

n° 142 /

septembre -
octobre 2017

vélocité

La revue du cycliste au quotidien



LE BAROMÈTRE des villes cyclables

P. 4



(Futur) bébé
fait du vélo
p. 12



Paris : le vélo
bientôt dominant
p. 20



La Guyane :
Mé palò mo vélo !
p. 24



Vélocité

La revue du cycliste au quotidien



- Des dossiers et des conseils pratiques
- Tout savoir sur les politiques cyclables, la législation, les aménagements, la sécurité routière...
- Suivre l'actualité du vélo urbain, ses enjeux et son développement



L'actualité du cycliste urbain
5 numéros par an

Individuels et associations

1 an • 16 € (5 n°) - 2 ans • 32 € (10 n°)

Administrations, collectivités et entreprises

1 an • 30 € (5 n°) - 2 ans • 60 € (10 n°)

Abonnez-vous en ligne sur www.fub.fr/velocite



Les Assises de la mobilité sur la voie cyclable

sommaire



4

Congrès de la FUB

La FUB était à Arnhem avec l'Europe du vélo

- Cycling strategy, please, Mrs Bulc !
- Baromètre des villes cyclables, une enquête d'ampleur nationale
- Le modèle allemand du Fahrradklima-Test
- "Parlons vélo", une histoire qui ne fait que commencer

12

Santé

Témoignages : mon (futur) bébé fait du vélo

15

Aménagement

- Pour qu'il n'y ait plus jamais de voitures sur le Pont de pierre
- A Tours, une passerelle qui aurait pu être adaptée au vélo

16

Actualités

14

Innovations

Le vélo deviendra-t-il plus intelligent que son cycliste ?

20

La chronique de Frédéric Héran

À Paris, le vélo bientôt dominant dans le trafic

23

Intermodalité

Train+vélo : l'Interloire devrait maintenir son service modèle

24

Ailleurs

Guyane : Mé palò mo vélo !

25

Bibliographie

28

AF3V

Plus Belle La Voie sur la Méditerranée à vélo[©]

29

Le point de vue de l'ingénieur

À vélo sur l'eau et en l'air

30

Vie de la FUB

Avril Photography



Sincère, utile, salutaire, tel est le débat des Assises nationales de la mobilité, à en croire le Premier Ministre. Ce débat s'articule autour de six axes pour lesquels, sans surprise, le vélo sait répondre en proposant une mobilité à la fois :

- propre - le vélo l'est incontestablement, et en prime, pédaler permet de compenser les conséquences du travail sédentaire : nous demandons donc un vrai plan vélo
- connectée - avec le baromètre FUB, nous prouvons que les cyclistes sont prêts pour les défis du Big Data
- solidaire - le vélo est potentiellement le moyen de transport le plus accessible... Ateliers de réparation, vélo-écoles œuvrent déjà pour cela : nous demandons la résorption des coupures urbaines pour un système vélo vraiment accessible pour tous
- intermodale - c'est un stationnement massif en gares qui fera le salut du ferroviaire, et c'est faisable très rapidement !
- sûre - tout un sujet : oublisons le faux débat du casque et favorisons la baisse des vitesses (et le marquage Bicycode pour la monture)
- soutenable - le modèle vélo est potentiellement créateur d'emplois et ne nécessite presque pas de subventions par rapport au trou sans fond du système automobile !

Donc, d'ici la fin de l'année, portez ce message : pour l'immense majorité d'entre nous, *le vélo est une solution et non un problème*. De nombreux exemples européens nous le prouvent, à nous de faire encore mieux.

Olivier Schneider
Président de la FUB



La FUB était à Arnhem

avec l'Europe du vélo

Vélo-City à Arnhem, baromètre des villes cyclables en France après la réussite de l'expérience allemande, développements du site parlons-velo.fr : la dimension européenne du vélo se construit à travers diverses initiatives. Dans un espace européen toujours plus urbanisé, le vélo n'a pas fini de répondre aux enjeux liés aux transports et à la qualité de l'air.



FUB

Arnhem : un cadre pro-vélo pour accueillir le congrès Vélo-City

Le Congrès Vélo-City 2017 a réuni à Arnhem-Nijmegen aux Pays-Bas, du 13 au 16 juin 2017, plus de 1 500 participants et 260 intervenants venus de 40 pays. La FUB a participé, entre autres, au Leadership Program de l'ECF en amont du congrès (campagne Parlons Vélo, projet de baromètre des villes cyclables) et a présenté, lors du congrès, les avancées du programme Alvéole, le projet Nouveaux Cyclistes Urbains* et son articulation avec le réseau des vélo-écoles du réseau.

Les ateliers, les présentations et les tables rondes ont permis à tous les congressistes de partager leurs expériences. Les acteurs investis dans le monde du vélo, de tous les pays, relèvent les mêmes défis et ont souvent les mêmes objectifs.

Le congrès Vélo-city 2017, comme les autres congrès internationaux, permettent à ces acteurs d'élaborer des outils communs, qui pourront être adaptés localement, pour que la solution vélo soit privilégiée sur tous les territoires. L'un des objectifs de l'ECF, dans sa stratégie européenne de promotion du vélo, est d'atteindre une augmentation de l'usage du vélo de 50 % au sein de l'Union Européenne de 2019 à 2030.

Les échanges avec d'autres pays européens ont permis à la FUB de lancer le Baromètre des villes cyclables (inspiré du Fahrradklima-test de l'ADFC en Allemagne). De la même manière, l'équipe FUB s'est entretenue avec de nombreuses personnes investies dans l'apprentissage du vélo. Ces rencontres ont conduit à la création d'un groupe

informel de réflexion sur le sujet, afin de mutualiser les expériences, les stratégies et les solutions pour développer l'apprentissage du vélo. Voici deux initiatives qui ont attiré notre attention.

Bikeability, Angleterre

Ce programme d'apprentissage du vélo touche 320 000 enfants par an en milieu scolaire. Il est financé par le ministère des transports. Les écoles qui souhaitent participer s'inscrivent au programme. Les moniteurs vélo reçoivent une formation de quatre jours et sont rémunérés par le gouvernement. L'objectif est de donner l'opportunité aux enfants d'avoir une plus grande liberté de mouvement et d'autonomie à vélo. Il existe trois niveaux officiels, utilisés également par d'autres organisations :

- savoir contrôler son vélo (cours d'école)
- savoir circuler à vélo (dans le quartier autour de l'école)
- savoir circuler en ville en toute circonstance

D'après Paul, il s'agit de « viser juste ». Il faut bien sûr insister sur la sécurité mais également donner envie et encourager les élèves, afin de promouvoir durablement le vélo.

Plus d'informations sur bikeability.org.uk.



Présentation de Parlons vélo par Charles Maguin et Olivier Schneider

Bike Anjo, Brésil

Depuis 2010, la jeune équipe a su s'imposer comme un acteur majeur de promotion du vélo au Brésil. Son action est centrée sur l'apprentissage du vélo, mais elle développe également de nouvelles activités (conseil aux collectivités pour intégrer le vélo dans les plans de déplacement, campagnes « au boulot à vélo »...). Son principal outil est une plateforme de mise en relation de personnes souhaitant apprendre à faire du vélo, et de moniteurs vélos bénévoles. Cette plateforme compte aujourd'hui plus de 5 700 moniteurs bénévoles et 14 400 demandes d'accompagnement à vélo.

Bike Anjo, avec une communication stylisée et une forte présence sur les réseaux sociaux, attire l'attention des médias et touche ainsi ses futurs élèves.

Plus d'informations sur bikeanjo.org.

Nicolas Dubois

* Projet de recherche en collaboration avec l'IFSTTAR (Institut Français des Sciences et Technologies des Transports de l'Aménagement et des Réseaux), dont l'objectif est de favoriser la pratique du vélo utilitaire en ville (identification des difficultés rencontrées par les cyclistes novices adultes et proposition de dispositifs d'apprentissage afin de surmonter ces difficultés).



Cycling strategy, please, Mrs Bulc !

Violeta Bulc ? C'est la Commissaire européenne aux transports. Cette informaticienne slovène, ancienne responsable des télécommunications puis ministre dans son pays, a notamment pour mission de répondre aux attentes du Président Juncker en matière de transport routier, ferré et aérien. Autant dire que le vélo n'est pas sa priorité. Ce qui ne l'a pas empêchée de répondre à l'invitation de l'ECF en juin à Arnhem.

La Commissaire y a entendu les demandes formulées par le monde européen du vélo comme moyen de transport : des « propositions pour une stratégie européenne de développement du vélo ». Propositions qui, si elles étaient adoptées par l'Union européenne, « pourraient augmenter de 50% l'usage du vélo en Europe, tout en diminuant de moitié la proportion de tués et de blessés graves ».

« Nous ne demandons pas un traitement de faveur. Nous voulons être au même niveau que tous les autres modes de transport » affirme Bernard Ensik, secrétaire général de l'ECF.

« Nous avons besoin de renforcer le secteur du vélo, et l'année à venir nous en offre une très bonne occasion. Ce sera l'année de l'intermodalité, et un cadre de travail pour le vélo peut en être une composante forte » a répondu Violeta Bulc, en recevant symboliquement une valise contenant les recommandations stratégiques pour le vélo en Europe. « Nous devons aussi travailler pour nous assurer que le vélo soit bien pris en compte au moment des choix financiers, en particulier dans le plan pluri-annuel à partir de 2020. »



Cette « Cycling strategy » de l'Union européenne voulue par les membres de l'ECF mise sur la capacité du vélo à développer l'emploi et la croissance en jouant sur la fiscalité et une industrie européenne du cycle forte. L'objectif étant que le vélo fasse jeu égal avec les autres modes de transport en termes de politique et d'investissement, devenant une vitrine de la valeur ajoutée européenne dans un processus général.

Parallèlement à cette adresse directe à la Commissaire aux transports, une lettre ouverte signée par une centaine de représentants d'associations cyclistes a été adressée à la Commission européenne, demandant que cette stratégie figure bien au programme des travaux de la Commission en 2018.

JMT



Baromètre des villes cyclables, une enquête d'ampleur nationale

Ça y est : comme annoncé au congrès de la FUB en avril dernier, le « Baromètre des villes cyclables » a été lancé à la rentrée de septembre sur le site www.parlons-velo.fr. C'est votre ressenti personnel qui est pris en compte.

**BAROMÈTRE
DES VILLES
CYCLABLES**

www.parlons-velo.fr

L'enquête du Baromètre des villes cyclables est accessible sur le site Parlons vélo, une initiative de la FUB

Diffusé d'abord en interne au réseau FUB puis relayé à la presse, le lancement de notre baromètre a été très dynamique et a permis de toucher 10 000 personnes en seulement deux semaines.

Cette enquête nationale, en préparation depuis plusieurs mois, a pour objectif d'évaluer la cyclabilité des villes françaises à partir du ressenti des cyclistes. La cyclabilité se définit par l'aptitude d'une ville ou d'un territoire à favoriser la pratique du vélo. Plus largement, elle mesure la performance du « système vélo ». Concrètement, l'enquête mesure

ce degré de cyclabilité en une quarantaine de questions dans cinq catégories.

Un palmarès des ressentis d'usagers

Les palmarès des villes les plus cyclables sont nombreux mais leurs méthodes sont souvent un peu floues. Ici, pas de calcul des kilomètres de pistes cyclables ou du nombre d'arceaux vélo : c'est le ressenti personnel des usagers qui déterminera si les villes françaises sont faites pour le vélo ou si des progrès sont encore à faire. Les cyclistes sont les « ex-

perts du quotidien » et sont à même d'évaluer leur environnement cyclable.

A l'issue de l'enquête, un classement de la cyclabilité des villes sera établi selon des catégories de taille démographique : pas de comparaison possible entre une petite ville et une grande métropole. Un nombre minimum de réponses est toutefois exigé pour qu'une ville figure dans le classement. Les futures éditions permettront d'observer l'évolution générale du classement mais surtout de la cyclabilité au sein d'une même ville.

Comparer les villes entre elles est un levier important pour inciter les collectivités à valoriser leurs efforts pour développer et améliorer les conditions de pratique du vélo. Au-delà de la note globale, les villes pourront identifier les points forts et les points à améliorer de leur politique cyclable. Cet état des lieux précis de la cyclabilité permettra d'interpeller les collectivités quant aux attentes des citoyens qui souhaitent se déplacer à vélo. L'enquête contribuera aux échanges des Assises nationales de la Mobilité, notamment pour améliorer la sécurité et les conditions de l'usage du vélo dans les villes françaises.

Cette enquête de la FUB s'intègre dans un projet plus global de l'European Cyclists' Federation (ECF) visant à effectuer la même démarche dans plusieurs pays et comparer les villes entre elles à l'échelle européenne.

