
La Place du Vélo

DANS LES VILLES MOYENNES

LONGUENESSE, 23 JUIN 2017



SOMMAIRE

INTRODUCTION	3
INSTAURATION D'UNE CULTURE VELO SUR LES TERRITOIRES	7
L'URBANISME CYCLABLE PAR LE DESIGN	7
LE COMMERCE DE PROXIMITE ET LE VELO	11
URBANISME COMMERCIAL ET EQUILIBRE TERRITORIAL	11
TOURISME ET VELO	15
LE DEVELOPPEMENT DU TOURISME A VELO	15
CADRE LEGAL A VENIR	17
EXPERIMENTER POUR MIEUX COMPRENDRE ET FAIRE EVOLUER LES REGLES	17
DE LA PLANIFICATION A L'AMENAGEMENT (METHODES)	21
LA POLITIQUE CYCLABLE DE LA VILLE D'YPRES	21
LE TOUR DE MANCHE A VELO	24
SERVICES POUR LA PRATIQUE DU VELO : STATIONNEMENT – VELO LOCATION LONGUE DUREE	28
LA POLITIQUE CYCLABLE ET LE SPORT SUR ORDONNANCE A BOULOGNE-SUR-MER	28
LE BUSCYCLETTE A AMIENS METROPOLE	30
SUSCITER LA PRATIQUE DU VELO VIA LA COMMUNICATION : ECOLES PRIMAIRES A LYCEES – UNIVERSITES – COLLECTIVITES	34
L'ASSOCIATION CYCLOCAMPUS BETHUNE	34
LE NOUVEAU PLAN VELO DE LA MEL	36
CONCLUSION	41

Introduction

NICOLAS DUFFOUR

JOURNALISTE INDEPENDANT

Bonjour et bienvenue à cette journée organisée à l'occasion de l'édition 2017 des Championnats de France de cyclisme sur route, qui se déroulent cette année dans l'Audomarois. Ce séminaire sera consacré aux champions du quotidien : ceux qui utilisent leur vélo comme mode de déplacement.

Le vélo constitue un mode de transport performant, économique, écologique, et sain, qui progresse irrésistiblement dans les grandes métropoles. Les différentes présentations prévues dans le cadre de cette journée viseront à démontrer que le vélo peut également s'avérer un atout précieux pour le développement des villes moyennes.

J'invite Messieurs François DECOSTER et Yannick PAILLARD à rejoindre la tribune pour donner le coup d'envoi de cet événement inédit.

FRANÇOIS DECOSTER

PRESIDENT DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE SAINT-OMER (CAPSO), VICE-PRESIDENT DU CONSEIL REGIONAL ET MAIRE DE SAINT-OMER

Mesdames, Messieurs, au nom de l'ensemble des élus du Conseil communautaire, je vous souhaite la bienvenue sur le territoire de la CAPSO. Tout d'abord, je vous remercie d'avoir répondu présents à cette invitation qui vous a peut-être semblé singulière. En effet, nous avons souhaité profiter de ces Championnats de France de cyclisme sur route pour réfléchir à la place du vélo dans le bassin audomarois, aussi bien dans les pôles urbains que les zones rurales.

Les collectivités ont un rôle crucial à jouer dans la promotion du vélo puisque ce sont elles qui vont penser les infrastructures et aménager les connexions intercommunales permettant de favoriser sa pratique. Toutefois, cette question appelle une réflexion collective bien plus large puisque bien plus qu'un sport ou un mode de déplacement, le vélo s'apparente à véritable mode de vie pour ceux qui le pratiquent au quotidien. C'est pour cette raison que deux comités Vélo ont été créés sur notre territoire. Ces instances rassemblent des élus, des techniciens des services communautaires et des usagers, notamment des membres de l'Association Droit aux Vélos (ADAV). Une convention a été établie entre l'ADAV et la CAPSO. Ainsi, cette association participe en tant que partenaire exigeant à tous les projets conduits par l'intercommunalité en matière d'infrastructures.

Les membres du Service Transports de la CAPSO mènent également une réflexion sur les services vélo qui conviendraient le mieux aux caractéristiques de la population audomaroise. A l'évidence, l'instauration d'un système de vélos en libre-service ne convient pas à une collectivité telle que la CAPSO, issue du rassemblement d'une communauté d'agglomération et de trois communautés de communes plus ou moins rurales. Néanmoins, il existe d'autres modèles économiques plus adaptés à notre projet de territoire tels que la location de longue

durée. Cette journée sera l'occasion d'explorer quelques formules ayant porté leurs fruits dans certaines collectivités françaises ou européennes.

Par ailleurs, un véritable travail d'acculturation est nécessaire pour favoriser la pratique du vélo au sein de la CAPSO. En effet, à l'inverse des habitants de certaines villes pourtant géographiquement proches de nous, telles que Bruges, les déplacements à vélo sont loin d'être une évidence pour la plupart des Audomarois.

Cependant, plusieurs services existent déjà pour initier nos usagers au vélo. L'Office de Tourisme de la Région de Saint-Omer propose notamment la location de Vélos à assistance électrique (VAE) à des tarifs très avantageux. La CAPSO met également un local à la disposition de l'ADAV où des ateliers réparation vélo se tiennent les 1^{ers} et 3^{èmes} mercredis de chaque mois. Enfin, l'ADAV organise chaque année la Fête du Vélo. Ces actions doivent être poursuivies et enrichies grâce aux projets menés dans d'autres villes et aux propositions des habitants, afin de convaincre davantage d'usagers de tenter l'expérience vélo voire de l'adopter au quotidien.

De même, les démarches portées par plusieurs collectivités sont essentielles pour redonner une place aux vélos dans la ville. A titre d'exemple, la création d'une chaussée à voie centrale banalisée, également appelée « Chaucidou », sur un boulevard urbain très fréquenté de Saint-Omer est un vrai succès. Ce dispositif consiste à installer deux bandes cyclables latérales de façon à rétrécir la chaussée centrale. Ainsi, le croisement de deux voitures est rendu impossible, à moins d'empiéter sur les bandes cyclables. En dépit du scepticisme initial, cet aménagement a permis, d'une part, de réduire significativement la vitesse moyenne des automobilistes, et d'autre part, de créer une continuité avec des pistes cyclables déjà existantes.

La construction d'une passerelle réservée aux piétons et aux cyclistes, en prolongement de ce boulevard urbain, permettra prochainement de franchir le canal de l'Aa, offrant alors un parcours piétonnier et cyclable reliant la Maison du Marais à la Grange Nature. Il s'agit là d'un symbole très fort puisque c'est la première fois que la CAPSO effectue un aménagement public entièrement dédié aux circulations douces.

En conclusion, je citerai seulement un chiffre : en France, une hausse de 15 % des déplacements à vélo se traduirait par une économie annuelle de 15 milliards d'euros en matière de dépenses de santé publique. Les collectivités ont donc tout intérêt à s'engager davantage sur la question du vélo dont les bienfaits sur la santé, l'environnement et les économies locales ne sont plus à démontrer.

YANNICK PAILLARD
PRESIDENT DE L'ADAV

Bonjour à tous. Je me réjouis que ce séminaire aborde la place du vélo à l'échelle des villes moyennes et non des grandes métropoles. En effet, en tant que cyclotouriste, j'ai moi-même constaté que dans certains pays européens comme le Danemark et les Pays-Bas, la pratique du vélo participe pleinement à la prospérité des petites villes. En comparaison, les centres-villes des petites communes des Hauts-de-France manquent cruellement de vie et voient leurs commerces fermer les uns après les autres.

Néanmoins, depuis quelques années, certaines villes moyennes, comme Hazebrouck, Fourmies et Bailleul, ont décidé de lutter contre cette désertification en repensant leurs infrastructures pour les cyclistes. C'est également le cas de Saint-Omer où l'antenne de l'ADAV a ouvert ses portes en 2014. Un partenariat avec la Municipalité a ensuite été signé dès 2015. Je profite d'ailleurs de cette occasion pour remercier les adhérents et les militants audomarois de l'ADAV, qui sont particulièrement dynamiques.

L'instauration d'une politique cyclable constitue un véritable outil de revitalisation des centres-villes. En effet, l'apaisement de la circulation automobile rend les villes plus agréables à vivre et plus conviviales, ce qui renforce leur attractivité et favorise l'activité des petits commerces.

Le développement de la pratique du vélo constitue également un enjeu de santé publique majeur. En France, la pollution aux particules fines liée aux gaz d'échappement des moteurs diesel et essence est responsable de près de 50 000 décès prématurés par an. Quant à la sédentarité, elle est à l'origine d'environ 160 000 décès prématurés chaque année.

Enfin, la création de voies vertes et de véloroutes permet de favoriser le tourisme et de faciliter les déplacements quotidiens inter-agglomération des résidents.

Les villes moyennes sont particulièrement adaptées à la pratique du vélo du fait des faibles distances qui séparent leurs principaux points névralgiques. Par ailleurs, leur conception, faite de rues étroites, se prête généralement peu à l'usage de la voiture. Ainsi, les essais menés récemment par des adhérents de l'ADAV ont montré qu'à Saint-Omer, à toutes heures de la journée, il était beaucoup plus rapide de se déplacer à vélo qu'en voiture.

Cependant, la création d'un « système vélo » nécessite un solide accompagnement, qui peut prendre de multiples formes, telles que la mise en place d'aides à l'achat, de services de location longue durée, d'ateliers de réparation ou de parkings à vélos. La construction d'aménagements permettant de sécuriser la pratique du vélo et la réduction des places de stationnements dédiées aux voitures constituent également des éléments essentiels à la réussite de toute politique cyclable. De même, la valorisation des itinéraires existants et la mise en place d'une communication positive et adaptée en fonction des publics sont indispensables au développement de la pratique du vélo.

Des solutions très simples existent pour encourager l'usage du vélo, comme le partage des petites voies entre cyclistes, agriculteurs et riverains. De la même manière, il conviendrait de réfléchir à la possibilité d'autoriser les cyclistes à emprunter, dans certaines villes, les trottoirs très larges qui bordent les routes départementales.

Je terminerai mon intervention en rappelant qu'une politique cyclable est bien moins onéreuse et bien plus facile à mettre en place qu'une politique des transports en commun, puisqu'elle repose essentiellement sur l'implantation de panneaux signalétiques et la création de marquages au sol. Je vous propose donc de nous revoir dans un an pour apprécier l'évolution de la politique cyclable à Saint-Omer. Merci pour votre attention.

NICOLAS DUFFOUR

Accueillons maintenant celui qui officiera en tant que « grand témoin » tout au long de ce séminaire : Monsieur Frédéric HERAN, auteur de l'ouvrage *Le Retour de la Bicyclette*, publié aux Editions La Découverte, et également disponible en livre de poche.

FREDERIC HERAN

ENSEIGNANT-CHERCHEUR EN ECONOMIE DES TRANSPORTS A L'UNIVERSITE DE LILLE 1, ECONOMISTE, URBANISTE ET AUTEUR

Bonjour à tous. La place du vélo dans les villes moyennes n'est pas une problématique simple. Depuis l'essor de l'automobile, les petites communes ont pour habitude de structurer leur politique urbaine autour de la voiture. Or l'apaisement de la circulation automobile constitue le principal levier pour encourager l'usage du vélo comme mode de transport. Cette mesure est particulièrement difficile à mettre en œuvre dans les petites localités dont la majorité des habitants ont l'habitude d'utiliser leur véhicule pour effectuer leurs déplacements quotidiens.

L'apaisement du trafic sur tous les types de voirie, notamment par la généralisation des zones 30, représente un facteur essentiel de réussite d'une politique cyclable. Cependant, la restriction du transit automobile sur certains axes constitue également un enjeu crucial. A titre d'exemple, la ville de Saint-Omer, qui bénéficie pourtant d'un patrimoine historique particulièrement riche, est presque entièrement traversable en voiture. A l'inverse, en Italie, presque tous les centres-villes historiques sont désormais des zones à trafic limité.

Par ailleurs, l'interdiction des applications mobiles qui proposent des itinéraires permettant de contourner les embouteillages sur les grands axes en traversant des zones d'habitation constitue également une solution intéressante pour limiter le transit dans les quartiers résidentiels. Enfin, il est primordial de faire respecter voire d'abaisser les limites de vitesse en entrée de ville et sur les roades.

NICOLAS DUFFOUR

J'appelle enfin Madame Sylvie BANOUN qui conclura cette introduction.

SYLVIE BANOUN

COORDINATRICE INTERMINISTERIELLE POUR LE DEVELOPPEMENT DE LA MARCHE ET DU VELO

La plupart des petites agglomérations françaises sont aujourd'hui perçues comme en déshérence, comme en atteste leur taux de vacance commerciale, qui ne cesse de progresser. Pourtant, il ne tient qu'à nous de rendre nos villes moyennes à leurs habitants en les remettant au rythme et à l'échelle des marcheurs et des cyclistes, ce qui permettra de restaurer les principales fonctions de l'espace public que sont la flânerie, les relations sociales et le commerce.

Instauration d'une culture vélo sur les territoires

NICOLAS DUFFOUR

Je vous propose de démarrer nos travaux avec Madame Clotilde IMBERT, qui s'attachera à démontrer en quoi le vélo constitue un vecteur d'urbanité et de transformation de la ville.

