



LE MAGAZINE D'INFORMATION DES VILLES CYCLABLES

V
&

i
V

|
≡

|

≡
O



4€

n° 16

dossier > pages 6 à 13

juillet/août 2005



le chèque déplacements

> la boîte à idées de "l'alternativité"

le site cycl@ble Velobuc > page 14

l'impact économique des services vélo > pages 15 à 16



Eclairage permanent

Selle et poignées ergonomiques

Dissimulation des fils et des câbles

Double dispositif antivol

Boîtier de vitesse intégré au moyeu

Avec Cyclocity, JCDecaux apporte une réponse innovante aux déplacements urbains

Cyclocity, pour vivre la ville autrement

Fort de ses 8 brevets, JCDecaux a développé Cyclocity autour d'un concept simple : concilier en zone urbaine mobilité, sécurité, liberté et écologie. Cyclocity constitue un service complémentaire aux transports publics. Alternative à la voiture, il met à disposition des citoyens des stations "vélos" réparties dans la ville, fonctionnant en libre-service 24h/24.

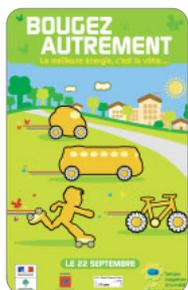
JCDecaux, N°1 mondial du Mobilier Urbain, est présent dans 45 pays et plus de 3500 villes*. Ses produits sont considérés comme la référence en matière de qualité, d'esthétique et de fonctionnalité.

* villes de plus de 10 000 habitants

La gestion informatisée du parc de vélos permet de contrôler en temps réel le taux de disponibilité aux stations et, associée à l'auto-diagnostic de panne embarqué sur les vélos, de déclencher les opérations de maintenance lors des retours aux stations.



agenda



Semaine européenne
de la mobilité
Bouger Autrement

**16 au 22 septembre
2005**

www.ecologie.gouv.fr/evenementiel



9^{es} Rencontres
de l'Association
des départements cyclables

**15 et 16 septembre
2005**

Rouen (76)
info@departements-cyclables.org



Journées internationales
des voies vertes
**24 et 25 septembre
2005**

www.aegwa.org
www.af3v.org



Mondial
du Deux-Roues
Salon international
du Cycle

Paris (75)
1, 2, 3, 4 octobre 2005
www.mondial-deuxroues.com



16^e Congrès du Club des villes
cyclables Grand Palais - Lille
Lille (59)

« Bien à vélo,
bien dans ma peau ! »

**19, 20 et 21
octobre 2005**

Le 16^e congrès du Club est organisé en partenariat avec la Ville de Lille et la Communauté urbaine. Il sera également accueilli par le Conseil général du Nord et le Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais.

Pour connaître le programme du 16^e congrès :

www.villes-cyclables.org

Dès à présent, vos questions, vos suggestions à :

info@villes-cyclables.org



Gagnant-gagnant

A

édito

ller au travail et à l'école autrement, tel est le thème de la Semaine de la mobilité qui se tiendra du 16 au 22 septembre 2005.

Pour certains, les travaux pratiques auront commencé dès le 2 septembre, jour de la rentrée des classes – avec de nouvelles pratiques introduites par le passage d'un cycle à l'autre, l'éloignement de l'établissement scolaire mais aussi la conquête progressive de l'autonomie qui modère (un peu) le boom des parents taxis... Les collectivités territoriales et les entreprises de transport public savent bien que c'est en septembre que se concrétisent de nouvelles stratégies individuelles de déplacement et que leur offre de mobilité rencontre la demande dans toute sa diversité. Encore faut-il préparer et encourager ces changements. En informant sur les solutions alternatives et leurs mérites, notamment pendant cette Semaine de la mobilité qui permet de valoriser des initiatives exemplaires, de montrer des solutions efficaces et de donner la possibilité de les tester. Car, bien souvent, l'essayer, c'est l'adopter. À Grenoble, à

Toulouse, les opérations d'accompagnement et de sensibilisation des salariés de zones d'activités, pendant la Semaine de la mobilité 2004, ont rencontré un franc succès. Elles ont mis en évidence les bénéfices du vélo et les atouts – insoupçonnés – de la combinaison vélo et transports publics. Beaucoup de changements s'opèrent à la faveur de ces initiatives. Et font des émules, car il n'y a pas de meilleur relais auprès des usagers que l'utilisateur lui-même. L'été indien, autant que le printemps, est une période favorable pour promouvoir le vélo, utilisé seul ou comme rabattement sur une station de RER, de TER ou de métro. Alors n'hésitons pas et multiplions les animations pendant cette semaine. Mais voyons aussi un peu plus loin, un peu plus grand. Parce que le changement climatique, la hausse du prix du pétrole, la préservation de notre environnement imposent d'aller plus vite, créons une véritable dynamique de nature à accélérer ces changements nécessaires. Au Club des villes cyclables, nous sommes convaincus qu'il faut un dispositif incitatif simple, économique et universel pour enclencher un processus de transformation profonde de nos habitudes. C'est pourquoi nous croyons à l'impact positif d'un chèque déplacements ou chèque mobilité. Sur le modèle du chèque déjeuner, le chèque mobilité serait valable pour tous les modes – excepté la voiture solo – et les services liés aux déplacements domicile-travail. Il permettrait à l'entreprise de participer aux dépenses de déplacement de ses salariés, et pas seulement de leurs frais de transports collectifs, comme la loi SRU de 2000 les y autorise. Il faudra qu'avec cette mesure « carotte » on ait le courage de prendre les mesures « bâton » logiques comme la suppression progressive des avantages attachés à la voiture individuelle : avantages fiscaux, voitures de fonction, places de stationnement gratuites, etc. L'instauration d'un chèque mobilité constituerait un signal fort en direction des entreprises qui élaborent des plans de déplacements et en direction de leurs salariés, des administrations et de leurs agents, le vrai ressort d'un scénario gagnant-gagnant de la mobilité durable.

Denis Baupin,
Président





texto-vélo

↳ Élus à vélo

Six élus toulousains ont relevé le défi lancé par les associations Vélo et Movimento en utilisant la bicyclette pour leurs déplacements pendant le mois de juin :

trajets domicile-travail, loisirs, courses, etc.

Deux d'entre eux ont livré leurs impressions chaque jour dans le quotidien *La Dépêche du Midi*.

↳ Mobil'Conseils

Un nouveau service pour mieux se déplacer dans l'agglomération de Chambéry :

Mobil'Conseils est une centrale d'informations sur les modes alternatifs à la voiture solo, car, train, bus, vélo, marche à pied, covoiturage...

Lancé le 18 juillet, le service est assuré par trois téléconseillers qui répondent aux questions de 8 h 30 à 19 heures et qui sont en lien direct avec les coordonnateurs des PDE, PDES, le service clientèle de la Stac et le personnel de la vélostation.

www.chambery-metropole.fr

Strasbourg

↳ Concertation strasbourgeoise

Cinq réunions publiques, des ateliers techniques, des stands d'information sur les marchés, soixante-dix mille questionnaires, un courrier des lecteurs dans le quotidien régional...

La place de la voiture a été en débat durant deux mois à Strasbourg. Douze propositions ont été soumises à la population dont cinq sur les modes doux.

Colette.heckly@cus-strasbourg.net

↳ Concertation châlonnaise

En juin dernier, 3 317 habitants de Châlons-en-Champagne (51) ont donné leur avis sur les grands projets d'aménagement de leur ville pour les vingt prochaines années, soit la durée du PLU qui sera adopté en novembre 2005.

Organisée sous la forme d'une consultation téléphonique sur vingt-deux questions, l'enquête montre que les Châlonnais sont très attachés au centre-ville. 60 % des interviewés considèrent que pour améliorer le cadre de vie il faut rendre piétonnier le centre-ville.

La circulation et les transports arrivent en tête (27 %) des grands thèmes du PLU, devant l'environnement et le logement.

Marseille

↳ Le vélo à Marseille, c'est parti !

Le 27 juin, la Communauté urbaine de Marseille a voté le lancement de l'étude d'un schéma directeur cyclable visant à porter à 100 km le réseau d'itinéraires, qui est actuellement d'une trentaine de kilomètres.

L'étude prendra en compte le développement de tous les modes doux, marche à pied, rollers, vélos...

La location, le stationnement, la combinaison vélo et transports publics sont aussi au menu de cette étude. 220 millions d'euros pourront être investis dans les dix ans.

↳ Contresens cyclables

Perpignan se dote de « contresens cyclables » ou rues à double sens dont un sens est réservé aux cyclistes.

En expérimentant trois axes avec une bande de 1,20 m, l'opération devrait être étendue à d'autres artères du centre-ville. L'association Vélo en Têt a distribué des dépliants d'information afin de mieux expliciter aux habitants l'intérêt de cet aménagement.

veloentet@free.fr

Auto en chiffres

30 millions de voitures en France ; 95 % du temps à l'arrêt. Le coût d'une place en ouvrage peut avoisiner les 45 000 euros. Le temps perdu à la recherche d'une place de stationnement a été évalué à 70 millions d'heures en France sur une année. Source : Parkopolis, juin 2005.

Lyon

Parc accessible

Le parc de la Tête d'or à Lyon (69) est ouvert aux cyclistes à titre expé-

rimental toute la journée et tous les jours de la semaine.

