



Collectif Cycliste 37

16 impasse Robert Nadaud
37000 Tours

Tél. : 02 47 50 16 34

fabien.frugier@cc37.org

Site web : www.cc37.org

Twitter : [@CC37fub](https://twitter.com/CC37fub)

Facebook : [collectif.cycliste.37](https://www.facebook.com/collectif.cycliste.37)

Jeudi 4 juin 2020

"Boîte à outils" du nouvel élu

Ressources documentaires sur la mobilité à vélo

1/- Concepts et notions

Le "système vélo"

Il est important d'imaginer les déplacements de façon globale. De ce point de vue, chaque mode de déplacement fait **système**. Concernant la bicyclette, l'expression "**système vélo**" est aujourd'hui couramment utilisée.

Définition du *système vélo*, par Frédéric Héran

« Le système vélo est l'ensemble des **aménagements**, des **matériels**, des **services**, des **règlements**, des **informations** et des **formations** permettant d'assurer sur un territoire une pratique du vélo efficace, confortable et sûre. »

Les composantes du *système vélo*

- un **réseau** cyclable continu, maillé et de sécurité homogène
- des **vélos** fiables,
- de nombreux **services** : stationnement au domicile comme à destination, atelier de réparation, service de location de bicyclettes de la demi-heure à l'année, signalisation des itinéraires, plan du réseau, applications numériques, etc.
- de **règlements**,
- une **communication** présentant les avantages du vélo,
- une **formation** des plus jeunes au savoir rouler, des adultes qui ne savent pas cycliser et de tout le monde aux règles d'une cohabitation sereine sur la voirie (cf. les prestations proposées par le Collectif Cycliste 37)

Pour en savoir plus

- [Le système vélo, par Frédéric Héran \[Forum Vies Mobiles\]](#)
- [Aux origines du système vélo, par Frédéric Héran \[FUB\]](#)

Vers un système vélo efficace

Parlons Vélo !



Sources : www.FUB.fr - parlons-velo.fr - inspiré de : Bundesministerium für Verkehr, Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012

La motilité ou aptitude à utiliser un mode de déplacement

L'aptitude à utiliser un mode de déplacement, quel qu'il soit, a été théorisée par le sociologue **Vincent Kaufmann**, au début des années 2000, et enrichie récemment par le géographe **Patrick Rérat**, tous deux à l'EPFL (École polytechnique fédérale de Lausanne).

En résumé et selon Frédéric Héran, se déplacer exige des **aptitudes particulières** (la « **motilité** » avec un t) :

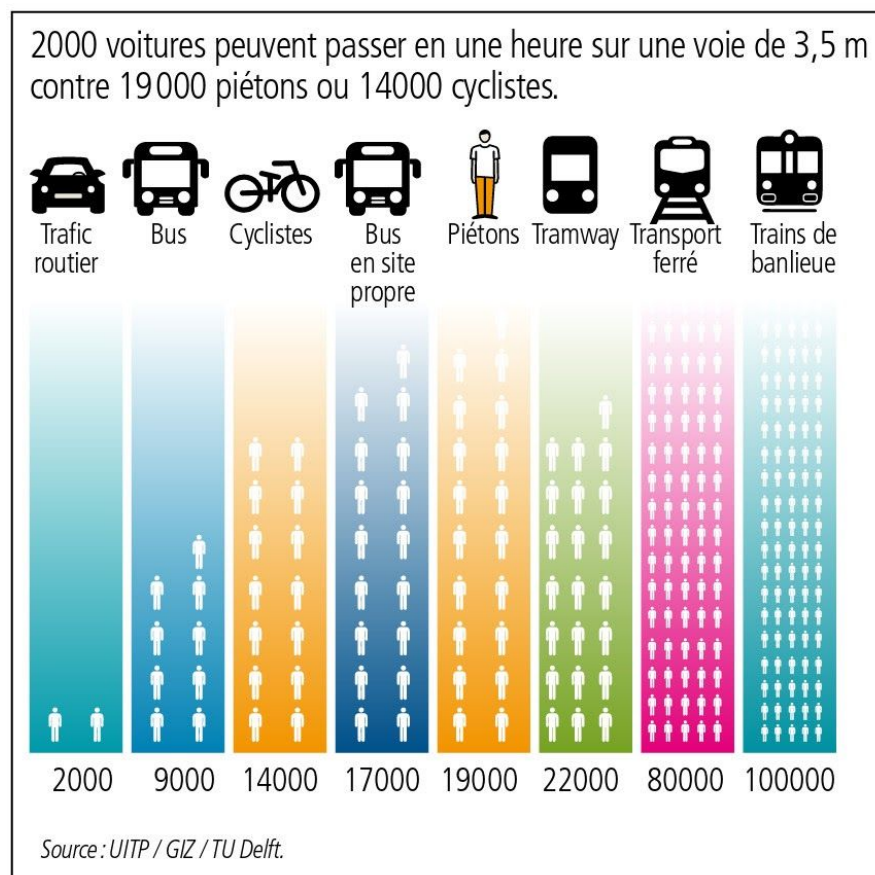
1. d'abord, un **accès effectif au mode** : à une voiture, à un vélo, à un transport public, etc.,
2. ensuite, une **compétence d'usage** :
 - a. une capacité physique à utiliser le mode : une bonne vue, des réflexes, un sens de l'équilibre, etc.
 - b. et une capacité cognitive : avoir le permis, s'orienter sur le territoire, affronter le trafic, lire un plan, utiliser un smartphone, etc.,