L'URBANISME CYCLABLE PAR LE DESIGN

CLOTILDE IMBERT

DIRECTRICE DE L'AGENCE COPENHAGENIZE FRANCE

Bonjour à tous. Je travaille pour Copenhagenize, un cabinet de consulting et de design en urbanisme cyclable. Cette société danoise accompagne des villes et des gouvernements du monde entier dans le développement de politiques cyclables centrées sur les besoins des usagers. L'ambition de Copenhagenize est de créer des infrastructures cyclables fonctionnelles, intuitives, esthétiques et utilisables par tout type de cycliste et pour tout type de déplacement.

Au Danemark, il existe quatre types d'infrastructures cyclables qui répondent en tous points à ces exigences, et qui sont identiques à travers tout les pays :

- Aucun aménagement particulier n'est prévu dans les zones de trafic mixte telles que les zones 30, les quartiers résidentiels et les « rues vélo ».
- Au minimum, une bande cyclable est installée sur toutes les voies où la vitesse est limitée à 50 km/h et où la circulation automobile est fluide.
- La création d'une piste cyclable séparée, surélevée et monodirectionnelle est obligatoire sur toutes les routes limitées à 50 km/h où le trafic est dense.
- Au-delà de 50 km/h, une distance minimum est instaurée entre la circulation automobile et le trafic cyclable.

Pour développer une politique cyclable efficace, il est impératif de réserver les itinéraires les plus courts aux circulations douces. Ainsi, au cours des cinq dernières années, plus d'une dizaine de ponts cyclables et piétons ont été érigés à Copenhague. Depuis, 50 % des cyclistes danois déclarent se déplacer à vélo en ville car il s'agit du moyen de transport le plus rapide. De même, 45 % des personnes qui travaillent dans cette ville se rendent à leur travail à vélo. Cette proportion atteint même 62 % pour les personnes qui vivent et travaillent ou étudient à Copenhague. Ainsi, en 2015, pour la première fois depuis l'installation de compteurs en bordure des limites communales, les cyclistes ont été plus nombreux que les automobilistes à entrer dans la ville de Copenhague.

Au Danemark, la pratique du vélo utilitaire est également favorisée grâce à un vaste réseau cyclable offrant des connexions directes et séparées du flux automobile entre les villes périphériques et avec le centre-ville de la capitale. Ce système est également très répandu aux Pays-Bas où des autoroutes à vélo conçues spécialement pour les déplacements pendulaires permettent de se rendre facilement d'une ville moyenne à une autre. En France, un réseau identique baptisé « Vélostras » est en cours de création dans l'agglomération strasbourgeoise.

Le succès de ces aménagements réside pour partie dans la création d'une carte du réseau cyclable particulièrement lisible, et dans la mise en place d'une signalétique renforcée, permettant de guider les cyclistes.

Par ailleurs, le développement d'infrastructures et de services propices à l'intermodalité est essentiel pour encourager les migrations pendulaires à vélo. Par exemple, la présence de parkings à vélos sécurisés à proximité des gares, comme c'est le cas à Saint-Omer, suffit souvent à inciter certains actifs à se rendre à leur travail en vélo puis en train. Ainsi, aux Pays-Bas, 42 % des passagers de train vont à la gare à vélo. De même, à Côme et à Bollate, en Italie, 43 % des utilisateurs des vélo-stations récemment construites à même les quais de gare sont des nouveaux cyclistes, et 20 % sont des nouveaux usagers du train.

La création d'un territoire cyclable implique également une redistribution de l'espace public en réduisant la place donnée aux voitures, et en augmentant celle réservée aux cyclistes, aux piétons et aux transports en commun.

J'en termine en vous rappelant, s'il en est besoin, que la pratique cyclable est profitable à tous. Un lien direct a d'ailleurs été établi entre l'utilisation du vélo et la baisse du nombre d'arrêts maladie en entreprise. Ainsi, une étude danoise a montré que grâce à l'effet bénéfique du vélo sur la santé et l'environnement, la société gagne 0,23 euro par kilomètre parcouru à vélo, contre 0,16 euro perdu par kilomètre effectué en voiture. Sachant qu'il faut seulement un an pour rembourser un kilomètre de piste cyclable, les collectivités ont donc tout à gagner en transformant leurs territoires pour faire du vélo une évidence.

QUESTIONS ET DEBAT

BRIGITTE HELLE

CORRESPONDANTE ADAV, BETHUNE

Aux Pays-Bas et au Danemark, les cyclistes peuvent-ils transporter leur vélos dans les trains ou les autobus ou bien disposent-ils parfois de deux vélos, un pour effectuer le trajet domicile-gare et l'autre pour le trajet gare-lieu de travail ?

CLOTILDE IMBERT

De nombreux Hollandais possèdent effectivement deux vélos, ce qui participe fortement à la saturation des parkings à vélos. Pour remédier à ce problème, la société nationale en charge de l'exploitation des trains a développé un service de location en gare, qui rencontre un franc succès. Toutefois, ce système ne convient pas nécessairement aux personnes qui souhaitent louer un vélo du lundi au vendredi, en raison du tarif proposé, fixé à 3 euros par location.

Au Danemark, dans la région de Copenhague, les cyclistes peuvent transporter gratuitement leur vélo dans les trains, dans des wagons dédiés, équipés de racks souples. Ces wagons sont identifiés à l'aide de stickers collés sur les parois du train, et de pictogrammes positionnés sur les quais qui indiquent l'endroit où ils s'arrêteront. La création de ces wagons réservés aux vélos a permis à la société de trains danoise d'augmenter son nombre de passagers de 20 %.

En revanche, pour le moment, il n'est pas possible d'embarquer son vélo dans les autobus danois.

FREDERIC HERAN

A mon sens, la possibilité d'emmener son vélo dans les transports publics doit exister, mais elle ne peut constituer le seul levier pour favoriser l'intermodalité, du fait de la grande quantité d'espace nécessaire pour ranger des vélos. Selon moi, la solution idéale pour les déplacements pendulaires consiste à utiliser un premier vélo pour se rendre à la gare de départ depuis son domicile, puis un second pour effectuer le trajet entre la gare d'arrivée et son lieu de travail. Bien entendu, ce système implique la création de grands parkings à vélos sécurisés dans les principales gares d'arrivée, comme c'est déjà le cas à Grenoble et Strasbourg.

Au Nord de Montpellier, la moitié des collégiens de la commune de Jacou se rendent dans leur établissement à vélo. Ce résultat est le fruit de la concertation de tous les acteurs et usagers locaux qui, ensemble, sont parvenus à élaborer un itinéraire cyclable très bien conçu pour rejoindre le collège local.

FREDERIC DEVRED

CORRESPONDANT ADAV, VILLENEUVE D'ASCQ

Pourquoi les jeunes Hollandais utilisent-ils plus le vélo que les enfants français pour se rendre dans leur établissement scolaire ?

CLOTILDE IMBERT

Je connais mieux l'exemple du Danemark. La plupart des jeunes Danois utilisent en effet les « super-pistes » cyclables qui entourent Copenhague pour aller au collège ou au lycée. Ce réseau est très sécurisé puisqu'il a été pensé de façon à éviter au maximum les intersections avec les voitures. Ainsi, les parents ne sont pas du tout inquiets à l'idée de laisser leurs enfants l'emprunter.

THIBAUT

CITOYEN DE SAINT-OMER

Il me semble essentiel que les aménageurs publics soient eux-mêmes sensibilisés aux mobilités actives pour concevoir des infrastructures adaptées à tous les usagers, et pas uniquement aux automobilistes.

CLOTILDE IMBERT

Je ne peux qu'être d'accord avec vous sur ce point.

NICOLAS DUFFOUR

La Loi sur l'air, également appelée Loi Lepage, oblige désormais les collectivités à créer des aménagements cyclables à l'occasion des travaux de rénovation ou des nouvelles réalisations de voies urbaines.

Clotilde IMBERT, selon vous, quelle type de communication doit-on privilégier pour promouvoir la pratique du vélo ?

CLOTILDE IMBERT

Le déploiement d'une communication positive insistant sur l'efficacité et la flexibilité du vélo comme mode de transport est essentiel pour convaincre les automobilistes de délaisser leur voiture.

NICOLAS DUFFOUR

Avant d'en terminer, pourriez-vous nous dire un mot sur ce que l'agence Copenhagenize désigne par l'expression « poignées d'amour » ?

CLOTILDE IMBERT

Ces poignées d'amour sont en fait des repose-pieds installés aux feux tricolores qui permettent aux cyclistes d'éviter de descendre de leur vélo lorsque le feu est rouge.

REMI MANIER

CORRESPONDANT ADAV, SAINT-OMER

Ma question s'adresse à Monsieur DECOSTER. Depuis le début de ce séminaire, il est question de complexifier les déplacements en voiture afin de favoriser un report des automobilistes sur le vélo. Or une nouvelle route qui permettra aux habitants d'Arques et de Blendecques de rejoindre plus facilement la gare de Saint-Omer en voiture est actuellement en construction. Pourtant, des itinéraires cyclables à la fois utilitaires et touristiques pourraient facilement être créés le long du canal de l'Aa pour relier ces villes périphériques et le pôle gare. Ce projet de route ne va-t-il pas à l'encontre du Plan local d'urbanisme (PLU) qui vise à promouvoir l'usage du vélo ?

FRANÇOIS DECOSTER

Ce projet existe dans les documents d'urbanisme locaux depuis plus de 40 ans. Cette route permettra de faciliter l'accès à la gare, ce qui encouragera les migrations pendulaires en train vers Lille et sa région, réduisant ainsi le trafic automobile. En outre, conformément à la Loi sur l'air, ce nouveau boulevard urbain sera longé par une voie verte réservée aux circulations douces et séparée du trafic automobile.

Le commerce de proximité et le vélo

NICOLAS DUFFOUR

Pour introduire cette nouvelle thématique, je souhaitais vous faire part des conclusions d'une étude réalisée par le cabinet Befluid sur les principaux freins au shopping dans le centre-ville de Rouen, du point de vue des commerçants et des clients. Cette enquête met en évidence des différences de perception flagrantes entre les deux groupes interrogés. En effet, d'après les commerçants, le manque de places de stationnement est l'élément le plus préjudiciable au commerce de proximité, alors que pour les clients, ce sont les nuisances sonores et la densité du flux automobile en ville.

Je vous propose maintenant d'accueillir Madame Laura JEHL, consultante en urbanisme commercial et doctorante en Sciences économiques à l'Université de Lille 1.

URBANISME COMMERCIAL ET EQUILIBRE TERRITORIAL

LAURA JEHL

CONSULTANTE AU SEIN DU CABINET ADENDA

Bonjour à tous. Le sujet de mon doctorat concerne la mutation des sites commerciaux et leur influence sur les équilibres territoriaux, le quotidien des habitants et leurs modes de déplacement.

La multiplication des zones commerciales périurbaines participe fortement à la désertification des centres-villes et au décroît des mobilités douces associées. Pour les non-résidents, bien souvent les villes moyennes ne sont aujourd'hui plus des lieux de passage obligatoires mais des destinations en concurrence avec une multitude d'autres pôles commerciaux et de loisirs.

L'attractivité des centres-villes a un impact direct sur leur fréquentation par les cyclistes. Or en France, les commerces de centre-ville sont de plus en plus délaissés par les clients. D'ailleurs, 87 % des centres-villes des villes moyennes ont vu leur taux de vacance commerciale augmenter entre 2001 et 2015. Ainsi, en 2012, les commerces de centre-ville ne représentaient plus que 25% des échanges commerciaux, contre 62 % pour les zones commerciales en périphérie.

Pourtant, le déclin des commerces de centre-ville n'est pas une fatalité comme en témoigne la parfaite répartition des parts de marché en Allemagne entre commerces périphériques, de quartier, et de centre-ville.

En France, près de 18 millions de déplacements par jour sont liés à des achats, dont 60 % sont effectués en voiture. Dans les Hauts-de-France, au moins 78 % des achats impliquent un

déplacement motorisé, et 71 % sont réalisés dans la grande distribution. Les formats de vente ont donc une incidence très forte sur les modes de déplacement des consommateurs.

Les dix dernières années ont vu apparaître un phénomène de découplage entre la production de surfaces destinées au commerce et la consommation réelle des ménages français. Ces nouvelles surfaces commerciales ont été principalement construites en périphérie des villes, sur des terrains fonciers vierges. L'analyse des données qui concernent les Hauts-de-France sur la période 2014-2016 montre que les autorisations de projet ont été cinq fois plus nombreuses que les refus. Au total, dans notre région, ces autorisations portent sur des surfaces sept fois supérieures à celle d'Euralille.

Les concepteurs motivent souvent leurs projets commerciaux périurbains par l'attractivité et les créations d'emploi qu'ils vont générer. Or, pour une même surface de vente, le commerce traditionnel concentre trois à quatre fois plus de postes de travail que la grande distribution. Ainsi, dans les Hauts-de-France, le secteur commercial a perdu 8 000 emplois entre 2008 et 2016.