Autorisés jusqu' alors à circuler uniquement le matin, les cyclistes vont ainsi disposer d'un trajet plus court entre le campus de la Doua et le centre-ville.

Du Léman à la mer

Le Conseil régional de Rhône-Alpes a décidé le 23 juin de financer à hauteur de 35 % les itinéraires et les aménagements cyclables de la véloroute reliant le Léman à la mer ;

420 des 666 km concernent la Région, qui va également jouer son rôle de pilote dans ce dispositif auprès des différents acteurs. Coût du kilomètre : environ 80 000 euros en moyenne.

Objectif : réaliser une première tranche de 200 à 250 km d'ici trois ou quatre ans. L'ensemble du tracé ne pourra être terminé avant 2013.

Albi

Vélos de fonction

Après une enquête auprès des agents, la mairie d'Albi (31) a remis, le 13 juin, trente vélos à ses agents volontaires pour abandonner la voiture au profit de la bicyclette.

Plus de 40 % des agents municipaux ont rempli le questionnaire. Un pool de sept vélos de service est également à leur disposition pour leurs déplacements dans la journée.

vite dit

Toulouse

Qui sont les cyclistes dans la Ville rose ?

Tel est le sujet de l'enquête menée par l'association Vélo à Toulouse, auprès de quatre cents cyclistes de l'agglomération. Profil : ce sont surtout des hommes (55 %), cadres moyens, professions intermédiaires ou enseignants (34 %), cadres supérieurs ou professions libérales (21 %). Ils se déplacent à 92 % pour les loisirs, 81 % pour faire des courses, 77 % pour aller au travail, 67 % pour faire des démarches administratives et 20 % pour leurs études. Ils ont entre vingt-quatre et cinquante-cinq ans (70 %).

Dieppe

Vélos tatoués

L'association Dieppe à vélo a lancé le marquage des vélos en mai.



À l'occasion de la Fête du vélo les 4 et 5 juin, elle l'a proposé aux habitants au tarif exceptionnel de 3 euros, tandis que le prix pratiqué est de 5 euros. La ville de Dieppe a contribué à l'acquisition de la machine à graver.

Le Havre

Le Havre

Le Havre vient de se doter d'un nouveau plan vélo qui prévoit 46 km

d'itinéraires qui compléteront jusqu'en 2006 les 25 km existants.

21 km seront réalisés d'ici un an. Ce réseau sera en cohérence avec les véloroutes du littoral et de l'estuaire et avec l'avenue verte financée par le Conseil général de Seine-Maritime. L'investissement sera de 300 000 euros par an.

Décorations

La FUBicy a décerné son Guidon d'or 2005 au Pays-des-Châteaux (49) pour son réseau cyclable à double vocation touristique et utilitaire, et son Vieux Clou rouillé au magazine *Que choisir ?* pour ses articles erronés sur le casque.

Valenciennes

Prêt gratuit

Valenciennes (59) relance l'opération de prêt gratuit de vélos. Le Siturv, l'autorité organisatrice des transports de l'agglomération, considère que le bilan sur un an d'existence pendant les travaux du tramway est positif. On peut emprunter un vélo de 8 h 30 à 18 h 30 contre un chèque de caution de 200 euros et pour une durée maximale d'une semaine. Le parc de vélos a été augmenté.

Alpes-Maritimes

Le Conseil général a adopté un schéma départemental cyclable et budgété à 50 millions d'euros sur dix ans afin de faciliter et de sécuriser la pratique du vélo avec un réseau structurant de 270 km de pistes cyclables,

28 boucles touristiques soit 1 400 km, des parkings à vélo dans les collèges et la sécurisation des abords. Achèvement prévu des travaux en 2015.

Grenoble



© Crédit-photo : ADTC

Vive l'école à vélo !

Bravo à l'ADTC de Grenoble, lauréate des Trophées du vélo 2004, qui encourage les bonnes pratiques ! ■

Collectivités locales, associations, entreprises :

Participez aux Trophées du Vélo 2005 !



Concours organisé par le Comité de promotion du vélo
www.tousavelo.com
renseignements : 01 56 03 92 14
info@villes-cyclables.org

/// *Ce n'est pas une politique d'offre qu'il faut mettre en œuvre, mais une véritable politique globale des déplacements visant le rééquilibrage entre tous les modes, un tel rééquilibrage se fondant en première instance sur la réduction de la part de l'automobile (c'est d'ailleurs ce que dit la loi SRU). C'est en fait, si on va au-delà des apparences, la réalité de toutes les villes européennes réputées "cyclables" ///*

Gilbert Lieutier,
CETE Méditerranée
in Villes & Transports,
15 juin 2005.

/// *Avec un prix du baril multiplié par trois en dix-huit mois, le vélo a l'occasion de changer d'image et de stature. Sa mutation dépend de trois conditions : la continuité, la continuité et encore la continuité. Alors seulement l'usager de la ville obtiendra une extension du domaine de sa mobilité ///*

Bruno Marzloff
et Luc Gwiadzinski,
Le Monde du 13 juillet,
et Le Figaro
du 8 juillet 2005.



Des chèques déplacements multimodaux, calqués sur le système des chèques déjeuner, qui permettraient aux salariés de régler une partie de leurs dépenses de mobilité, hors automobile bien sûr, c'est un peu l'œuf de Colomb de la mobilité durable : simple, mais il fallait y penser. Beaucoup y pensent, beaucoup y réfléchissent, beaucoup s'enthousiasment... et pour l'instant rien ne se fait au niveau de l'État.

Pourtant, cela va faire bientôt quarante ans qu'une loi existe en ce qui concerne les chèques repas. Et l'observateur naïf pourrait bien se dire que les déplacements sont un besoin aussi essentiel aux salariés que la nourriture.

Et du côté des employeurs ?

Le système serait, pour eux, tout bénéfique – et pas seulement financièrement, on le verra. Alors, qu'est-ce qui bloque ? Où en est-on ? À quelques jours de la Semaine de la mobilité dédiée à la question d'aller « au travail autrement », zoom sur les chèques mobilité.



.. le chèque déplacements

la boîte à idées de "l'altermobilité"



« Une idée simple, qui peut contribuer à changer les comportements. » François de Ruyg, vice-président de Nantes Métropole en charge des déplacements et administrateur du Club des villes cyclables,

donne cette définition des chèques mobilité. Parce que, finalement, on sait que la communication et les actions militantes ne sauront à elles seules convaincre des millions de salariés d'abandonner, quand c'est possible, leur voiture pour se rendre au travail autrement. Il faudra d'autres types d'incitation.

Ici et là, des collectivités locales ou des entreprises cherchent à mettre en place des systèmes alternatifs, autour de Plans de déplacement d'entreprise – comme le propose la loi SRU. Mais chaque fois, elles se heurtent à des contraintes fiscales qui ne leur facilitent pas la tâche, quand elles ne rendent pas les choses tout simplement impossibles. Pour que les chèques déplacements fonctionnent un jour, il faudra qu'ils soient totalement défiscalisés ; c'est probablement une condition *sine qua non*. Et pour qu'ils le soient, il faudra que l'État s'engage, parce que, décentralisation ou pas, c'est encore l'État qui a la main sur les questions fiscales.

« L'observateur naïf pourrait bien se dire que les déplacements sont un besoin aussi essentiel aux salariés que la nourriture. »

Certes, répondent certains grincheux réalistes, il y a deux ans, l'État a taillé dans le vif des subventions pour les transports en commun de province... certes, poursuivent-ils, la loi Borloo de cet été 2005 a bien failli exonérer les entreprises de dix à dix-



neuf salariés de payer le « versement transport », au risque de priver les collectivités de quelque 470 millions d'euros de revenus destinés au transport collectif. Tout cela ne laisse pas penser que le gouvernement soit prêt à s'engager fermement et rapidement dans la voie d'une fiscalité allégée pour les utilisateurs de chèques mobilité. Mais il n'est pas interdit d'espérer ni de se dépen-

ser pour promouvoir une idée qui finira bien, sans doute, par faire son chemin.

Lisible, visible et universel

C'était en 1967 : l'ordonnance n° 67-830 et le décret n° 67-1165 fixaient les modalités d'application des « titres spéciaux de paiement remis par les employeurs à leur personnel salarié pour lui permettre d'acquitter en tout ou en partie le prix de repas consommés au restaurant ».

Le chèque mobilité pourrait donc être parfaitement calqué sur cette définition, c'est-à-dire

être « un titre spécial de paiement » permettant « d'acquitter en tout ou en partie » les dépenses liées au déplacement domicile-travail du salarié. Ce système n'existe nulle part en France sous cette forme. Il y a, bien sûr, des régions où les employeurs remboursent une partie des frais de transports en commun de leurs salariés, on y reviendra, mais ce n'est pas la pratique générale. Et là où des systèmes de chèques existent, ils sont uniquement destinés à payer les transports en commun. « Or, explique François de Ruyg, le ● ● ●

En Belgique, un dispositif d'aides cohérent

Nos voisins belges ont une fiscalité cohérente avec les objectifs de mobilité durable : la déduction des frais kilométriques pour les déplacements domicile-travail est la même quel que soit le mode de transport utilisé.