En préparation depuis plusieurs mois,



ressenti général



sécurité



confort



importance du vélo



stationnement et services

Les cinq catégories de questions du Baromètre

Le modèle allemand du Fahrradklima-Test



Le projet de la FUB s'est fortement inspiré du modèle d'enquête allemand, le Fahrradklima-Test (littéralement « baromètre vélo »). La fédération allemande du vélo (ADFC) a créé cette enquête pour permettre aux cyclistes d'exprimer ce qu'ils pensent de leur ville. Sous la forme d'un questionnaire de satisfaction, l'enquête mesure le ressenti des usagers du vélo sur plusieurs critères de leur environnement cyclable.

Plus qu'une étude scientifique

Cette enquête est une véritable campagne pour attirer l'attention sur les conditions de déplacement à vélo et créer un débat autour de cette question. Les résultats de cette enquête subjective sont un puissant levier politique afin de promouvoir les villes les plus « cyclamicales » et inciter les autres à suivre l'exemple. Jusqu'à présent, ce baromètre allemand s'est montré très efficace pour négocier des améliorations avec les ser-

vices des villes.

Présentée pour la première fois en 1988 comme un simple sondage dans le magazine associatif, l'enquête a bénéficié d'une réelle ambition de la part de l'ADFC. Au fil des années et sept éditions plus tard, l'enquête est passée de 4 000 à plus de 120 000 réponses dans 539 villes en 2016. La démarche est soutenue par le Ministère allemand des transports et suscite une forte attente de la part des médias locaux. Lors des deux dernières éditions, c'est la ville de Münster située dans l'Ouest du pays qui figure en tête du palmarès. Aussi, contrairement aux idées reçues, ce ne sont pas forcément les villes les plus plates qui sont le mieux notées. La petite ville vallonnée de Fielderstadt, au Sud de Stuttgart, affiche un très bon résultat car la collectivité a saisi les nombreux enjeux du vélo en ville et œuvre fortement pour promouvoir sa pratique.

Lucas Nicola

Un projet européen

Lors du congrès mondial Velo-City qui s'est tenu aux Pays-Bas en juin 2017, les acteurs du vélo des différents pays d'Europe se sont réunis afin de réfléchir à la mise en place d'un baromètre européen.

Grâce à une méthode et des questions communes, ce projet visera à évaluer et comparer les villes au sein de chaque pays mais aussi à l'échelle européenne. Lancé en même temps dans tous les pays participants, l'impact du projet sera démultiplié, alimentant le débat de la place du vélo en ville partout en Europe.

Le projet n'est pas encore finalisé mais de nombreux pays ont montré un vif intérêt et plusieurs enquêtes similaires ont été réalisées ou sont en cours en Suisse, en Allemagne, aux Pays-Bas, en Belgique, en République Tchèque et... en France bien sûr ! Le Baromètre des villes cyclables a donc de beaux jours devant lui, à condition que cette première édition recueille un maximum de réponses !



“Parlons vélo”, une histoire qui ne fait que commencer

Il fallait élargir l'audience, rendre plus audible la voix des cyclistes en France. La FUB a donc lancé « parlons-vélo », initiative destinée dans un premier temps à occuper le terrain électoral, puis à élargir le débat, au-delà des élections et au-delà de la FUB.



Photo cycling

Pour prendre en compte l'ensemble des cyclistes, parlons vélo

Fin 2016 il semble évident que les échéances politiques de 2017, avec les élections présidentielles puis législatives, sont une occasion rêvée pour faire enfin parler de la « solution vélo ». Reste à savoir comment. L’idée qui vient en premier est de dupliquer le Fahradklima Test allemand.

Ce dernier obtient en Allemagne des scores très importants et a de nombreuses retombées presse. L’ADFC prétend même que cela leur a donné une réelle influence dans certaines villes. Mais à y regarder de plus près, le calen-

drier ne colle pas. En effet, difficile de traduire en français et de porter le test suffisamment vite pour que ses résultats aient des échos suffisants dans la presse et ce avant avril 2017. Par ailleurs, faire un baromètre cyclable en plein hiver semble un peu biaisé pour ne pas dire peu pertinent. Et surtout, il ne s’agit pas d’élections locales, donc cela n’offrirait que peu d’arguments pour rencontrer les candidats.

En parallèle, la FUB travaillait depuis juin 2016 avec les principaux acteurs de la planète vélo pour identifier une dizaine

de revendications en faveur de la promotion du vélo. Suite à de nombreux allers et retours, des représentants des usagers, des ateliers, des défenseurs des voies vertes, des collectivités et même des professionnels et des industriels du secteur se mettent d'accord sur une liste précise et argumentée.

Sur le modèle londonien

C'est alors que vient l'idée de campagne. Plutôt que de classer les villes, classons les candidats. D'abord la douzaine qui se présente aux présidentielles, et ensuite un maximum parmi les 7 000 candidats aux législatives. Un parangonage des campagnes similaires déjà effectuées attira notre attention sur la campagne de la London cycling campaign (LCC, soit la FUB londonienne) nommée simplement *sign for cycling*.

Cette campagne, organisée à l'occasion des dernières élections municipales de Londres, était dotée d'un site internet dédié (toujours accessible sur <http://signforcycling.org>). Dans un look épuré, le site, titré IMAGINE A BETTER LONDON FOR CYCLING, indique simplement la vision de la campagne (en trois points concrets) et renseigne sur les candidats qui se sont engagés à la mettre en place (au final tous, sauf le candidat populiste de UKIP). Il permet également aux internautes de signer une pétition, ainsi que d'annoncer cette signature sur les réseaux sociaux, voir carrément de commander un kit de communication ou encore de rejoindre la LCC.

Pour convaincre les administrateurs et les potentiels partenaires-financeurs, un propotype est fait avec une traduction du site à l'identique en français, ainsi qu'un message vidéo explicatif.

Très vite, le feu vert est donné. Pour engager un maximum d'acteurs, il est décidé de ne pas faire référence à la FUB dans le nom de la campagne.

Comme pour *sign for cycling*, il faut un nom immédiatement compréhensible.



Le choix se porte finalement sur « parlons-vélo ». Si les fonctionnalités et l'ergonomie prévues sont proches du site de la LCC, l'esthétique est différente avec des photos filtrées et un logo reconnaissable, mais ne faisant volontairement pas d'allusion graphique au monde du vélo.

Les délais sont serrés, mais à dix jours du premier tour de l'élection présidentielle, le site est lancé. Il reprend les principes de la campagne originale de Londres.

Trois grands axes

Les propositions FUB sont regroupées en trois axes :

- Doter la France d'un budget vélo, qui permette de voir émerger des territoires cyclables, vitrine d'une mobilité durable réinventée à la française ;
- Créer une culture vélo dès le plus jeune âge, en généralisant notamment l'apprentissage de la mobilité à vélo dès l'école primaire ;
- Intégrer le vélo dans la fiscalité verte, avec des aides à l'achat, des aides à la réparation et une Indemnité Kilométrique Vélo (IKV) déplafonnée et généralisée à tous les actifs.

La majorité des candidats se positionne. La FUB et ses partenaires communiquent sur les réponses recueillies et les 5 000 signataires de la pétition.

Parlons Vélo !



Hors-série Vélocité
www.parlons-velo.fr

un numéro hors-série de Vélocité qui explique les dix propositions.

La tâche suivante s'annonce immense, puisque suivent les élections législatives et ses 7 000 candidats, ce qui nécessite une organisation et une logistique incomparables.

Il est décidé de lancer un financement participatif pour cette seconde phase de campagne, celui-ci atteint son objectif. Parmi les récompenses figure... un hors-série qui explique, en 16 pages les dix propositions.



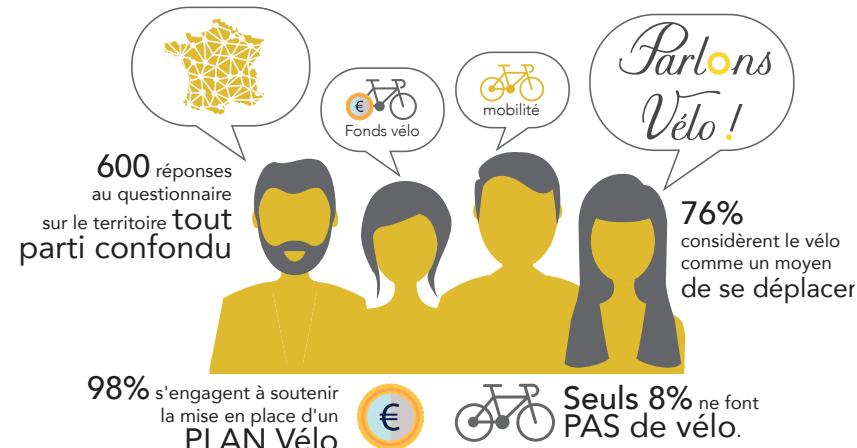
Europe et cyclabilité

Plus de 600 candidats nous ont répondu

Ce hors-série, tiré à 5 000 exemplaires, permet au réseau associatif d'aller à la rencontre des candidats avec un support attractif : argumenté, illustré et chiffré. Entre le bouche à oreille, la sollicitation sur les marchés ou sur twitter, ce sont au final plus de 600 candidats qui ont répondu, ce qui témoigne de l'implication des partenaires, en particulier les associations locales du réseau FUB. Le bilan est exceptionnel : 67 candidats ayant répondu ont été élus et leurs réponses affichent de très bons scores. Notamment 100% s'engagent sur un véritable plan vélo.

Entre temps le Conseil national de la transition écologique (CNTE) a adopté un avis sur la marche et le vélo dont les termes rejoignent nos propositions. Reste à espérer que le gouvernement, qui lance une grande concertation de trois mois sous l'appellation « Assises nationales de la mobilité », en vue d'une loi de programmation de la mobilité sur les dix prochaines années, mettra en œuvre les mesures préconisées par « parlons-vélo » et par l'avis du CNTE.

Olivier Schneider
Président de la FUB



FINANCER LA TRANSITION CYCLABLE DES TERRITOIRES



FAVORISER L'ÉMERGENCE D'UNE "GÉNÉRATION VÉLO"



DÉVELOPPER UNE FISCALITÉ QUI ENCOURAGE L'USAGE DU VÉLO



Réponses des candidats aux élections législatives



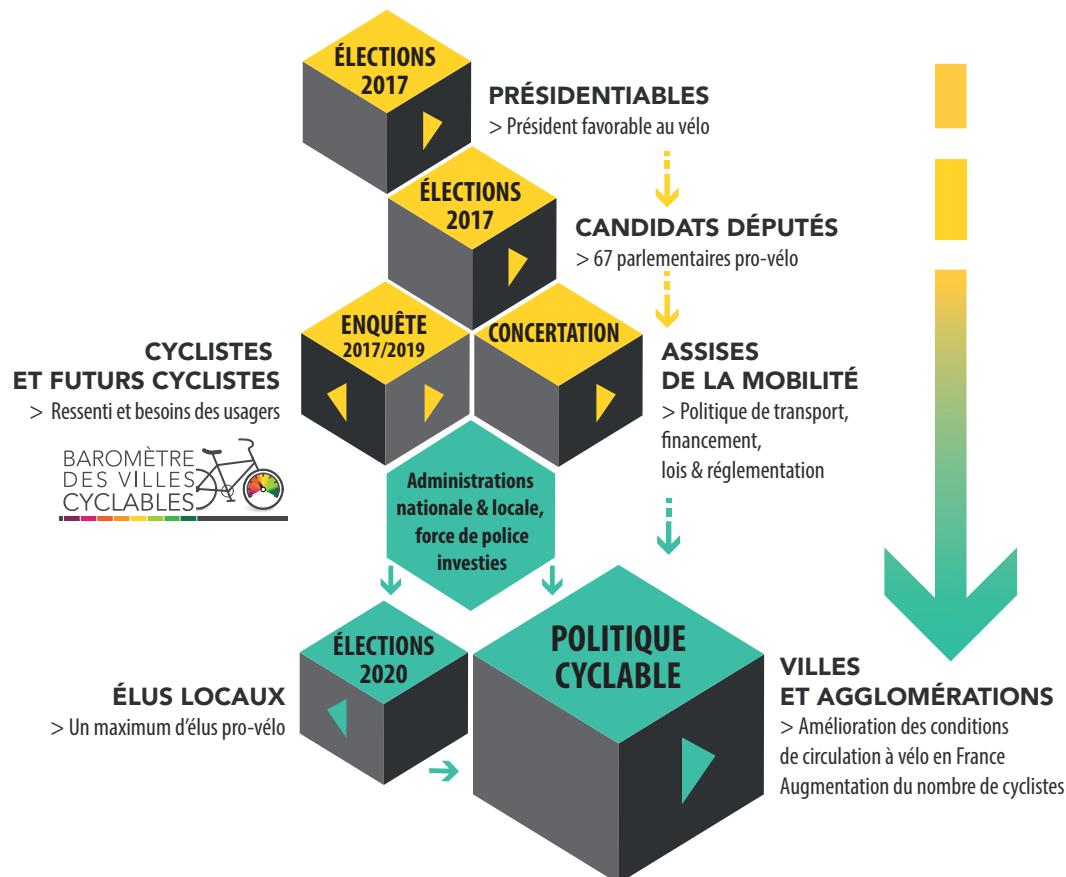
impossible pour l'équipe FUB, même si tous les salariés et administrateurs s'y mettaient, deviendrait donc possible. Pour obtenir votre accès à cet outil en ligne, écrivez à parlonsvelo2017@gmail.com

Parlons encore vélo aux députés

Evidemment pour le projet de loi Mobilité, la FUB compte bien s'appuyer sur les nouveaux députés, que ceux-ci aient répondu ou pas à parlons-vélo. Des rendez-vous ont déjà été pris en ce sens et donnent des résultats prometteurs. Mais ces quelques échanges n'en font pas une majorité. Pourtant, la FUB est convaincue qu'il est possible de faire passer des amendements. A condition de se coordonner au sein du réseau. Dans ce cadre, des volontaires sont appelés à participer à un « plaidoyer participatif ». Le principe est simple : grâce à un outil en ligne, il est possible de bénéficier de nombreuses informations sur les députés, et notamment d'en « adopter » un dont personne ne s'occupe encore. Comprenez : faire du plaidoyer auprès d'un député avec l'appui de la FUB (modèle personnalisable de courrier, argumentaires, chiffres, proposition d'amendement...). On estime qu'avec 100 à 200 volontaires il serait possible d'être en contact proche avec les 577 députés. Ce qui est bien sûr

Parlons Vélo !