Depuis quelques années, le commerce a été révolutionné par l'apparition de nouvelles formes de vente. La construction de centres commerciaux périphériques s'efforçant de reproduire l'expérience-client vécue en centre-ville a par exemple foncièrement modifié les habitudes des consommateurs. De même, l'avènement du e-commerce et les stratégies *cross-canal* qui en découlent ont complètement bousculé la logistique urbaine dans les centres-villes et les quartiers résidentiels. Ainsi, en 2015, 450 millions de colis ont été livrés grâce au e-commerce, pour un total de 65 milliards d'euros de chiffre d'affaires. Ce type de commerce devrait d'ailleurs représenter près de 25 % du commerce de détail en 2025. Le *travel retail* a également fortement progressé jusqu'à représenter 5 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2015.

Pour faire cohabiter commerce et vélo, les aménageurs territoriaux doivent impérativement élaborer des schémas cyclables tenant compte de ces nouveaux comportements d'achat et de leur impact sur la logistique urbaine. En effet, des interactions sont possibles entre ces nouvelles formes commerciales et les circulations douces. Par exemple, la création d'espaces logistiques intermédiaires en périphérie des villes permettrait d'effectuer les livraisons de colis à vélo. En outre, le développement des *drives* vélo et piéton, et l'essor des services de livraison de repas à vélo constituent des opportunités intéressantes pour encourager les mobilités actives.

Par ailleurs, il est essentiel que les aménageurs publics ne dissocient pas leurs réflexions sur la revitalisation des centres-bourgs de celles qui concernent les déplacements urbains. Les collectivités pourraient également proposer un accompagnement technique et financier aux petits commerces et les aider à améliorer leur référencement sur Internet. De plus, elles pourraient conditionner l'octroi des autorisations d'exploitation à l'intégration d'études sur les mobilités douces dès la conception des projets commerciaux périurbains. Enfin, les opérateurs publics en charge des transports pourraient développer les services de location de vélo en libre-service dans les zones commerciales, en collaboration avec les acteurs commerciaux.

QUESTIONS ET DEBAT

AGATHE DELEBARRE

DOCTORANTE A L'UNIVERSITE DU LITTORAL COTE D'OPALE

Je regrette que la plupart des plans de revitalisation des centres-villes soient conçus pour faciliter la circulation et le stationnement des automobiles, et éventuellement des transports publics, au détriment de la qualité de vie urbaine et des modes de déplacement actifs. A mon sens, cette stratégie est contre-productive puisqu'elle ne permet aux commerces de centre-ville de se démarquer par rapport aux zones commerciales périphériques.

NICOLAS DUFFOUR

D'autant plus que lorsque les personnes utilisent leur automobile pour faire leurs achats, elles privilégient généralement les commerces de la grande distribution, qui restent malgré tout plus accessibles en voiture.

YVES FASQUELLE

CORRESPONDANT ADAV, SAINT-OMER

Les commerces de proximité doivent absolument se structurer autour d'un projet cohérent pour attirer de nouveau la clientèle. Il est évident que la multiplication des places de stationnement ne permettra pas de surmonter la crise de popularité qu'ils traversent. A mon avis, le salut des boutiques de centre-ville doit impérativement passer par la création de services simples destinés aux piétons et aux cyclistes.

NICOLAS DUFFOUR

J'ai en tête l'exemple de la ville d'Hasselt, en Belgique, qui, grâce à ses efforts pour encourager les mobilités actives, est devenue en seulement quelques années une des principales places commerçantes belges.

FREDERIC DEVRED

La prolifération des stationnements automobiles en centre-ville nuit fortement à la qualité de vie des habitants. Ainsi, de plus en plus familles font le choix de quitter les villes moyennes pour s'installer dans des bourgs périurbains, ce qui participe pleinement au déclin des commerces de centre-ville. Les usagers veulent vivre dans des villes agréables composées d'espaces publics qualitatifs favorables aux circulations douces, et non dans des parkings.

NICOLAS DUFFOUR

A ce propos, je vous conseille vivement la lecture du livre écrit par mon confrère Olivier RAZEMON, intitulé *Comment la France a tué ses villes*, qui vient de paraître aux Editions de la Rue de l'Echiquier.

SYLVIE BANOUN

Comparée à ses voisins européens, la France est extrêmement laxiste en matière de délivrance d'autorisations d'exploitation commerciale en zones périphériques. Dans certains pays, comme l'Allemagne ou la Grande-Bretagne, pour obtenir le droit de s'installer en zones

périurbaines, les opérateurs commerciaux sont obligés de prouver au moyen d'études qu'ils ne peuvent pas s'implanter en centre-ville.

Il convient également de souligner que l'émiettement territorial qui caractérise la France encourage la concurrence entre les communes qui assument les charges de centralité et les centre-bourgs périphériques.

FREDERIC HERAN

Les collectivités doivent absolument aborder de manière globale la question des déplacements sur leur territoire. En effet, l'élaboration d'une politique de ville cyclable ne sert à rien si elle ne s'accompagne pas de mesures pour modérer le trafic automobile. De la même façon, la promotion du commerce en centre-ville n'est envisageable qu'en repensant le commerce périphérique.

En France, les centres commerciaux périurbains représentent la première source de déplacements automobiles. Les commerçants de centre-ville oublient souvent que simplifier l'accessibilité des centres-villes en voiture revient également à rendre les commerces périphériques plus accessibles aux habitants des cœurs de ville.

A Arras, par exemple, pour lutter contre la concurrence liée à la présence de quatre centres commerciaux périurbains, la Municipalité a multiplié les places de stationnement en centre-ville, au détriment des espaces publics. Pour autant, cette politique a été vaine puisque les commerces du centre continuent de fermer les uns après les autres. En comparaison, à Malines, en Belgique, les commerces du centre sont florissants, et pour cause, un seul centre commercial périphérique existe aux alentours, et il se trouve relativement loin de la ville.

Pour faire renaître le commerce dans les villes moyennes, les pouvoirs publics devront un jour se résoudre à brider le commerce de périphérie, en rendant par exemple, le stationnement payant dans les zones commerciales.

SEBASTIEN TORRO-TOKODI

CHARGE DE CONCERTATION, ADAV

Aux Pays-Bas, les collectivités sont propriétaires des terrains fonciers sur lesquelles s'installent les zones commerciales, ce qui leur permet de maîtriser la délivrance des autorisations d'exploitation. En France, ce type de solution pourrait être inscrite dans les documents de planification tels que les SRADDT, les SCoT et les PLU.

LAURA JEHL

Pour illustrer cette concurrence déloyale entre centres et périphéries, il suffit de regarder les dépenses publiques effectuées au bénéfice des commerces de centre-ville, qui sont 100 fois moins élevées que celles qui profitent aux zones commerciales.

Tourisme et vélo

NICOLAS DUFFOUR

Accueillons maintenant Madame Camille THOME, qui dirige le réseau des Départements et Régions cyclables (DRC), et qui va nous dresser un état des lieux du schéma national cyclable.

LE DEVELOPPEMENT DU TOURISME A VELO

CAMILLE THOME

DIRECTRICE DRC

Bonjour à tous. Le réseau des DRC rassemblent 75 collectivités mobilisées pour faire du vélo une réponse au défi climatique et un outil au service d'une société inclusive et en bonne santé. Son ambition est de contribuer à l'équilibre des territoires par l'aménagement d'un vaste maillage cyclable concerté. Ce réseau œuvre également à la fédération des acteurs nationaux dans le but d'ériger la France au rang des grandes nations cyclables, et de faire de notre pays la première destination mondiale pour le tourisme à vélo. Dans ce domaine, la France est actuellement devancée par l'Allemagne.

Concrètement, le réseau DRC vise l'achèvement des itinéraires européens « EuroVelo » traversant la France d'ici 2020 et la finalisation du schéma national cyclable à horizon 2030.

A terme, le schéma EuroVelo sera composé d'au moins quinze itinéraires couvrant 70 000 kilomètres dans 42 pays. Son potentiel économique est estimé à sept milliards d'euros par an. Actuellement, la France est traversée par huit EuroVelo sur une distance de 8 600 kilomètres, dont 77 % sont déjà ouverts au public.

S'agissant du schéma national, 62 % des 22 000 kilomètres d'itinéraires nationaux sont finalisés, un pourcentage qui a doublé depuis 2010. Le développement du vélo est devenu un véritable enjeu économique et sociétal pour les collectivités. Cette mobilisation des acteurs publics a permis une hausse moyenne de 14 % de la fréquentation des itinéraires cyclables entre 2013 et 2015.

Bien que majoritairement utilisés par les usagers à des fins utilitaires et de loisirs, les réseaux cyclables constituent un vecteur de développement touristique considérable. A titre d'exemple, les retombées économiques annuelles du véloroute « La Loire à Vélo », dont la fréquentation a progressé de 23 % entre 2010 et 2015, sont évaluées à 30 000 euros par kilomètre d'itinéraire. Ce chiffre spectaculaire n'a rien d'étonnant quand on sait qu'un cyclotouriste dépense en moyenne 68 euros par jour, contre 53 euros pour un touriste classique. En outre, le tourisme à vélo, en plus d'être particulièrement qualitatif, favorise également la création d'emplois non délocalisables. Par exemple, les hébergeurs spécialisés dans l'accueil des cyclotouristes en résidence ou en itinérance sont de plus en plus nombreux.

Cependant, en plus des infrastructures adéquates, le développement du tourisme à vélo nécessite le développement et la structuration d'une offre de services adaptée aux besoins très spécifiques de ces touristes, tels que l'embarquement des vélos dans les transports en commun et la création de dispositifs d'acheminement des bagages pour les cyclotouristes en itinérance. En outre, la diffusion d'une communication multi-échelle est indispensable pour faire connaître les itinéraires cyclables touristiques.

Pour le moment, seuls 50 % des 1 400 kilomètres du schéma national cyclable prévus dans les Hauts-de-France sont réalisés. La CAPSO dispose d'un formidable potentiel touristique cyclable du fait de sa proximité géographique avec une clientèle belge et hollandaise férue de cyclotourisme, et de la présence sur son territoire d'une portion de 35 kilomètres de l'EuroVelo n° 5. Cet itinéraire, baptisée la *Via Romea Francigena*, relie la ville de Londres au Sud-est de l'Italie en traversant six pays différents.

Monsieur Michel ANCEAU va maintenant vous présenter le cas de la ville de Molsheim, en Alsace, qui a su faire profiter ses habitants de la présence de l'EuroVelo n° 5 sur son territoire.

MICHEL ANCEAU
DIRECTEUR ADAV

La ville de Molsheim, qui compte environ 10 000 habitants, se situe dans le département du Bas-Rhin, à une vingtaine de kilomètres de Strasbourg.

Cette commune alsacienne a constitué un réseau cyclable utilitaire formant une boucle avec un tronçon de la *Via Romea Francigena*. Cet itinéraire continu et très sécurisé est composé de voies vertes, de pistes et jalonnements cyclables, de trottoirs élargis réservés aux circulations douces et de chemins partagés entre agriculteurs, piétons et cyclistes. Ce réseau permet d'assurer la desserte des équipements de proximité. Il passe notamment par deux gares équipées de grands parkings à vélos, et par un collège où la majorité des élèves se rendent à vélo.

Cet exemple démontre parfaitement, comment, en moins de 20 ans, un territoire comparable en taille à celui de la CAPSO, a su faire d'un itinéraire EuroVelo l'épine dorsale de sa politique cyclable.

Cadre légal à venir

NICOLAS DUFFOUR

J'invite maintenant Monsieur Thomas JOUANNOT à rejoindre le pupitre. Il va nous présenter trois expérimentations conduites par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA).

EXPERIMENTER POUR MIEUX COMPRENDRE ET FAIRE EVOLUER LES REGLES

THOMAS JOUANNOT

CHARGE D'ETUDES, CEREMA

Bonjour à tous. Comme vous le savez, la preuve a été faite à maintes reprises du lien entre l'apaisement de la circulation motorisée et l'amélioration et de la sécurité des piétons et des cyclistes. De même, de nombreuses études ont démontré que la limitation du stationnement automobile favorisait le développement des modes actifs. En revanche, en matière de vélo, certains sujets font encore débat. Une des missions du CEREMA est d'objectiver la pertinence de certains aménagements afin de mieux comprendre les comportements et les besoins des usagers, afin de faire évoluer le cadre légal.

Je vais donc vous exposer les conclusions de trois expériences menées par le CEREMA sur les mobilités, en collaboration avec la Coordination interministérielle pour le Développement de l'Usage du Vélo.

1- LES REGIMES DE PRIORITE EN INTERSECTION

Tout d'abord, le CEREMA s'est penché sur la question des régimes de priorité dans les intersections entre pistes cyclables et chaussée générale. Les défenseurs du vélo estiment que dans ce cas de figure, la priorité devrait être systématiquement donnée aux cyclistes afin de faciliter leurs déplacements, comme c'est déjà le cas pour les piétons. Les opposants à cette pratique considèrent que le fait de contraindre les cyclistes à s'arrêter aux intersections permettrait de mieux les protéger d'une part, et de ne pas congestionner le flux automobile d'autre part.

Afin d'étudier les comportements des usagers, le CEREMA a modifié le régime de priorité au niveau de deux intersections de l'agglomération nantaise, initialement concernées par la priorité à droite. Pour l'un des deux sites sélectionnés, la priorité a été donnée aux cyclistes, et pour l'autre site, aux automobilistes.

