

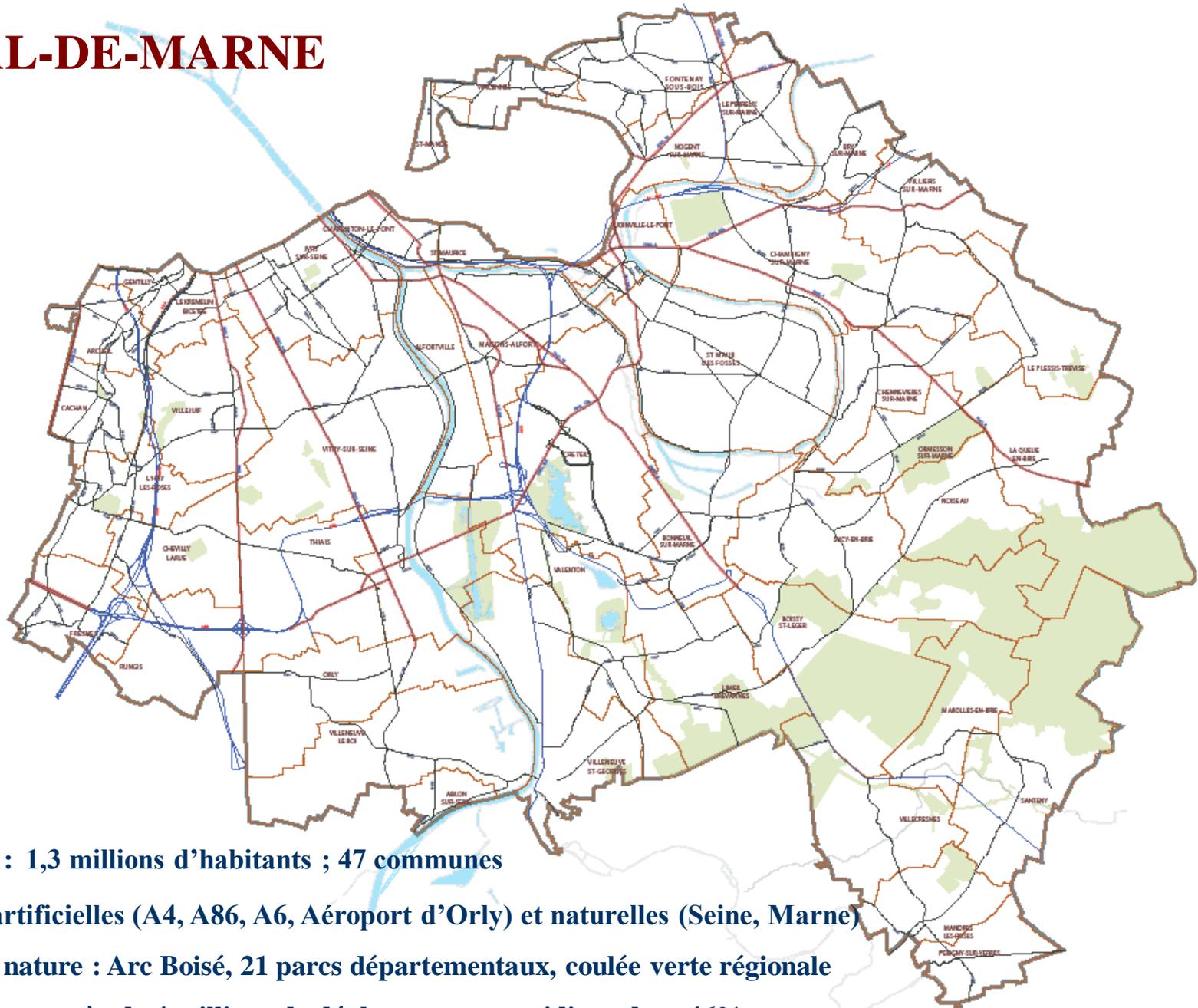
VELOS EN LIBRE-SERVICE DANS LE VAL-DE-MARNE