De plus, la possibilité est aujourd'hui donnée aux employeurs belges de favoriser le vélo. En Belgique, si vous venez travailler à vélo, votre employeur peut vous offrir une indemnité exonérée de l'impôt sur le revenu de 15 centimes d'euros du kilomètre. Si le trajet domicile-travail comporte une partie en transports en commun, cette prime est cumulable avec une prise en charge d'une partie de l'abonnement aux transports publics. La Ville de Gand a ainsi montré l'exemple en octroyant cette indemnité à tous ses employés dès 1998.

Les vélos de service pour les trajets professionnels – à la différence des vélos de fonction que le salarié peut utiliser pour ses déplacements domicile-travail – sont quant à eux non soumis à cotisation pour l'employeur et non imposables pour le salarié. Rappelons que, au plan législatif, les PDE sont désormais obligatoires pour les entreprises de plus de deux cents salariés qui doivent se doter de >>>

● ● ● *but est, ne l'oublions pas, de diminuer la part de la voiture dans les déplacements. Il ne faut donc pas se restreindre aux seuls transports en commun, mais dire au salarié : voici un chèque de tel montant, que vous pouvez dépenser à votre gré pour tout ce qui concerne les déplacements utilisant des modes doux.* »

Les promoteurs du projet insistent tous sur l'idée que les chèques devraient concerner tous les modes (hors voiture et avion, est-il nécessaire de le préciser ?) et pas uniquement les achats: l'entretien et la réparation devraient, aussi, être payables avec les chèques mobilité. «Ce peut être une bonne promotion pour le vélo, ajoute M. de Rugy: d'une certaine façon, ceux qui vont au travail en vélo sont les plus vertueux – puisque cela demande quand même un certain effort physique – et les moins récompensés.» Il est probable que le montant d'un chèque mobilité ne pourrait permettre d'acheter un vélo neuf. En revanche, il pourrait servir à acheter un excellent antivol, ou un kit de sécurité, ou des chaussures adaptées, etc. Il pourrait être défini une liste de matériel dont l'achat peut être effectué par le biais de chèques mobilité¹. De même, l'entretien, la maintenance, les révisions ou le marquage pourraient être pris en charge par le même mode de financement. Et, bien entendu, le vélo ne serait pas le seul bénéficiaire de ces chèques : pourquoi ne pas promouvoir aussi les scooters électriques, les trottinettes, les Segway... sans oublier les pieds ! François de Rugy admet que « pour la marche à pied, ce sera plus dur, mais on pourrait y réfléchir. Pourquoi ne pas proposer de rembourser tout ou partie des chaussures ? » Après tout, dans bien des entreprises, il existe encore une « prime d'usure des souliers » ; alors pourquoi ne pas permettre aux salariés de s'offrir de bonnes chaussures de marche pour venir au travail ?

“ L'entreprise qui offrirait des chèques mobilité serait valorisée, elle y gagnerait une image d'entreprise citoyenne, concernée par les questions de développement durable. ”

François de Rugy

semble que le temps soit venu pour les discours ardents sur « la maison qui brûle » de laisser place à des actes concrets.

La macro-économie n'est pas absente non plus de l'argumentation des défenseurs du chèque mobilité. François de Rugy rappelle qu'au moment où le prix du pétrole



© Crédit photo : RANP

Des avantages en masse

Des chèques mobilité, pour quoi faire ? Poser cette question dans un journal qui milite pour l'usage du vélo et la mobilité durable n'est pas, contrairement aux apparences, de pure forme. Car, comme le dit François de Rugy, « ce genre de causes ne se gagne qu'après de longs combats, durant lesquels on aura su mobiliser les pouvoirs publics, les usagers, les syndicats patronaux et les syndicats de salariés ». Ce à quoi il faut ajouter les représentants des commerçants, qu'il faudra convaincre d'accepter encore un nouveau mode de paiement.

Et, pourtant, il paraît indiscutable que tout le monde, absolument tous les acteurs concernés, aura quelque chose à gagner dans l'instauration d'une telle mesure.

À commencer par... la planète elle-même. Sans s'attarder sur une question bien connue, les urgences environnementales sont là, et il

atteint des niveaux inimaginables – et ce n'est probablement qu'un début – il tomberait à point nommé de prendre des mesures permettant d'offrir une alternative crédible à la voiture. Et même le fameux « trou de la Sécu » se verrait concerné par cette mesure, car, en effet, les accidents de trajet sont la première cause d'accidents de travail dans le pays. Effectuer ces trajets dans des conditions sécurisées, transports en commun, sites cyclables protégés, etc., réduirait probablement de façon drastique le nombre d'accidents de trajet.

Doper la consommation

Les promoteurs du projet pensent également que la mise en place de chèques mobilité serait un moyen de doper le commerce et la consommation. Il serait intéressant à ce titre de connaître, s'ils existent, les chiffres du développement de la restauration de proximité avant et après les chèques ● ● ●

>>> cet outil avant la fin de l'année. Mais aucune sanction n'est prévue pour celles qui ne l'auront pas fait...

À lire

Le guide du « Conseil en mobilité : une nouvelle mission, un nouveau métier » édité par le Certu en 2003.

www.certu.fr

Le conseil en mobilité mis en place par la collectivité locale va informer les entreprises, les aider dans la mise en œuvre de leur plan de mobilité, rendre lisible les dispositions actuelles et mettre en évidence les atouts économiques de la démarche. La loi SRU confie en effet à l'autorité organisatrice de transports dans les agglomérations de plus de cent mille habitants une mission de conseil en mobilité auprès des entreprises et des établissements.

Rapport parlementaire

Le rapport que Christian Philip, député du Rhône, vice-président du Groupement des autorités responsables de transport (Gart) a remis en décembre 2003 sur « le financement des déplacements urbains » fait mention de la solution « chèque déplacements » parmi les mesures préconisées.

Le chèque transport

Le chèque transport, une proposition pour promouvoir les zones rurales... étendue aux zones urbaines

M. Raymond, de l'Inspection générale des affaires sociales (IGAS), et C. Bourget, du Conseil général des ponts et chaussées (CGPC), ont remis en octobre 2004 à J.-P. Delevoye, alors ministre de la Fonction publique, de la réforme de l'État et de l'Aménagement du territoire, un rapport >>>

¹ À ceux qui pensent que l'État a autre chose à faire qu'établir une telle liste, rappelons que l'ordonnance de 1967 sur les chèques repas précisait ceci : ces titres ne pouvaient être utilisés que dans des restaurants servant des repas « conformes aux conditions (de composition fixées par arrêté du ministre de l'Économie et des Finances » ! Nous n'avons, hélas pas pu retrouver cet arrêté qui comme disait Brassens, « nous aurait fait rire un peu ».

● ● ● déjeuner. Sans préjuger de ces enquêtes, il paraît évident que le secteur de la petite restauration a très largement profité de cette réforme.

« Il en irait de même pour les commerçants du secteur vélo, explique François de Rugy, si toutefois l'on arrive à faire triompher l'idée que les chèques mobilité ne doivent pas être uniquement destinés à payer les transports en commun. » Il faudrait évidemment réfléchir aux modalités : certains estiment qu'il faudrait exclure du système les hypermarchés ou les grandes chaînes de magasins de sport, afin d'aider le petit commerce. D'autres pensent au contraire que les chèques mobilité doivent être acceptés partout pour pouvoir fonctionner. Mais, dans tous les cas, M. de Rugy note qu'on est dans des secteurs « où l'emploi n'est pas délocalisable : un magasin de cycle de quartier ne va pas aller s'installer en Chine ! Cela devrait inciter le gouvernement à réfléchir, dans la période actuelle »...

De plus, à l'instar des chèques déjeuner, les chèques mobilité ne permettraient pas de « thésauriser ». Sauf à vouloir se constituer une collection de morceaux de papier sans valeur, nul ne songerait à garder ses chèques sans les dépenser ; d'autant que la loi restreint à un an la validité des chèques restaurant. L'instauration des chèques mobilité représenterait donc un accroissement de pouvoir d'achat non épargnable, et donc directement consommé et réinjecté dans l'économie... avec les gains que cela représente pour l'État par le biais de la TVA.

Du côté des entreprises

Comme il l'est pour les chèques déjeuner, l'employeur serait le pivot du système : ce serait à lui, après négociations avec les organisations syndicales, de décider s'il aide le salarié à financer ses déplacements. Et l'on dit bien : « aider ».



Car il ne saurait être question d'un système où c'est l'employeur qui paie tout. Reste à réfléchir à la répartition de la part salariale et de la part patronale. Une proportion qui rencontre l'accord des spécialistes semble être 40 % pour le premier, 60 % pour le second.

Les entreprises auraient évidemment beaucoup à gagner en termes d'image à mettre en place un tel système. « L'entreprise qui offrirait des chèques mobilité serait valorisée, explique François de Rugy, elle y gagnerait une image d'entreprise citoyenne, concernée par les questions de développement durable. »

« De plus, poursuit l'élu nantais, il est évident que l'employeur qui fait ce choix doit bénéficier d'une exo-

nération de cotisations sociales. Cette exonération a été une des clés de la réussite des chèques restaurant. » Comme quoi, chacun est persuadé que le fait d'être « une entreprise citoyenne » devrait largement suffire à convaincre les chefs d'entreprise. Mais, dans le cas improbable où cela ne suffirait pas, il est vrai qu'une exonération de cotisations pourrait être un argument supplémentaire...