Une progression à inscrire dans la durée



Contribuer aux Assises nationales de la mobilité



La FUB compte sur les lecteurs de Vélocité non seulement pour répondre à l'enquête, mais également pour la relayer largement autour d'eux (des flyers sont disponibles sur simple demande au siège, tandis qu'un kit de communication est disponible en ligne).

Des résultats plus complets seront publiés à l'occasion du prochain Congrès de la FUB, qui aura lieu à Lyon. Ensuite, les associations du réseau seront invitées à exploiter les données obtenues sur leur territoire, grâce à des outils d'analyse statistique et de mise en page. Ainsi, on peut espérer un maximum de retombées et une véritable prise en compte du vélo dans tous les territoires.



Témoignages :

mon (futur) bébé fait du vélo



D'une manière générale, pas de contre-indication pour les femmes enceintes

Maintenir une bonne tension, éviter les complications liées au surpoids, bercer le bébé au rythme du pédalage : une femme enceinte a quelques bonnes raisons de faire du vélo. Avec les nuances et restrictions exprimées dans ces quelques témoignages. Il manque celui de la parturiante qui prend son vélo pour aller accoucher, pratique courante à Copenhague, assez rare en France.

Aucune contre-indication médicale de principe en-dehors des revêtements de chaussée trop dégradés. Quelques petits trucs à connaître pour être à l'aise. Obstétriciens et sages-femmes encouragent une pratique régulière, adaptée à chacune et à chaque étape de la grossesse.

Agnès, à Chalon-sur-Saône

« Je suis actuellement dans mon 7^e mois de grossesse et je roule en ville pour tous mes déplacements depuis maintenant trois ans. Je possède trois vélos : un VTC pour les sorties du dimanche, un vélo de ville « sur mesure » adapté à mes besoins (acheté à La Bécane à Jules à Dijon, atelier d'auto-réparation qui a lancé sa marque de fabrique, REFAB), ainsi qu'un triporteur hollandais De FietsFabrik pour transporter ma fille de 3 ans et demi et faire les courses.

La ville dans laquelle je réside est de taille moyenne - 40 000 habitants - et ne dispose que de très peu d'équipements adaptés au vélo urbain : pistes cyclables uniquement sur les très grandes artères de la ville, aucun panneau aux feux, très peu d'endroits où attacher son vélo dans le centre urbain et une Mairie assez peu conciliante sur

le sujet. De plus, la qualité de l'état de la voirie est proportionnelle au trafic routier de la rue empruntée : seules les grandes artères sont dans un état correct, tous les itinéraires « bis » plus adaptés à la pratique du vélo en milieu urbain sont dans un état lamentable. Enfin, les incivilités quotidiennes des automobilistes rendent la pratique du vélo très risquée dans une ville qui pourtant en tirerait un bénéfice certain : c'est globalement plat, il y a un réel problème de parking et de bouchons en centre-ville et les trajets à vélo font maximum 30 minutes d'un bout à l'autre de la commune. Sans parler du bénéfice économique que cela apporterait à notre centre historique piétonnier dont les petits commerces se meurent ! Même les piétons n'aiment pas les cyclistes et nous le font bien sentir... Bref, ici les cyclistes sont en milieu hostile.

Quand à ma pratique en tant que femme enceinte, j'ai dû malheureusement arrêter assez tôt dans ma grossesse : en effet, le médecin craignait que les bosses et trous de la voirie répétés ne mettent en danger le fœtus et provoquent un décrochement du placenta. De plus, j'ai 36 ans et les troubles de nutrition occasionnés par le début de grossesse m'ont rendue rapidement incapable d'effectuer les trajets les plus élémentaires comme aller chercher ma fille à l'école, la fatigue physique était trop grande.

Ce n'est qu'à partir du 5^e mois que j'ai recommencé doucement à reprendre le vélo à certaines occasions mais là encore j'ai dû rapidement me résoudre à abandonner définitivement l'usage de vélo en étant enceinte : la conduite des automobilistes était par trop dangereuse et le corps médical continuait de me déconseiller fortement l'usage du vélo en ville. Donc voiture et frustration morale étaient de retour.

De même, je sais que lorsque mon enfant sera né, il me faudra attendre qu'il ait au moins 3-4 mois avant de le

mettre dans une nacelle spécialisée dans mon vélo cargo (ce dernier n'ayant pas de suspensions, ça pourrait être néfaste à Junior d'être autant secoué, toujours ces problèmes de voirie...). Je sais pourtant la chance que j'ai de pouvoir le mettre dans un vélo adapté aux tout-petits, les sièges vélos et les remorques du commerce de proximité (type Décathlon, Go sport...) ne permettant quant à eux de ne transporter un enfant qu'à partir de 9-10 mois au mieux. Je dois donc prendre mon mal en patience...

J'espère que mon témoignage vous aura été utile, et quelque part, j'espère que les autres que vous recevrez seront plus positifs quant à la possibilité pour les femmes enceintes de continuer à pratiquer le vélo en toute sérénité. »

Aude, à Paris

« Le vélo est mon moyen de déplacement au quotidien, j'ai donc logiquement continué à en faire lorsque j'étais enceinte de mon premier enfant il y a

trois ans. Je travaillais alors à Paris et effectuais au moins 10 km par jour entre mon hébergement dans le 12^e et le bureau près de l'Opéra, sans compter les reportages.

Ma gynéco, à Strasbourg, où j'avais gardé mon appart, n'y trouvait rien à redire. À Strasbourg, ça n'a rien d'exceptionnel de se déplacer à vélo, donc comme ma grossesse se passait bien, c'était « roulez jeunesse ». Le futur papa, cycliste aussi, n'y voyait pas de mal non plus.

Remontant la rue de l'Université embouteillée à contre sens (aménagé, mais pas vraiment dans la culture des automobilistes parisiens) je me suis quand même dit une fois que je ferais mieux de redoubler d'attention. Et j'ai arrêté de faire le tour de la place de la Bastille, préférant un itinéraire moins fréquenté par la passerelle au-dessus du bassin de l'Arsenal.

Au 7^e mois, j'ai cédé aux pressions maternelles (« c'est pas toi le problème, c'est les autres ! »...) et pris le métro à contre cœur. De retour à Strasbourg, j'ai repris ma bicyclette pour assister aux cours de préparation à l'accouchement.



La maternité n'est peut-être pas très loin...

J'ai vraiment arrêté les dernières semaines quand mon ventre devenait trop gênant. Le futur papa m'a amené à la maternité en voiture.

Parmi les copines qui ont fait du vélo enceintes, il y en a une qui a croisé une maman venue à vélo pour accoucher. Personnellement, je ne l'ai jamais rencontrée. »

Muriel, à Bordeaux

« Pour ma part, cycliste convaincue, je fais fi des regards désapprobateurs et autres remarques débiles genre « Oui mais si tu tombes »... facile et surtout applicable à tout le monde ! Il est dommage de ne pas avoir accès aux conditions d'accident lorsque les chiffres de l'accidentologie tombent, ça nous permettrait d'avoir une vue de ce cas particulier de la grossesse.

Mon obstétricien est tout à fait confiant, il m'encourage même à continuer le plus longtemps possible même s'il n'est pas lui-même cycliste. Pour ma première grossesse il y a trois ans, j'ai roulé à vélo (classique, non assisté) jusqu'à huit mois, j'ai accouché 15 jours après pour des raisons médicales qui n'ont rien à voir (pré-éclampsie) et il pense que c'est cette pratique qui m'a permis de conserver une plutôt bonne tension aussi longtemps vu le pourquoi du déclenchement de l'accouchement. J'ai refait du vélo assez rapidement, avec ma fille en écharpe de portage sur moi. Là aussi, j'ai été traitée d'irresponsable, je mettais ma fille en danger. Ah bon...

Il est courant que lorsque l'on est enceinte autrui se sent autorisé à juger de notre façon de gérer nos enfants, comme si un cosy dans une voiture était le seul gage de survie dans notre monde de brutes. Lucile a ensuite fait du vélo dans un petit siège bébé calé sur le guidon avec petit pare-brise dès ses huit mois, puis siège arrière.

Depuis, je suis passée au VAE, je trimballe Lucile à l'arrière depuis le début et je compte installer le petit siège avant dès que possible sur le guidon de ce VAE.



Ma sœur (qui n'a pas encore d'enfant mais qui est très sensible à mes choix) estime que l'on prend en otage les femmes lors de cette occasion où elles deviennent mères. Ce jugement pèse aussi lourd que lorsque l'on déclare ne pas souhaiter allaiter.

Pour cette grossesse, j'ai fait du Brompton, du vélo classique avec ou sans carrière à l'arrière et du VAE, et ni ma sage-femme, ni mon obstétricien n'ont tenté de m'en dissuader le mouvement haut-bas des cuisses masse le bas ventre lors du pédalage, ça permet de bercer le bébé tout en induisant un mouvement pendulaire rappelant la marche sans le « traumatisme » des articulations (on ne porte pas son poids de la même façon puisque le vélo nous porte). En combinant le vélo, la marche et les TC, je suis la plus heureuse des cyclistes !

J'ai déjà vu la vidéo d'une danoise filmée par son mari en route vers la maternité en pleines contractions, il faudrait que je vous la retrouve.

Mon obstétricien pense que j'ai une bien meilleure tension pour cette grossesse-ci parce que je fais encore plus de vélo qu'avant (en plus, je viens de déménager donc je n'habite plus à Bordeaux même mais en première couronne). Même si je ne suis pas loin du centre ville de Bordeaux (15 minutes à vélo !), je fais plus de distance pour mes différents rendez-vous.

Ma sage-femme estime que l'on précarise les femmes en les culpabilisant à outrance alors qu'une femme enceinte, sauf exception, n'est pas malade. Elle trouve ça très bien que je pédale encore et m'a demandé mes trucs pour adapter ma pratique.

J'ai baissé un peu ma selle pour pouvoir poser mes pieds bien à plat en cas d'urgence. Comme je ne porte jamais d'écouteurs à vélo, je reste de toutes façons attentive lors de mes déplacements (à recommander à tout le monde de toutes façons) et c'est tout ! »



M. Sola-Ribeiro

Muriel Sola-Ribeiro, figure bien connue à Bordeaux dans le milieu du vélo



Mon cher vélo

Bruno, obstétricien, conseille le vélo comme « un effort régulier »

L'avis d'un obstétricien

« La pratique régulière d'une activité sportive adaptée fait maintenant partie des recommandations officielles que nous faisons aux femmes enceintes : « au moins une demi-heure de marche par jour » dit le slogan. Cela permet, notamment, de diminuer le risque de diabète, de grossesse et d'hypertension de fin de grossesse, de plus en plus fréquents dans cette population souvent en surpoids.

La pratique du vélo fait partie de cette stratégie et doit être encouragée. Malheureusement beaucoup de femmes enceintes ont peur de mettre en danger leur grossesse et arrêtent de bouger dès que le test est positif ! C'est une erreur, la plupart des fausses couches, surtout au premier trimestre, ne sont pas dues à des événements extérieurs mais à des anomalies constitutionnelles du fœtus incompatibles avec la vie, qu'aucune modification du comportement ne pourra prévenir. Les femmes enceintes peuvent et même devraient faire du vélo pendant leur grossesse, sans restriction au premier trimestre, en préférant des revêtements de chaussée réguliers au deuxième trimestre, et modérément

au troisième trimestre si l'encombrement le leur permet et si elles n'ont pas d'antécédents d'accouchement prématuré. Seules les chutes, bien sûr, sont préjudiciables et l'effort doit être adapté à l'état de grossesse : pas de performances ! Mais un effort régulier avec une certaine durée et une respiration calme et profonde. »

Bruno (à Bourges)

Heureux événements

Ces témoignages ont été écrits en début d'année. Les trois bébés sont nés depuis, ils sont en bonne santé, comme leurs mamans. Agnès regrette de ne pas trouver en France le matériel adapté pour transporter un nouveau-né à vélo. Aude récidive avec une 2^e grossesse en cours. Et Muriel a déjà commencé à transporter son petit à vélo.