Par Cyrille CAMPANA

*Chargé de mission à la Direction des Transports, de
la Voirie et des Déplacements au Conseil général
du Val-de-Marne*

Le 25 septembre 2008

LE VAL-DE-MARNE



Population : 1,3 millions d'habitants ; 47 communes

Coups artificielles (A4, A86, A6, Aéroport d'Orly) et naturelles (Seine, Marne)

Espaces de nature : Arc Boisé, 21 parcs départementaux, coulée verte régionale

Déplacements : près de 4 millions de déplacements quotidiens dont 46% en automobile et 20% en TC ; Potentiel de développement du vélo

Une Politique départementale dynamique en faveur des déplacements

Un Plan de déplacements pour le Val-de-Marne en cours de validation :

- ◆ Le PDVM a pour objectif de définir la politique d'orientations du Département en matière de déplacements et l'établissement **d'un programme d'actions** basé sur le même horizon que le SDA (2020).
- ◆ Cette démarche s'inscrit dans la continuité de la révision du SDRIF et du PDUIF.
- ◆ Le PDVM s'appuie sur la base des compétences du Département (rôle dans l'action sociale, gestionnaire de la voirie départementale, aides à la mobilité en faveur des personnes éprouvant des difficultés notamment économiques pour se déplacer).



Une Politique départementale dynamique en faveur des déplacements

Un Plan structuré autour de 3 axes politiques :

- Renforcer la solidarité des personnes et des territoires,**
- Favoriser et accompagner le développement économique,**
- Préserver l'environnement et améliorer le cadre de vie.**



Une Politique départementale dynamique en faveur des déplacements

Parmi les enjeux, on retrouve :

→ Le développement de l'offre et de l'usage des transports collectifs



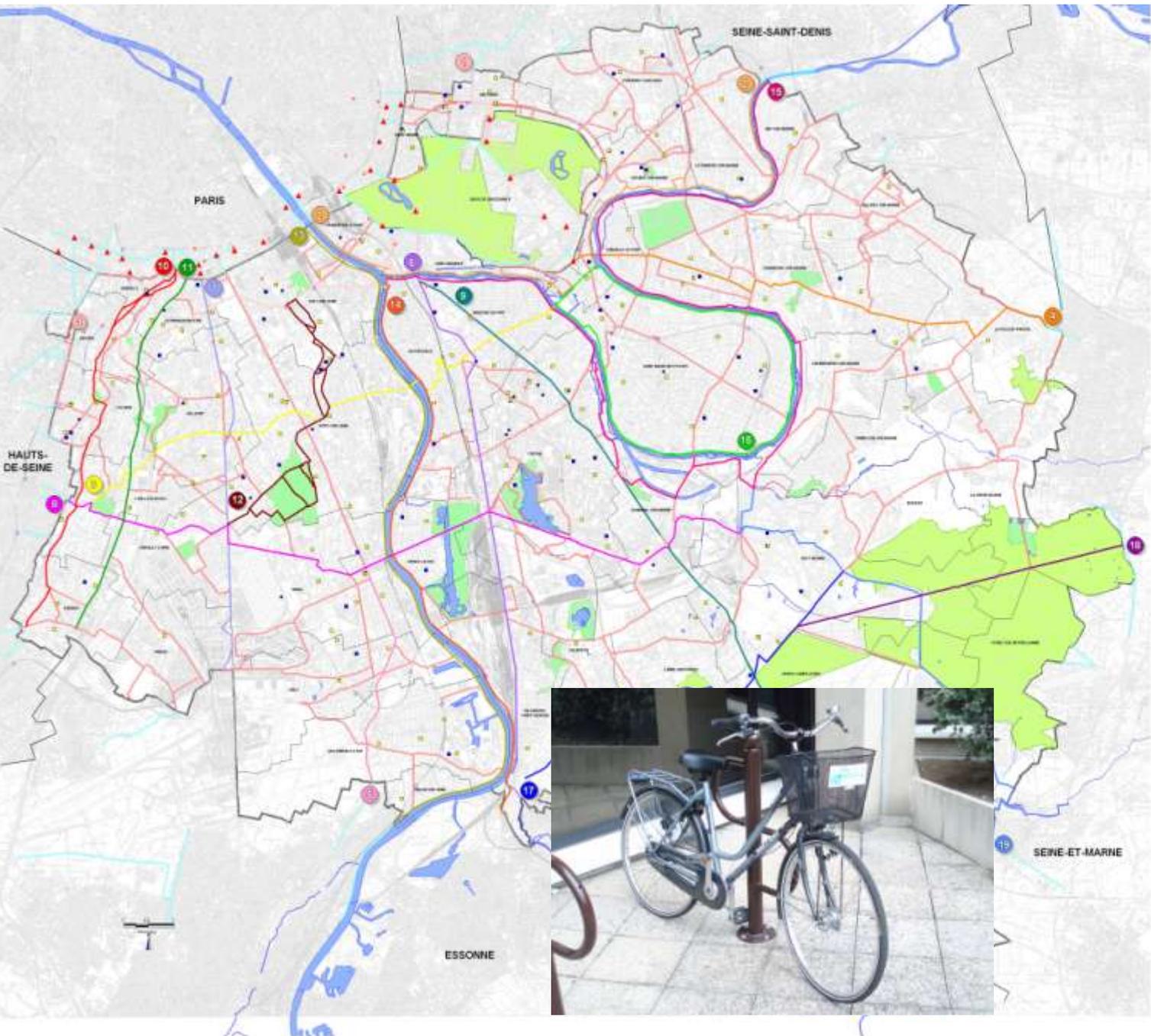
→ L'incitation au transfert modal du transport de marchandises et une meilleure maîtrise du trafic routier des poids lourds