Dans les deux cas, les observations réalisées ont mis en évidence que quelle que soit la teneur de la signalisation, les usagers motorisés avaient tendance à céder le passage aux cyclistes, y compris lorsqu'ils étaient prioritaires.

2- LE BONUS VAE

Le CEREMA conduit également un sondage sur l'efficacité de l'aide d'Etat à l'achat d'un VAE mise en place en février 2017. Ce dispositif permet aux acheteurs de se faire rembourser 20 % du prix de leur vélo, dans la limite de 200 euros. Cette aide n'est pas cumulable avec celles proposées par d'autres collectivités.

Sur les 11 277 répondants à l'enquête (en date du 18 juin 2017), 54 % sont des hommes, et 47 % sont des retraité(e)s. La pratique de loisirs puis les déplacements pendulaires pour les actifs représentent les principaux motifs d'achat d'un VAE, ce qui correspond bien aux objectifs de la mesure.

Cette étude montre que 55 % des demandeurs se déplaçaient principalement avec leur voiture personnelle avant d'acquérir un VAE. Ces usagers, déclarent avoir opté pour le VAE en premier lieu pour pratiquer une activité physique (84 %), puis dans un souci écologique (71 %) et enfin pour des raisons économiques (37 %). Ces motifs d'achat se retrouvent dans des proportions relativement similaires chez les anciens utilisateurs de deux-roues motorisés, qui représentent 3 % du panel interrogé. Dans cette catégorie de demandeurs, 7 % déclarent avoir acheté un VAE pour ne plus avoir à porter un casque.

Ensuite, 22 % des bénéficiaires de l'aide publique sont des anciens cyclistes traditionnels. Ils justifient majoritairement leur achat par l'envie de limiter leurs efforts, puis le désir de parcourir des distances plus longues. Quand aux anciens usagers des transports en commun, soit 1 % des personnes sondées, le désir de s'affranchir des contraintes telles que les horaires et les lieux de desserte apparaît comme un des motifs d'achat pour 69 % d'entre eux.

Il convient de souligner que les demandeurs de l'aide ont dépensé en moyenne 1 757 euros pour s'offrir un VAE, soit 800 euros de plus que le prix moyen constaté en 2016. Il semblerait donc que cette mesure encourage les acheteurs à choisir des vélos plus haut de gamme, mais cette hypothèse reste à objectiver.

3- LE CEDEZ-LE-PASSAGE CYCLISTE AU FEU

Un film réalisé par la Coordination interministérielle pour le Développement de l'Usage du Vélo est projeté (<http://www.cerema.fr/cedez-le-passage-cycliste-au-feu-un-film-explique-a2195.html>).

Le « Cédez-le-passage cycliste au feu rouge » est une innovation réglementaire créée en 2012 et très largement répandue pour le « tourne-à-droite ». Depuis 2015, les cyclistes peuvent être autorisés à franchir les feux rouges quelle soit leur direction, à condition qu'ils cèdent le passage aux usagers prioritaires. Pour le moment, seules les villes de Paris et de Sceaux ont mis en œuvre cette mesure.

Pourtant, d'après les études conduites par le CEREMA, contrairement à l'idée fréquemment répandue chez les aménageurs, cette signalisation permet d'améliorer considérablement la sécurité des cyclistes, en plus d'augmenter significativement l'efficacité de leurs déplacements, en redonnant aux feux tricolores leur usage originel, à savoir la régulation du trafic motorisé.

Enfin, je conclurai mon intervention en vous rappelant que le CEREMA est prêt à travailler avec toutes les collectivités et associations d'usagers souhaitant expérimenter des dispositifs innovants en matière d'aménagement des voiries. Ce type de partenariat permet aux collectivités de tester leurs aménagements, et au CEREMA d'enrichir son travail sur les mobilités à l'échelle nationale.

QUESTIONS ET DEBAT

DANIEL DOUURENS

CORRESPONDANT ADAV, BETHUNE

Je souhaiterais savoir où me procurer des documents officiels sur ces panonceaux autorisant les cyclistes à passer au feu rouge, même s'ils tournent à droite.

THOMAS JOUANNOT

Des fiches sur les évolutions réglementaires sont disponibles sur le site Internet du CEREMA. La fiche n° 13 concerne spécifiquement l'extension du cédez-le passage cycliste au feu à tous les mouvements.

BRIGITTE HELLE

Le CEREMA a-t-il pu collecter des données sur l'utilisation réelle faite par les demandeurs de l'aide d'Etat de leur VAE ?

THOMAS JOUANNOT

Pour le moment, non. Le questionnaire d'évaluation est proposé aux demandeurs de l'aide d'Etat directement après validation de leur dossier en ligne. Cette enquête se contente de relever les intentions d'utilisation. Toutefois, le CEREMA pourrait éventuellement mettre en place une autre étude pour mesurer le décalage entre les intentions et l'usage réel.

AGATHE DELEBARRE

Malheureusement, dans la plupart des collectivités, il n'existe pas de véritable Chargé de mission Vélo capable de mettre en place et d'utiliser correctement les nouveaux outils réglementaires créés au profit des cyclistes. Par exemple, la majorité des intersections qui proposent le cédez-le-passage cycliste ne sont pas équipées d'une bande cyclable permettant aux cyclistes de se positionner juste au niveau du feu rouge. Ils se retrouvent ainsi bloqués derrière la file de voitures et ne peuvent donc pas profiter de cet aménagement.

Par ailleurs, je regrette le manque de campagne de communication nationale sur les nouveaux aménagements favorables aux mobilités actives, qui sont encore largement méconnus des automobilistes et donc peu respectés. Pour ma part, à Dunkerque, il m'arrive

encore souvent de subir des insultes de la part d'automobilistes lorsque j'emprunte un double-sens cyclable.

THOMAS JOUANNOT

A son humble niveau, le CEREMA œuvre à la diffusion des informations relatives à la démarche Code de la Rue et au Plan d'Action des Modes actifs à travers des fiches thématiques et *via* l'organisation des journées « Une Voirie pour Tous » qui permettent de former les personnels techniques des collectivités aux politiques cyclables.

Néanmoins, à mon sens, il ne faut pas sous-estimer le caractère intuitif des infrastructures. Par exemple, s'agissant du double-sens cyclable, une action de communication de faible ampleur avait été orchestrée par la Délégation à la Sécurité routière en 2008, lors de la généralisation du dispositif dans les zones de circulation apaisée. Néanmoins, en 2013, les conclusions d'une enquête menée par le CEREMA ont montré que, dans les villes où il était fréquent, cet aménagement était connu de 85 % des usagers. La généralisation d'un dispositif est souvent l'outil le plus efficace pour le faire connaître. De plus, elle permet souvent d'améliorer le dialogue entre cyclistes et automobilistes.

NICOLAS DUFFOUR

Il convient de souligner que le respect du code de la route ne dépend pas uniquement de la connaissance de ses règles par les usagers, malheureusement.

PIERRE TITTELEIN

ADMINISTRATEUR ASSOCIATION CYCLOCAMPUS BETHUNE

Une réflexion est-elle en cours sur la possibilité d'autoriser les cyclistes à franchir les STOP sans marquer l'arrêt comme c'est le cas pour certains feux rouges ?

THOMAS JOUANNOT

Cette question est régulièrement soulevée par les associations d'usagers cyclistes et débattue avec les aménageurs publics. Toutefois, elle n'a pas encore été officiellement tranchée.

NICOLAS DUFFOUR

En guise de conclusion à cette matinée, je propose de laisser Monsieur Frédéric HERAN nous livrer ses impressions sur la première partie de ce séminaire.

FREDERIC HERAN

A mon sens, les techniciens d'aménagement et les associations cyclistes feraient bien de s'inspirer du pragmatisme dont fait preuve le CEREMA afin d'éviter les discours globalisants qui se révèlent souvent inadaptés à leurs terrains d'étude. Les aménageurs publics auraient également tout intérêt à recourir à l'expertise des associations et du CEREMA dès la conception de leurs projets. En outre, il me semble important d'insister sur le fait que toute politique cyclable doit être envisagée sur le long terme pour être efficace. Enfin, et je terminerai là-dessus, selon moi, seule la mise en place d'aménagements favorisant l'apaisement de la circulation automobile permettra d'équilibrer le rapport de force entre usagers, et d'améliorer la cohabitation entre cyclistes et automobilistes sur la voirie.

De la planification à l'aménagement (méthodes)

NICOLAS DUFFOUR

La deuxième partie de ce séminaire sera consacrée à des retours d'expérience. Nous réfléchirons à la façon d'élaborer des politiques cyclables. Nous verrons également en quoi le développement de services adaptés permet de renforcer ces politiques en créant un écosystème favorable à la pratique du vélo. Enfin, nous nous pencherons sur les modes de communication à privilégier pour promouvoir le vélo, en particulier auprès des jeunes publics.

Pour démarrer l'après-midi, je vous propose d'accueillir Monsieur Valentijn SEYS, qui occupe le poste de Responsable Mobilité au sein de la Municipalité d'Ypres, en Belgique. Cette ville est jumelée avec Saint-Omer depuis 1969. Au Moyen-âge, cette commune était très réputée pour sa production drapière. Ypres est aujourd'hui connue dans le monde entier pour son « Cortège des Chats », défilé qui a eu lieu tous les trois ans et qui se conclue par un lancer de chats en peluche depuis la tour du beffroi de la ville. L'exemple d'Ypres est particulièrement intéressant car cette commune présente beaucoup de similitudes avec la CAPSO. Monsieur SEYS sera accompagné de Monsieur Sébastien TORRO-TOKODI, de l'ADAV, qui assurera la traduction.

LA POLITIQUE CYCLABLE DE LA VILLE D'YPRES

VALENTIJN SEYS

RESPONSABLE MOBILITE, VILLE D'YPRES

Le plan Mobilité d'Ypres a été réalisé en concertation avec différents acteurs de la ville et des communes voisines. Ce plan, lancé en 1999, puis révisé en 2007 et en 2011, porte sur tous les types de mobilité. Toutefois, la politique cyclable y tient une place croissante.

La stratégie vélo d'Ypres repose sur la création de trois réseaux continus et confortables composés de liaisons sécurisées entre le centre-ville, les quartiers résidentiels et les villes périphériques.

Le premier réseau regroupe des itinéraires intercommunaux fonctionnels, destinés aux déplacements pendulaires et à la desserte des établissements scolaires. Ces parcours très sécurisés longent généralement d'anciennes voies ferrées et donnent le plus souvent possible la priorité aux cyclistes aux intersections. Sur ce réseau, toute nouvelle réalisation est entièrement prise en charge par la Région flamande dès lors qu'elle répond aux critères exposés dans le guide technique régional. Ce cahier des charges repose notamment sur la mise en place d'aménagements unidirectionnels, et sur l'installation d'une chaussée à voie centrale banalisée dès lors qu'il n'est pas possible d'établir une séparation entre la circulation cycliste et le flux automobile.

Le second réseau est dédié aux loisirs et au cyclotourisme. Son ambition est donc de proposer des itinéraires agréables plutôt que courts. Il se caractérise par un système de fléchage simple et ingénieux, basé sur la numérotation des croisements cyclables stratégiques, « les points-nœuds ». Ce dispositif permet aux cyclistes de se repérer facilement sur des centaines de kilomètres.

Enfin, le troisième réseau permet d'accéder à tous les équipements publics du centre-ville de façon sécurisée et confortable, en évitant les rues pavées qui se prêtent assez mal à la pratique du vélo, et en privilégiant les nombreux passages et ruelles qui traversent la ville d'Ypres. A terme, une réduction des places de stationnement automobile est également prévue le long de ces itinéraires afin de faciliter les déplacements cyclistes.

Actuellement, Ypres dispose de 256 places de stationnement réservées aux vélos, qui sont systématiquement réparées en cas de dégradation. A terme, 334 places sont prévues. La Ville propose également plusieurs bornes de recharge pour les VAE. En outre, un projet de construction d'abris vélo est à l'étude. L'identification des lieux pouvant accueillir ce type d'aménagements est en cours, sachant que de nombreuses rues ne seront pas concernées car elles comprennent des monuments historiques.

La Municipalité d'Ypres réalise régulièrement de nouveaux aménagements afin de sécuriser les parcours cyclistes. Plusieurs tunnels réservés aux modes actifs ont par exemple été construits afin de supprimer les intersections dangereuses avec le flux motorisé. De plus, une voie séparée est créée pour les cyclistes aussi souvent que possible le long des routes passantes. En ville, des bandes cyclables bilatérales sont ajoutées dès que la physionomie du quartier le permet. Ces bandes peuvent être surélevées par rapport à la chaussée, ou bien matérialisées par un revêtement différencié. Au besoin, des places de stationnement automobile sont supprimées pour réaliser ces aménagements.

La Ville d'Ypres propose également une carte des itinéraires cyclables permettant de rejoindre facilement les différents établissements scolaires. Ce plan est fréquemment actualisé en tenant compte des nouvelles réalisations. En outre, des « Dimanches sans voitures » sont régulièrement organisés par la collectivité pour promouvoir les mobilités alternatives à l'automobile. Ces événements sont l'occasion pour le public de s'essayer à de nouveaux modes de déplacement tels que le gyropode.