Pour qu'il n'y ait plus jamais de voitures sur le Pont de pierre

Un pont emblématique en centre ville fermé aux voitures. Les cyclistes soutiennent la métropole de Bordeaux pour que sa décision soit bien définitive.



Christophe Pit

Rassemblement cycliste du 5 septembre pour soutenir la fermeture définitive du Pont de pierre au trafic auto

La bonne nouvelle : le Pont de pierre de Bordeaux, qui franchit la Garonne en plein centre ville, est fermé aux voitures depuis le 1^{er} août. Une expérimentation annoncée pour deux mois, destinée à être prolongée si elle s'avère concluante pour l'amélioration des conditions de circulation. La mauvaise nouvelle : des craintes que sous la pression de certains automobilistes, de commerçants, la métropole de Bordeaux ne revienne sur cette décision.

C'est donc pour soutenir massivement « la fermeture définitive du Pont de pierre au trafic auto » que Vélo-Cité Bordeaux avait organisé, le mardi 5 septembre en fin de journée, un grand rassemblement cycliste sur ce monument historique, rassemblement soutenu par une pétition qui avait recueilli les signatures de 13 associations et de près 1 600 personnes.

Si le choix politique se confirme – et les premiers constats sur la fluidité de la circulation iraient plutôt dans ce sens – ce pont dédié aux transports alternatifs pourrait devenir « LE symbole du

Bordeaux de demain » souligne Vélo-Cité qui y voit « une opportunité historique ». Les bus continueront à y passer, ainsi que les taxis, mais surtout le tramway. On pense bien sûr à la ville de Tours, qui en inaugurant son tramway en 2013 sur le pont Wilson (en plein centre ville aussi), avait du même coup



Christophe Pit

L'engouement des cyclistes est manifeste : en août, 203 000 cyclistes ont traversé le pont dans les deux sens



A Tours, une passerelle qui aurait pu être adaptée au vélo

Le long faisceau de voies ferrées au sud de la gare de Tours est enfin franchissable à vélo. Mais le Collectif cycliste 37 regrette que les accès à la nouvelle passerelle soient très mal conçus.



Réduire les coupures urbaines, particulièrement sensibles pour les trajets à pied ou à vélo, fait partie de l'apaisement des villes, en encourageant ces moyens de déplacement actifs et non polluants.

A Tours, la passerelle Fournier joue théoriquement ce rôle, en permettant au sud de la gare la traversée des voies ferrées, qui s'étendent sur près d'1km avant les embranchements avec la grande ligne est-ouest sur laquelle se trouve la gare de St Pierre des Corps.

Il était temps de la refaire, cette vieille passerelle métallique construite en 1891, accessible seulement par des escaliers. Détruite par les bombardements à la fin de la dernière guerre, elle avait alors été reconstruite à l'identique. De nouvelles exigences sont apparues, débouchant sur une architecture élancée, et surtout une meilleure accessibilité.

Inconfortable des deux côtés

C'est sur les normes imposées depuis plus de dix ans pour les personnes à mobilité réduite que se sont alignés les concepteurs du projet. Inaugurée début

juin, la nouvelle passerelle Fournier, qui relie les quartiers de Velpeau à l'est et du Sanitas à l'ouest, est donc accessible aux fauteuils roulants. L'Association des Paralysés de France a exprimé sa satisfaction. Elle a été écoutée sur des détails tels que l'aménagement d'une plate-forme de repos à mi-parcours de la rampe hélicoïdale (côté est).

Le Collectif cycliste 37 a visiblement été moins écouté. Si les 120m de linéaire de la passerelle proprement dite, avec 2,40m de large et un bon revêtement, n'appellent pas de critique, hormis la contrainte d'être vigilant dans les moments d'affluence, il n'en est pas de même pour les accès. Leur largeur est en effet bien inférieure à celle de la passerelle : à peine 1,60m côté ouest, et 1,40m côté est. Avec en particulier un passage en épingle à cheveux (côté ouest) qui oblige la grande majorité des cyclistes à mettre un pied à terre. Sans compter quelques poteaux mal placés qui réduisent encore la largeur par endroits, et empêchent tout croisement.

« Ce n'est pas un travail d'aménageurs » conclut le Collectif. « La conception et la réalisation de cette passerelle Fournier vont entrer dans l'histoire de la ville de Tours comme la référence absolue de ce qu'il ne faut pas faire. »



Très dissuasif pour le vélo-cargo

Par ailleurs, « l'absence de bandes cyclables dans son prolongement et l'absence d'intégration dans un réel plan de circulation de la ville de Tours en font un équipement confidentiel » note l'association, qui relève un « usage limité » en-dehors des pics de fréquentation que sont les allers-retours scolaires et les heures de marché. Et que dire des vélo-cargos ? De plus en plus utilisés pour

transporter de jeunes enfants, choisis pour éviter la deuxième voiture, voire la voiture tout court, ils font partie de l'avenir de la circulation urbaine. Et même du présent comme à Copenhague, où on en compterait déjà plus de 40 000. Les accès de la passerelle Fournier constituent à l'évidence une dissuasion pour les adeptes du vélo-cargo, et le Collectif cycliste tourangeau regrette vivement qu'ils doivent faire des détours « dans les flots dangereux de circulation parmi les automobiles et les bus ». Tout

ça pour « un manque de vision au moment de faire les choix de conception ».

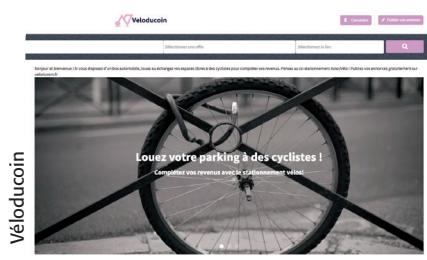
On espère bien sûr que toutes les Villes investissant dans la réduction de coupures urbaines sauront faire mieux qu'à Tours. Et que les erreurs de la passerelle Fournier pourront servir à en éviter ailleurs.

J-M. T. avec Collectif cycliste 37

Actualités



www.veloducin.fr



Votre immeuble ne dispose pas de garage adapté ? Votre commune ne propose pas de stationnement sécurisé ? Confronté aux mêmes problématiques, Christophe, cycliste parisien, s'est vu offrir une place dans le box auto de son voisin. Cette opportunité lui a donné l'idée de créer un site de petite annonces gratuites entre voisins pour louer, partager ou échanger des espaces de stationnement vélo... Le site www.veloducin.fr a vu le jour pour que tous les cyclistes en milieu urbain puissent trouver une place sécurisée.

“Mon site accueille peu de monde pour le moment mais j'espère bien contribuer à favoriser le développement du vélo en aidant les cyclistes à se garer en toute tranquillité !”, affirme Christophe. Cette initiative bénévole mérite d'être relayée car elle répond à un réel besoin. Voilà de quoi créer du lien avec ses voisins automobilistes tout en assurant la sécurité de sa monture.

Le monde du vélo est plein de talents

La remise des prix des Talents du vélo 2017, organisée par le Club des villes et Territoires cyclables, a eu lieu le 5 juillet au Palais du Luxembourg à Paris. Sur les 44 dossiers de candidature reçus, le jury a retenu onze lauréats, répartis sur six catégories. Auxquels s'ajoutent le grand prix, une mention spéciale et deux coups de cœur... sans oublier un Talent d'or pour Isabelle Mesnard, élue chartraine dont beaucoup connaissent l'enthousiasme en faveur du vélo.

Grand Prix Talent du Vélo

Dominique Carré, conseiller communautaire de l'Etablissement Public Territorial Plaine Commune (93) pour « Bicyclo », la maison du vélo associative et solidaire de Plaine Commune.

Talent du Vélo entrepreneuriat

Julien Langé et Marie Chabrol, fondateurs, Atelier Acturba (75) pour Véloptimo, nous partagerons plus que nos vélos - système innovant de design de locaux à vélos et de partage de flottes de vélos recyclés dans les espaces privés.

Talent du Vélo solidarité

Florent Motte, responsable des Cycles-Re (31) pour l'atelier de re-fabrication de vélos : un parcours d'insertion, de formation et de qualification professionnelle.

Talent du Vélo pédagogie

Catherine Gauthier, adjointe au Maire de Varennes-sur-Seine (77) pour le

Vélobus, un service de ramassage scolaire cycliste.

Talent du Vélo communication

Jéry Jicquel et Stéphanie Roux, fondateurs, pour Velook.fr, le blog pour trouver un vélo d'occasion.

Talent du Vélo innovation

Bruno Civardi, Inventeur de GoWheel, système d'assistance mécanique sans batterie pour vélo.

Talent du Vélo style

Bahar Ashouri, fondatrice de Rainette pour l'imperméable adaptable aux sièges vélos pour enfants.

Deux Coups de Cœur du Jury

André Baldet pour l'exposition Planète vélos, un tour du monde de la petite reine en 110 posters.

Philippe Deroussen, enseignant spécialisé et les collégiens de la section ULIS, en situation de handicap, du collège Monod de Margencel (74), pour Cycles et Recycles, recyclage de vélos d'occasion.

Mention du Jury

le syndicat UNSA-Ferroviaire, pour son action en faveur de la reconnaissance d'un Plan de déplacement d'entreprise et la mise en place de l'indemnité kilométrique vélo au sein du Groupe public ferroviaire SNCF.

Talent d'Or 2017

Isabelle Mesnard, adjointe au Maire de Chartres (28) pour son action en faveur du vélo dans les villes moyennes et de l'éco-mobilité scolaire.



Le vélo deviendra-t-il plus intelligent que son cycliste ?

L'intelligence connectée a débarqué dans la vie de la petite reine. Pour plus de sécurité, contre le vol, la fatigue... Les applis et les nouveaux accessoires arrivent au secours. Le cycliste peut-il alors s'en remettre à son vélo et rouler le nez en l'air ? Perd-il carrément le contrôle ? Revue de presse au fil du Web réalisée par Actuvélo.



Aux Pays-Bas, « un opérateur téléphonique néerlandais a développé une application mobile qui empêche l'utilisation des smartphones à vélo », annonce un article paru sur 20minutes.fr. « Une fois en selle, le réseau internet et toutes les formes de communication sont bloqués, seule reste la possibilité d'appeler le 112 en cas d'urgence. » Le système de verrouillage de vélo relié au téléphone, fait partie « d'une vaste campagne lancée pour (...) les enfants, les plus vulnérables ». L'initiative est portée par l'association de sécurité routière néerlandaise et un opérateur du pays, KPN. Ce n'est donc plus le cycliste – jeune soit-il – qui fait attention à lui... mais son vélo qui s'associe à son téléphone pour lui éviter la tentation du SMS !

Renouvellement des équipements

L'assistance technologique à vélo occupe le Web. Le vélo sécurisant inspire. Celui que l'on retracerait via un GPS en toutes circonstances aussi. « Les accessoires

électroniques ou connectés renouvellent les équipements obligatoires et recommandés », apporte la journaliste de La Croix. Elle présente dans un article « plusieurs inventions récentes (...) qui s'attachent à réduire les risques à vélo selon trois priorités : signaler sa présence, faciliter les changements de direction et garder la maîtrise de la bicyclette ». Le lecteur-cycliste voit ici sa sécurité assurée par trois innovations : un guidon connecté à un GPS où il « n'a plus qu'à suivre », un casque à puce Bluetooth qui baisse la musique à l'approche d'un obstacle et les clignotants qui remplacent le bras, surtout la nuit. Le guidon connecté en question, baptisé Wink, occupe aussi le site d'Ouest-France. Le journal en ligne décrit : « Le guidon 'rélié' propose d'autres fonctions que traquer une petite reine perdue. Il donne le chemin à suivre par GPS, via des LEDS envoyant des signaux lumineux (tourner, faire demi-tour, aller tout droit...). Il joue les antivol, déclenchant une alarme s'il ne reconnaît pas son propriétaire. Enfin, il est doté d'un éclairage s'adaptant à la lumière ambiante ».

Prévenir les automobilistes de la présence du vélo

« Michelin a mis au point une innovation appelée Bikesphere. Grâce à un émetteur placé en dessous du guidon, deux anneaux LED rouge se projettent au sol, un à l'avant et l'autre à l'arrière. Le but : le même que pour un phare, c'est à dire prévenir les automobilistes de la présence d'un vélo », expose L'Équipe dans sa rubrique « Sport et Style ».