Plus sérieusement, il n'est pas inutile pour les employeurs de réfléchir à la question en termes d'organisation du travail... et d'économies de fonctionnement. On a déjà parlé des accidents de trajet, dont la multiplication peut être un réel problème dans des entreprises qui travaillent, souvent, au plus juste. Mais de surcroît, dans les agglomérations où la circulation automobile atteint la saturation, les embouteillages provoquent de nombreux retards, difficiles à gérer notamment dans les entreprises industrielles où les horaires variables ne peuvent être pratiqués.

Ajoutons que beaucoup d'entreprises, industrielles notamment, se préoccupent de plus en plus de l'état de santé de leurs salariés – notamment en matière de lutte contre l'obésité et de problèmes cardiaques. Là encore, pour des raisons qui ne sont pas toujours d'ordre strictement philanthropiques. L'hiver dernier, la directrice des ressources humaines d'une usine PSA à Rennes décrivait le plan de lutte contre l'obésité qu'elle avait lancé, marqué par l'embauche d'une diététicienne. Et d'expliquer que la fin des dispositifs de prétraitements dans l'automobile allait amener le retour des ouvriers de plus de cinquante-huit ans sur les chaînes de production. Autrement dit, tant qu'à avoir des ouvriers âgés, autant qu'ils ne soient pas en trop mauvaise santé...

Mais, après tout, tous les chemins mènent à Rome. Quelles que soient les raisons, les entreprises ont à gagner à l'améliora-

>>> intitulé « Favoriser l'accès aux transports en zones rurales : promouvoir un chèque transport ». Cette mission faisait suite au CIADT du 3 novembre 2003 qui avait décidé d'un ensemble de mesures parmi lesquelles certaines concernaient l'amélioration des transports en zones rurales, notamment pour les personnes âgées ou handicapées, ou sans emploi (transports à la demande, dessertes souples, etc.) et la question de la faisabilité d'un chèque transport.

Les auteurs ont conclu à « l'opportunité de créer un tel dispositif ».

Selon eux, l'enjeu est d'additionner de multiples sources de financement (collectivités, organismes de protection sociale, d'emploi et d'insertion...) grâce à un outil standardisé « chèque transport » utilisable par tous ces partenaires et à faible coût de gestion. Le chèque transport proposé s'inspire du « chèque vacances » ou des titres restaurant. Il serait distribué via les collectivités territoriales mais aussi les organismes sociaux de protection sociale, d'emploi et d'insertion, de lutte contre l'exclusion, qui en feront l'acquisition.

Il faut noter que les auteurs préfèrent à la création d'un dispositif unique jugé complexe celle d'un « titre universel » multi-usages (dont le chèque transport) avec un faible coût de gestion, qui en remplacerait plusieurs autres (sauf les actuels titres restaurant, chèques vacances et chèques emploi service). Les auteurs soulignent aussi que ce dispositif n'aurait pas une vocation et un intérêt dans les zones rurales uniquement, mais que « le chèque transport ainsi proposé serait utilisable non seulement en zones rurales, objectif premier mais au volume incertain, mais aussi en zones urbaines, ce qui pourrait à la fois être utile socialement et favoriser >>>

tion de la santé des salariés. Et venir au travail à vélo ou à pied est évidemment positif dans ce domaine.

Enfin, note François de Rugy, « il y aurait à réfléchir sur la question des parkings, ce qui peut être un argument fort en ces temps d'explosion des prix de l'immobilier »... Explication : les entreprises sont obligées d'avoir de grands terrains pour parquer les voitures des salariés, terrains qui sont totalement stériles d'un point de vue économique. L'instauration de chèques mobilité, comme toute mesure incitant au développement des modes doux, pourrait conduire à libérer certains de ces espaces.

Image vertueuse, gains fiscaux, gains de productivité, gains d'espace... n'en jetez plus ! On se demande comment les employeurs n'ont pas encore mis en place un puissant organisme de lobbying pour promouvoir les chèques mobilité. Gageons que cela ne saurait tarder.

La question fiscale

La question fiscale est une des clés de voûte du problème. Tous les adversaires du tout-voiture remarquent avec une certaine amertume que seule l'automobile bénéficie de mesures d'allègement fiscal pour les salariés qui se déclarent « aux frais réels ». « Et franchement, s'indigne François de Rugy, le fisc n'est pas chiche sur le calcul des frais kilométriques. Celui qui habite à 30 km de son lieu de travail a franchement intérêt, d'un point de vue fiscal, à les faire en voiture et à les déduire ! » Car le vrai scandale, ce n'est pas que les frais kilométriques soient déductibles, c'est que les autres dépenses de transport ne le soient pas ! Non seulement on ne peut pas déduire un titre mensuel de transport de ses revenus, explique M. de Rugy, mais en plus, « en théorie du moins pour les entreprises de province, celui qui bénéficie d'un abonnement pris en charge en partie par son employeur devrait le déclarer au

titre des avantages en nature en l'état actuel de la législation ! ».



Ce qui n'incite évidemment personne à prendre en charge ces dépenses. Rappelons qu'il n'y a qu'en Île-de-France où il est obligatoire, pour l'employeur, de prendre en charge la moitié de l'abonnement de transport de ses salariés. En province, c'est possible, mais non obligatoire : la loi SRU du 13 décembre 2000 dispose clairement de ce que « toute personne (...) employant un ou plusieurs salariés, peut prendre en charge tout ou partie du prix des titres d'abonnement souscrits par ses salariés pour leurs déplacements au moyen de transports publics de voyageurs entre leur résidence et leur lieu de travail ». Outre qu'on voit que, là encore, seuls les transports publics sont concernés, la loi ne donne nulle obligation. Et si la prise en charge dépasse les 4 euros par mois, elle devra être déclarée par le salarié.

Enfin, en province toujours, la loi impose un système complexe de vérification : l'employeur qui prend en charge tout ou partie des frais de transport du salarié doit vérifier que ces frais sont « réellement engagés à l'occasion du transport domicile-travail² ». Contrainte

administrative supplémentaire qui décourage bien souvent les employeurs.

Le chèque mobilité peut apporter remède à tout cela. Plus besoin de vérification puisque, par essence, le chèque ne peut servir qu'à des achats liés au transport. Et pour être pérenne, il faut que le système soit évidemment non soumis à déclaration par le salarié, et exonéré pour l'employeur. Gagnant-gagnant.

Il est bien évident qu'on est ici bien au-delà des décisions qui peuvent être prises individuellement par des employeurs ou des collectivités. C'est bien une loi qu'il faudra. Une loi qui permettrait, selon François de Rugy, « d'enclencher de nouveaux cercles vertueux, pas seulement d'un point de vue écologique et social mais même d'un point de vue économique ».

Le gouvernement entendra-t-il le message ? L'élu nantais n'est pas extrêmement optimiste, jugeant que les premiers signes donnés par le gouvernement Villepin ne sont pas encourageants : « Quand on a un ministre des Transports dont la toute première déclaration est de vouloir baisser la garde sur la sécurité routière, on peut douter du fait que ce gouvernement comprenne vraiment les problématiques de transport quotidiennes. » Mais il y aura prochainement de nombreuses occasions de se faire entendre : la Semaine de la mobilité, puis le congrès commun du Gart et de l'UTP et celui du Club des villes cyclables à l'automne seront autant de moments forts pour faire entendre la voix des défenseurs du chèque mobilité. Avec l'objectif d'en faire un sujet dont s'emparera, demain, le grand public. Aujourd'hui, mêmes les adolescents parlent de « ticket resto »... C'est la marque du succès. Quand les mêmes parleront aussi familièrement demain de « ticket mobi » ... la partie sera gagnée ! ■

>>> la réussite de ce chèque transport ».

Enfin, les auteurs relèvent que, comme pour le chèque vacances ou les titres restaurant, « l'achat de chèques doit signifier que le service est "fait" et ne pas imposer une gestion et une diffusion par le comptable public ou le régisseur » (ce qui est le cas actuellement en raison de l'absence de précision du cadre législatif en province pour la participation des employeurs aux frais de transport de leurs salariés : obligation qui demeure en théorie de vérifier que les frais ont été réellement engagés par le salarié pour des déplacements domicile-travail). ■

SONDAGE

Le chèque transport pour les usagers du vélo séduit les Français(e)s

(Le Figaro Magazine du 17 janvier 2004)

Sondage réalisé pour Le Figaro Magazine les 7 et 8 janvier 2004 auprès d'un échantillon de 1 000 personnes représentatif de la population française

Favorable
61 %

La création d'un chèque transport pour le vélo et les transports en commun **61 %**

Sympathisants de gauche65

Sympathisants de droite60

² Circulaire DSS-SDFSS-5b, n° 2003-07, du 7 janvier 2003

Johanna Abolgassemi, chef du projet PDE de la ville de Rennes

V & V: Quelle est la teneur de l'action menée par la ville de Rennes en matière de PDE ?

Johanna Abolgassemi : Nous avons commencé par un travail de diagnostic, et nous mettons actuellement en place les premières actions expérimentales. L'idée que nous souhaitons proposer aux agents municipaux qui viendraient à vélo est de prendre en charge l'entretien de leur bicyclette, ainsi que des places gratuites dans les transports en commun en cas de mauvais temps. Par ailleurs, à partir de l'année prochaine, nous souhaitons participer, à hauteur de 35 à 50% - cela reste à décider -, au financement des titres de transport des salariés de la mairie. Pour l'instant, il existe une aide sociale, sous condition de ressources. Demain, cette aide serait pour tout le monde, non plus dans un but social mais dans un objectif de report modal.