3. enfin, une **aspiration à se mouvoir plutôt qu'à rester sédentaire** pour que le déplacement puisse devenir effectif.

La concurrence des modes de déplacements

Les modes de transports sont en concurrence car le nombre de déplacements journaliers par personne n'évolue que très lentement. Sur l'agglomération de Tours, il est un peu au-dessus de 3,5 déplacements par jour et par personne¹ (3,66 déplacements par jour et par personne dans le noyau urbain de l'agglomération tourangelle).

La **voiture particulière** est le **mode de déplacement dominant** pour l'ensemble des déplacements, quel que soit l'objet du déplacement et quelle que soit la distance parcourue (y compris sur de courtes distances). Par conséquent, ne pas mettre en oeuvre de politiques publiques fortes, énergiques et courageuses en faveur des **modes actifs** (marche à pied et vélo) et des transports en commun, c'est ne pas remettre en cause cette domination sans partage de la voiture et continuer à encourager son usage, avec toutes les nuisances que nous connaissons et mesurons aujourd'hui (cf. la notion d'[externalités négatives](#)).



¹ "Enquête ménages déplacements" de 2008 portant sur les habitants du SCOT. [Source](#) : ATU - Agence d'urbanisme de l'agglomération de Tours, **Questions de mobilité n° 2, Où, et comment se déplacent les habitants ?**, p. 3

Commerce de proximité et modes de déplacements

Les cyclistes, de bons clients pour les commerces de proximité

Les études réalisées en France ces dernières années démontrent que **les commerçants sous-estiment la part de leurs clients se déplaçant à pied, à vélo et en transports en commun pour accéder à leur commerce**. C'est une des raisons qui poussent les commerçants de centre-ville à réclamer toujours plus de facilités de circulation et de stationnement pour les voitures. Alors même que leur intérêt est ailleurs. Notamment dans une meilleure accessibilité à pied et à vélo de leurs commerces : des rues piétonnes, des trottoirs larges et libres de stationnements "sauvages", des pistes cyclables sûres, continues et bien identifiées, etc. Bref, une conception du **partage de l'espace public** opposée à celle du "tout voiture".

Ces études démontrent également que le panier moyen d'un client se déplaçant à vélo est plus élevé que celui d'un client venu en voiture. Autrement dit et contrairement aux idées reçues, **l'automobiliste dépense moins dans les commerces de proximité que le client cycliste ou piéton**.

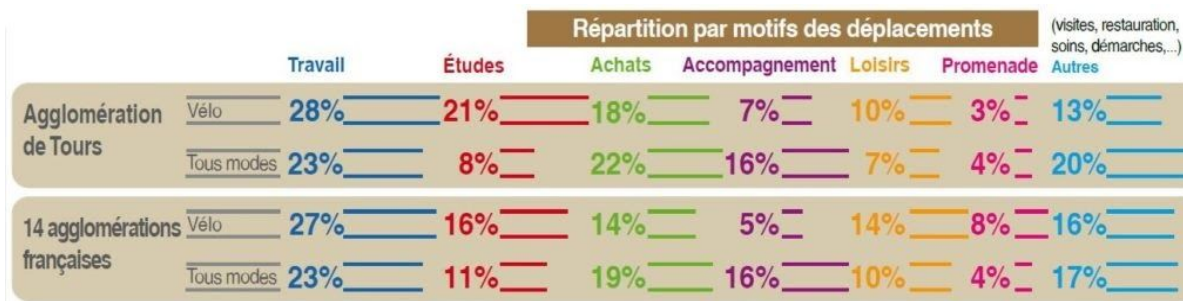
[Marchabilité et vitalité commerciale : quand les commerçants se trompent de combat...](#)