Que diriez-vous d'un vélo où, avec une application, « vous déverrouillez le cade-

nas, configurez la puissance du mécanisme, vérifiez le niveau de charge de la batterie et activez la localisation du vélo lorsqu'il est volé » ? Voilà une somme d'activités à vocation quasiment magique que pourra accomplir L'Electrified S, ce nouveau vélo intelligent du fabricant hollandais VanMoof, présenté sur le site d'actus geek AndroidPit. L'innovation avance dans le même sens pour Greenberry, une start-up de Nancy qui voit vert et a mis en place « un service de vélos connectés, doté d'une technologie de géolocalisation qui vous permettra d'une part de retrouver facilement votre vélo en cas de perte mais aussi de mieux cohabiter avec les voitures. (...) Grâce à une application qui vous propose des itinéraires adaptés à l'usage du vélo » rapporte Le blog des Institutionnels, interface développée par une filiale du groupe Crédit Mutuel Arkéa.

Soutien à des pratiques plus vertueuses

Avec de telles propositions, vient se poser la question de la liberté du cycliste... Une question que les concepteurs de Greenberry ont anticipée :

« Le numérique doit rester un soutien à des pratiques plus vertueuses, sans pour autant se substituer à la responsabilité de chacun. Des capteurs mesurent la qualité de l'air en temps réel, sensibilisant ainsi ses utilisateurs à l'importance de se déplacer plus responsable. »

Le cycliste pourrait donc encore mobiliser son intelligence tout en communiquant





quant avec celle de sa monture. Cette complémentarité est aussi le parti pris de la K-Ryole, « une remorque intelligente, capable d'accompagner et d'anticiper les réactions du cycliste » et transporter jusqu'à 250kg, annonce Le Parisien.

Vélo révolutionnaire et lutte contre la pollution

« L'argument écologique semble être le fer de lance de la renaissance du vélo », rappelle Sciences Humaines. Quid du plaisir de rouler à la seule force de ses fibres musculaires n'ayant aucune consommation énergétique ailleurs ? Le Néerlandais Daan Roosegaarde, installé à Pékin, s'est saisi de cet enjeu et propose un vélo high tech... mais dépolluant : « Le vélo a toujours été le symbole d'un mode de vie qui fait appel aux énergies propres et qui est soucieux de réduire la pollution, mais ce vélo-ci est à double usage : il purifie l'air tout en permettant de se déplacer. »

Ces propos étaient publiés en anglais dans le Guardian et relayés en français par Courrier International pour présenter ce projet qui suit l'installation d'une tour qui aspire le smog en République populaire. Ce « vélo révolutionnaire » est aussi raconté dans L'Equipe.

Réhabilitation de l'intelligence du corps

Le parfait équipement du cycliste 2.0 a donc du boulot ! Faisons un pas de côté dans le temps. « Il y a 200 ans le vélo détrônait le cheval » titre ce mois-ci le magazine Sciences et Vie avec la naissance de la draisienne. En cet anniversaire, le vélo ne peut-il plus se passer d'une intelligence artificielle qui vient compléter celle de l'Homme ?

Selon Claude Marthaler, la bicyclette répond aux besoins de déplacement des humains et s'apparente à un « élément primal qui réhabilite l'intelligence du corps.

Sciences Humaines titre « La revanche du vélo » un article consacré aux raisons du succès du vélo dans nos métropoles. Le lecteur y trouve Claude Marthaler qui « compare le mécanisme du guidon au cours de la vie : 'Le guidon est comme une métaphore de son propre destin. Il permet de s'orienter et de changer de direction quand on le veut.' »

Le « caractère émancipateur » du vélo est aussi présent, venu des années 1970 avec Ivan Illich. « Dans un texte philosophique, il décrit le vélo comme un objet complémentaire à l'être humain, qui lui permet d'aller au bout de ses capacités sans se dénaturer », résume la journaliste, avant de citer :

« La bicyclette est un outil parfait qui permet à l'homme d'utiliser au mieux son énergie métabolique pour se mouvoir : ainsi outillé, l'homme dépasse le rendement de toutes les machines et celui de tous les animaux. »

Le retour de la draisienne

Face à l'élan technologique, la tendance au 'rétro-pédalage' arrive aussi, sans pour autant afficher le besoin de freiner l'innovation. « Deux siècles plus tard, le retour de la draisienne », titre RFI. Ici, un designer offre une élégante monture en bois. Sans pédale. Sans chaîne. Sans trajet préconisé. Deux roues, une selle, un guidon. Et rien.

Le vélo, ce compagnon du quotidien, pourra donc épauler son cycliste ou se laisser guider par lui. Question de caractère de l'un, et de l'autre. Y a-t-il un vrai besoin de comparer les « intelligences » ? Peu probable. Restons sur ces mots de Pierre Dac : « Sans l'invention de la roue, les coureurs du Tour de France seraient condamnés à porter leur bicyclette sur le dos ».

Par Adeline Charvet,
journaliste pour Actuvélo.fr,
Pignon sur Rue, maison du vélo
et des modes actifs (69)



Le retour de la bicyclette, par Frédéric Héran

À Paris, le vélo bientôt dominant dans le trafic

En France, Paris a toujours montré la voie en matière de déplacements, que ce soit avec l'essor du trafic automobile puis son reflux, avec le développement des transports publics de toutes sortes, avec le tassement puis le regain de la marche et y compris avec l'effondrement puis la renaissance du vélo.

Même si vous habitez une ville moyenne bien différente de la Capitale, ce qui s'y passe devrait vous intéresser au plus haut point, car avant 2030, au rythme des mutations actuelles dans le partage modal, il est probable que, dans Paris *intra muros*, les déplacements à vélo seront plus nombreux qu'en voiture, comme à Copenhague ou à Amsterdam aujourd'hui.



Pourquoi un tel retour en force du vélo ?

En 1976, la Région parisienne réalise sa première « enquête globale transport » (EGT) pour connaître en détail la façon de se déplacer des habitants de l'agglomération. Les résultats révèlent que la « part modale » du vélo (c'est à dire la part des déplacements à vélo sur l'ensemble des déplacements y compris la marche) est alors dans Paris de seulement 0,2 % ! Puis, selon ces EGT, réalisées environ tous les dix ans, la part modale était de 0,4 % en 1991, 1,3 % en 2001 et 3 % en 2010. Selon une autre source, celle des comptages annuels, au rythme où les déplacements à vélo continuent de progresser, la part modale était au moins de 5 % en 2016, soit 25 fois plus qu'il y a 40 ans. Comment expliquer ce renouveau et peut-il se poursuivre ?

Pour le comprendre, il est indispensable de raisonner sur l'ensemble des modes de déplacement, car le « report modal » est un jeu à somme nulle. Depuis toujours, on se déplace en moyenne 3,5 à 4 fois par jour, aussi quand un mode de déplacement se développe, il le fait toujours au détriment d'autres modes.

Une forte baisse de la circulation automobile

Le trafic auto n'a cessé d'augmenter dans Paris depuis 1900 (hormis pendant les deux guerres mondiales), a plafonné au début des années 1990, puis décroît depuis lors. Ces dernières années, la baisse est de 3 à 4 % par an. Au total, le nombre de déplacements par jour dans Paris a été réduit en 25 ans d'environ... 45 % (source : comptages de la ville sur les grands axes) ! Ce qui est considérable. Et la vitesse moyenne des voitures a baissé dans le même temps de 28 % (source : mesures automatiques de la ville). C'est la droite, au pouvoir jusqu'en 2001, qui a entamé cette politique, puis la gauche, au pouvoir depuis lors, qui n'a fait que la poursuivre.

La contraction du trafic a d'abord été provoquée par la reconquête des trottoirs envahis par le stationnement illicite. Sous Jacques Chirac (maire de 1977 à 1995) puis ses successeurs, les services de la ville ont progressivement instauré le stationnement payant et installé des centaines de milliers de potelets pour protéger les trottoirs et les places. Le tiers des 300 000 places en surface a ainsi disparu. Jean Tibéri (maire de 1995 à 2001) a ensuite élargi certains trottoirs, multiplié les couloirs de bus, réalisé les premières zones 30 et lancé un plan vélo. Résultat : une baisse de 15 % du trafic automobile sur les artères en dix ans (source : comptages de la ville).

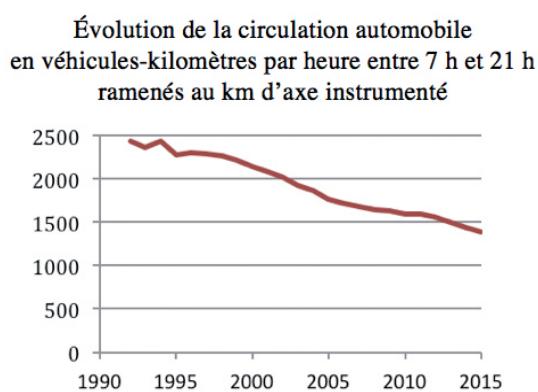
Que sont devenus les automobilistes ? Beaucoup semblent avoir pris les transports publics.

Une croissance soutenue des transports publics

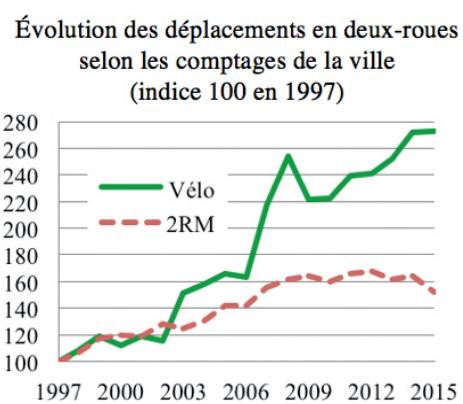
À Paris, les transports publics sont saturés depuis longtemps. L'offre a malgré tout progressé de 28 % depuis 25 ans et la demande a logiquement suivi d'autant. Dès qu'une ligne de métro est créée (comme la ligne 14 ouverte en 1998) ou la fréquence des rames augmentée, le public se précipite. Mais ces investissements supplémentaires sont extrêmement coûteux et n'ont pas suffi à absorber la baisse du nombre de déplacements en voiture. Où sont passés les autres automobilistes ?

Figure 1. Évolution des déplacements à Paris *intra muros* selon les modes

Évolution de la circulation automobile en véhicules-kilomètres par heure entre 7h et 21h ramenés au km d'axe instrumenté



Évolution des déplacements en deux-roues selon les comptages de la ville (indice 100 en 1997)



Source : les Bilans des déplacements à Paris.

Deux-roues motorisés : hausse puis stagnation

Selon les EGT, entre 1991 et 2010, les déplacements en deux-roues motorisés (2RM) ont crû de 124 %. Les comptages de la ville confirment cette évolution, mais ils montrent aussi que ces déplacements n'augmentent plus depuis 2008 et qu'ils ont même baissé de 7 % en 2015. Cet essor a certes été favorisé par les difficultés de circulation en voiture, mais aussi par le laxisme à l'égard de nombreuses infractions des 2RM (vitesse excessive, dépassements dangereux, stationnement sur les trottoirs...).

La stagnation puis la baisse récente sont dues au désamour des Français pour le 2RM (chute des ventes de 44 % entre 2007 et 2015) et au risque d'accident considérable auquel sont soumis les 2RM dans Paris. Selon nos calculs, le risque d'être tué ou hospitalisé est en effet 40 fois plus élevé pour un motard que pour un automobiliste, pour un même temps d'exposition au risque. Depuis 2004, les 2RM représentent à eux seuls plus de 50 % des victimes tuées ou gravement blessées dans Paris et ils sont impliqués en moyenne dans 60 % des accidents (cf. les Bilans des déplacements de la ville).

Là encore, l'évolution des déplacements en 2RM n'a pas suffi à compenser la baisse de la mobilité en voiture. Les usagers explorent manifestement d'autres solutions, à savoir les modes actifs.

Essor remarquable des déplacements à vélo

L'ouverture des voies sur berges aux piétons et cyclistes le dimanche à partir de juillet 1994, puis la grève du métro de décembre 1995 ont fait redécouvrir le vélo aux Parisiens. L'équipe Tibéri lance alors un plan vélo fin janvier 1996 et réalise 180 km d'aménagements cyclables sur les grands axes pendant la mandature, en prenant souvent de l'espace aux automobilistes.

L'équipe Delanoë accélère le mouvement avec l'ouverture dès 2001 de nouveaux couloirs de bus élargis aux cyclistes. Elle se lance ensuite dans la réalisation de 7,5 km d'« axes civilisés » avec suppression d'une file de circulation dans chaque sens au profit des bus et des cyclistes. Les trottoirs sont aussi élargis dans de nombreuses rues. Les zones 30 progressent partout. Le système Vélib' est lancé en juillet 2007. Des milliers de cyclistes inexpérimentés ralentissent le trafic. Sous le second mandat de Delanoë, des double-sens cyclables sont aménagés dans toutes les zones 30, les Grands boulevards sont remis à double sens (1,7 km), divers carrefours sont transformés en places (République, Clichy, Léon Blum) et 2,3 km de la voie sur berge rive gauche sont fermés.

