

4€

n° 23 dossier > pages 6 à 15

septembre/octobre 2006



Régions > des voies pour le vélo

Le site cycl@ble > page 16

Semaine européenne de la mobilité
> la recette genevoise > pages 17 et 18



Avec Cyclocity, JCDecaux apporte une réponse innovante aux déplacements urbains

Cyclocity, pour vivre la ville autrement

Présent dans 48 pays et 3 400 villes de plus de 10 000 habitants, les mobiliers JCDecaux sont une référence en matière de qualité, d'esthétique et de fonctionnalité. Cyclocity, dernière innovation du Groupe, est un concept novateur de déplacement en ville qui a déjà séduit la Communauté Urbaine de Lyon et Aix en Provence en France, Bruxelles en Belgique, Vienne en Autriche, Cordoue et Gijon en Espagne. Savoir-faire, innovation, entretien, chaque jour nos 7 900 collaborateurs mettent leurs compétences au service des villes.

www.jcdecaux.com



JCDecaux

agenda



27^e Rencontre nationale des Agences d'urbanisme Villes créatives - Aux sources de l'innovation et de la créativité urbaines
> 15-16 novembre 2006, Dunkerque

Programme et inscriptions : www.fnau.org



Rencontre du Club des villes cyclables Hôtel de Ville de Paris
> 22 mars 2007

Programme à venir : www.villes-cyclables.org



Congrès de la FUBICY
> 30, 31 mars et 1^{er} avril 2007

Lons-le-Saunier
 Renseignements : www.fubicy.org
info@fubicy.org



Vélocity 2007
> 12-15 juin 2007 Munich

Informations : www.velo-city2007.com
info@velo-city2007.com



L'avenir du vélo passe par les régions

Lédito

e développement de la mobilité durable implique tous les acteurs territoriaux, au premier rang desquels les autorités organisatrices de transports. Les régions, depuis la décentralisation des transports ferroviaires régionaux en 2002, sont devenues des autorités organisatrices. Elles concourent efficacement à la dynamique de transfert modal de la voiture vers des modes de déplacements respectueux de l'environnement et performants. La très forte augmentation de la fréquentation des TER en 2005, hausse qui se confirme sur l'année 2006, en est la preuve indiscutable. Elle est la conséquence à la fois du succès de l'amélioration de l'offre liée aux efforts des collectivités régionales et de la capacité de nos concitoyens à modifier leurs habitudes et à faire des choix. L'impact de la hausse du prix du carburant n'est bien sûr pas étranger à ces évolutions mais il ne doit pas masquer l'attraction d'un service public de mobilité de qualité.

La région est aussi un acteur qui compte pour l'avenir du vélo dans notre pays. Il doit s'inviter partout dans le débat. On pourrait se demander pourquoi car l'encouragement du vélo sous-entend – et implique dans beaucoup de villes – une approche très fine, au plus près du quartier et des habitants, nécessitant de retisser une maille d'itinéraires cyclables, continus et sécurisés. C'est indéniablement une échelle indispensable. Mais pas suffisante. Le vélo n'est pas qu'un mode de déplacement de proximité. Combiné aux transports publics sur des distances plus longues, il concourt à la performance d'un système efficace et attractif. Les agglomérations et les opérateurs de transports urbains l'ont bien compris qui développent le rabattement et le stationnement vélo sur les stations de métro ou tramway et les gares RER. A l'échelle du territoire régional, le vélo ne court pas le risque d'être perçu comme un concurrent des transports publics. Mais il doit faire davantage la preuve qu'il est un allié, comme l'ont déjà démontré des régions comme l'Ile-de-France et Rhône-Alpes, par leur politique cyclable régionale et leur adhésion au réseau d'acteurs qu'est le Club des villes cyclables.