En 2016, la Métropole Rouen Normandie a publié une **étude sur la « [marchabilité et vitalité commerciale](#) »**. Commerçants et clients ont été interrogés sur leur perception des freins au shopping en centre-ville. Voici une synthèse des conclusions :

- Les **clients** des commerces de centre-ville aspirent à des espaces apaisés avec moins de trafic automobile et plus de place pour les piétons.
- Les **commerçants** se trompent de combat lorsqu'ils réclament des parkings et une circulation automobile facilitée en ville.

Les tourangeaux, adeptes des courses à vélo ?

Selon [Questions de mobilité n° 9](#) (juin 2013), une publication de l'[Agence d'urbanisme de l'agglomération tourangelle \(ATU\)](#), les tourangeaux utilisent plus fréquemment le vélo pour faire leurs achats que la moyenne des français. Pour preuve, les chiffres cités dans le tableau ci-dessous :



ATU, Questions de mobilité n° 9 (juin 2013), p. 7.

Pour en savoir plus

- **Un article de référence** : Mathieu Chassignet, [Commerces de proximité : en finir avec le dogme du « no parking, no business »](#), Pour une mobilité durable et solidaire. Le blog de Mathieu Chassignet. Blogs Alternatives économiques, 12 décembre 2019.
- **Cerema**. [Mobilité et commerces. Quels enseignements des enquêtes déplacements ?](#) (fiche n° 37, août 2019)
- [Cyclistes : de bons clients pour les commerces de proximité](#)
- **FUB** et l'**IFRESI-CNRS**, avec le soutien de l'**ADEME** et du **Ministère de l'Environnement**. [Commerces de centre-ville et de proximité et modes non motorisés](#). Rapport final. Publication ADEME n°4841, 2003, 83 p.
- [Synthèse de l'étude précédente](#) en 16 p. **Conclusions** de l'enquête :
 - Les cyclistes ont, en moyenne, un pouvoir d'achat équivalent à celui des automobilistes,
 - Ils font moins d'achats par visite, mais reviennent plus souvent,
 - **en moyenne, un cycliste ou un piéton dépense plus dans un commerce de proximité qu'un automobiliste.**
- Isabelle Lesens. [L'année où Beauvais a perdu ses commerces](#). Blog **Isabelle et le vélo**, 15 novembre 2019.
- Stein van Oosteren. [Compte rendu d'une table ronde organisée par Paris en Selle sur la question #NoBikeNoBusiness](#). Blog **Stein van Oosteren**, 24 mars 2017.
- Isabelle Lesens. [On a tué nos villes \(O. Razemon\)](#). Blog **Isabelle et le vélo**, 20 octobre 2016.
- Olivier Razemon. [Au pays des villes mortes](#). Blog **L'interconnexion n'est plus assurée**, 11 janvier 2016.

Trafic induit et évaporation du trafic

La "théorie du trafic induit" constate que **le trafic s'adaptent à l'infrastructure**. *"Par exemple, lorsque dans les années 50/60, on augmentait d'une bande chaque artère embouteillée, cela rendait la voirie plus **attractive** et cela amenait donc **plus de trafic** au point de retrouver le niveau de congestion d'avant. C'est un cercle vicieux",* indique Claire Pelgrims pour le site RTBF.be

L'illustration la plus parlante de ce phénomène est l'**autoroute Interstate 10** ("Katy Freeway") qui entre dans Houston depuis l'ouest de la ville. Construite dans les années 1960 avec initialement 6 bandes dans chaque sens, elle a été agrandie à 8 bandes en 2000, 10 bandes en 2004, 11 en 2006 puis, enfin, 13 bandes en octobre 2008. *"La principale raison de ce méga projet était de réduire les graves embouteillages. Et pourtant, après l'élargissement de l'autoroute, la congestion s'est aggravée",* relève le site d'information et d'explications sur les enjeux des grandes villes CityLab.com.