L'équipe d'Anne Hidalgo, élue en 2014, poursuit les efforts en lançant un plan vélo doté de 150 millions d'euros et voté à l'unanimité. Trois grands axes structurants sont notamment prévus : nord-sud, est-ouest et le long de la Seine. Les cédez-le-passage cyclistes au feu rouge se généralisent. Le linéaire d'aménagements cyclables (y compris les DSC) devrait



doubler et atteindre 1 400 km. Le trafic automobile est peu à peu calmé, notamment voie sur berge rive droite (3,3 km fermés à toute circulation) et bientôt rue de Rivoli, av. de la République... Sept grandes places seront aussi réaménagées et les zones 30 généralisées à toute la ville.

En 2020, tous ces efforts pour développer l'usage du vélo dans Paris auront évité un investissement de 5 milliards d'euros dans une ligne nouvelle de métro pour un coût bien moindre. Il est peu probable que la part modale du vélo triple entre 2014 et 2020, comme l'espère la Mairie, mais elle pourrait bien doubler, ce qui justifie déjà le plan vélo proposé.

Plus de vélos que de voitures en 2030 ?

Les évolutions entamées depuis les années 1990 sont en phase avec les aspirations d'une bonne majorité des Parisiens et même des habitants de la proche banlieue révèlent les sondages. Et tout cela sans affecter l'économie parisienne qui se porte bien, malgré ce que prétendent certains milieux économiques qui détestent qu'on touche à leur liberté de se déplacer en voiture. Les tendances passées devraient donc se poursuivre quelle que soit la couleur politique des prochains maires.

Ainsi, de 2010 à 2020 puis 2030, les déplacements en voiture devraient continuer à baisser à un rythme soutenu, les déplacements en transports publics auront du mal à poursuivre leur progression faute de nouvelles lignes, les déplacements en 2RM devraient se tasser et les déplacements à vélo pourraient poursuivre leur envolée devenant la seule réelle alternative (avec la marche mais dans une moindre mesure) à des transports publics saturés.

En conséquence, en imaginant des taux d'évolution annuelle pour ces quatre modes de respectivement - 4 %, + 1 %,



A Paris, les quais de la Seine se libèrent peu à peu des voitures

- 1 % et + 10 % entre 2010 et 2020 puis de - 4 %, 0 %, - 2 % et + 8 % entre 2020 et 2030, les déplacements à vélo deviendraient en 2030 deux fois plus nombreux que les déplacements en voiture et sept fois plus nombreux que les déplacements en 2RM (voir la figure 2).

Sur la voirie, en termes de distances totales parcourues, les cyclistes devraient alors faire jeu égal avec les voitures.

Contact : frederic.heran@univ-lille1.fr
<http://heran.univ-lille1.fr/>

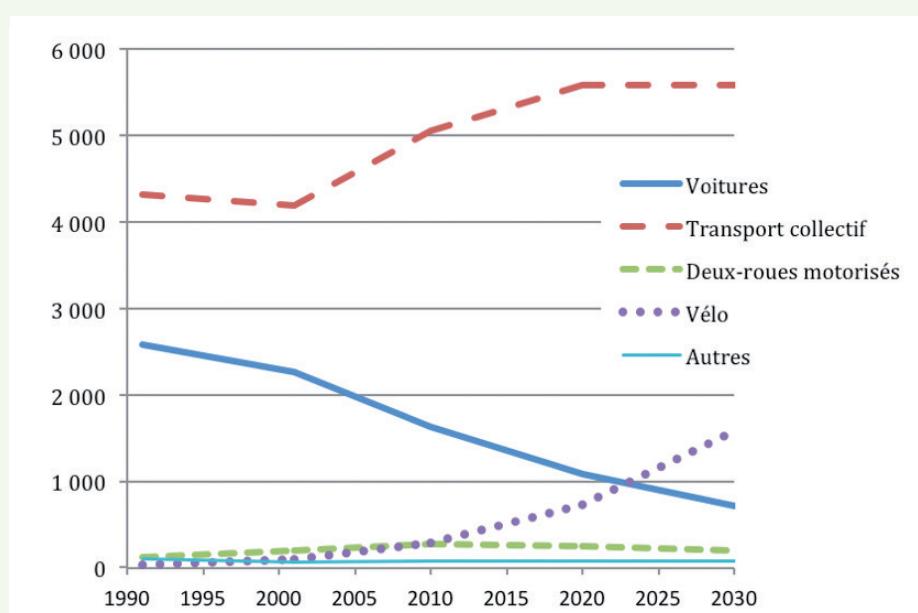
Remerciements

L'idée de cet article doit beaucoup à l'ouvrage de Julien Demade (2015) qui a su utiliser ses compétences d'historien pour aborder le sujet de façon systémique et sur la longue durée.

Références

Demade J., 2015, *Les embarras de Paris ou l'illusion techniciste de la politique parisienne des déplacements*, L'Harmattan, Paris, 278 p.

Héran F., 2017, « À propos du report modal. Les enseignements du cas parisien », *Les Cahiers scientifiques du transport*, à paraître.



Source : EGT jusqu'en 2010, puis nos hypothèses au-delà.

Figure 2
Évolution des déplacements mécanisés intéressant Paris en millions de déplacements par jour



Train+vélo :

l'Interloire devrait maintenir son service modèle

Le long de la Loire à vélo, la disparition des rames Corail ne devrait pas entraîner celle du service – très apprécié – du transport des vélos l'été. Sur tous les Intercités et avec une capacité en rapport avec la fréquentation touristique.

AF3V Centre



La voiture Train Vélo Loire avait pour base un ancien fourgon postal de train Corail. Monter les vélos était délicat. Ce sera plus facile sur les automotrices

Les Régions assurent. Du moins on peut l'espérer concernant le service de transports de vélos inauguré sur l'Interloire à l'été 2011 entre Orléans et Le Croisic, épousant en grande partie l'itinéraire de la Loire à vélo.

Avec une voiture réservée à l'accueil des vélos et un personnel dédié, le succès avait été immédiat, le randonneur à vélo pouvant facilement prendre le train d'un bout à l'autre du parcours, choisir son point de départ ou modifier son voyage au gré des gares desservies.

AF3V Centre



L'affluence est énorme pour ce service gratuit

La disparition annoncée des vieilles rames Corail, jusqu'ici en service sur ce train Intercités, pouvait faire craindre du même coup la disparition de ce service le long de la Loire à vélo, car avec les nouvelles rames automotrices on change complètement de système : pas question d'y accrocher un bon vieux wagon.

L'été, on enlève des sièges

Une solution intégrée devait donc être imaginée, et c'est en cours. Dès l'été prochain – en principe – les TER à deux niveaux qui seront mis en service sur l'Interloire, et qui accepteront en temps normal neuf vélos (18 sur une double rame) feront l'objet d'un aménagement spécial, consistant à retirer des sièges pour faire de la place aux cycles. Baptisée « Jumbo vélo », cette option sera mise en œuvre sur toutes les rames assurant le service, offrant 33 à 50

places pour vélos, capacité équivalente à l'ancienne. Et plus en cas de rame double. Pas de changement concernant les fréquences et les dessertes (une quinzaine de gares). Ni pour le format accepté : pas plus grand qu'un tandem.

La direction des transports à la Région Centre affirme que la gratuité du service et l'absence de réservation ne sont pas remises en question, que la partie investissement (matériel d'attache des vélos, stockage des sièges retirés) est d'ores et déjà financée, et que le fonctionnement devrait l'être dans la foulée, en attendant une évaluation plus précise des besoins. La question du maintien d'un personnel dédié est posée, vu la facilité de transbordement à niveau du quai, et de circulation à l'intérieur de la rame. L'enjeu étant surtout le temps d'embarquement et de débarquement qui peut peser sur le respect des horaires.

Pour Arcachon le vélo prend la route

Une fois le financement du fonctionnement assuré, les deux Régions pourront alors proposer, on l'espère de manière durable, un service qui est devenu une vitrine aux yeux de bien des randonneurs à vélo, qui aimeraient voir d'autres régions s'en inspirer. Comme par exemple en Aquitaine, où depuis deux ans les TER surchargés reliant Arcachon à Bordeaux n'acceptent plus les vélos en été, et les transportent... par la route ! Pendant que vous êtes dans le train, une camionnette affrétée par la SNCF vous emmène votre vélo à destination, où elle arrive souvent bien après vous, alors que vous avez déjà dû arriver en avance pour laisser votre vélo au départ. Le service vélo+camionnette (gratuit) est très bien organisé, mais ça complique un peu quand même. Et surtout on se retrouve à brûler du pétrole pour faire voyager des vélos.

JMT

Depuis le début les deux Régions, Centre et Pays de la Loire, portent à égalité la charge financière de ce service



Mé palò mo vélo ! (*)

Rouler à vélo en Guyane c'est courant, mais un peu risqué. C'est pourtant une très bonne réponse à la saturation du réseau urbain par le trafic motorisé. Malgré les averses tropicales.



Des aménagements inexistant ou inadaptés



Certains établissements scolaires accueillent quotidiennement plus de 200 jeunes cyclistes

C'est un territoire vaste comme l'Autriche, plus riche en espèce d'oiseaux que l'Europe de l'Ouest toute entière, où l'on parle plus de 26 langues dont certaines sont des vocables venus du fond des âges, et dont la moitié de la population a moins de 25 ans. Pourtant la Guyane, puisque c'est d'elle dont il est question, nous la suivons, scientifiques, le long du fil très intermittent de la conquête spatiale, ou nous la poursuivons, aventuriers, derrière le vol d'un Papillon loin du bagne !

Le 2^e département français pour la pratique

Mais au delà des clichés, c'est aussi le deuxième département français pour la pratique de la bicyclette d'après l'INSEE en 2016. Faire du vélo est un fait majeur à Cayenne ou à Saint-Laurent-du-Maroni, les deux principales villes de la région. Peu de chiffres existent hormis ceux du

recensement de la population en 2016 et de l'enquête ménage déplacement de Cayenne (EMD) en 2011. Cette enquête faisait état d'une part modale de près de 4 % dans l'agglomération de Cayenne, pour tous les motifs de déplacement. Ce chiffre est confirmé par le recensement de la population puisque avec 5 % de recours de la bicyclette pour se rendre au travail, la population active de Guyane est la deuxième de France à utiliser le vélo derrière le Bas-Rhin (6,1%) et devant Paris (4,2%).

Au collège et au lycée à vélo

Les moins de 18 ans roulent à bicyclette pour se rendre aux collèges et aux lycées. Certains établissements de Kourou ou de Cayenne accueillent quotidiennement plus de 200 jeunes cyclistes. C'est pour eux l'unique moyen de transport puisque les lignes de transport scolaire font souvent défaut. Pourtant, accéder

aux établissements n'est pas une sinécure. Parfois, les élèves roulent dans la circulation générale dans des conditions de sécurité médiocres. Prenons exemple du collège Victor Schoelcher à Kourou, situé à l'entrée de la ville. Aucun aménagement n'a été prévu pour les cyclistes. Les jeunes roulent sur la chaussée en prenant parfois des risques importants.

Rouler à vélo en Guyane est risqué. Quand les aménagements existent, la continuité des itinéraires n'est pas assurée. On trouve des pistes sur le carrefour Balata par exemple à l'entrée de Cayenne ou dans le centre-ville mais elles ne sont pas continues et obligent la plupart du temps les cyclistes à emprunter la chaussée.

Manque de suivi politique

Les aménagements quand ils existent sont inadaptés comme la piste cyclable



Piste cyclable de Saint-Laurent



Jeunes en "tandem" à contre-sens

le long de la RN1 en sortie de Cayenne ou sur la route de Rémire-Monjoly qu'empruntent quotidiennement des dizaines de cyclistes... et de piétons. Les bords de chaussée sont très utilisés par les vélos et ceux qui vont à pied sans que ne soient assurées la sécurité et la continuité des itinéraires.

Certains aménagements sont anciens, preuve que l'on s'est soucié du vélo très tôt en Guyane mais les manques de cohérence et de suivi des politiques cyclables conduisent parfois à leur oubli comme à Cayenne. Aujourd'hui, les ac-

tions en faveur du vélo restent timides et de l'ordre du simple affichage comme à Cayenne ou à Saint Laurent. Les associations comme Ti pié, Ti vélo, sont peu audibles et le vélo dans l'esprit des décideurs reste anecdotique et lié au sport.