Par ailleurs, le système de location de vélos en libre-service « Blue-Bike » est actuellement testé en gare d'Ypres. Pour le moment, douze vélos sont disponibles, ainsi que deux voitures en autopartage. Ce dispositif couvre toute la Belgique et est d'une grande facilité d'utilisation. Il permet, après un trajet en train, de rejoindre facilement sa destination finale puis de revenir à la gare. Le prix de l'abonnement annuel au service s'élève à 10,50 euros. La location d'un vélo coûte ensuite 1,50 euro par tranche de 24 heures.

Enfin, plusieurs mesures d'incitation sont mises en œuvre pour promouvoir l'usage du vélo auprès du personnel municipal, telles que la création d'une indemnité kilométrique vélo et la mise à disposition de vélos de service, dont cinq VAE. Les employés municipaux ont également la possibilité de tester plusieurs types de vélo sur leurs trajets domicile-travail comme des VAE, des vélos-cargos ou des vélos pliants. Ils bénéficient ensuite de réductions à l'achat.

Enfin, les actions de promotion du vélo mises en œuvre par la Ville d'Ypres sont partiellement financées par le *Pendelfonds*. Ce fonds subventionne des projets qui contribuent à la fluidité et à la durabilité des déplacements pendulaires en région flamande. Les demandes de financement sont accessibles à des institutions publiques mais également à des entreprises et groupes industriels. Ainsi, cinq sociétés privées d'Ypres sont également éligibles au *Pendelfonds*.

QUESTIONS ET DEBAT

DE LA SALLE

Comment est organisée la concertation avec les propriétaires fonciers lorsque les projets d'aménagement de la Ville d'Ypres impliquent la création de voies ou de bandes cyclables sur des terrains agricoles ? De même, les riverains sont-ils consultés en cas de suppression de places de stationnement dans leur rue ?

VALENTIJN SEYS

La Municipalité rencontre les propriétaires de terrains agricoles pour leur annoncer son projet. En cas de désaccord persistant, une procédure d'expropriation est entamée pour récupérer la parcelle dont elle a besoin pour réaliser son aménagement cyclable. S'agissant du stationnement en ville, une enquête est effectuée pour évaluer l'ensemble des solutions de stationnement offertes aux habitants dans leur quartier. Des réunions d'information sont également organisées pour expliquer aux résidents l'intérêt collectif des futurs aménagements.

BRIGITTE HELLE

Cette politique cyclable très forte est-elle plébiscitée par les citoyens ou bien émane-t-elle d'une volonté unilatérale des institutions publiques ?

VALENTIJN SEYS

Le développement du réseau cyclable régional a été encouragé par la Région flamande, qui a ensuite porté ce projet au niveau des communes.

DE LA SALLE

Le coût des transports scolaires est-il supporté par la collectivité ? Quelle est la proportion de jeunes se rendant dans leur établissement scolaire à vélo ?

VALENTIJN SEYS

La Municipalité d'Ypres ne dispose pas d'un service de transport en commun pour les publics scolaires. Cependant, certains établissements organisent eux-mêmes le ramassage de leurs élèves en bus ou en car. Malheureusement, il n'existe pas de données sur l'utilisation du vélo pour les trajets domicile-école.

THOMAS JOUANOT

Dans la région flamande, existe-t-il une politique d'apaisement de la circulation motorisée hors-agglomération ?

VALENTIJN SEYS

La vitesse maximale s'élève à 70 km/h sur toutes les voiries intercommunales hors agglomération. En ville, les véhicules motorisés sont autorisés à rouler jusqu'à 50 km/h, sauf à proximité des écoles et dans les hypercentres, où la vitesse est limitée à 30 km/h.

FREDERIC HERAN

La Municipalité d'Ypres organise-t-elle régulièrement des enquêtes ou des comptages pour évaluer l'évolution de la pratique cycliste ?

VALENTIJN SEYS

Des compteurs à vélo automatiques sont systématiquement installés avant et après la réalisation de tous les nouveaux aménagements cyclables financés par la Région flamande.

SYLVIE BANOUN

Les subventions accordées par le *Pendelfonds* concernent-elle uniquement la promotion du vélo ou peuvent-elles être utilisées pour l'ensemble des aménagements favorables aux déplacements pendulaires peu polluants ? Ces aides sont-elles financées par des taxes ?

VALENTIJN SEYS

Le *Pendelfonds* concerne tous les trajets pendulaires peu polluants, y compris le covoiturage. Ce fonds permet de financer des aménagements, mais également des actions de sensibilisation et des systèmes d'aide à l'achat de véhicules propres. Il s'agit d'un dispositif financé exclusivement par la Région flamande.

LE TOUR DE MANCHE A VELO

NICOLAS DUFFOUR

Cette présentation nous a permis de mieux comprendre l'importance de la planification et de l'articulation des différents réseaux. Nous allons retrouver ces thématiques dans le prochain exposé qui concerne un territoire très différent de la ville d'Ypres, celui de la Communauté de Commune de la Côte d'Emeraude. Cette intercommunalité très touristique est composée de neuf communes situées en Ille-et-Vilaine et dans les Côtes d'Armor. Elle compte 30 000 habitants et comprend 40 kilomètres de côte. J'invite maintenant Madame Flora ANDRE à me rejoindre.

FLORA ANDRE

CHARGÉE DE MISSION MOBILITÉ, COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA CÔTE D'EMERAUDE

La Communauté de Commune de la Côte d'Emeraude a entamé sa réflexion sur les mobilités dans les années 2000, car c'est à cette époque que l'accès à la propriété dans les communes du littoral est apparue de plus en plus compliquée, et que les ménages ont commencé à se rabattre sur les communes rétro-littorales. Les élus avaient alors constaté que le réseau de transport n'était plus adapté aux nouveaux besoins des populations car trop centré sur la desserte des villes côtières. Toutefois, c'est en 2010 que l'intercommunalité a

fait appel à l'expertise d'un bureau d'études pour travailler sur le renforcement des réseaux départementaux de transport interurbain et construire sa politique Mobilité en intégrant un volet dédié aux modes de déplacement doux. Cette thématique a pris plus d'ampleur en 2014, lorsque la nouvelle équipe d'élus a lancé une étude qui a abouti à la création d'un plan d'action et d'un schéma directeur visant à encourager la pratique du vélo et l'intermodalité.

NICOLAS DUFFOUR

Je suppose que, comme c'est le cas de beaucoup de communautés d'agglomération, vous avez dû vous heurter à des difficultés liées au fait que les communautés de communes ne disposent pas de la compétence Transport, et sont chargées uniquement de la voirie d'intérêt communautaire.

FLORA ANDRE

En effet. Nous avons dû collaborer avec les Départements et la Région pour identifier clairement notre champ d'action en matière d'aménagements cyclables.

NICOLAS DUFFOUR

La Communauté de Commune de la Côte d'Emeraude est un territoire très touristique traversé par de nombreux itinéraires cyclables, dont la voie verte V2 qui relie Saint-Malo à Redon, et l'EuroVelo n° 4. Cet itinéraire européen permet notamment de réaliser le Tour de Manche à Vélo, dont nous vous proposons de visionner quelques images.

Un film est projeté (<https://www.youtube.com/watch?v=uRanK824V20>).

Comment la Communauté de Commune de la Côte d'Emeraude a-t-elle intégré la présence de cet itinéraire cyclable très touristique dans son schéma cyclable ?

FLORA ANDRE

Notre ambition est de créer un schéma directeur cyclable structurant qui maille l'ensemble de notre territoire, et qui soit au service des politiques de notre collectivité en matière d'économie, de tourisme, et de transport. La création de ce schéma directeur constitue un engagement politique fort. Cet outil nous a permis de travailler beaucoup plus efficacement avec d'autres structures, telles que le Comité régional du Tourisme.

Lorsque nous avons commencé à travailler sur la création de ces liaisons cyclables, nous nous sommes aperçus que le Tour de Manche à Vélo présentait un potentiel très intéressant y compris pour un usage à des fins utilitaires. Toutefois, cet itinéraire ne traverse que des routes rétro-littorales et n'invite pas les cyclotouristes à découvrir la richesse du territoire. Ainsi, les retombées économiques du Tour de Manche à Vélo sont finalement très limitées pour notre collectivité, car les touristes ne font que passer sans s'arrêter. Par ailleurs, certaines portions de cet itinéraire ne sont pas suffisamment sécurisées, car elles empruntent des voies partagées très fréquentées ou bien particulièrement sinueuses. Nous espérons donc convaincre le Comité régional du Tourisme de dévier le Tour de Manche à Vélo afin que ce passage de touristes profite davantage à la Communauté de Commune de la Côte d'Emeraude.

NICOLAS DUFFOUR

Quelle méthodologie avez-vous adoptée pour développer la politique cyclable de votre collectivité ?

FLORA ANDRE

Nous avons commencé par dresser un état des lieux en organisant des comptages routiers sur les axes que nous avons identifiés comme liaisons cyclables potentielles. Nous avons également recensé l'ensemble des itinéraires existants sur le territoire. Nous avons ensuite étudié la distribution des différents flux (pendulaires, scolaires, cyclotouristes) entre les communes grâce aux bases de données de l'INSEE. Cette analyse nous a d'ailleurs permis de découvrir que la distance domicile-travail moyenne s'élevait à 9 kilomètres dans notre territoire, ce qui est inférieur à la moyenne régionale. Nous nous sommes aussi procuré les chiffres des éco-compteurs positionnés le long des différents itinéraires de cyclotourisme. Enfin, nous avons identifié les principaux pôles générateurs de trafic et les nœuds intermodaux, qui se sont révélés être les parcs d'activité et les collèges.

Ces différents éléments nous ont permis de réfléchir à notre définition d'un « aménagement d'intérêt communautaire ». Nous avons donc décidé de nous concentrer sur la jonction des communes entre elles, des pôles générateurs de trafic et des nœuds intermodaux. L'étape suivante a consisté à hiérarchiser ce réseau en fonction du potentiel cyclable des liaisons sélectionnées. Nous avons donc croisé les données relatives aux distances entre les sites, à l'importance des flux et aux différents usages pour aboutir à un schéma cyclable de 19 kilomètres dont 10 kilomètres de voie verte.

NICOLAS DUFFOUR

Quand ce réseau verra-t-il le jour ?

FLORA ANDRE

Les premiers aménagements devraient voir le jour en 2018. Toutefois, cette date pourrait être reportée si l'Autorité environnementale, qui doit donner son accord pour toute création de voie cyclable de plus de 10 kilomètres, considère notre projet dans son ensemble et exige qu'il fasse l'objet d'une étude d'impact. L'ensemble du réseau devrait être opérationnel d'ici 2022 au plus tard.

QUESTIONS ET DEBAT

MICHEL RICHE

PRESIDENT DE L'ASSOCIATION VELO SERVICE, AMIENS

Quelle place la Communauté de Commune de la Côte d'Emeraude tient-elle dans l'aménagement du Tour de Manche à Vélo ?

FLORA ANDRE

A l'origine, la Communauté de Commune de la Côte d'Emeraude n'intervient pas dans l'aménagement de cet itinéraire cyclable. C'est en travaillant sur son propre schéma cyclable que notre collectivité a identifié des enjeux qui pouvaient également être intéressants pour le

Tour de Manche à Vélo. Nous nous sommes donc rapprochés du Comité régional du Tourisme et des Comités départementaux en charge de ce circuit pour leur proposer d'en améliorer la sécurité en déviant son tracé pour en faire profiter notre territoire.

NICOLAS DUFFOUR

L'élaboration de votre schéma cyclable n'a-t-elle pas été particulièrement compliquée du fait des nombreuses collectivités qui composent la Communauté de Commune de la Côte d'Emeraude ?

FLORA ANDRE

Si, en effet. Notre projet de réseau traverse des routes départementales situées sur deux départements. Cette situation nous contraints à doubler l'ensemble des demandes d'autorisation, sachant que les règlements départementaux de voirie des Côtes d'Armor et de l'Ille-et-Vilaine diffèrent sur un certain nombre de points.

Services pour la pratique du Vélo : Stationnement – Vélo location longue durée

NICOLAS DUFFOUR

J'invite maintenant Messieurs Jean-Claude ETIENNE et Antoine PATTIN à me rejoindre. Leur présentation s'attachera à démontrer l'impact des services vélo sur le développement de ce mode de déplacement. A ce propos, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) a récemment publié une étude très intéressante sur différentes thématiques en lien avec la pratique du vélo : les systèmes de location, les dispositifs d'aide à l'achat de vélos, les places de stationnement cyclables, les vélos-écoles et les ateliers de réparation.

Les décrets d'application du « sport sur ordonnance » ont été publiés en mars 2017. A Boulogne-sur-Mer, voici déjà deux ans que la Municipalité propose des activités physiques sur prescription médicale. Monsieur ETIENNE, pouvez-vous nous éclairer sur le fonctionnement du dispositif dans votre ville ?