"Plutôt que de considérer le trafic comme un liquide qui a besoin d'un certain espace pour passer à un certain rythme, la théorie du trafic induit démontre que le trafic est plutôt un gaz qui s'étend pour occuper tout l'espace qui lui est disponible."

Extrait de : Guillaume Woelfle. [Pourquoi enlever une bande de circulation ne crée pas plus d'embouteillages ?](http://www.rtbf.be/actualites/actualites/article_Pourquoi_enlever_une_bande_de_circulation_ne_cree_pas_plus_d_embouteillages_10171171.html) RTBF.be, 25 mai 2020.

L'opposé du trafic induit s'appelle "**évaporation du trafic routier**". Il a en effet été constaté que le trafic routier s'évapore en partie lorsque l'on supprime des voies ou des routes entières, contrairement à une idée reçue qui veut que le trafic reste stable et se reporte sur d'autres voies.

Pour en savoir plus

- "Evaporation du trafic routier", une conférence de Frédéric Héran : <https://www.cc37.org/evaporation-traffic-routier-conference-de-frederic-heran-2/>
- Guillaume Woelfle. [Le Scan : pourquoi enlever une bande de circulation ne crée pas plus d'embouteillages ?](http://www.rtbf.be/actualites/actualites/article_Pourquoi_enlever_une_bande_de_circulation_ne_cree_pas_plus_d_embouteillages_10171171.html) RTBF.be, 25 mai 2020.
- Isabelle Lesens, [L'évaporation du trafic existe bien, quoi que vous en pensiez](http://www.levele.be/actualites/actualites/article_Levaporation_du_trafic_existe_bien_10171171.html), **Isabelle et le vélo**, 25 janvier 2018.
- Frédéric Héran, [Trafic induit et trafic évaporé. Infrastructures routières, déplacements urbains et modes de vie](http://www.trafic-induit.fr/trafic-induit-et-traffic-evapore), Communication au 13e séminaire francophone est-ouest de socio-économie des transports TRA – Paris La Défense – 15-16 avril 2014 .
- Olivier Razemon, [Quand les voitures s'évaporent](http://www.lesvoies.org/actualites/actualites/article_Quand_les_voitures_s_evaporent), **L'interconnexion n'est plus assurée**, 23 août 2016.
- Interview de Frédéric Héran, [L'évaporation du trafic, c'est quoi ?](http://www.paris.fr/actualites/actualites/article_Levaporation_du_trafic_c_est_quoi_10171171.html), **Paris.fr**, 6 octobre 2016.

- Yves Crozet et Aurélie Mercier, [Induction et évaporation de trafic : revue de la littérature et études de cas](#). Etude réalisée pour le service voirie de la Métropole de Lyon, Université de Lyon, Laboratoire Aménagement, économie, transports, novembre 2016, 47 p.
- Jean-Gabriel Bontinck, [A l'étranger, l'évaporation du trafic est une réalité](#), **Le Parisien**, 22 février 2017.
- Alice Mérieux et Frédéric Héran. [Fermeture des voies sur berges à Paris: oui, l'évaporation du trafic aura bien lieu ! Challenges](#), 21 novembre 2017.
- David Gutman. ["The cars just disappeared": What happened to the 90,000 cars a day the viaduct carried before it closed ?](#) **The Seattle Times**, 24 janvier 2019.

2/- Le vélo en 2020 : outil du vélo post-confinement

Le "coup de pouce vélo": un plan d'urgence gouvernemental à 3 composantes

1. Le "coup de pouce vélo - réparation" : **pour les particuliers**
 - [Un chèque de 50 € pour faire réparer son vélo](#)
2. Le "coup de pouce vélo - réparation" : **pour les particuliers**
 - [Un chèque de 50 € pour se remettre en selle](#)
3. Le "coup de pouce vélo - stationnement" : **pour les collectivités locales, les bailleurs sociaux, les établissements d'enseignement et de formation professionnelle, etc.**
 - Dans le cadre du programme *Alvéole Coup de pouce vélo*, un nouveau type de projet est éligible : des [arceaux en extérieur, non couverts, pouvant être installés de façon temporaire](#) (goujon, scellement chimique, autoportant, blocs de béton, plaques de fixation...) Pour être éligible au programme Alvéole Coup de pouce vélo, vos projets doivent avoir été engagés après le 30/04/2020. Cela signifie que vos commandes doivent avoir été passées, vos devis avoir été signés ou vos marchés de travaux avoir été lancés après cette date. La **date limite pour recevoir le dossier et les factures conformes** est le 14 novembre 2020 afin de garantir le versement des primes. Le programme se termine le 31 décembre 2020, **date butoir**.