V & V: Ces mesures vont-elles pouvoir être étendues à d'autres employeurs ?

J. A. : Pour l'instant, ces mesures ne concernent que la ville. Nous avons pour objectif de les étendre ensuite à l'agglomération. Puis de créer des outils qui soient transposables à toutes les entreprises. C'est là qu'un système de chèques déplacement, parce qu'il est universel, pourrait être utile.

V & V: Les employeurs privés sont-ils intéressés par la formule ?

J. A. : Oui et non. Il faut dire qu'ici, à Rennes, nous avons la chance de ne pas avoir beaucoup de problèmes d'embouteillages. Cela dit, certaines grandes entreprises, comme PSA, se montrent intéressées. Il y a aussi de nombreuses petites entreprises qui s'installent dans des nouvelles zones mal desservies par les transports collectifs. Il faudra réfléchir là-

dessus. Mais nous essayons de convaincre les employeurs qu'une telle aide vis-à-vis des salariés est valorisante en termes d'image.

V & V: En quoi un système national de chèques mobilité serait plus intéressant que les initiatives locales ?

J. A. : D'abord pour des questions fiscales : aujourd'hui, si on aide les salariés, c'est fiscalisable pour eux à partir de 4 euros. Mais surtout, parce que, au niveau local, nous ne pouvons nous mettre d'accord qu'avec les transporteurs et les commerçants locaux. Une loi, elle, permettrait notamment à l'État d'obtenir une convention avec la SNCF, ce qui serait indispensable pour assurer la pérennité du système. ■



Depuis juin 98, les habitants de Rennes et Rennes Métropole peuvent bénéficier d'un service gratuit : "les vélos à la carte". 2 000 Rennais disposent gratuitement d'un parc de 200 bicyclettes au design futuriste. Disponible de 6 h à 2 heures du matin, dans l'une des 25 stations de prêt réparties sur l'ensemble de la ville, chaque vélo peut être utilisé pour une durée de deux heures maximum. Passé ce délai, il doit être ramené dans n'importe quelle station. Pour emprunter, il faut être détenteur d'une carte à puce permettant de déverrouiller le vélo.*

* Source : site Internet, 02/08/05

Osez la ville ... ou comment redécouvrir le vélo !



Nombreuses références en France

CONTROLE
SOLIDITE
BUREAU
VERITAS

Un système **SIMPLE** et **EFFICACE**
apportant une sécurité **MAXIMUM**
le seul antivol protégeant les pièces maîtresses du vélo.



ETUDES-PROJETS
D'IMPLANTATION



FABRICANT

3, Rte de Vovray 74000 ANNECY
tél. (33) 045 045 1345

www.cyclogard.com

Modèles déposés / systèmes brevetés

le point de vue d'un prestataire > Accor services



La société Accor services est reconnue dans le métier de la conception et l'émission de titres, en l'occurrence le Ticket Restaurant. Elle est également émettrice des Chèques Mobilité en Île-de-France.

Pour les chèques repas, le système est assez simple : Accor services produit des Tickets Restaurant, qui sont commandés par des employeurs, et distribués aux salariés. Ceux-ci les utilisent dans les restaurants ; et les restaurateurs affiliés renvoient les chèques à Accor pour remboursement. Comme le dit Andrea Keller, directeur de la recherche et du développement à Accor services, « c'est un système que nous connaissons bien, qui est efficace et avantageux pour tout le monde ».

Quant au système des chèques mobilité, M. Keller le décrit ainsi : « C'est un dispositif mis en place et piloté par le Stif, et destiné aux personnes en recherche d'emploi. Nous émettons quelque 5 millions de ces titres par an. Mais il s'agit d'une aide sociale, assez loin d'une logique d'entreprise. »

Accor services gère également, à l'étranger, des systèmes de chèques déplacement : au Brésil et aux États-Unis, mais surtout en Italie, avec le « ticket trasporto ». « En Italie, explique M. Keller, le cadre législatif est extrêmement favorable, puisque le patron et le salarié sont exonérés de charges sur le ticket transport. Pourtant, cela n'a pas vraiment

décollé, notamment à cause d'un manque d'engagement des transporteurs italiens qui n'ont pas été séduits. Cela remettait en cause des processus de tarification très bien maîtrisés, ce qui a mis les transporteurs dans une position très défensive. »



© crédit photo : LA BICYCLETTE BLEUE*

Un mariage réussi... dans l'AIN

Les responsables d'Accor jugent cependant que, en France, le contexte serait plus favorable, si toutefois une loi instaurait, là aussi, une défiscalisation. « La loi SRU a entrouvert la porte à la défiscalisation, commente Andrea Keller, mais l'entreprise se trouve encore, comme vous le savez, chargée d'une lourde tâche de contrôle des dépenses "réellement effectuées". Il faudrait simplifier tout cela. »

« Un réseau d'acceptation »

L'expérience des Tickets Restaurant a appris à Accor qu'un tel système ne fonctionne que s'il existe, d'une part, des entreprises qui le proposent et, de l'autre, un « réseau d'acceptation ».

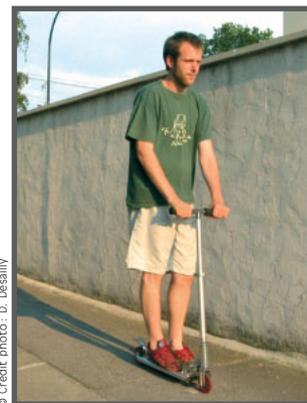
« Soyons francs, explique M. Keller. Les entreprises ne bougeront que si elles ont quelque chose à gagner. Il faudra donc un système aussi simple

que celui des Tickets Restaurant, c'est-à-dire qui ne charge les entreprises d'aucune contrainte supplémentaire. De l'autre côté, il faut un réseau d'acceptation, c'est-à-dire des entreprises – réseau de transports, commerçants – qui veulent bien être payées par le biais des chèques. Eux aussi y gagnent, puisque les salariés qui, avant, prenaient leur voiture n'étaient pas leurs clients. »

Reste une difficulté : la définition de la typologie des affiliés. « S'il y a défiscalisation, cela veut dire que cela va coûter un peu à l'État. Et l'État ne voudra pas financer un titre qui puisse être utilisé pour autre chose que le transport. »

La question s'est aussi posée pour les chèques restaurant. Pour éviter les glissements, la solution a été, d'abord, de contrôler scrupuleusement le code NAF définissant l'activité des commerçants affiliés. Puis une commission a été créée par l'État, qui réunit tous les acteurs, dans le but de « contrôler que le système fonctionne correctement », explique Andrea Keller. Cette commission décide notamment si tel commerçant, dont le code NAF n'entre pas dans la liste d'origine, peut ou non être admis.

Il est très probable que dans le cas des futurs chèques mobilité l'existence d'une telle commission de contrôle sera, elle aussi, indispensable. ■



© Crédit photo : D. Desailly

Trottinette rime avec bicyclette, ça roule aussi...

* Site : www.labicyclettebleue.fr

Chantal Duchène, directrice générale du Gart

V & V: Le Gart est-il favorable à l'existence d'un chèque mobilité, et va-t-il s'engager sur ce sujet?

Chantal Duchène: Bien entendu, le Gart est extrêmement favorable à ce type de dispositif – comme à toute solution qui va dans le sens de promouvoir des alternatives à la voiture individuelle. Nous réfléchissons à la question, main dans la main avec le Club des villes cyclables, de façon à pouvoir porter fortement ce sujet à l'occasion de la Semaine de la mobilité.

V & V: Quels seraient, d'après vous, les avantages d'un tel dispositif?

C.D.: C'est un outil qui pourrait faire partie de la panoplie des Plans de déplacement d'entreprise, et qui pourrait inciter les salariés à utiliser des modes de transport alternatifs. Il ne s'agit évidemment pas de se cantonner au seul remboursement des titres de transport en commun, mais d'englober tous les modes – en tout cas tous ceux qui permettent de choisir autre chose que la voiture en solo.

V & V: Et quelles sont les difficultés qui se présentent?

C.D.: Du côté des administrations, et notamment de celles dépendant de l'État, il y a des blocages parce qu'il n'y a pas de ligne budgétaire pour cela dans le budget de l'État. Et du côté

des employeurs privés, les aides qu'ils pourraient accorder sont fiscalisables, ce qui n'est guère incitatif. Il va donc falloir trouver une solution qui se rapproche du dispositif Ticket Restaurant, c'est-à-dire qui ne soit pas fiscalisable. Et pour cela, bien entendu, il faudra une loi.

parce que personne ne l'a porté jusqu'à maintenant. C'est cela qui va changer. Le sujet sera porté par le Gart pendant la Semaine de la mobilité et à l'occasion du congrès de novembre. Et nous profiterons de la rencontre programmée avec Dominique Perben, le ministre des



© Crédit photo: GART

V & V: Pourquoi ce dossier n'avance-t-il pas? Pourtant, dès la fin 2003, Christian Philip y faisait déjà allusion dans son rapport sur le financement des transports collectifs...

