-Axelle Granié : C'est très bien d'apprendre aux enfants à rouler, mais il faudrait peut-être commencer par leur

apprendre à marcher ! On va faire en sorte d'apprendre les règles cyclistes à des enfants qui ne savent même pas se déplacer à pied dans l'espace routier. Lorsque je parle de règles routières, je parle des règles sociales ou légales qui régissent les interactions avec autrui.

Apprendre à traverser une voie suppose de savoir dans quel type d'endroit on se trouve, de savoir estimer les temps intervéhiculaires, d'anticiper le comportement d'autrui... L'apprentissage des règles d'interaction et les compétences à développer en termes psychocognitif et psychosocial devraient être transversales. Je trouve que l'on segmente trop les apprentissages.

Observez-vous des différences sur le rapport à la règle entre les enfants, les adolescents ou les adultes ?

M-A. G : Les travaux nous enseignent qu'il existe une conjonction entre le rapport à la règle et celui au risque en général. Entre l'enfance et l'adolescence, la perception du risque s'amenuise jusqu'à 13-14 ans ; la perception de la règle suit cette même courbe.

Moins la transgression à la règle est perçue comme dangereuse, plus celle-ci semble inutile (...). Tout le monde ne réagit pas de la même façon. Pourquoi

« Les règles routières permettent la liberté de déplacement »

est-ce que je me conforme à la règle ? Pour obéir à la loi, par peur du gendarme, en quelque sorte, et par crainte

de la sanction financière, ou parce que je comprends son utilité et sa justification ?

La conformité à une règle est-elle perçue comme une entrave lorsqu'on est à vélo, un mode de déplacement porteur d'un sentiment de liberté ?

M-A. G : Cela devient compliqué de systématiquement opposer le sentiment de liberté à la règle ! La règle ne constitue pas une contrainte ! Les règles routières permettent la liberté de déplacement. S'il n'y avait pas de stops, de limitations de vitesse, de feux tricolores... Comment ferait-on ? Le camion passerait, ensuite le 4 x 4 et, à la toute fin, l'enfant à pied. Les règles routières permettent à tout le monde de se déplacer et de générer des interactions cordiales, respectueuses. Leur opposer la liberté reviendrait à se mettre en avant par rapport aux autres : ma liberté contre la

liberté des autres. Ce n'est pas cela la vie en société.

La question de la vitesse à vélo se pose-t-elle de la même manière que pour la voiture, à une échelle moindre ?

M-A. G : Si l'échelle est moindre en ville, la vitesse reste un problème. On parle de limiter la vitesse des trottinettes électriques. Tous les moyens de transport se retrouvent en interaction avec les piétons à la vitesse limitée à 4 ou 5 km/h.

Le piéton doit-il être l'étalon pour la ville ?

M-A. G : Oui, en tout cas sur le trottoir. Le comité des experts auprès du Conseil national de la sécurité routière a proposé que le trottoir soit sanctuarisé et uniquement réservé aux piétons et aux véhicules assimilés à des piétons. Il est trop souvent oublié qu'un certain nombre de personnes se déplacent à pied par contrainte car ils n'ont pas accès à d'autres modes de transport. La marche est plutôt utilisée par des enfants, des personnes âgées, des femmes avec des poussettes et des pauvres. La sociologie des cyclistes fait ressortir des hommes jeunes, cadres moyens ou supérieurs. La population la plus vulnérable ou dominée, ce sont les piétons. ■

Repères

18 juillet 2019 : signature de la charte Savoir rouler à vélo.

Avril 2019 : lancement du programme Savoir rouler à vélo pour les enfants de 6 à 11 ans, visant à généraliser l'apprentissage du vélo et l'accès à l'autonomie sur la voie publique avant l'entrée au collège.

Janvier 2018 : le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) introduit la généralisation du Savoir rouler (mesure n° 10) dans le but d'accompagner la pratique du vélo.

Juin 2013 : première Semaine nationale du vélo à l'école et au collège faisant suite à la journée nationale du vélo à l'école.

Septembre 2002 : mise en place de l'attestation de première éducation à la route (APER) en école primaire pour l'apprentissage de la sécurité routière de l'enfant.

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

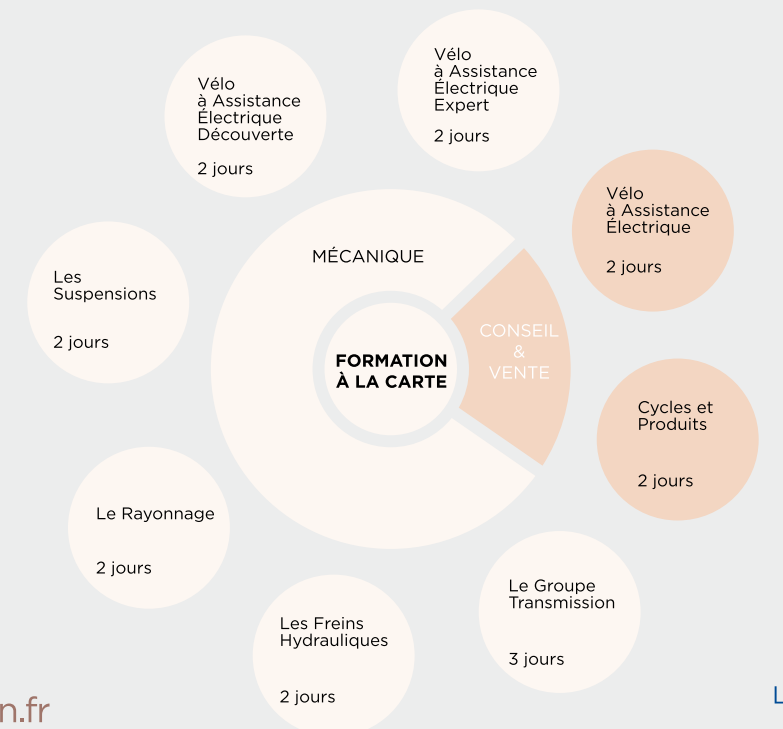
Il prépare, monte et entretient tous types de vélos (Vélo Tout Terrain, Vélo à Assistance Electrique, vélo de route, vélo de ville...).



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.

FORMATION CONTINUE



ABRI PLUS

la solution pour tout abriter



Abri mobile Nomad



Abri résidentiel Cooma



Consigne Vel'Box

ULTRA RAID DE LA MEIJE ABRI PLUS

14-15 SEPTEMBRE 2019
ultra raid lameije.fr



© Aron. CORTES



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