ITINERAIRES PRIORITAIRES DU SDIC

MAI 2008

- 1) d'ARCUREL à VINCENNES
- 2) de CHARENTON-LE-PONT au PERREUIL-SUR-MARNE
- 3) de L'HAY-LES-ROSES à JONVILLE-LE-PONT
- 4) de JOUVILLE-LE-PONT de FLEISSIS-TREVISE
- 5) de CHOSY-LE-ROI à VILLENEUVE-LE-ROI
- 6) de SAINT-AUBICE à VILLENEUVE-ST-GEORGES
- 7) de KREMLIN-BICETRE à RUNGIS
- 8) de L'HAY-LES-ROSES à SUCY-EN-BRIE
- 9) de MASCHES-ALFORT à PIERREY-SUR-FERRES
- 10) de GENTILLY à FRESNES
- 11) de KREMLIN-BICETRE à FRESNES
- 12) d'EVRY-SUR-SEINE à VITRY-SUR-SEINE
- 13) d'EVRY-SUR-SEINE à ABLON-SUR-SEINE
- 14) d'ALFORTVILLE à VILLENEUVE-ST-GEORGES
- 15) d'ALFORTVILLE à BRUY-SUR-MARNE
- 16) de TOUR-DE-MARNE
- 17) de VILLENEUVE-ST-GEORGES à SUCY-EN-BRIE
- 18) de BOISSY-ST-LEGER à LA GUESNE-EN-BRIE
- 19) de SUCY-EN-BRIE à SARTENCY



VERS UN SYSTEME VLS VAL-DE-MARNAIS ?