C.D.: Hélas, ce n'est pas le seul! Aucune des propositions de M. Philip n'a été reprise à ce jour. Quant au dossier spécifique des chèques mobilité, il n'avance pas

Transports, fin août, pour parler de cette question. Quant à Nelly Ollin, la nouvelle ministre de l'Écologie et du Développement durable, que nous avons rencontrée au début de l'été, elle a eu l'air tout à fait intéressée. Nous avons donc quelques espoirs. Mais nous n'en sommes qu'au début! ■

Une gamme de dispositifs pour :

- Le stationnement des vélos
- La protection contre le vol

Présent dans + de 80 villes et gares, en France et à l'étranger



2 vélos côte à côte



1 vélo



2 vélos face à face



6, 12, 20 vélos + parkings sécurisés

SÉCURITÉ

- Evite la chute du vélo en présence d'un enfant sur le porte-bagages, conformément à la loi Scrivener sur la protection des consommateurs.
- Réalisée sans angles vifs.
- Conforme à la recommandation AFNOR sur la protection des aveugles.

PROTECTION

- Verrouillage du vélo contre le vol.
- Absence de voilage des roues et de dégradation de la peinture.

IMPLANTATION

- Rangement ordonné de l'ensemble des vélos.
- Un maximum de vélos sur un minimum d'espace (14 vélos sur 5 m x 1,70 m)

VelParc

55, rue de l'université - 75007 PARIS
 Tel/Fax : 01 45 19 01 98 ou : 05 55 31 91 66
 Mobile : 06 12 66 08 14

Modèles déposés

le site cycl@ble



© Crédit photos : VELOBUC



Le site de l'association **Velobuc**, à Buc dans les Yvelines, concrétise une initiative citoyenne.

<http://velobuc.free.fr/>



En novembre 2004, une vingtaine de familles de cette commune se sont rassemblées pour le développement de la marche et du vélo à Buc. Cette démarche faisait suite au travail de réaménagement du centre-ville en zone 30 engagé en 1997 associant les habitants dans un cadre plus général d'adoption d'une Charte de l'environnement. C'est cette dynamique d'échange et de propositions de mesures concrètes que l'association VeloBuc a voulu capitaliser.

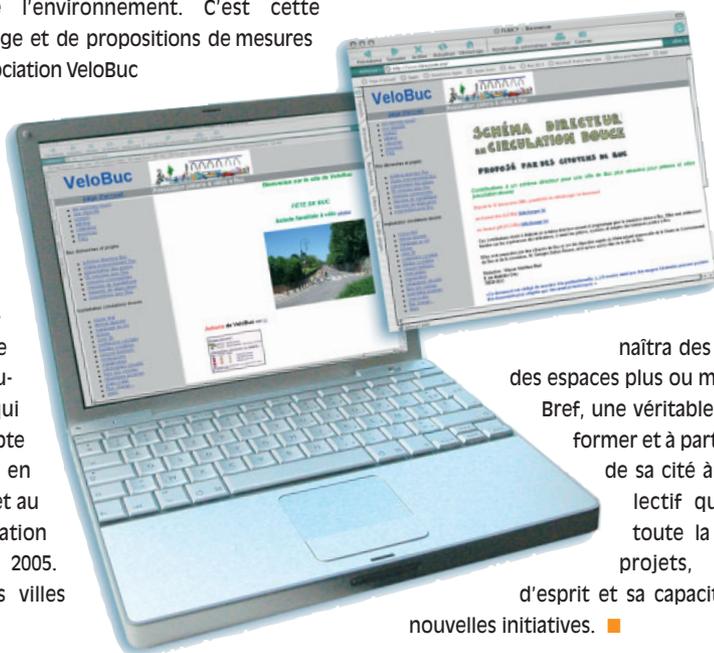
Contrairement à ce que son nom laisse entendre, VeloBuc ne s'occupe pas exclusivement de vélo. Ce sont toutes les circulations douces qui sont prises en compte sur le site lancé en novembre dernier et au sein de l'association créée en février 2005. À Buc et vers les villes voisines.

Le résultat : un site d'une grande richesse qui fourmille de connaissances, références, questions et suggestions, de solutions pratiques aussi (comme des conseils pour transporter ses courses à vélo). Où l'on peut consulter les contributions de l'association, par exemple pour un schéma directeur des circulations douces présenté aux élus en fin d'année 2004, échanger avec des voisins sur l'organisation d'un ramassage scolaire à vélo au moyen de la liste de discussion, participer, apporter des témoignages... Le site est riche de photos où chaque Bucois recon-

naîtra des sites familiers et des espaces plus ou moins bien traités.

Bref, une véritable invitation à s'informer et à participer au devenir de sa cité à l'appel d'un collectif qui donne à voir toute la richesse de ses projets, son ouverture d'esprit et sa capacité à impulser de

nouvelles initiatives. ■



La FAQ de velobuc.free.fr
(foire aux questions)

velobuc.free.fr

Quelques exemples :

- ✓ Qui a lancé l'initiative citoyenne piétons & vélos à Buc ?
- ✓ Pourquoi aller à pied ou prendre le vélo à Buc au quotidien ?
- ✓ Pourquoi les Bucois prennent-ils la voiture pour les petits trajets ?
- ✓ Est-ce que les bandes cyclables servent à quelque chose ?
- ✓ Comment concrétiser les idées ?
- ✓ Qu'est-ce que la notion de « noyau vital » ?
- ✓ Pourquoi s'arrêter au feu rouge en tant que cycliste ?
- ✓ Etc.

L'impact économique des services vélo



© Crédit photos - ALTERMODAL



es politiques de développement du vélo en France, ces dernières années, ont surtout été centrées sur les infrastructures et l'aménagement de réseaux cyclables.

Parallèlement à ces efforts, la mise en place de services et d'animations en faveur des cyclistes peut permettre de gagner rapidement des parts de marché pour le vélo, à un coût relativement faible.

L'étude menée en 2004 pour l'Ademe en partenariat avec la Fédération des usagers de la bicyclette (FUBicy) par le bureau d'études Altermodal prouve l'efficacité de la plupart des services proposés, malgré leur dimension encore limitée. **Explications.**

L'étude réalisée pour l'Ademe a porté sur des services de gardiennage de vélos en gare, de locations de vélos de courte ou longue durée, des vélocampus, des parcs de vélos d'entreprise et sur l'accessibilité à bicyclette d'un collège. Premier constat, le nombre de déplacements générés (au sens des « enquêtes ménages », déplacements entre deux motifs d'origine et de destination) est loin d'être négligeable avec plus de 1 million de déplacements annuels à Toulouse ou à Bordeaux, 3,7 millions sur les douze opérations analysées.

Un impact rapide et tangible

Les services proposés touchent pour l'essentiel de nouvelles cibles pour le vélo en ville : entre les deux tiers et les trois quarts des usagers sont des nouveaux cyclistes. Avec plus de femmes que d'hommes, alors que le vélo urbain était jusqu'à présent à 70 % masculin, beaucoup d'étudiants mais aussi une majorité d'actifs, alors même qu'ils sont à l'échelle nationale les plus faibles utilisateurs du vélo en ville. La catégorie des cadres supérieurs de trente-cinq à quarante-cinq ans est nombreuse à utiliser les services de gardiennage (45 % des usagers à Strasbourg, 46 % à Grenoble). Les services vélos provoquent un véritable changement modal : 20 % des usagers sont passés de la voiture au vélo ou au train + vélo. Les services étudiés inscrivent le vélo dans une

véritable stratégie de choix multimodal. La plupart des usagers de ces services sont aussi abonnés aux transports en commun. Une majorité d'entre eux, les étudiants mis à part, sont possesseurs d'une ou de plusieurs voitures. Des changements de mode de déplacement sont enregistrés à court terme. La montée en charge des services proposés par les vélostations est souvent rapide, et des résultats tangibles sont observés les deux ou trois premières années et sur le long terme. Le taux de fidélisation des usagers est généralement important une fois le premier pas réalisé.

Un coût raisonnable

Le coût global et le coût par déplacement de ces services sont généralement faibles avec un coût public moyen de 0,40 euro par déplacement sur l'ensemble des activités étudiées. Cependant, de nombreuses vélostations peinent encore à justifier chaque année auprès des collectivités locales les investissements à réaliser. La disparition prochaine des « emplois jeunes » devrait demander un effort de financement des collectivités locales pour compenser les recettes tirées des versements de l'État et risque de peser lourd dans l'équilibre de ces services.

Le potentiel du gardiennage de vélos

Le gardiennage de vélos en gare a un fort impact envi- ● ● ●

Méthodologie

Le bureau d'études Altermodal a réalisé des entretiens qualitatifs et une enquête auprès de **1 200 usagers** de services vélo pour mieux connaître leur profil et leurs usages, et a analysé les données de fréquentation des services vélo : gardiennage de vélo en gare, location de vélos en courte ou longue durée, opération « vélocampus », parcs de vélos d'entreprise.