LA POLITIQUE CYCLABLE ET LE SPORT SUR ORDONNANCE A BOULOGNE-SUR-MER

JEAN-CLAUDE ETIENNE

ADJOINT AU MAIRE DE BOULOGNE-SUR-MER EN CHARGE DES SPORTS ET VICE-PRESIDENT DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BOULONNAIS EN CHARGE DES PROJETS STRUCTURANTS, DE LA COMMUNICATION, DE LA MOBILITE DURABLE ET DES LIAISONS DOUCES

Bonjour à tous. La Ville de Boulogne-sur-Mer s'est fortement inspirée de l'exemple de Strasbourg, qui a été précurseur dans ce domaine. Ainsi, depuis 2015, la Municipalité bouloonnaise organise une dizaine d'activités sportives pour des personnes particulièrement éloignées de la pratique sportive, et concernées par une ou plusieurs de ces trois pathologies : l'obésité, le diabète de type 3 et les maladies cardiovasculaires. Environ la moitié de ces activités sont animées par des agents territoriaux. Les autres sont assurées par des associations sportives.

Certaines activités sont particulièrement prisées les bénéficiaires comme l'aquagym. D'autres sports ont plus de difficulté à recruter des pratiquants en raison de la condition physique qu'ils exigent, à l'image du longe-côte, qui consiste à marcher avec de l'eau jusqu'au diaphragme en s'aidant éventuellement d'une pagaie pour avancer.

NICOLAS DUFFOUR

La Communauté d'Agglomération du Boulonnais est une terre de vélo. Elle a en effet accueilli plusieurs étapes du Tour de France ainsi que deux Championnats de France de cyclisme sur route. Quelle est votre stratégie pour développer la pratique du vélo utilitaire à Boulogne-sur-Mer ?

JEAN-CLAUDE ETIENNE

Il convient de souligner que le relief accidenté de la ville ne se prête pas particulièrement au vélo. En effet, dans certains quartiers, on trouve des pentes avec des inclinaisons de près de 15 %. Tout comme Saint-Omer, l'hypercentre de Boulogne-sur-Mer n'a pas été conçu pour la voiture, et pourtant, le trafic automobile y est très dense. L'aménagement de liaisons douces n'est donc pas chose aisée.

Par conséquent, la communauté d'agglomération a décidé d'appuyer son schéma directeur cyclable sur le tracé de l'EuroVelo n° 4 qui traverse le territoire boulonnais du Nord au Sud. Ce schéma, adopté en novembre 2016, est axé sur un usage utilitaire du vélo plus que récréatif. Ainsi, d'ici environ quinze ans, une centaine de kilomètres de pistes cyclables devraient voir le jour, permettant de relier les gares, les collèges, les zones de loisirs, et d'une manière générale, tous les points générateurs de trafic des 22 communes qui composent notre collectivité. Pour commencer, environ 50 kilomètres de pistes devraient être aménagées d'ici 2022.

NICOLAS DUFFOUR

Suite à l'aménagement des bords de Liane pour les promeneurs et les cyclistes, la Municipalité de Boulogne-sur-Mer a créé un service de location de vélo baptisé « Cycleco ». Le parc cyclable de Cycleco comprend 34 vélos et 8 VAE, qu'il est possible de louer pour 5 ou 9 euros par jour. Pouvez-vous nous en dire plus sur ce système ?

JEAN-CLAUDE ETIENNE

Ce service est géré par une association d'insertion, appelée « Rivages propres ». Il est d'ailleurs utilisé chaque semaine par six à huit usagers qui louent un vélo dans le cadre du sport sur ordonnance.

Les berges de la Liane sont désormais longées par des jardins, des chemins piétonniers, et des voies réservées aux circulations douces, notamment à la pratique du vélo de loisirs. La présence de mobilier urbain (bancs, tables et fauteuils) et de luminaires tout au long du fleuve participent également à la qualité de ces espaces publics.

La création de ces infrastructures et services s'inscrit dans la dynamique « Axe Liane » qui vise à requalifier le cœur urbain de l'agglomération boulonnaise. Ce vaste projet, porté par la communauté d'agglomération, consiste à développer une démarche concertée auprès des communes traversées par la Liane afin d'imaginer des aménagements de nature à développer le tourisme et l'habitat, favoriser les pratiques sportives, ou encore protéger l'environnement.

LE BUSCYCLETTE A AMIENS METROPOLE

NICOLAS DUFFOUR

Accueillons maintenant Monsieur Antoine PATIN, Directeur de l'Association Vélo Service, qui gère le service de location de vélo d'Amiens Métropole « Buscyclette » par Délégation de service public (DSP). A Amiens, le vélo est désormais un moyen de transport très prisé, et il me semble que vous y êtes pour beaucoup, n'est-ce pas ?

ANTOINE PATIN

DIRECTEUR DU SERVICE BUSCYCLETTE, AMIENS METROPOLE

A l'origine, Vélo Service était une association d'insertion axée sur l'éducation au vélo. Créée en 1999, elle s'est progressivement professionnalisée et propose aujourd'hui un vaste éventail de services : location, réparation, gardiennage, formation dans les écoles, cours particuliers pour enfants et adultes, etc. Vélo Service intervient également en entreprise dans le cadre des plans de déplacements entreprise. L'association emploie sept salariés : un Directeur, quatre techniciens cycles et deux formateurs. La plupart travaillent chez Vélo Service depuis plus de dix ans.

NICOLAS DUFFOUR

Comment avez-vous choisi le nom du service de location, « Buscyclette » ?

ANTOINE PATIN

A ses débuts, les locaux de l'association étaient installés dans un bus qui avait été mis à notre disposition par la société municipale de transport de l'époque. Notre parc cyclable comprenait alors 40 vélos classiques. Il compte aujourd'hui environ 1 500 vélos de ville, 400 VAE, ainsi que des VTT, des vélos pliants, des vélos enfants, des draisiennes, des tandems, des triporteurs VAE, des vélos adaptés au handicap, des remorques enfants et des vélos suiveurs. Toutefois, la vocation première de l'association est de promouvoir le vélo en tant que mode de déplacement urbain.

Nous proposons des forfaits de location allant de la demi-journée à l'année. La location annuelle, entretien compris, s'élève à 50 euros pour un vélo classique et à 286 euros pour un VAE, sachant que ce coût peut-être pris en charge à 50 % par les employeurs dans le cas d'une utilisation pour les trajets domicile-travail. La location d'un vélo de ville à la demi-journée est facturée seulement 1 euro.

NICOLAS DUFFOUR

J'ai entendu dire que même le Président d'Amiens Métropole avait décidé de vous louer un vélo.

ANTOINE PATIN

En effet, à l'occasion de l'inauguration de nos nouveaux locaux à la gare d'Amiens, Monsieur Alain GEST s'est inscrit sur la liste d'attente pour la location d'un VAE à l'année.

NICOLAS DUFFOUR

Comment votre service de gardiennage de vélos fonctionne-t-il ?

ANTOINE PATIN

Nous disposons de 38 consignes individuelles avec abonnement à proximité de la gare. La liste d'attente pour ce service comprend plus de 100 personnes. Nous proposons également un service de gardiennage directement à l'agence Buscyclette, entre 9 heures et 19 heures du lundi au samedi. Toutefois, ces plages horaires ne conviennent pas à tout le monde, notamment aux usagers du train. Un projet prévoit donc la création de 200 consignes supplémentaires à la gare ainsi que des stationnements vélos sécurisés au niveau des différents pôles d'échanges.

NICOLAS DUFFOUR

Quelles sont les perspectives de Vélo Service ?

ANTOINE PATIN

Les DSP Vélo et Transports en commun fusionneront prochainement pour donner naissance à une seule et unique DSP Transports. Malheureusement, Amiens Métropole a fait le choix de ne conserver que les services de location de vélos et de gardiennage. Le service d'entretien et de réparation des vélos de particuliers va disparaître, sous prétexte de faire concurrence aux vélocistes, alors qu'eux-mêmes considèrent notre activité comme complémentaire à la leur. Pour le moment, nous n'avons aucune visibilité sur l'avenir du service Formation qui emploie deux salariés et qui apprend notamment à plus de 1 200 écoliers par an à faire du vélo. Nous ignorons également si nous pourrions continuer à organiser des ballades à vélo.

NICOLAS DUFFOUR

Dans quelle mesure votre association a-t-elle permis de développer la pratique du vélo à Amiens ?

ANTOINE PATIN

La diversité de notre parc cyclable nous a permis de séduire un large public. Ensuite, nous avons observé un « effet boule de neige ». L'augmentation du nombre de cyclistes a en effet tendance à susciter l'envie d'enfourcher un vélo chez les piétons et les automobilistes. Nous souhaiterions maintenant que la Ville développe une politique cyclable plus volontariste en créant davantage d'aménagements et de pistes cyclables.

D'après les conclusions de cette étude réalisée par l'ADEME sur les services vélo, Amiens est la ville française où le nombre de jours de location par habitant et par an est le plus élevé (3,5 jour). Nous espérons que la nouvelle DSP Transports permettra de poursuivre cette dynamique.

Je me permets de souligner que notre association s'autofinance à hauteur de 70 %, ce qui est un résultat très satisfaisant pour une DSP. Son fonctionnement ne coûte que 90 000 euros par an à la collectivité. A elles seules, les recettes de la location de vélo permettent par exemple de financer l'ensemble des actions de formation, qui sont notamment gratuites dans les écoles publiques.

QUESTIONS ET DEBAT

DE LA SALLE

Tout d'abord, je tenais à féliciter Monsieur Jean-Claude ETIENNE pour le travail réalisé sur l'aménagement des bords de Liane. Ensuite, je souhaitais avoir si des projets étaient à l'étude pour relier la Liane au centre-ville historique de Boulogne-sur-Mer. Certaines villes comme Brest et Grenoble ont créé un téléphérique. Un tel aménagement serait-il envisageable à Boulogne-sur-Mer ?

JEAN-CLAUDE ETIENNE

Plusieurs études ont effectivement été réalisées à ce sujet, mais elles n'ont pas débouché sur un projet concret, du fait du coût élevé de ce type d'infrastructure. Pour le moment, la Municipalité a souhaité concentrer ses efforts sur l'accessibilité de la gare et sur la jonction des zones avec peu de dénivellation. De nouveaux aménagements favorables aux mobilités actives verront progressivement le jour au fur et à mesure des différents projets urbains en cours. Notre ambition principale est d'offrir à nos habitants une ville agréable à vivre, et donc avec une circulation automobile apaisée. Les adeptes de VTT et les cyclotouristes sont déjà très nombreux dans notre Communauté d'agglomération. Nous souhaitons désormais développer le vélo utilitaire. Notre schéma directeur cyclable comprend des liaisons cyclables entre les centres historiques des différentes communes. Toutefois, je ne vous cache pas qu'il sera difficile d'aménager la vieille ville de Boulogne-sur-Mer pour la pratique cycliste.

BRIGITTE HELLE

Ma question s'adresse à Monsieur Antoine PATIN. La « Maison du Vélo » devrait bientôt voir le jour à Béthune. Ce service permettra aux passagers arrivant en gare de Béthune de louer des vélos pour leurs déplacements en ville. Au moins deux salariés à plein temps seront nécessaires au fonctionnement de cette structure. N'existe-t-il pas des systèmes de location de vélo en libre-service moins ambitieux que ceux des grandes villes, et donc plus adaptés au budget des villes moyennes ? Il me semble en effet que l'argent dépensé pour financer les emplois de la Maison du Vélo profiterait davantage à la pratique cycliste s'il était utilisé pour créer des aménagements cyclables.

ANTOINE PATIN

A Amiens, il existe déjà un système de vélo en libre-service, le « Velam ». En revanche, les stations Velam sont exclusivement localisées dans l'hypercentre de la ville. Par ailleurs, la mission des salariés de Vélo Service ne se réduit pas à la location de vélos. Ces techniciens assurent également l'entretien du parc, la réparation et le marquage des vélos particuliers, l'organisation de ballades et de sessions de formation. En outre, la présence de personnel permet de conseiller des itinéraires cyclables aux usagers et de les aider à choisir le type de vélo le plus adapté à leurs besoins. Ces emplois ne coûtent finalement pas très cher à la collectivité. A lui seul, le service location est même largement rentable.

BRIGITTE HELLE

Effectivement, sept salariés pour un parc cyclable de 2 000 vélos, cela ne me semble pas excessif. Par ailleurs, ce projet était initialement associatif. Dans le cas de Béthune, la création

d'un service municipal tel que la Maison du Vélo ne me semble pas convenir à la taille de la collectivité.

ANTOINE PATIN

A l'origine, Vélo Service était effectivement tournée vers l'insertion. Nous avons donc pu profiter des emplois-jeunes. Ainsi, pendant les cinq premières années d'existence de l'association, nous avons formé et aidé une trentaine de personnes grâce à ces contrats. Ce n'est qu'au bout de quelques années que nous avons décidé de pérenniser certains postes et de professionnaliser nos salariés. Néanmoins, notre concept a tout de suite très bien fonctionné. En l'espace d'un an, notre parc est passé de 40 à 250 vélos.

SYLVIE BANOUN

Ma question est destinée à Monsieur Jean-Claude ETIENNE. A Strasbourg, 70 % des personnes qui se sont mises au vélo grâce au dispositif « Sport-santé sur ordonnance » sont en grande précarité, et n'avaient pour la plupart jamais appris à faire du vélo. La pratique du vélo leur a permis de renouer avec l'autonomie et la mobilité. Comment expliquez-vous qu'à Boulogne-sur-Mer, les bénéficiaires du sport sur ordonnance soient aussi peu intéressés par le vélo ?