La pluie : pas un problème

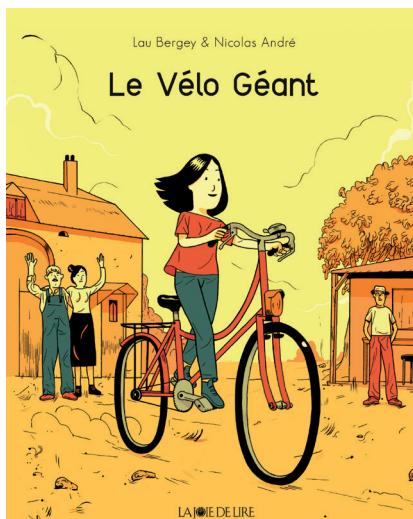
Pourtant l'avenir de la Guyane passe par la bicyclette... Et les conditions climatiques difficiles ne dissuaderont pas les Guyanais de pratiquer le vélo. Les in-

frastructures routières ne suivront pas la très forte croissance démographique de la Guyane. Le réseau urbain, déjà saturé d'automobiles, ne va pas s'améliorer. Le vélo est la réponse intelligente aux besoins de mobilités futurs. Une prise de conscience à tous les niveaux est désormais nécessaire.

Texte et photos : Jules Garin

(*)Quelle affaire, mon vélo !

Le vélo géant de Lau Bergey & Nicolas André



A peine le livre en mains, on s'émerveille déjà de la beauté de l'ouvrage : le livre est grand et coloré ! Il se présente sous forme de bande dessinée, avec très peu de texte, ce qui permet - même pour de jeunes enfants ne sachant pas ou peu lire - de comprendre le déroulement de l'histoire.

La petite Martha rêve de quitter son tricycle pour pédaler sur le grand vélo reçu de ses parents pour son anniversaire. Pendant ce temps Peter, ouvrier agricole qui s'installe chez ses parents pour travailler dans leurs champs, invente et dessine des vélos extraordinaires qu'il présente à Martha. Un beau jour il s'en va, laissant Martha seule à ses rêves de vélos ailés et fantastiques. Des années plus tard, Peter et « la fabuleuse Martha » se retrouvent...

Bibliographie



Une belle histoire, pleine de douceur et d'imagination, qui fait l'apologie du vélo, de la créativité et de l'amitié !

--

Une exposition itinérante tirée du livre circulera à Tinqueux (octobre-novembre 2017), à Laon (janvier-février 2018) et à la Bibliothèque départementale de prêt de la Marne (mars-avril 2018).

Par Marine Bigo,
chargée de mission mobilité
et vélo-école à Pignon Sur Rue (69).



Plus Belle La Voie

sur la Méditerranée à vélo[©]

La randonnée Plus Belle La Voie s'est déroulée cette année sur la Méditerranée à vélo[©], du 13 au 27 juin. Un test grandeure nature avant le lancement de l'itinéraire. Entre 20 et 40 cyclistes ont suivi ce parcours de plus de 700 km, découpé en 15 étapes entre Argelès-sur-Mer et Nice.



Plus Belle La Voie est une randonnée à vélo militante qui invite à découvrir les projets de véloroutes et voies vertes dans le quart sud-est de la France et les sections déjà réalisées. Elle propose aussi de rencontrer les élus pour sensibiliser le plus grand nombre au tourisme itinérant à vélo et à l'impact des continuités cyclables sur l'économie touristique, sur les pratiques des usagers locaux. Pour les quatre précédentes éditions, qui avaient lieu en octobre sur une semaine, l'organisation était assez lourde avec la réservation longtemps à l'avance d'hébergements en dur. Pour cette année, j'avais souhaité placer la barre plus haut en proposant au comité d'itinéraire de La Méditerranée à vélo, de co-organiser avec l'AF3V une randonnée itinérante de deux semaines, sur la quasi-totalité du parcours qu'empruntera l'EuroVelo 8 en France. Avec l'ambition de réunir encore plus de participants, j'ai opté pour la formule « cyclo-camping ».

Un partenariat exemplaire

Une fois notifiée la décision de soutien technique et financier du comité d'itinéraire, je commence à définir l'organisation avec la coordination de la Méditerranée à vélo, animée par l'association Vélo Loisir Provence, partenaire de l'AF3V. Celle-ci se voit chargée d'accompagner l'opération en proposant des actions et des outils de communication, de prendre contact avec les médias et d'organiser des événements à destination du grand public. Pour ma part, j'établis un parcours qui propose une découverte des sections aménagées et des tracés des futurs itinéraires inscrits, souvent déjà praticables à VTT ou VTC.

Tracé cartographié et télécharge

Quand il n'est pas possible de faire autrement, je recherche des alternatives sécurisées sur routes partagées à faible

trafic et sur voiries apaisées en ville. Il ne me reste plus qu'à réaliser un découpage d'étapes de longueur à peu près équivalente. Fin mai, le programme et les horaires des animations sont définis. Grâce au Service Analyse Spatiale de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui pilote le comité d'itinéraire, mon tracé est cartographié. Il sera intégré dans le carnet de route remis à chaque participant avec des QR codes qui permettent de télécharger les tracés de chaque étape. Tout au long de la journée du 12 juin, la gare d'Argelès-sur-Mer voit débarquer plusieurs groupes de cyclistes en provenance de différentes régions. Par chance, pour le retour depuis Nice, le service TER était assuré par des anciennes voitures Corail rénovées avec un local vélo de grande capacité. Cependant, l'offre d'intermodalités (train ou autocar) reste encore insuffisante pour répondre aux besoins des itinérants à vélo. De même, l'accueil des groupes de cyclistes n'est pas encore pris en considération dans les campings que nous fréquenterons.

Départ catalan

Le camping du Stade d'Argelès sera l'un des plus appréciés. Le terrain est ombragé, fleuri, calme hors saison pour un prix attractif. Sébastien et Camille, animateurs de la coordination et accompagnateurs sur le terrain, distribuent fanions, autocollants, T-shirts arborant le logo « La Méditerranée à vélo[©] » qui figure aussi sur les deux oriflammes que Bernard et Sébastien arriment sur leur vélo. Un petit-déjeuner nous attend sur l'esplanade en front de mer pour le lancement du départ. Chaque jour, nous serons accueillis par les acteurs des territoires qui réalisent la véloroute. En tout, une trentaine d'animations (visites de sites culturels, pique-niques partagés, pots d'accueil...) permettront l'échange et le partage d'expériences et avant tout, la sensibilisation des territoires au développement de voies aménagées pour la pratique du vélo.



Passage à Béziers

Le littoral languedocien

En ce mois de juin, des records de chaleur seront battus et nous recherchons toutes les occasions pour nous baigner : mer, rivières, plans d'eau, piscines... Le grand lavoir de La Palme est particulièrement apprécié et Olivier plonge dans les canaux même à vélo ! Depuis Argelès, au pied du massif des Albères, la véloroute file vers le Nord, sur terrain plat, en suivant le littoral languedocien et ses nombreux étangs. Au bord de celui de Canet, nous avons droit à une visite commentée du village de pêcheurs. La traversée des étangs se poursuit sur un chemin longeant le canal de la Robine avec une découverte encadrée de la réserve de l'île Sainte-Lucie et du musée Amphoralis à Sallèles d'Aude. Après Le Somail, la future EV8, se superposera à la véloroute du canal des Deux Mers (V80) jusqu'à Sète. Munis de nos autorisations de circuler à vélo délivrées par Voies Navigables de France, nous continuons sur le halage du canal du Midi très dégradé sur certaines sections. A Béziers, le projet new-look des neuf écluses de Fonseranes nous est présenté. Le site rénové rouvrira à partir de juillet 2017, et un raccordement de la véloroute est étudié pour relier le centre-ville. Jusqu'à Portiragnes, une voie verte bitumée occupe le halage que nous quittons plus loin, à Agde, pour une variante de l'EV8 au nord de l'étang de Thau. A Loupian, une soirée huîtres – grillades nous attend dans le jardin du copain de Krikra. L'ambiance au sein du groupe se révèle de plus en plus conviviale, surtout depuis notre passage, chez

les amis de Richard, viticulteurs à Narbonne. Leur fils, accordéoniste, a accompagné nos chansons... après dégustation de différents crus du terroir. Passée la voie verte Mèze – Balaruc-les-Bains, nous retrouvons les plages de la Méditerranée entre Frontignan et le Grau-du-Roi. Nous rencontrons un groupe de cyclotouristes achevant leur randonnée entre Menton et Cap d'Agde. Jusqu'à Beaucaire, le parcours, toujours plat, sera commun avec la branche V60b de la ViaRhôna (EV17) qui comporte plusieurs pistes cyclables dans l'Hérault,

et une belle voie verte gardoise entre le Grau-du-Roi et Gallician au bord du canal du Rhône à Sète. Un itinéraire provisoire sur routes partagées nous conduit ensuite, à travers la Camargue gardoise, jusqu'à Beaucaire où nous pique-niquons avec nos amis de l'association Voie Verte Pont du Gard.

L'arrière-pays provençal

L'itinéraire prend maintenant la direction de l'arrière-pays qui dispose d'un potentiel important d'anciennes voies ferrées sur un parcours reliant cinq parcs naturels régionaux (Camargue, Alpilles, Luberon, Verdon, Préalpes d'Azur). Après franchissement du Rhône, nous rejoignons une voie verte qui nous conduit jusqu'à St-Rémy-de-Provence où nous participons au collège Glanum à un moment d'échange convivial autour du voyage à vélo, avec élus, techniciens, parents, professeurs et bien sûr les collégiens que j'ai accompagnés à l'occasion de deux voyages scolaires sur ViaRhôna. Le lendemain, à Cavaillon, les partenaires du comité d'itinéraire nous accueillent et nous parcourrons ensemble une partie de la véloroute du Calavon qui avec ses 38 km représente un maillon important de l'EV8.

L'Eurovélo 8

La Méditerranée à vélo© est la partie française de l'EuroVelo 8 qui, une fois achevée, devrait totaliser 5 888 km du sud de l'Espagne à Chypre en traversant onze pays. En France, le parcours de plus de 700 km est réalisé à 30 % environ entre Le Perthus et Menton mais le tracé de quelques sections reste encore à définir.

Les 18 collectivités partenaires (bientôt 21) du comité d'itinéraire envisagent une ouverture de la totalité en 2020 et ont engagé des actions pour préparer une ouverture partielle anticipée pour 2018. Des sections continues offriront des linéaires conséquents en attendant la réalisation du tracé définitif et le règlement des points durs.

Une étude d'observation portée par le Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur afin d'évaluer la fréquentation et de comparer avec des études réalisées sur d'autres itinéraires, livrera ses résultats au premier semestre 2018.

Une définition plus précise de l'itinéraire à ouvrir en 2018 et de son jalonnement est en cours. La Méditerranée à vélo© fera alors l'objet d'une communication grand public avec l'édition des premiers supports de communication.



Alain Michel

Plusieurs participants nous ont quittés, mais des nouveaux sont arrivés comme Michel et Danièle et leur tandem couché avec remorque que nous baptisons « l'autobus ». Sylvie, directrice de Vélo Loisir Provence a remplacé Camille pour la suite du voyage. La chaleur persiste et, faute de pouvoir poursuivre sur l'entreprise ferroviaire dans les Alpes de Haute-Provence, nous devons continuer sur routes et affronter un relief important, avant d'atteindre le prieuré de Carluc, véritable petit oasis. Le détour par Forcalquier offre un magnifique panorama sur les massifs méditerranéens et le val de Durance que nous allons découvrir avant d'entrer dans le Var, à Vinon-sur-Verdon, en passant sur la belle passerelle piétons/vélos sur le Verdon. Encore une grimpette avant de retrouver, à Rians, l'ancienne ligne désaffectée Meyrargues - Nice, qui supportera, à terme, un parcours cyclable de 135 km. D'ores et déjà, il est possible d'emprunter plusieurs tronçons bien roulants. Parfois le sentier devient caillouteux, mais tout se passe bien y compris pour « l'autobus ». A l'occasion du passage de Plus Belle La Voie, le 22 juin, une magnifique section de 22 km entre Salernes et Flayosc, avec trois tunnels, a été inaugurée par le Département. Nous apprécions, ce jour-là, le parcours boisé avec la visite de la cascade de Sillans et de l'ermitage St-Ferréol de Lorgues. Plus loin, plusieurs coupures (terrain militaire, tunnels condamnés, viaduc détruit) nous obligent à opérer des contournements sur routes parfois très circulées et à forte pente. Nous quittons le tracé du Train des Pignes Central Var, à Montauroux.