- * Le vélo en libre service : un véritable transport public individuel dans les grandes villes (Paris, Lyon, Barcelone) et les villes moyennes (Toulouse, Orléans, ...),
- * L'extension de Vélib' : une réponse partielle aux besoins de déplacements de proximité val-de-marnais,
- * Les déplacements dans le Val-de-Marne : 70% font moins de 2 km et 90% moins de 5 km

➤ **Dans son rôle de FEDERATEUR, le Conseil général a proposé d'étudier, en concertation avec l'ensemble des collectivités val-de-marnaises, la faisabilité d'un système VLS étendu à tout le territoire départemental**

Le 25 septembre 2008

VELIB' ET SON EXTENSION DANS LE VAL-DE-MARNE

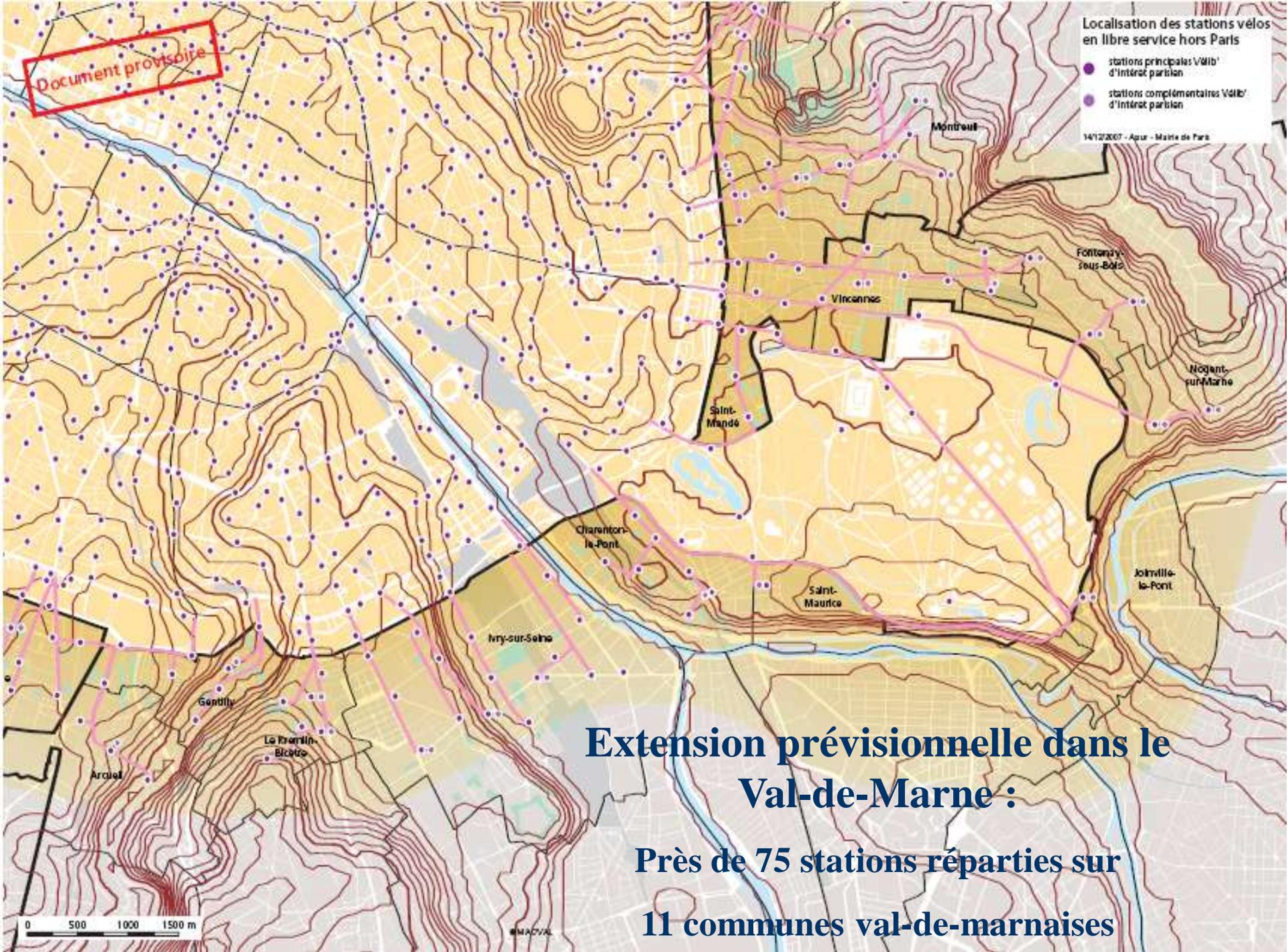
- Un projet soutenu par le Conseil général du Val-de-Marne qui permettra d'offrir une alternative de déplacements de qualité entre Paris et la partie de notre Département proche de Paris (11 communes et 75 stations),
- Un projet relancé suite à la décision du Conseil d'Etat du 11 juillet 2008,
- Plus de 2/3 des stations implantées sur le domaine public départemental.