La mobilisation des régions en faveur du développement du vélo, avec l'encouragement de l'intermodalité vélo et TER comme dans la poursuite des schémas régionaux de véloroutes et voies vertes pour le tourisme durable, constitue une excellente occasion d'introduire le vélo dans une vision systémique des transports dans notre pays. Une vision véritablement fédérative qui seule permettra d'offrir à tous des solutions séduisantes, efficaces et durables en matière de mobilité avec, en prime, des moyens concrets d'actions contre le changement climatique. En quelque sorte de passer du dire au faire et transformer tous nos territoires en territoires cyclables...

Denis Baupin,
Président

texto-vélo

Semaine de la sécurité routière 2006

➔ Du 16 au 23 octobre, la semaine de la sécurité routière est dédiée, cette année, aux déplacements en agglomération.

La route tue moins en France mais les chiffres en ville restent mauvais. En 2005, les tués en ville ont augmenté de 7% par rapport à l'année précédente. Sont principalement concernés les piétons (28% des tués) et les motocyclistes (20%). Partenaires de la semaine de la sécurité routière, le Club des villes cyclables et la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUBicy) ont souhaité rappeler que la vitesse tue, et que le 50km/h en ville, même respecté, ne garantit pas la sécurité de tous les usagers : ce sont les zones 30 et la généralisation des contresens cyclables qui peuvent assurer un véritable partage de l'espace public.

Allemagne

➔ Le vélo gagne du terrain en Allemagne, pays de l'automobile par excellence, et particulièrement auprès des citadins.

Les Allemands sont 82 millions à se partager 66 millions de vélos contre 46 millions de voitures, selon les estimations de la Fédération allemande de l'industrie du deux-roues pour 2005. Ils sont 30% à rouler en vélo régulièrement, c'est-à-dire environ deux fois par semaine. De juin à fin août, la campagne "au travail en vélo" a battu son plein. Chaque participant s'est engagé à se rendre sur son lieu de travail en vélo au moins pendant 20 jours. L'an passé, 101 529 personnes de 11 740 entreprises et institu-

tions avaient participé à l'action. Les Berlinoises possèdent deux fois plus de bicyclettes que de voitures (près de 3 millions de vélos). 10% des Berlinoises prennent leur vélo et la ville prévoit d'atteindre 15% en 2010.

Source AFP

Remorques vélo

➔ Tout savoir sur le transport des enfants, des achats, des marchandes... à vélo.

Une brochure financée par la sécurité routière suisse est disponible auprès d'ATE à Genève 022 777 10 02, conseil@ate.ch ou de PRO VÉLO Suisse à Berne 031 318 54 11, info@pro-velo.ch Elle est aussi disponible en version pdf sur www.ate.ch et www.pro-velo.ch

Royaume-Uni

➔ Le vélo s'impose au Royaume-Uni.

Du fait du mauvais état des routes, des craintes liées à la pollution de l'air et de la volonté des citoyens d'être en bonne forme physique, des millions de personnes utilisent désormais la bicyclette. En attestent les ventes de vélos, en importante augmentation, et les chiffres de déplacement urbain, qui indiquent entre autres que l'usage de la bicyclette dans Londres a doublé entre 2001 et 2006.

<http://news.independent.co.uk/uk/transport/article656400.ece>



des voitures sur la piste cyclable qui conduit à l'école.

Les jeunes conseillers ont remis une pétition au maire et ont choisi de mener une action pendant la semaine de la sécurité routière. Le 13 octobre, à la sortie des classes, enfants, parents, élus et policiers municipaux ont rencontré les automobilistes stationnés sur la piste et leur ont remis un spécimen de PV en attirant leur attention sur le danger de cette pratique.

Secouristes à vélo

➔ Le service national de santé britannique a créé un corps de secouristes à vélo pour aller dispenser plus rapidement les premiers soins aux victimes.

On les rencontre un peu partout y compris dans les gares et aéroports.

Vélostations toulousaines

➔ Vinci a remporté l'appel d'offres de Tisséo, réseau de transports urbains de l'agglomération de Toulouse, pour l'exploitation de la vélostation de la gare.

Movimento, société coopérative pionnière dans ce domaine à Toulouse, gère la vélostation du Capitole pour le compte de la Ville.