Ressources documentaires en matière d'aménagements cyclables et piétons provisoires

- Recommandations techniques du CEREMA ["Aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement"](#)
- ["Aménagements cyclables temporaires et confinement : quelles opportunités ?"](#), CEREMA, avril 2020.
- ["Recommandations pour la création et l'extension temporaires des infrastructures cyclables"](#) : traduction d'un guide technique de Berlin

- ["Quinze propositions pour des aménagements transitoires en faveur des piétons"](#), CEREMA, mai 2020.
- ["Quels aménagements pour les piétons lors de la phase de déconfinement ?"](#), CEREMA, mai 2020.
- ["Synthèse du webinaire « Aménagements cyclables temporaires et confinement : quelles opportunités ?"](#), CC37, mai 2020.

Site web : "Vers une ville écomobile !"

- <https://app.ville-ecomobile.org>
- Entièrement gratuit, [ce site] vous **aide à réfléchir à la stratégie de mobilité que vous allez proposer aux citoyens et que vous mettrez en oeuvre**. Vve est un d'abord un **outil de diagnostic conçu pour aider les collectivités territoriales à penser à tous les aspects de la mobilité**. Il devrait être très demandé lors de l'installation des nouveaux conseils municipaux." Extrait d'un article d'**Isabelle et le vélo**, ["VVE : les cartes pour aller vers l'écomobilité"](#), 14 mai 2020.

3/- Guides généraux pour les collectivités

- [« Guide pour une mobilité quotidienne bas carbone » : le rapport du Shift Project pour les collectivités](#) (2020)
- ["Municipales 2020 : le vélo tête de liste", un guide édité par le Club des villes et territoires cyclables](#)
- Fiche **Cerema** (2020) : [Chédigny : un village devenu jardin](#)
- [Fiche CEREMA : "Encourager la pratique du vélo de la maternelle au lycée"](#) (2019)
- [Mobilités en territoires peu denses : quelle place pour le vélo ? \[CEREMA\]](#) (2019)
- ["Développer les modes actifs sur les territoires"](#) (publication ADEME) (2016)

4/- Guides et documents sur les aménagements et l'espace public

- Guide métropolitain des **espaces publics et de la voirie** - **Grenoble Alpes Métropole** : [Aménagement des espaces publics et de la voirie](#)
- [La vélorue, nouvel aménagement cyclable](#)
- ["Stationnement et espace public", une publication de Rue de l'avenir](#) (2019)
- [CEREMA : une nouvelle fiche vélo sur les chaussées à voie centrale banalisée](#)
- Fiche **Cerema** Extension du domaine d'emploi du ["Cédez-le-passage cycliste au feu rouge"](#)
- Evaluation du **Cerema** "Quel positionnement des cyclistes dans les giratoires ?" : <https://www.cc37.org/quel-positionnement-des-cyclistes-dans-les-giratoires/>

- **Cerema.** Dossier : [*Une voirie pour tous. Rues et espaces publics à vivre.*](#)

Ce programme national et partenarial (État, collectivités, réseau de professionnels, milieux associatifs...) assure la promotion des pratiques d'aménagement de la voirie et des espaces publics qui permettent un partage plus équilibré de ces lieux entre tous les usages de la vie urbaine.

Son objectif : redonner toute leur place aux modes actifs ainsi qu'aux autres modes alternatifs à la voiture "solo". Mais aussi repenser l'espace public autrement pour plus de bien-être, de sécurité, de confort d'usage, de lien social et d'urbanité.