Document provisoire

Localisation des stations vélos en libre service hors Paris

- stations principales V&lib' d'intérêt parisien
- stations complémentaires V&lib' d'intérêt parisien

14/12/2007 - Azur - Mairie de Paris



Extension prévisionnelle dans le Val-de-Marne :

Près de 75 stations réparties sur 11 communes val-de-marnaises

VERS UN SYSTEME VLS VAL-DE-MARNAIS ?

Les **Enjeux** d'une telle étude pour le Conseil général :

- Faire du vélo un véritable mode de déplacement dans le Val-de-Marne,
- Le VLS : un service à la mobilité à part entière qui pourrait répondre aux besoins des val-de-marnais (déplacements de proximité, desserte de pôles secondaires, intermodalité avec bus/métro/RER),
- Avoir une vision globale à l'échelle du Département,
- Réfléchir à la gestion des interfaces avec Vélib' et d'autres services VLS potentiels (Créteil, CG92, CG93),
- Fournir aux élus une réponse concrète et chiffrée quant à la faisabilité d'implanter un système VLS dans le Val-de-Marne,
- Avoir des propositions de systèmes complémentaires au VLS (le VLS a ses limites).

CRITERES DE REUSSITE DU VLS

- ◆ Densité population + emplois + services,
- ◆ Relief favorable,
- ◆ Maillage des stations : 300/400 m,
- ◆ Rotation des vélos (5 à 10 fois/jr)
- ◆ Facilité de l'abonnement et le panel courte/longue durée,
- ◆ Marketing et communication (phase de lancement puis régulièrement),
- ◆ Une politique de mobilité qui veut développer le vélo.

VERS UN SYSTEME VLS VAL-DE-MARNAIS ?

Lancement en juillet 2008 d'un appel d'offres pour
« **Une étude d'opportunité pour la mise en place d'un
service VLS dans le Val-de-Marne** »

- Une tranche ferme : définition territoriale des besoins avec une approche juridique et financière (6 mois)
- Une tranche conditionnelle : étude de faisabilité en vue de la mise en œuvre du, ou des, service(s) (6 mois)

VERS UN SYSTEME VLS VAL-DE-MARNAIS ?

Une tranche ferme composée de 3 études complémentaires :

1/ Une étude technique :

- Définition des zones de pertinence susceptibles d'accueillir un système VLS (densité et mixité urbaine, pôles générateurs de trafics, ...),
- Localisation géographique et dimensionnement en vélos et en stations pour que le système soit viable,
- Préconisation sur les autres territoires du Val-de-Marne : systèmes proposés et complémentarité entre eux.

VERS UN SYSTEME VLS VAL-DE-MARNAIS ?

2/ Une étude économique :

Définir les conditions d'équilibre financier pour un service VLS en investissement (création des stations, fourniture des vélos) et en fonctionnement (maintenance, renouvellement, dispositif de régulation et de gestion) :

- * adossement potentiel à la publicité,
- * le mode de financement public,
- * la tarification du service aux usagers,
- * le mode de paiement, ...

VERS UN SYSTEME VLS VAL-DE-MARNAIS ?

3/ Une étude juridique :

Analyser les possibilités légales d'exploitation d'un tel service au regard des compétences du Département et des autres collectivités :

- * type de structure compétente (association, syndicat mixte, ...),
- * l'occupation du domaine public,
- * les relations juridiques avec le prestataire,
- * le cas des zones tampons avec les systèmes périphériques (interopérabilité des vélos et des systèmes), ...