Arrivée sur la Côte d'Azur

De l'avis général, malgré quelques difficultés, l'arrière-pays provençal est l'un des plus beaux parcours de l'EV8 avec ses villages perchés, ses oliveraies, ses champs de lavande, ses vignes et collines à perte de vue. Avant d'arriver sur la côte très urbanisée et un brin m'as-tu-vu, nous plongeons sur Auribeau-sur-Siagne par une belle descente raide sur piste DFCI (Défense de la forêt contre les incendies). Plusieurs vélos ont souffert et le stand de réparation qui nous est proposé par l'association FUB Choisir Initiatives Vélo de Grasse, est le bienvenu. Réglages, lubrification, changement de chambres et de pneus permettent, à plusieurs d'entre nous, d'achever le périple dans les meilleures conditions possibles. Tout au long du voyage, nous avons connu quelques problèmes mécaniques résolus facilement grâce à l'entraide. Le drone du Conseil départemental filme le cortège de cyclistes sur le joli chemin au bord de la Siagne et les pistes cyclables qui nous conduisent à Mandelieu-la-Napoule et ses plages. A partir de là, la véloroute traverse des agglomérations qui se succèdent sur le front de mer, monopolisé principalement par le trafic motorisé. Comme dans la plupart des villes rencontrées depuis le départ, les sections urbaines – qui représenteront 20 % de l'itinéraire – tardent à être aménagées. Ici, il appartiendra aux communes – qui ont la maîtrise d'ouvrage – de prendre en compte les projets qui permettront de développer les espaces cyclables adaptés à tous les déplacements à vélo. A Cannes, l'opération BoccaCabana offrira prochainement une piste de 5,7 km complétant le linéaire important réalisé par le Département. Le périple s'achève par la Littorale de 15 km très fréquentée par les cyclistes, rollers et piétons entre Villeneuve-Loubet et le port de Nice.

Un bilan très positif

La bonne synergie dans l'organisation a contribué à une réussite indéniable de Plus Belle La Voie 2017. Ce succès a été, en grande partie, assuré par les partici-

pants qui ont dépensé beaucoup d'énergie malgré les fortes chaleurs. Mais, si la randonnée a été à la hauteur du pari, c'est aussi grâce aux rencontres locales avec tous les acteurs de l'itinéraire, les responsables d'Office de Tourisme ou de campings, et grâce à tous ceux qui ont fait un bout de chemin avec nous, élus et techniciens, cyclotouristes et membres d'associations FUB (Vélocitutat à Béziers et La Roue Libre de Thau à Frontignan). L'événement aura été suivi en continu par divers médias et via la page Facebook - #PlusBelleLaVoie2017. Au total, une vingtaine d'articles publiés dans la presse locale et sur Internet, deux interviews radio et un reportage TV ont valorisé la randonnée. Plus Belle La Voie a montré qu'une partie significative de l'itinéraire peut être ouverte rapidement en reliant les parties praticables à des itinéraires provisoires sur routes partagées à faible trafic. Une nouvelle fois, l'AF3V aura permis à de nombreux participants de partir à la découverte d'un itinéraire structurant et d'inciter les collectivités à poursuivre leurs investissements pour accueillir un public large dans les années à venir. Et si on repartait sur la Méditerranée à vélo© en 2018 pour découvrir les richesses patrimoniales proches de la véloroute ?

Alain Michel

Aprovel, délégation AF3V PACA



Alain Michel

"L'autobus" de Michel et Danièle



Le point de vue de l'ingénieur, par Michel Julier À vélo sur l'eau et en l'air

La puissance du pédalage peut également propulser des véhicules non terrestre

Les bateaux à pédales

On ne peut pas aller aussi vite sur l'eau que sur terre, car les frottements dans l'eau sont bien plus élevés. Les pédalos luttent contre cette difficulté par leur structure catamaran et en utilisant les puissants muscles des jambes. Ils sont concurrencés par l'aviron, très profilé et qui profite également de la puissance des jambes, mais qui est instable. La plupart des pédalos utilisent des roues à aubes très inefficaces : les pédalos à hélice sont beaucoup plus efficaces.

Mais la puissance d'un cycliste est dérisoire par rapport à n'importe quel moteur thermique. Sans cela, les pédalos auraient peut-être remplacé les bateaux à fond plat dans les marais et les gondoles à Venise, et l'apparition des galères à pédales aurait révolutionné la marine militaire.

Le record de vitesse sur l'eau (18,5 noeuds en vitesse de pointe) est détenu par le Decavitar, un pédalo propulsé par une hélice d'avion et équipé de foils (ailes profilées) qui le soulèvent à haute vitesse. Pour décoller, il lui faut une grande puissance de pédalage et une eau très lisse.

Il existe aussi des vélos amphibiens, équipés à la fois de roues et de flotteurs. Si les flotteurs sont rigides, le vélo est encombrant et peu maniable. Cet inconvénient disparaît avec les flotteurs gonflables, comme le léger « Shuttle-Bike » italien. Mais sur ces engins faits pour rester près du bord, il vaut mieux être prêt à rentrer à la nage en cas de problème technique ou de naufrage.

Plus anecdotique, deux Français devaient traverser la Manche en août 2017 en sous-marin biplace à pédales : 250 km à 3 km/h. La lenteur s'explique par l'important déplacement d'eau. Le projet n'a pas dû réussir : il n'y a aucune trace de leur arrivée.

Les avions à pédales

L'exercice est hasardeux et seuls une poignée d'humains l'ont réussi car, alors que l'on peut naviguer doucement en utilisant une faible puissance, le vol exige une puissance importante. Pour preuve, les avions comme les oiseaux ont des rapports puissance/poids que ne pourra jamais atteindre un humain avec sa machine.

Le premier vol en avion à pédales a été réussi en 1961, puis des progrès ont été faits, dont la traversée de la Manche en 1979. L'exercice reste réservé à des champions cyclistes, et à des vols en rase-mottes pour profiter de l'effet de sol.

Trouvant sans doute l'exercice trop facile, un Français, Yves Rousseau, a réussi l'exploit de voler avec un avion à

pédales, sans hélice mais à ailes battantes, ce qui est inefficace. Il a parcouru 64 mètres (en 2006). Peu après, la rupture d'une aile a provoqué une chute qui l'a rendu paraplégique.

L'hélicoptère, encore plus énergivore que l'avion, est un défi encore pire. Le premier « vol » d'un hélicoptère à pédales date de 1989 : 7 secondes à 20 cm d'altitude ! Le record actuel est un vol de 64 secondes à 3,30 m d'altitude (en 2013), et il serait étonnant que l'on fasse beaucoup mieux.

Le dirigeable à pédales gonflé à l'hélium est plus efficace, mais le moindre souffle de vent le rend incontrôlable.



Dominique Laurent



Dates à retenir

9-13 / 16-21 octobre

29 janvier au 2 février 2018 :

Certificat de qualification professionnelle Educateur mobilité à vélo à Toulouse

14 octobre* :

formation FUB « Se former à l'utilisation des réseaux sociaux » à Lyon

6-12 novembre :

campagne FUB « Cyclistes, brillez ! »

22-24 et 25 novembre* :

formation et rencontre Gérer et animer une vélo-école à Lille

décembre :

restitution des Assises nationales de la mobilité

*Renseignements et inscriptions sur www.fub.fr > Nos rencontres

Fonds de soutien pour frais de procédure contentieuse



La cellule juridique s'étoffe d'un fonds de soutien pour frais de procédure contentieuse devant la juridiction administrative.

Le 24 juin dernier le CA de la FUB a validé le projet de dispositif destiné à soutenir des associations membres, ayant à faire face à des frais de justice, dans le cadre d'un contentieux devant une juridiction administrative.

L'objectif est double :

- un acte de solidarité du réseau FUB afin de ne pas laisser démunies des associations de taille modeste, devant faire face à des frais de justice disproportionnés par rapport à leurs moyens.

- inciter des associations à engager des contentieux pour créer la jurisprudence, nécessaire à l'application et à l'interprétation des règles de droit, notamment dans des domaines nouveaux, à titre d'expérimentation.

Financement :

Ce fonds de soutien sera en grande partie alimenté par un faible pourcentage (de 2 à 4%) prélevé sur les cotisations des associations, un versement d'une partie de indemnités perçues en cas de recours gagné dans le cadre d'un contentieux et de dons spontanés d'associations.

Plus d'informations : juridique@fub.fr

Bienvenue dans le réseau

Bienvenue à quatre nouvelles structures. Le réseau compte à présent 262 associations et antennes.

Vélosol à Caen (14)

Vélosol, gestionnaire de la maison du vélo de Caen, compte 9 salariés, dont 5 mécaniciens, un administrateur, une personne à l'accueil et deux chargés de projets. Trente bénévoles actifs sont également engagés. L'association souhaite notamment renforcer son activité vélo-école.

Pro2Cycle à Villeurbanne (69)

Pro2cycle est une nouvelle association qui vient de se créer à Villeurbanne (69). Elle vise à fusionner et à reprendre les actifs et les salariés de trois associa-

tions existantes : Objectif Vélo Animation, l'atelier Le Cyclub et Planète Vélo. L'ensemble représente environ 300 adhérents et compte 14 salariés.

Château'roule à Châteauroux (36)

Château'roule a été créée en avril dernier pour porter un projet très élaboré de maison du vélo associative comprenant une vélo-école, un atelier participatif et un espace de rencontre. Forte dès sa création de 30 adhérents qui disposent de réseaux développés, l'association a organisé une vélorution pour se faire connaître localement.

nise l'insertion par le travail de personnes en grandes difficultés économiques et sociales. Après les chantiers d'entretien d'espaces verts et de rénovation de bâtiments, l'organisation a progressivement découvert que la réparation de vélos était un moyen très efficace d'insertion et de solidarité. L'association Solicycle Etudes et Chantiers IDF a été créée à cet effet, pour installer des ateliers d'autoréparation de vélos dans plusieurs villes d'Ile-de-France.

Daniel Burette

SoliCycle - Etudes et Chantiers en Ile-de-France
Etudes et Chantiers Ile de France orga-

Vélocité édité par la FUB • 12 rue des Bouchers • 67000 Strasbourg • Tél. : 03 88 75 71 90

Directeur de la publication > Olivier Schneider • **Rédacteur en chef** > Jean-Michel Trotignon • **Rédaction** > velocite@fub.fr • **Chargeée de communication, conception graphique** > Amandine Dupré : a.dupre@fub.fr • **Gestion des abonnements** > a.bonnement@fub.fr • **Photo de couverture** > Pignon sur Rue • **Impression** > Valblor - 6 rue Louis Ampère - 67405 ILLKIRCH Cedex • Imprimé en France.
Ce numéro a été tiré à 1 180 exemplaires • revue bimestrielle > 5 numéros par an • **Commission paritaire** 68793 • n° ISSN 0763-5176 • CPPAP 0720 G 87786

Merci à l'ensemble des participants > photos, rédactions d'articles, envoi de documents...

Les photos ne sont pas libres de droits, contacter la FUB pour tout renseignement. L'ensemble des articles parus dans **Vélocité** peut être reproduit, à condition d'en indiquer la source.

BAROMÈTRE DES VILLES CYCLABLES



DONNEZ VOTRE AVIS

Votre ville est-elle
cyclable ?

Répondez en 5 minutes
à l'enquête en ligne
pour évaluer votre ville
jusqu'au 30/11/2017.

Les résultats de cette enquête seront rendus publics en 2018. Ils permettront aux villes de mieux cerner les attentes des citoyens qui souhaitent se déplacer à vélo.

Plus il y aura de réponses, plus l'enquête sera efficace. Ensemble, rendons la circulation à vélo plus agréable et plus sûre !

**Relayez l'enquête
dans vos réseaux !**

BAROMÈTRE
DES VILLES
CYCLABLES

Se déplacer à vélo dans ma ville est :	○○○○○	Très agréable
Très désagréable	○○○○○	
Les usagers motorisés me respectent :	○○○○○	Beaucoup
Pas du tout	○○○○○	Tout à fait
Je peux circuler en sécurité à vélo sur les grands axes de ma ville :	○○○○○	
Pas du tout	○○○○○	Tout à fait
Selon moi, les pistes et bandes cyclables sont :	○○○○○	Très bien entretenues
Pas du tout entretenues	○○○○○	Tout à fait
Selon moi, ma ville est à l'écoute des besoins des usagers du vélo :	○○○○○	
Pas du tout	○○○○○	Tout à fait
Selon moi, le stationnement des véhicules motorisés sur les bandes cyclables est :	○○○○○	Très rare
Très fréquent	○○○○○	Tout à fait
Stationner son vélo en gare ou à une station de transports en commun	○○○○○	Très facile

www.parlons-velo.fr



Parlons Vélo !

Enquête réalisée
avec le soutien de :



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES



LE SPÉCIALISTE DU VÉLO EN LIBRE-SERVICE !

DÉCOUVREZ NOTRE NOUVELLE GÉNÉRATION
DE VÉLOS EN LIBRE-SERVICE ÉLECTRIQUES !

RETROUVEZ-NOUS AUX
RENCONTRES NATIONALES
DU TRANSPORT PUBLIC
À MARSEILLE DU 10 AU 12 OCTOBRE !

STAND
MA 12



www.smoove.fr

MARRAKECH • VANCOUVER • HELSINKI • ASTANA • CHICAGO • MOSCOU • BANGKOK
MALACCA • MONTPELLIER • BELFORT • CLERMONT-FERRAND...