5/- Livres blancs et propositions du Collectif Cycliste 37

- Les **propositions du CC37 à l'occasion des élections municipales** (2020) : [*Pour une vraie politique cyclable métropolitaine à horizon 2026*](#)
- [*Aménagements cyclables : les priorités du CC37 pour le cœur d'agglomération*](#) (2015)
- **Le « barreau Sud » de l'agglomération tourangelles** reliant Ballan-Miré, Joué-lès-Tours, Chambray-lès-Tours et Saint-Avertin (2015) : [*Livre blanc du Collectif Cycliste 37 : analyses et préconisations en matière d'aménagements cyclables*](#)
- **Enquête du CC37 « Questions de mobilité »** : et si on faisait de la place aux mobilités actives et aux transports en commun ? (2020) : [*"Questions de mobilité" : et si on faisait de la place aux mobilités actives et aux transports en commun*](#)
- **Résultats de l'enquête du CC37** auprès des cyclistes sur l'**avenue de Grammont à Tours** (2019) : [*Avenue de Grammont : ce que souhaitent les cyclistes tourangeaux*](#)

Stop au vol de vélo !

Les bons réflexes

1 - ACHETEZ UN ANTIVOL SOLIDE ET RÉSISTANT



Antivol en U



Antivol pliant



Chaîne



Antivol fixe de cadre
(en complément)

2 - CADENASSEZ TOUJOURS VOTRE VÉLO

Même pour 2 minutes
Même dans un espace fermé

3 - ATTACHEZ VOTRE VÉLO À UN POINT FIXE



Cadre
+ roue(s)
+ point fixe

19 000 places de stationnement vélos sur le territoire de la Touraine Métropole Val de Loire. Retrouvez-les sur le site tppm.gevelo.fr



4 - FAITES GRAVER VOTRE VÉLO

Donnez-vous une chance de récupérer votre vélo en cas de vol grâce au marquage Bicycode®.

Pour plus d'informations : bicycode.org

VÉLO MARQUÉ !
126799912345
www.bicycode.org

© 2019 Bicycode - Tous droits réservés





Pour plus d'informations : www.cc37.org

6/- Le stationnement vélo

Quelques conseils de base

Les recommandations les plus importantes à retenir concernant le stationnement vélo sont les suivantes :

1. **Ne jamais installer de pince-roues** (appelés également "râteliers") : ils ne protègent pas du vol et voilent les roues des vélos qui y sont stationnés
2. **Privilégier des "appuis vélos"** (appelés aussi "arceaux vélos")
3. Sauf forte contrainte d'espace, privilégier le stationnement sur un seul niveau (pas de crochets au mur ou au plafond, par exemple)
4. Dans la réflexion sur l'emplacement, l'accès, le choix du matériel, toujours privilégier l'aspect pratique de façon à **rendre la stationnement facile pour les usagers** (pas de franchissement de portes étroites, pas de montée ou descente de marches, etc.)
5. Avoir une réflexion poussée sur :
 - a. **l'emplacement,**
 - b. le **mode de gestion,**
 - c. le **choix du matériel**
 - d. et la **communication.**
6. Privilégier un parking vélo :
 - a. **proche d'une entrée** de bâtiment
 - b. **bien identifié**
 - c. **bien éclairé**
 - d. **extensible** en cas de saturation

Documents relatifs au stationnement vélo

- **Affiche du Collectif Cycliste 37** : [Mettre en place un bon parking vélo](#)
- **Documents de référence** : [Stationnement vélo sur le domaine privé : les documents de référence](#)
- [Obligations nouvelles concernant le stationnement vélo](#)
- **Document de synthèse** du CC37 : [Réglementation concernant le stationnement vélo en France](#)
- Guide **FUB** : [Stationnement des vélos dans les immeubles d'habitation et de bureaux](#)

Le programme ALVEOLE

- Financer la réalisation de 30000 places de stationnement vélo en 2 ans en France (2019-2021) : [Alvéole : des financements pour créer 30 000 places de stationnement vélo en 2 ans](#)
- [Plaquette explicative du programme ALVEOLE](#)

Le plan local d'urbanisme (PLU)

- Le PLU, un outil pour développer le stationnement vélo de qualité sur le territoire : [PLU de Saint-Pierre-des-Corps : des avancées pour le stationnement vélo](#)

Cartographie collaborative élaborée par le Collectif Cycliste 37

- [Cartographie du stationnement vélo dans la grande et moyenne distribution](#)
- [Cartographie du stationnement vélo aux abords des parcs et jardins](#)
- [La carte du stationnement vélo sur la voie publique à Tours](#)

7/- Guides sur la mobilité édités par des collectivités locales en Touraine

- [Guide de la mobilité de Tours Métropole Val de Loire](#) (2018)
- Communauté de communes Chinon Vienne et Loire (2016): [Guide de la mobilité en Chinonais](#)