Livre blanc

➔ La Fédération française de cyclotourisme vient de publier son livre blanc des aménagements dangereux.

Il délivre, outre des conseils et bonnes

Vélo sans chaîne

➔ Le syndicat intercommunal des transports de Montereau-Fault-Yonne (77) va louer des vélos à cardan aux habitants.

Le point de location sera situé près de la gare routière. Des vélos à assistance électrique compléteront ce dispositif de location de courte et moyenne durée (de une heure à trois mois). Rapidement, un réseau de correspondants va être mis en place afin de faciliter la location auprès des garages, commerçants locaux et office du tourisme.

Vélo-boulot-dodo

➔ Consécration du vélo utilitaire ?

En tout cas, signe fort donné par *Le Figaro* du 2 octobre qui consacre son supplément « entreprises » aux « adeptes du vélo-boulot-dodo » avec des témoignages de cadres, banquiers, fonctionnaires. « *Un phénomène de moins en moins marginal, d'autant que des modèles électriques visent cette clientèle* » observe le quotidien.

Respecter les pistes

➔ Le conseil municipal des enfants de Morières-lès-Avignon s'est insurgé contre le stationnement



vite dit

● ● ● pratiques, un point très précis des aménagements qui constituent un danger pour les cyclistes en France. Et tord le coup aussi aux idées reçues et préjugés sur le risque à vélo.

www.ffct.org

Californie

↳ Le gouverneur de Californie, Arnold Schwarzenegger, se mobilise contre le changement climatique, se démarquant de la politique fédérale et du président des États-Unis qui a choisi de ne pas ratifier le protocole de Kyoto.

12^e État émetteur de gaz à effet de serre dans le monde, la Californie s'est donné pour objectif de revenir d'ici 2010 aux niveaux des rejets de 1990.

Libre-service vélo à Marseille...

↳ En avril-mai 2007, les Marseillais disposeront de 1000 vélos en libre-service sur 130 stations sur le modèle des Vélo'V lyonnais. C'est la société JC Decaux qui a été retenue par la Communauté urbaine de Marseille pour réaliser ce nouveau service de mobilité.

... et à Aix-en-Provence

↳ JC Decaux a également remporté le contrat de mobilier urbain d'Aix-en-Provence qui prévoit 200 vélos en libre-service.

Île-de-France

↳ Le Conseil régional d'Île-de-France a voté 2,56 millions d'euros supplémentaires pour développer les itinéraires cyclables et le réseau vert sur son territoire.

La Région participe aux études préalables et à la réalisation des travaux à hauteur de 30 et 50%.

Cohabitation... ?

↳ « La piste cyclable a été évoquée et ne devrait pas poser problème dans la mesure où les élus chasseurs, dans l'assistance, « ont assuré qu'ils protégeraient le marais » et ils ont rappelé « qu'on ne tire pas

sans voir ni en direction de la route ». Lu dans *Le Courrier picard* du 12 sept. 2006 en compte-rendu de l'AG de la société de chasse au marais. Nous voici rassurés (Ndlr)... !

Plan de poche

↳ Annecy vient d'éditer le nouveau plan du réseau cyclable de l'agglomération.

Au format de poche, il donne aussi les adresses des loueurs, quelques conseils et... les temps de parcours à vélo vers les mairies de l'agglomération depuis le centre-ville d'Annecy! ■

**BYE BYE LES CREVAISONS
NOUS AVONS LES SOLUTIONS**

PNEUS PLEINS **PNEUMATIQUES RENFORCÉS** **GEL PRÉVENTIF anti-crevaison**

INCREVABLE.com
Cycles & Accessoires

Documentation sur demande
Tél. 04 77 30 29 85 - Fax 04 77 30 59 64
www.increvable.com - charhel.jdl@increvable.com
1, avenue de la Gare - BP 719 - 42484 La Fouillouse