JEAN-CLAUDE ETIENNE

Comme évoqué précédemment, les nombreuses côtes qui caractérisent la ville de Boulogne-sur-Mer n'invitent pas à la pratique du vélo. Les personnes concernées par le sport sur prescription médicale portent donc souvent leur choix sur des activités plus abordables telles que la marche nordique, l'aquagym, la gymnastique volontaire et le fitness. Toutefois, nous espérons que l'aménagement des berges de la Liane ainsi que les nouvelles réalisations de pistes cyclables dans la Ville et l'Agglomération permettront de séduire de nouveaux cyclistes.

ANTOINE PATIN

Les personnes qui choisissent le vélo dans le cadre du sport sur ordonnance sont-elles accompagnées par un coach sportif ?

JEAN-CLAUDE ETIENNE

Elles peuvent effectivement être accompagnées par les salariés de Cycleco.

D'après notre expérience, la réussite de ce dispositif implique un suivi très étroit des bénéficiaires. Ainsi, à Boulogne-sur-Mer, les usagers qui obtiennent une prescription médicale sont invités à se rendre en mairie, où ils sont accueillis par une éducatrice sportive dédiée. Cette personne les aide à choisir une activité adaptée à leurs besoins et à leur pathologie, et elle s'assure ensuite qu'ils participent régulièrement aux séances sportives. En cas d'absences répétées, elle les relance par téléphone et leur rappelle le bénéfice de l'activité physique sur leur santé. La première année, ces activités sont gratuites. Ensuite, une modique participation est demandée aux usagers, dans la limite de 20 euros par an pour les plus aisés.

Susciter la pratique du vélo via la Communication : Ecoles primaires à Lycées – Universités – Collectivités

NICOLAS DUFFOUR

J'invite maintenant Monsieur Pierre TITTELEIN à me rejoindre, responsable de l'Association CycloCampus Béthune, et correspondant ADAV à Saint-Laurent Blangy. Monsieur TITTELEIN est également enseignant-chercheur à l'Université d'Artois et titulaire d'un Doctorat en Génie civil et Sciences de l'Habitat.

L'ASSOCIATION CYCLOCAMPUS BETHUNE

Je vous propose tout d'abord de visionner un film de présentation de votre association, qui a été créée en 2011.

Un film est projeté (<http://artoistv.univ-artois.fr/video/0410-cyclocampus-bethune/>).

La gestion de CycloCampus Béthune repose sur un modèle économique vertueux qui commence par la récupération de vélos. Pouvez-vous nous en dire plus ?

PIERRE TITTELEIN

ADMINISTRATEUR DE L'ASSOCIATION CYCLOCAMPUS BETHUNE

Le bouche-à-oreille permet à l'association de récupérer des vélos qui sont ensuite réparés puis vendus aux étudiants et au personnel du campus à des prix très bas. En fin d'année, CycloCampus Béthune peut même racheter les vélos des étudiants qui le souhaitent. Nous vendons environ 50 vélos par an, ce qui signifie que nous en récupérons au moins autant chaque année.

Par ailleurs, le local de l'association accueille un atelier de réparation ouvert tous les midis du lundi au vendredi. Les personnes peuvent réparer eux-mêmes leur vélo en utilisant les outils mis à disposition par l'association ou bien faire appel aux compétences des administrateurs qui assurent les permanences. Les pièces de rechange neuves sont vendues à prix coûtant, tandis que les pièces de seconde main sont proposées à prix libre.

NICOLAS DUFFOUR

Comment vous est venue l'idée de cette association ?

PIERRE TITTELEIN

J'avais remarqué que tous les ans, le grillage de la résidence universitaire se remplissait de vélos appartenant à des étudiants étrangers, qui bien souvent les laissaient là lorsqu'ils

rentraient dans leur pays au terme de leur année d'étude. Le CROUS était alors obligé de couper les cadenas et de se débarrasser de ces vélos.

C'est ce constat qui est à l'origine de la création de CycloCampus Béthune. Au départ, l'association s'adressait essentiellement aux étudiants étrangers, mais nous avons rapidement élargi notre cible à tous les étudiants. Désormais, nous vendons même des vélos au personnel universitaire, mais à des tarifs un peu plus élevés que ceux proposés aux étudiants.

NICOLAS DUFFOUR

Vous vous êtes également inspiré d'un système similaire à Copenhague, n'est-ce pas ?

PIERRE TITTELEIN

En effet, un collègue m'avait fait part de l'existence d'une structure de ce type dans une université danoise. Nous avons alors pensé que ce concept était facilement transposable dans un campus de la taille de celui de Béthune.

NICOLAS DUFFOUR

La population étudiante est-elle demandeuse de ce genre de service ou bien s'agit-il d'un public à conquérir ?

PIERRE TITTELEIN

Les étudiants apprécient beaucoup le service proposé par notre association. La vente de 50 vélos par an sur un campus qui accueille environ 1 500 étudiants représente déjà un beau succès, d'autant plus que la ville de Béthune n'est pas réputée pour l'efficacité de ses aménagements cyclables.

Lorsque je suis arrivé à Béthune, il y a sept ou huit ans, le bâtiment dans lequel je travaille était équipé de deux arceaux pour le stationnement des vélos. A cette époque, j'étais presque la seule personne à les utiliser. Depuis, six arceaux supplémentaires ont été ajoutés grâce à l'action de CycloCampus Béthune, qui milite activement pour la création d'aménagements cyclables sur les cinq pôles de l'Université d'Artois. Aujourd'hui, ces huit arceaux sont toujours occupés. Généralement, plus de la moitié de ces vélos portent l'autocollant apposé par l'association au moment de la vente.

Nous avons également constaté un important effet d'entraînement : plus il y a de gens qui font du vélo... et plus il y a de gens qui se mettent au vélo. La démarche de notre association est de petite ampleur mais son impact est clairement mesurable au regard de la nette augmentation du nombre de personnes qui circulent à vélo sur le campus de Béthune.

NICOLAS DUFFOUR

Effectuez-vous des comptages ?

PIERRE TITTELEIN

Non, mais nous savons combien l'association vend de vélos chaque année, et nous ne pouvons que constater la saturation permanente des places de stationnement vélo en dépit des nouveaux aménagements qui sont régulièrement installés.

NICOLAS DUFFOUR

Pour le moment, l'étude réalisée par l'ADEME sur les services vélo s'est contentée de comptabiliser les services de réparation. L'ADEME devrait prochainement poursuivre son analyse en mesurant la façon dont les services vélo favorisent la pratique du vélo.

PIERRE TITTELEIN

La France compte de plus en plus d'ateliers de réparation de vélo. Ces ateliers sont fédérés au sein d'un réseau baptisé « L'Heureux Cyclage » qui regroupe une centaine d'associations. Les responsables de ce réseau ont estimé que l'impact des ateliers de réparation sur le développement de la pratique cycliste en ville n'avait pas été suffisamment étudié dans l'enquête initiale de l'ADEME. Ils ont donc demandé à l'ADEME d'approfondir son analyse sous cet angle, ce qu'elle a accepté de faire.

NICOLAS DUFFOUR

D'après Monsieur Antoine PATIN, les élus de certaines collectivités redoutent que les ateliers de réparation représentent une concurrence déloyale pour les vélocistes. A Béthune, quel rapport votre association entretient-elle avec les vélocistes ?

PIERRE TITTELEIN

CycloCampus Béthune a établi un partenariat avec le seul vélociste de Béthune. Ce vélociste soutient l'action de notre association au point d'en faire la promotion auprès de ses clients. Il nous propose même des tarifs préférentiels pour l'achat de pièces neuves.

Les vélocistes ne s'intéressent pas aux petites réparations des vélos de ville des particuliers. Ils préfèrent généralement travailler sur des vélos sportifs beaucoup plus haut de gamme. D'après une étude diligentée par l'Heureux Cyclage, les services proposés par les vélocistes et par les ateliers de réparation sont en fait tout à fait complémentaires. D'ailleurs, à CycloCampus Béthune, nous voyons régulièrement des étudiants qui viennent nous revendre le vélo qu'ils nous ont acheté car après une ou deux années de pratique, ils souhaitent acquérir un vélo neuf de meilleure qualité. Nous les orientons alors vers le vélociste de Béthune, où ils bénéficient de réductions.

NICOLAS DUFFOUR

Je vous propose maintenant d'accueillir Madame Anne VOITURIEZ qui va nous présenter le nouveau Plan Vélo mis en place par la Métropole européenne lilloise (MEL) pour promouvoir ce mode de déplacement.

LE NOUVEAU PLAN VELO DE LA MEL

ANNE VOITURIEZ

VICE-PRESIDENTE DE LA MEL, EN CHARGE DU PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN ET DES MODES DOUX ET MAIRE DE LOOS

La MEL s'est toujours souciée de la place du vélo. Toutefois, ce nouveau Plan Vélo est beaucoup plus ambitieux que ce qui avait été fait jusqu'à présent.

NICOLAS DUFFOUR

Il convient de souligner que depuis 2006, les trajets en vélo n'ont pas progressé au sein de la MEL, contrairement aux déplacements en voiture.

ANNE VOITURIEZ

En effet, les résultats de la récente enquête sur les déplacements dans la MEL révèlent qu'en dix ans, la part modale du vélo est restée stable : elle s'élève à 2 %, pour un objectif fixé à 10 % dans le Plan de déplacement urbain. Ce constat a permis aux élus de prendre conscience que les moyens mis en œuvre jusqu'ici pour encourager la pratique du vélo étaient insuffisants.

NICOLAS DUFFOUR

Ce nouveau Plan Vélo comprend notamment un investissement de 30 millions d'euros pour la création de 100 kilomètres supplémentaires de pistes ou bandes cyclables d'ici 2020.

ANNE VOITURIEZ

Tout à fait. Cette enveloppe permettra également de sécuriser les parcours cyclistes en ville en créant des liaisons entre les infrastructures cyclables existantes et en réduisant les « points durs », à savoir les franchissements dangereux tels que les carrefours et ponts non aménagés pour la circulation cycliste. En effet, le danger représente le principal frein à l'usage du vélo par les habitants de la MEL. Ce Plan Vélo mise également sur le fait que plus il y a de vélos sur la voie publique, plus les cyclistes se sentent en sécurité, et plus les automobilistes leur prêtent de l'attention.

Le deuxième volet de ce Plan Vélo concerne l'instauration d'une prime à l'achat d'un vélo neuf. Ainsi, depuis le 1^{er} avril 2017, la MEL rembourse 25 % du prix d'achat aux demandeurs de l'aide, dans la limite de 150 euros pour un vélo classique, et 300 euros pour un VAE. Une enveloppe initiale de 100 000 euros avait été débloquée pour cette opération. Le succès de cette mesure a finalement été tel qu'une rallonge budgétaire de 600 000 euros a été votée. Jusqu'ici, nous avons reçu environ 4 000 demandes pour un montant moyen d'aide égal à 133 euros.

NICOLAS DUFFOUR

Il me semble que le Service Mobilité de la MEL a enregistré plus de 2 000 demandes entre le 1^{er} avril et le 1^{er} juin 2017.

ANNE VOITURIEZ

Effectivement. Nous avons même dû embaucher deux jeunes pour traiter ces dossiers pendant la période estivale. Pour le moment, le budget alloué à ce dispositif devrait nous permettre de donner une suite favorable à environ 5 500 demandes. Le Président de la MEL s'est donc engagé à accepter des dossiers jusqu'au 30 septembre 2017.

Les vélocistes de la MEL sont très satisfaits car cette mesure ne concerne que l'achat de vélos neufs. Ainsi, la plupart ont vu leur chiffre d'affaires augmenter depuis la mise en place de cette aide.

Il convient de souligner que l'octroi de cette subvention est conditionné à la signature d'une charte citoyenne par laquelle les bénéficiaires s'engagent à utiliser leur vélo quotidiennement et à répondre à différentes enquêtes statistiques sur l'usage du vélo.

NICOLAS DUFFOUR

Cette charte fait des demandeurs des ambassadeurs du vélo, et pas uniquement des bénéficiaires d'une aide.

ANNE VOITURIEZ

Tout à fait. C'est d'ailleurs le sens que nous souhaitons donner à cette mesure, que nous voulions incitative et non sociale.

La troisième partie du Plan Vélo implique le déploiement d'une grande campagne de communication portée par un slogan fort : « De quoi je me MEL ? D'améliorer la mobilité pour vous ».

Enfin, le dernier élément du plan comprend la participation de la MEL à des événements autour du vélo, tels que le Challenge européen du Vélo, et la promotion de l'éco-mobilité scolaire grâce aux permis cycliste et piéton.

NICOLAS DUFFOUR

Pouvez-vous nous expliquer le principe du Challenge européen du Vélo ?

ANNE VOITURIEZ

Il s'agit d'une grande compétition de cyclisme urbain par équipe, qui se tient tous les ans du 1^{er} au 31 mai, et qui rassemble de nombreuses villes et métropoles européennes. La règle du jeu consiste à enregistrer sur une application tous les kilomètres parcourus à vélo par les participants d'une même équipe. En 2017, pour sa quatrième participation, la MEL est arrivée à la 8^{ème} place du classement sur 52 équipes européennes. Cette année, l'équipe lilloise comprenait 1 711 participants, qui ont parcouru 161 546 kilomètres, soit 9,5 % de plus qu'en 2016. Lille domine le classement français pour la deuxième année consécutive.