8/- Guides concernant les plans de mobilité (entreprises et administrations)

- [Guide "Un plan de mobilité dans mon entreprise" \[RAC-France\]](#)
- Guide Ademe : [Gagner en performance et réussir le passage à l'écobilité](#)

9/- Guides pratiques d'achat

- [Guide pratique d'achat d'un vélo à assistance électrique](#)

10/- Etude sur le tourisme à vélo

- [Le tourisme à vélo dans les villes françaises \[étude\]](#) (2017)

11/- Etude sur l'économie du vélo (2020)

- INDDIGO, VERTIGOLAB, DIRECTION GENERALE DES ENTREPRISES, ADEME, DGITM, FFC. [Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020](#). ADEME, coll. "Etudes économiques", avril 2020, 376 p.

L'étude « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France », réalisée par les cabinets Inddigo et Vertigo Lab à la demande de la Direction Générale des Entreprises, la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, l'Agence de la Transition Ecologique (ADEME) et la Fédération Française de Cyclisme, dresse un **état des lieux des différents usages du vélo en France**, y compris **les usages professionnels et de leurs trajectoires d'évolution à 5 ou 10 ans**.

Elle en mesure les effets économiques et analyse les **bonnes pratiques internationales en matière de politique « vélo »** afin d'éclairer les décideurs publics et privés dans leurs projets de développement des mobilités cyclables. En l'état actuel des pratiques, les **retombées économiques directes des usages du vélo** sont estimées à **9,6 milliards d'euros par an** et à près de **80 000 emplois**. En tenant compte des activités induites et des bénéfices en matière de santé, les retombées socioéconomiques du vélo pèsent aujourd'hui pour 29,5 milliards d'euros pour une part modale d'à peine 3%.

12/- Etude sur l'intermodalité

- Etude (2016) : [L'intermodalité vélo-train : une évaluation socio-économique des bénéfices](#)

13/- Les outils de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)

Le Baromètre des villes cyclables, outil de remontée des problèmes de la part des usagers

- Mise en ligne de la **plateforme Open Data** issue des réponses au Baromètre (2020) : [Baromètre des villes cyclables 2019 : mise en ligne de la plateforme Opendata](#)
- [Palmarès national du Baromètre des villes cyclables 2019 : quelques belles progressions, mais une majorité de villes de France ont encore des efforts à faire](#)
- [Résultats du Baromètre des Villes Cyclables 2019 en Touraine : deux années pour rien](#)

Plaidoyer

- [Hors-série Vélocité Parlons Vélo !](#) (2017)
- [Vers une stratégie nationale vélo et modes actifs - Les propositions de la FUB pour les Assises de la mobilité](#) (2017)
- [Guide "Plan vélo : mode d'emploi"](#) (2019)
- [Guide pour créer et animer une association pro-vélo](#) (complet, avec fiches pratiques) (2019)
- [Guide pour créer et animer une association pro-vélo](#) (hors fiches pratiques ci-dessous) (2019)

Guide du cycliste urbain (extraits)

- [Guide du cycliste urbain \(extrait\)](#) (2017)

Supports de communication de la FUB

- [Dépliant "Cyclistes, brillez !"](#)
- [Dépliant "Vélo, bus, camions, cohabitons"](#)
- [Dépliant "Vélo et santé : tandem gagnant !"](#)
- [Dépliant "En selle à vélo !"](#)
- [Dépliant "Cyclistes, au feu rouge, cédez le passage"](#)
- [Dépliant "Créer un espace de stationnement des vélos en habitat collectif"](#)
- [Dépliant "A vélo au travail"](#)
- [Dépliant "Contre le vol des vélos : le marquage BICYCODE"](#)
- [Dépliant "Stop au vol de vélos : comment choisir un bon antivol ?"](#)
- [Flyer "Lutte contre le vol de vélos" Ministère de l'Intérieur/FUB](#)

L'ensemble de ces supports peuvent être commandés par lot de 100 exemplaires sur la [Boutique FUB](#).

La revue Vélocité de la FUB

Retrouvez la plupart des articles publiés dans [Vélocité](#) sur notre site de veille média www.actuvelo.fr

Communiqués de presse de la FUB

Retrouvez tous nos communiqués de presse au lien suivant : www.fub.fr/presse

14/- Quelques bureaux d'études orientés "vélo"

- [ViaRomana intervient sur l'urbanisme tactique](#), **Isabelle et le vélo**, mai 2020.
- [Mobilités d'avenir : où trouver les compétences ?](#), **Isabelle et le vélo**, mai 2020.