Ont été étudiés :

- **des services de gardiennage de vélos en gare** (Grenoble, Chambéry, Nancy, Amiens et Neuilly-Plaisance),
- **de location de vélos** (Grenoble, Chambéry, Strasbourg, Nancy, Amiens, Neuilly-Plaisance, Bordeaux et Toulouse),
- **des vélocampus** (Nantes, Chambéry et Strasbourg),
- **des parcs de vélos d'entreprise** (la Communauté urbaine de Strasbourg et la mairie de Grenoble)
- **et l'accessibilité à vélo du collège de Jacou dans l'Hérault.**

● ● ● ronnemental puisqu'il est à l'origine de l'essentiel des kilomètres de voiture transférés, et des économies d'émission de CO² et de polluants de l'ensemble des services vélo. Le transfert est concentré sur un petit nombre de personnes (seulement 20 % des usagers) passant de la voiture vers le train + vélo sur des distances généralement longues (30-60 km aller). Le nombre de kilomètres par an et par personne transféré de la voiture au train + vélo est particulièrement élevé sur cette activité avec une moyenne de près de 10 000 km. Le levier de cette activité est donc considérable, même si elle porte aujourd'hui sur un nombre trop limité de personnes. Autre intérêt, une économie de coût importante pour les individus. Le gain individuel pour les usagers est important et permet de dégager un pouvoir d'achat supplémentaire non négligeable de 0,59 euro par déplacement, soit 300 euros par an sur la base de cinq cents déplacements générés par usager en moyenne.

Malgré son indéniable intérêt, le recours aux services de gardiennage est encore faible. Il varie selon les vélostations de 0,5 à 2 % des personnes montant en gare. Au regard de nombreux autres pays européens, ce taux est extrêmement faible, de dix à vingt fois plus faible que celui rencontré aux Pays-Bas, au Danemark, en Allemagne ou dans nombre de villes italiennes.

La location longue durée : un nombre de déplacements générés très important pour un coût réduit

Les opérations de location de longue durée engagées à Bordeaux et à Toulouse à destination du grand public ou à destination des étudiants comme à Chambéry entraînent un nombre de déplacements considé-



Vélostation à Strasbourg

© Crédit photos : ALTERNODAL

nable à un coût particulièrement faible : 0,05 euro par déplacement à Chambéry, 0,22 euro à Bordeaux. La location de longue durée génère de nouveaux usagers pour le vélo : des femmes, des jeunes, des nouveaux venus au vélo. Elle constitue un outil de mobilité déterminant pour les étudiants étrangers et les stagiaires

en formation professionnelle. Pour la plupart des étudiants ne rentrant pas chez eux le week-end et ne restant pas suffisamment longtemps pour envisager l'achat d'une voiture ou une solution sur une longue période, le vélo est un instrument de mobilité indispensable. Le faible prix de la location de longue ● ● ●

Les vélostations : trois activités très complémentaires

>>> La plupart des vélostations offrent trois activités dont les fonctions sont très complémentaires :

- > le gardiennage concentre l'essentiel des impacts environnementaux avec des résultats de transferts de kilomètres voiture très importants vers les trains régionaux : 1 290 000 km/an à Strasbourg, 736 000 km à Grenoble ;
- > la location longue durée génère un nombre de déplacements très important et pour une grande variété de motifs utilitaires, études, travail, achats, loisirs, démarches (les motifs strictement « promenade à vélo » sont nettement minoritaires), à un coût extrêmement faible et touche beaucoup de nouveaux venus au vélo en ville ; trois usagers du service sur quatre sont de nouveaux venus au vélo ;
- > la location courte durée, même si son impact environnemental ou de transfert modal est plus réduit, assure généralement l'essentiel des recettes commerciales d'une vélostation (de 50 à 60 %, le plus souvent).

Parce que vous pédalez bien...

www.sachsbikes.fr

durée est un élément déterminant, notamment pour les étudiants. Le coût par déplacement est limité à l'amortissement du vélo (quasi négligeable sur le nombre de déplacements très élevé qu'il génère) et au temps de mise à disposition lui aussi très limité en longue durée.

La location courte durée, une ressource potentielle des vélostations

La principale vocation de la location de courte durée concerne les loisirs. Son utilisation à vocation utilitaire (travail, achat) n'est cependant pas négligeable, voire majoritaire sur certains sites, 25 % à Chambéry, mais 45 % à Nancy, et 55 % à Strasbourg et à Toulouse.

La location de courte durée est un élément important d'augmentation des recettes commerciales : elle assure la majorité des recettes à Neuilly-Plaisance. Même si les usagers du service sont nombreux à utiliser aussi les transports en commun, les déplacements intermodaux TC + vélo sont néanmoins minoritaires sur la courte durée. À Toulouse, ils représentent 20 % de l'ensemble.

Les parcs de vélos d'entreprise, un levier économique non négligeable.

La mise en place du parc de vélos de service de la ville de Grenoble a conduit à un transfert modal important sur les déplacements de moins de 2,5 km. C'est aussi un impact économique fort pour l'entreprise : le transfert kilométrique global des voitures de service vers le vélo est important à l'échelle de l'ensemble des services et permet de générer de conséquentes économies de coût. L'économie de temps sur les déplacements courts est loin d'être négligeable. Les vélos de service

sont aussi un élément d'incitation à l'usage du vélo sur les trajets domicile-travail : les vélos de service étaient au départ réservés aux déplacements professionnels. Le développement de l'usage de ces vélos de service s'est étendu officiellement aux déplacements domicile-travail. Ce phénomène a même conduit la communauté urbaine de Strasbourg à clarifier la situation et à proposer des contrats de location de vélo à l'année à vocation domicile-travail.

Des effets externes indirects positifs pour la collectivité

Les effets externes du service en terme de diminution des nuisances sonores, de la pollution, de la congestion, de l'occupation de l'espace public, des coûts de gestion de voirie sont réels, même si les transferts du bus ou de la marche vers le vélo en limitent la portée. La monétarisation de ces effets représente environ 15 à 20 % du coût de fonctionnement global du service, soit à peu de choses près les financements de fonctionnement de ces structures.

Sur les douze opérations, l'économie annuelle d'émission de CO² est de 1 038 tonnes, soit une moyenne

de plus de 86 tonnes par opération, 344 tonnes pour la seule vélostation de Strasbourg, la plus ancienne, 192 tonnes pour Grenoble.

L'économie globale de carburant sur l'ensemble des opérations est de 159 tonnes, soit 13 tonnes par opération en moyenne avec des données particulièrement élevées à Strasbourg, Grenoble (du fait du gardiennage) et Bordeaux (du fait du volume important de déplacements). L'économie globale de NO_x est de 2,8 tonnes, 0,2 tonne par opération. Les effets externes du service sur les usagers sont en revanche très importants : les gains monétaires du transfert modal de la voiture vers le vélo ou train + vélo sont élevés, les gains en temps par rapport au bus ou à la marche sont également forts et les gains en terme de santé publique très favorables du fait de l'activité physique quotidienne que le passage au vélo occasionne. L'effet santé, monétarisé sur le seul effet de gain cardiovasculaire, compense assez largement l'effet négatif du risque supplémentaire que le transfert modal vers le vélo entraîne. Au final, les effets positifs cumulés pour l'individu représentent en moyenne trois fois le coût global (fonctionnement et investissement) du service. ■



Vélostation à Neuilly-Plaisance (93)

Nombre moyen de kilomètres par an transférés par les services vélo par opération

Le gardiennage de vélos en gare génère un fort transfert de kilomètres de la voiture vers le train.

Des coûts fixes de fonctionnement, une rentabilité forte des investissements de communication et d'animation.

Les coûts de fonctionnement d'une vélostation sont, pour la plus grande part, des coûts fixes, pour l'essentiel des salaires:

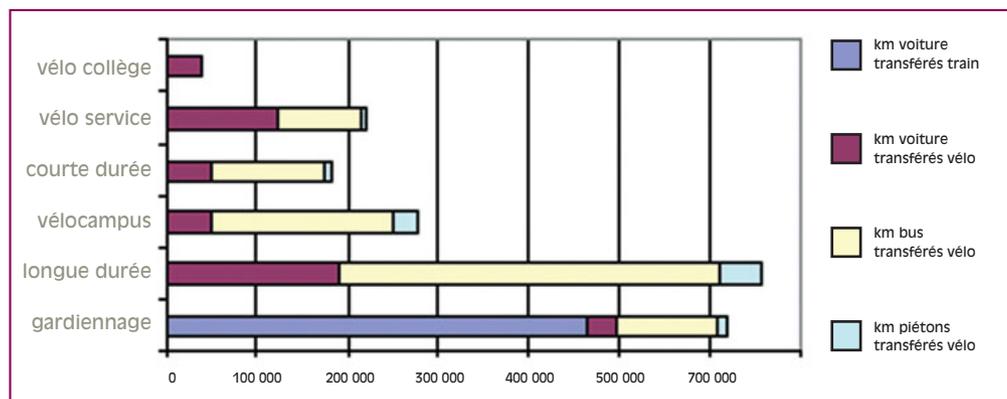
82 % à Chambéry, 84 % à Amiens, 87 % à Toulouse.

L'amortissement des locaux et des vélos est en revanche pour l'essentiel des coûts variables lié au

nombre de vélos loués ou d'emplacements de gardiennage. Ces investissements, qui bénéficient souvent plus facilement de financements publics que le fonctionnement, représentent par ailleurs une faible part du coût global de l'opération, de 5 à 20 % selon les cas.