Le Dimanche 1^{er} mai 2017, une « Fun Rando Vélo » a même été organisée pour lancer le début du Challenge 2017. Cette balade bucolique et festive a permis à de nombreux cyclistes métropolitains de profiter des charmes de la campagne du Mélantois, sur un parcours de 20 kilomètres. De plus, la MEL sera partenaire du « Ch'ti Bike Tour » qui aura lieu les 26 et 27 août prochain et qui proposera notamment une promenade urbaine à vélo pour découvrir la ville autrement.

En tant que maire et cycliste, j'ai pu moi-même constater que l'usage du vélo comme moyen de transport permettait d'avoir un regard aiguisé sur la ville. En outre, d'après des études, 70 % des déplacements effectués dans la MEL font moins de 5 kilomètres. La plupart de ces trajets pourraient donc être réalisés à vélo, y compris par des personnes peu sportives ou en costume.

QUESTIONS ET DEBAT

MICHEL RICHE

Ma question s'adresse à Monsieur Pierre TITTELEIN. La récupération des vélos par votre association ne risque-t-elle pas de favoriser le vol de vélos sur le campus de Béthune ?

PIERRE TITTELEIN

Cette situation est peu probable puisque CycloCampus Béthune ne rachète que les vélos des personnes à qui elle les a vendus. Sinon, elle se contente de récupérer des vélos qu'on lui donne.

DANIEL DOUROLANS

Le maire de Béthune refuse de se déplacer à vélo par peur d'être sans cesse interpellé par des administrés. Madame VOITURIEZ, cela n'a pas l'air de vous poser de problème particulier.

ANNE VOITURIEZ

Je me contente souvent de saluer les personnes qui me disent bonjour sans toutefois m'arrêter. J'utilise le vélo comme un mode de déplacement et non pour me donner en spectacle. D'ailleurs, mes concitoyens le comprennent très bien et sont généralement respectueux de mon emploi de temps.

BRIGITTE HELLE

Pensez-vous que l'argent représente le principal frein à la pratique du vélo ? D'après mon expérience, la plupart des personnes qui ne se déplacent pas à vélo en ville ne justifient pas leur choix par la dépense occasionnée par l'achat d'un vélo.

ANNE VOITURIEZ

L'aide à l'achat proposée par la MEL doit être envisagée comme une incitation à l'usage du vélo. Or nous savons tous que les Français sont généralement sensibles à ce type de mesure. Par ailleurs, cette subvention vient remplacer l'aide à la location longue durée, qui était très largement sous-utilisée, alors que le budget annuel alloué par la MEL à cette opération s'élevait tout de même à 900 000 euros. J'espère que cette aide à l'achat sera reconduite chaque année. Si tel est le cas, je pense que la circulation cycliste devrait considérablement augmenter en métropole lilloise dans les trois prochaines années.

YVES FASQUELLE

La MEL met-elle des vélos à disposition de ses agents territoriaux ?

ANNE VOITURIEZ

Oui, c'est également le cas de la plupart des communes qui composent notre intercommunalité. Par ailleurs, d'ici la fin de l'année 2017, les vélos des stations « V'lille » (du nom du système de location de vélo en libre-service de la MEL) les moins utilisées seront redéployés dans d'autres communes de la métropole, qui ne sont pas encore pourvues. Toutefois, il est indispensable que les élus incitent davantage leurs agents municipaux à utiliser le vélo dans le cadre de leur travail afin de montrer l'exemple à nos administrés.

FREDERIC HERAN

En France, de nombreuses villes proposent à la fois un système de location de vélos en libre-service et un système de location longue durée. Toutefois, ces deux dispositifs ne peuvent cohabiter harmonieusement que s'ils sont pensés de façon cohérente, ce que la MEL n'est visiblement pas parvenue à faire. Les usagers qui louent un V'lille ne paient que 14 % du coût total supporté par la collectivité pour ce service. Le pourcentage à la charge des usagers est bien plus élevé dans le cas de la location longue durée. Il est donc logique, bien que regrettable, que ce système n'ait pas trouvé son public à Lille.

A mon sens, l'aide à l'achat d'un vélo neuf n'est pas une mauvaise idée en soi. Toutefois, ce type de mesure génère inmanquablement un « effet d'aubaine ». Cette expression signifie que cette mesure profite à un nombre non négligeable de personnes qui n'en avaient pas véritablement besoin et qui comptaient de toute façon acheter un vélo.

ANNE VOITURIEZ

Je me permets de souligner que cette aide à l'achat aura au moins le mérite d'augmenter de 5 500 le nombre de cyclistes au sein de la métropole lilloise, et cela en l'espace de quelques mois. C'est bien là l'objectif du nouveau Plan Vélo de MEL : développer la pratique cycliste pour réduire la circulation automobile et la pollution.

PIERRE TITTELEIN

Il me semble que l'argent public serait peut-être mieux utilisé s'il servait à soutenir des ateliers de réparation vélo, qui en plus de proposer des vélos et des services de réparation à des prix très compétitifs, créent des emplois et du lien social. Les collectivités pourraient par exemple contribuer à l'action de ces ateliers en mettant des locaux à leur disposition. Ces ateliers parviennent généralement à s'autofinancer pour partie grâce aux recettes des ventes de vélo et aux adhésions.

Conclusion

NICOLAS DUFFOUR

Je vous propose maintenant de dresser les conclusions de cette journée consacrée à la place du vélo dans les villes moyennes en compagnie de Monsieur Frédéric HERAN, puis Madame Sylvie BANOUN et enfin Monsieur Marc THOMAS.

FREDERIC HERAN

Ce séminaire m'a permis de constater avec plaisir que certaines choses sont aujourd'hui présentées comme des évidences, alors qu'il n'en était pas question il y dix ou quinze ans.

Je pense tout d'abord à l'importance de créer des réseaux cyclables qui profitent à la fois au cyclotourisme et à la pratique utilitaire. Autrefois, la plupart des aménagements touristiques étaient uniquement conçus pour le tourisme.

La nécessité de « créer le besoin » est également ressortie à plusieurs reprises dans nos échanges. En effet, en matière de vélo, la demande ne s'exprime que rarement toute seule, et c'est bien souvent la création d'infrastructures cyclables confortables et sécurisées qui permet de la faire émerger. Toutefois, l'identification des pôles générateurs de trafic constitue un élément essentiel pour repérer cette demande latente et facilite le développement d'une offre qui y répond correctement.

Par ailleurs, je souhaite insister sur la nécessaire continuité de l'action politique dans le temps. A titre d'exemple, en France, les villes où les cyclistes sont les plus nombreux sont La Rochelle et Strasbourg. Or ces deux communes ont commencé à travailler sur leur politique cyclable dès les années 70 et n'ont jamais arrêté depuis. L'exemple d'Amiens Métropole est également très inspirant et permet de se rendre compte que la présence d'une équipe déterminée peut entraîner toute une ville dans la pratique du vélo en seulement vingt ans.

Les présentations de cet après-midi ont également été l'occasion d'évoquer quatre effets à considérer pour promouvoir l'usage du vélo. J'ai tout d'abord noté l'effet de sécurité par le nombre : plus les cyclistes sont nombreux, et plus ils se sentent en sécurité. J'ai ensuite relevé un effet de club : la création d'une communauté d'utilisateurs qui se reconnaissent entre eux et s'entraident suscite l'envie des non-initiés. L'effet de réseau est également crucial : la mise en place d'un réseau cyclable continu sans points durs et l'apaisement de la circulation automobile sont essentiels pour encourager la pratique cycliste. Enfin l'effet de parc n'est pas négligeable : plus les cyclistes sont nombreux et plus l'offre de services vélo s'élargit et se diversifie, ce qui attire de nouveaux cyclistes.

La prise en compte de ces quatre effets par les collectivités permet de reconstituer progressivement un système vélo qui combine efficacement des services vélo et des aménagements cyclables, mais également une communication adaptée et un cadre réglementaire favorable à la pratique du vélo. La dégradation de la performance du « système automobile », qui apparaît de plus en plus comme une obligation au regard de son impact néfaste sur l'environnement et la santé permettra également de renforcer le système vélo.

SYLVIE BANOUN

Les regroupements successifs de structures publiques, et l'invention permanente de systèmes de dessertes de plus en plus rapides, ne font que renforcer un réseau de collectivités déjà très hiérarchisé, qui a tendance à laisser de côté les villes moyennes. Pourtant, il ne tient qu'à nous d'envisager ces communes comme des espaces de vie et non comme des lieux de transit, et de ne pas les abandonner à la voiture et à la vitesse.

En nous permettant de ralentir notre mode de vie, le vélo nous invite à redécouvrir la richesse des paysages urbains et ruraux, et la diversité des commerces de centre-ville.

L'usage de la voiture coûte très cher à la société. Pour autant, la plupart des ménages précaires ne possèdent pas d'automobile. Il nous appartient de faire de la paupérisation des centres-villes l'occasion d'encourager les circulations douces dans les villes moyennes, de redynamiser les commerces de proximité et de remettre de la cohésion sociale dans nos espaces publics.

Cependant, cette démarche suppose une réflexion sur les rapports de force entre usagers d'une part, et la remise en place d'un système vélo d'autre part.

Je retiens également de cette journée qu'en matière de vélo, créer le besoin peut générer un effet d'aubaine. Cette critique peut tout à fait s'appliquer à l'aide d'Etat pour l'achat d'un VAE. Néanmoins, j'estime qu'il était bien normal de créer ce bonus écologique dans la mesure où une mesure similaire existait déjà pour les deux-roues motorisés électriques. Le succès de ce dispositif a été immédiat. En effet, plus de 70 000 demandes ont été enregistrées depuis sa mise en place, le 1^{er} mars 2017. Toutefois, la réussite de cette aide se mesure surtout à l'ampleur du report modal qu'elle entraîne, comme en atteste les premiers résultats de l'enquête menée par le CEREMA.

En outre, comme vous je l'espère, je vais méditer longtemps sur l'idée que c'est à petite vitesse qu'on devient civilisé. Par ailleurs, je repars avec l'idée que certaines caractéristiques de nos agglomérations représentent des obstacles aux mobilités actives presque aussi forts que nos autoroutes urbaines. Je pense notamment à la résidentialisation, qui transforme progressivement nos villes en tristes impasses.

De leur côté, les pouvoirs publics doivent poursuivre leurs efforts pour « réinventer les lignes droites » en faisant la promotion des dispositifs comme le doubles-sens cyclables et le cédez-le-passage cycliste au feu, et en prônant l'exemplarité au sein de la fonction publique. Un décret est d'ailleurs à l'étude pour étendre l'indemnité kilométrique vélo à l'ensemble du personnel des trois fonctions publiques.

MARC THOMAS

VICE-PRESIDENT DE LA CAPSO ET MAIRE DE MOULLE

Je souhaite tout d'abord remercier Monsieur François DECOSTER d'avoir saisi l'opportunité de ces Championnats de France de cyclisme sur route pour organiser ce séminaire sur la place du vélo dans les villes moyennes. Je connais Monsieur DECOSTER depuis une quinzaine et j'ai le plaisir de travailler avec lui depuis trois ans. La mobilité est un sujet qui lui tient particulièrement à cœur. En effet, il fut secrétaire général d'un ancien Ministre des Transports. Cette expertise en matière de transport, il la met au service de l'ensemble du

Service Mobilité de la CAPSO, dont les membres s'efforcent jour après jour de trouver des solutions pour améliorer la vie de nos administrés. Le profil de nos usagers, qui pour certains sont en grande précarité, nous oblige à adopter un regard social sur la mobilité.

NICOLAS DUFFOUR

Je suppose que la collaboration de la CAPSO avec l'ADAV illustre bien le désir de votre collectivité d'engager une politique cyclable volontariste sur son territoire.

MARC THOMAS

Effectivement. Depuis la création d'une antenne de l'ADAV à Saint-Omer, nous, élus, avons été très impressionnés par la très forte mobilisation de ses militants sur l'ensemble des sujets liés au vélo. C'est la raison pour laquelle la CAPSO soutient l'action de cette association et souhaite qu'elle se continue à se développer dans l'Audomarois.

NICOLAS DUFFOUR

L'ADAV constitue un allié de choix mais également un partenaire exigeant, qui ne cessera de vous rappeler à vos engagements en matière d'aménagements cyclables et d'apaisement de la circulation automobile.

MARC THOMAS

Les élus en sont conscients. En tant que bénévole dans un certains nombres de structures, je porte moi-même un regard particulièrement bienveillant sur le monde associatif car je suis persuadé qu'il participe activement à la dynamique de notre collectivité. Je suis d'ailleurs très admiratif de l'implication dont font preuve les adhérents de l'ADAV pour faire du vélo la règle dans l'Audomarois. Notre territoire possède un patrimoine urbain et rural d'une exceptionnelle richesse. Le vélo constitue sans nul doute le meilleur moyen de le découvrir.

Merci à tous, et en particulier à toute l'équipe du Service Mobilité de la CAPSO, et à Madame Valérie HAEGMAN qui a fait un travail remarquable pour organiser ce séminaire.