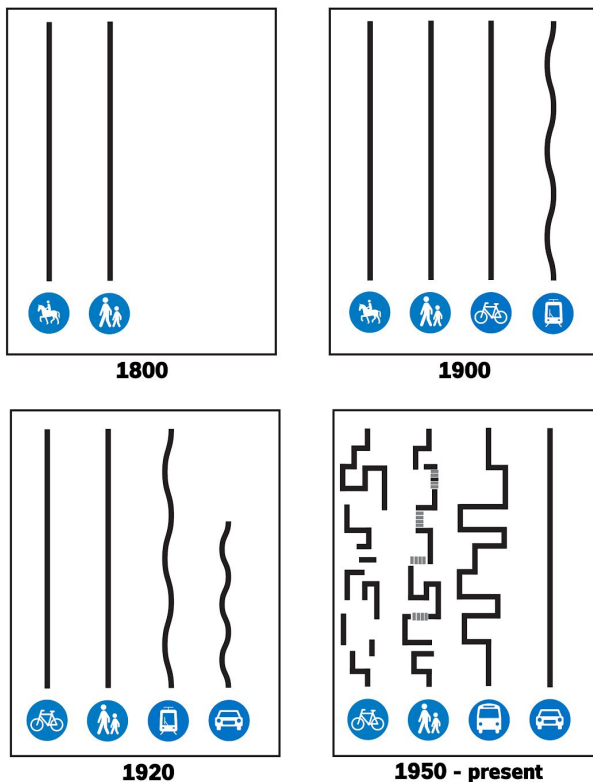
Conclusion

Les leviers du changement vers une commune apaisée

Faute de pouvoir élargir les rues de leur commune, les élus ne pourront développer les modes actifs, marche à pied et vélo, qu'en diminuant la "pression automobile" et en réaffectant l'espace public au profit des piétons et cyclistes. Pour ce faire, les élus disposent de trois leviers :

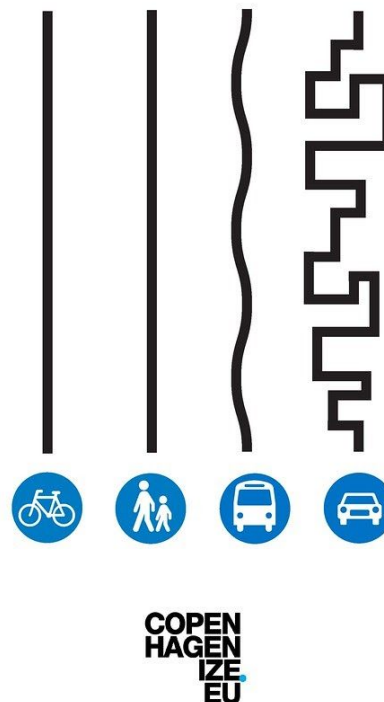
1. le **stationnement des véhicules motorisés**. Les tendances lourdes doivent être d'en diminuer le nombre, d'en augmenter le prix payé par l'utilisateur et d'en déplacer les zones du centre vers la périphérie.
2. la **vitesse des véhicules**. L'idée forte est ici de diminuer les vitesses des véhicules pour augmenter la sécurité des piétons et des personnes se déplaçant à vélo.
3. le **volume du trafic** doit être diminué, notamment grâce à un [plan de circulation](#) bien pensé dont un des objectifs doit être de **compliquer la circulation des véhicules motorisés pour faciliter celle des piétons, personnes en situation de handicap (PMR) et cyclistes**, comme l'illustre le schéma ci-dessous à droite, à l'inverse de l'urbanisme du XX^{ème} siècle (schéma de gauche).

A Short History of Traffic Engineering



COPENHAGENIZE
Copenhagenize Design Co.
2013

Traffic Planning for Liveable Cities



COPENHAGENIZE
EU

Des incitations aux changements d'habitude en matière de déplacements

Ces 3 leviers permettent de poursuivre le même objectif : **inciter aux changements de comportements en matière de mobilité**, que les initiés appellent le "**report modal**". Par exemple, inciter les citoyens à passer de la voiture à la marche ou au vélo pour certains déplacements.

Les avantages du vélo en infographie