La couverture des coûts de fonctionnement est d'environ 16 %, soit un taux un peu plus faible que les services de transports en commun. Ce taux est nettement plus élevé pour les services de location longue durée, pour lesquelles le

taux de couverture est de 37 % pour le vélocampus de Nantes, de 45 % à Grenoble, de 50 % à Chambéry. La communication et la promotion sont encore trop peu formalisées dans les vélostations. La notoriété des services est généralement bonne, mais les investissements en communication, promotion et animation sont relativement faibles. Du fait de l'importance des charges fixes dans les vélostations, la rentabilité potentielle de ces investissements pour mieux vendre les services justifierait des efforts financiers notables. ■



Éditeur:
Ville & Vélo Eurl
33 rue du Faubourg-Montmartre
75009 Paris

Directeur de la publication:
Denis Baupin

Rédactrice en chef:
Véronique Michaud

Secrétariat de rédaction, mise en page:
Franck Lemarc, Denis Desailly

Ont collaboré à ce numéro:
Frank Lemarc
Nicolas Mercat
Claude Lisbonis
Véronique Cézard

Rédaction / Abonnements:
Ville & Vélo
T 01 56 03 92 14
F 01 56 03 92 16
info@villes-cyclables.org

Photos:

Club des villes cyclables,
Nicolat Mercat
Denis Desailly
GART, RATP, ALTERMODAL, VELOBUC

Publicité:
IM Régie:
Marc Grand, directeur
Véronique Annereau
23, rue Faidherbe
75011 Paris
T 01 40 24 14 90
F 01 40 24 22 70
v.annereau@impub.fr

Conception maquette & couverture:
Studio Desailly
Denis Desailly
13, rue Pascal 75005 Paris
T 01 45 35 79 71
F 01 43 36 30 17
desailly@club-internet.fr

Illustrations en pâte à modeler:
Isabelle Duval

Photogravure et impression:
LVRI
44 avenue de Lattre-de-Tassigny
91 100 Corbeil-Essonnes
T 01 60 89 06 22
lvri@lvri.fr

ISSN 1631 – 3054

Dépôt légal :
3^e trimestre 2005

N° CPPAP: en cours.
Ville & Vélo
est membre du SPEJP.

BULLETIN D'ABONNEMENT

À compléter et à retourner à :
Eurl Ville & Vélo 33 rue du Faubourg Montmartre 75009 Paris



- > Tarif : 1 an / 6 numéros: **20 euros TTC**
- > Tarif adhérents du Club des villes cyclables: **15 euros TTC**

Collectivité, société, association.....
Nom..... Prénom.....
Fonction.....
Adresse.....
Tél..... E-mail.....@.....

- > Je souhaite abonnement(s) à **Ville & Vélo**
- > Je paierai à réception de facture
- > Je souhaite recevoir une facture acquittée

Ci-joint mon règlement par chèque à l'ordre de Ville & Vélo **d'un montant de euros**

Références bancaires : Banque : Crédit Mutuel, 47, rue Lafayette - 75009 Paris - Code banque : 10278
Code guichet : 06039 N° de compte : 00020182645 - Clé RIB : 28 IBAN: FR76-1027-8060-3900-0201-8264-528



“bien à vélo, bien dans ma peau”

17
2009
21
octobre

LILLE 2005 16^e congrès du Club des villes cyclables

www.villes-cyclables.org

Ville de Lille

Lille
Métropole
Communauté
urbaine

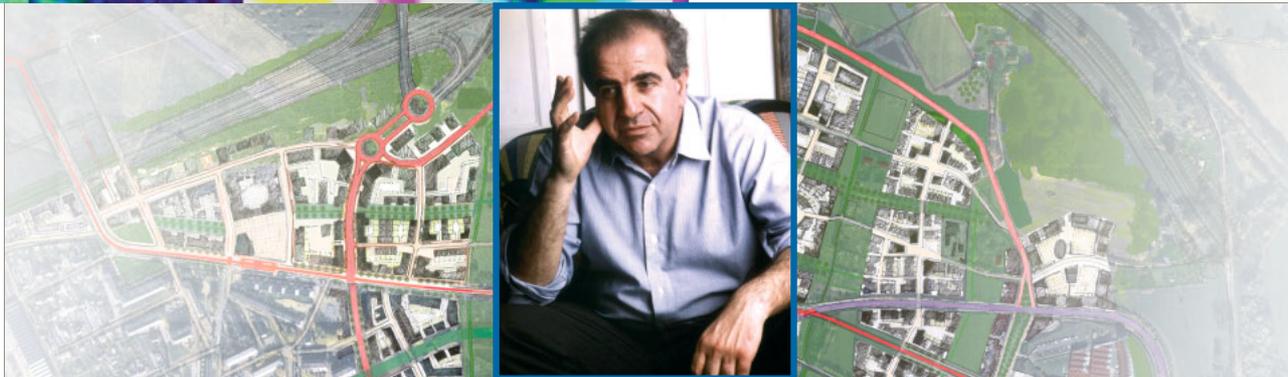
REGION
NORD
PAS DE CALAIS

N
Conseil régional
Nord-Pas de Calais

CLUB DES
VILLES
CYCLABLES
www.villes-cyclables.org

JCDecaux
les services du monde

Partenaire
du Club des
villes cyclables



Ville d'Angers, aménagement du plateau des Capucins

Sara / atelier castro-denissof / atec / mandragore / gerau conseil / atelier couleur et sites. Mars 2005

Roland Castro

architecte-urbaniste

1) Le vélo a-t-il la capacité de modifier le paysage urbain, le territoire? Est-il un outil efficace d'aménagement?

Le vélo n'est pas un outil d'aménagement par contre aménager sa présence, son aisance urbaine contribue à penser l'aménagement.

Réfléchir le paysage urbain en termes de circulations douces, en prenant en compte le vélo, le piéton, le promeneur... permet un traitement de la voiture clairement domestiqué, réduite. L'arrivée du vélo – moyen de circulation moins agressif – bénéficie au paysage urbain, et bénéficie à tous, à la circulation des poussettes, des handicapés...

Mais le vélo, quand on spécialise trop son trajet, peut avoir des effets négatifs, séparateurs. Un site propre vélo, complété par un site propre pour autobus, par des stationnements pour les voitures..., peut aboutir à créer un espace moins convivial, plus complexe. A l'inverse de l'adoucissement qu'apporte le vélo, son arrivée peut être ainsi assez violente.

Le vélo ne doit pas mener à une spécialisation de l'espace. Par contre, dans certaines villes, comme Paris, il faut lui donner un statut particulier car il y a une pression très forte de l'automobile. Insécure pour le cycliste, troublant pour l'automobiliste, son usage a du mal à s'imposer.

Il faut donc penser piétons, vélos, voitures... en terme d'espace partagé. Les endroits les mieux

faits, les plus conviviaux, les plus convaincants sont ceux dans lesquels l'idée de l'espace partagé est le mieux pris en compte.

2) Dans les projets urbains sur lesquels vous travaillez, le vélo est-il aujourd'hui mieux ou suffisamment pris en compte?

Travaillant à l'échelle urbaine, à l'échelle d'un quartier, nous faisons singulièrement attention à cette nouvelle donne, la circulation quotidienne à vélo.

Par exemple à Angers, dans le quartier des Capucins, nous construisons un quartier de 5 000 logements. Ce quartier est une sorte de tresse urbaine entre jardins et îlots construits. Le vélo y aura une place sérieuse, continue, avec des trajets extrêmement agréables entre bâti et jardins et nous voulons que ce quartier ne soit pas uniquement un lieu de résidence pour ses habitants, mais un lieu de promenade partagé par tous les habitants de la ville. Evidemment tous les immeubles du quartier seront équipés de locaux pour accueillir les vélos et dans le stationnement public, nous prévoyons des systèmes permettant de s'amarrer à des coins singuliers du quartier, proches des arrêts de tramway et de bus pour éviter les ruptures de charges.

Ainsi ce quartier dont l'aménagement est complètement nouveau verra une présence du vélo naturelle, non forcée.

C'est la volonté politique affirmée de la municipalité qui l'aura permis.

3) Le vélo a-t-il un avenir dans la ville, dans quelle ville?

Deux conditions sont nécessaires pour que le vélo prenne toute sa place dans nos villes. La première est une question de choix de politique urbaine: il faut que les villes soient accueillantes au vélo, et de façon continue.

La deuxième condition est liée à la ville elle-même: elle doit être un attrait pour le promeneur à vélo. Bourrer les quartiers de grands ensembles de pistes cyclables ne changerait pas grand-chose, surtout lorsque l'on sait que dans les grands ensembles une gratification pour le citoyen est la reconnaissance sociale que lui donne la voiture, alors que dans les quartiers chics cette reconnaissance-là est moins recherchée. Plus les quartiers sont moches, plus son véhicule est, au-delà d'une armure, comme une armoire.

Quand la ville est belle, le vélo trouve plus facilement sa destination. C'est une promenade plus rapide.

Il faut penser à la fois l'espace où le vélo circule et la scénographie de l'espace que le cycliste traverse. La mise en scène du vélo dans la ville est aussi affaire de scénographie urbaine. ■

réalisations

• **1983** : création de Banlieues 89, mission du Premier ministre chargée de la rénovation des banlieues.

• **1990** : création du ministère de la ville lors des assises de Banlieues 89, à Bron.

• **Octobre 2005** : parution de *Modeler, remodeler, métamorphoser*, aux éditions Le Moniteur. Bilan des opérations de renouvellement urbain de l'agence Castro-Denissof.