/// *Cela fait 25 ans que je fais du vélo à Paris et je n'y vois que des avantages. J'essaie de l'utiliser 3 à 4 fois par semaine pour venir au travail et j'utilise mon scooter pour le reste. Tout dépend de mes rendez-vous professionnels en journée et de leur localisation.(...) Les problèmes de saturation ne sont pas près de diminuer et Paris reste finalement une toute petite ville. Pour moi, les êtres curieux sont ceux qui continuent à utiliser leur voiture* //

Mathias Emmerich, directeur général de voyages-sncf.com
Le Figaro entreprises, 2 octobre 2006

/// *Le vélo me détresse et je suis assurée de faire au moins une heure de sport par jour, alors que j'ai très peu de temps disponible* //

Petra Friedmann, directrice ventes et marketing d'Opodo pour l'Europe
Le Figaro entreprises, 2 octobre 2006

/// *C'est excellent pour la santé. C'est pratique. Et, surtout, le vélo vous offre un vrai luxe : vous voyez les gens et les gens vous voient* //

Mgr Stenger, évêque de Troyes Ouest-France, 21 septembre 2006



Photo > Région Centre



quel rôle les régions peuvent-elles jouer pour aider à la promotion du vélo? Les régions sont des collectivités qui, par bien des aspects, ont hérité de responsabilités naguère dévolues à l'État. Les budgets et les compétences dont elles disposent leur donnent la possibilité de peser de façon déterminante sur l'organisation des déplacements. Elles sont aujourd'hui autorités organisatrices en matière de transport de voyageurs. Les lycées relèvent de leur compétence. Elles ont la possibilité, à travers les schémas de planification, de jouer un rôle incitatif fort. Dans quels domaines les régions peuvent-elles réellement peser? Où commencent et où s'arrêtent leur rôle et celui des collectivités infra-régionales? Quelles actions ont été menées par les régions qui se sont le plus fortement engagées dans la promotion des circulations douces en général, et du vélo en particulier? Ce sont quelques-unes des questions auxquelles *Ville et Vélo* se propose de répondre dans ce dossier spécial régions.



... Régions > des voies pour le vélo

les régions, chef d'orchestre de l'intermodalité ?



Photo > Région Ile-de-France

Abri à vélos, Gare de Pantin (93)



orsque l'on interroge certains élus régionaux, voire des présidents de région, on ressent parfois chez eux comme une amertume, celle d'être considérés, d'abord et avant tout, comme des payeurs. Si les régions ont certes des budgets qui font de certaines d'entre elles de véritables petits États, il n'en reste pas moins qu'elles peuvent être, aussi, des laboratoires d'idées et d'expérimentation.

Les régions veulent être porteuses de projets

Les régions ne doivent donc pas seulement être des "guichets" où l'on vient chercher des subventions : elles peuvent également avoir une logique de projets.

En matière de vélo, la liste de ces

projets dans lesquels les régions peuvent peser est plus longue qu'il n'y paraît. Car à première vue, il pourrait sembler que la région n'est pas un niveau adéquat pour parler d'un mode qui, en utilisation quotidienne, ne permet pas de parcourir des distances considérables. Une logique à long terme prévalait, considérant que chaque niveau de collectivité devait se préoccuper des modes de transports qui seraient "à son échelle" : les communes pour la marche et le vélo, les départements pour le transport scolaire, les régions pour le train, l'État pour les autoroutes, etc. Outre que la décentralisation a mis à mal cette vision, elle ne tient pas non plus compte du développement d'un aspect essentiel des transports modernes : la multimodalité.

Alors, ce serait uniquement aux

« Il faut sortir d'une vision par mode, et passer à une vision systémique. »

Philippe Duron, président du conseil régional de Basse-Normandie

communes de s'occuper de vélo ? *"Certainement pas, répond, par exemple, le président du conseil régional de Basse-Normandie, Philippe Duron. Il faut sortir d'une vision par mode, et passer à une vision systémique. Réfléchir au niveau de la région permet de penser le vélo à une échelle différente, et intéressante. D'abord, parce que la région doit veiller à assurer la cohérence des différents projets – et à ce que se*

Véloroutes et voies vertes

Les régions, forcément en pointe

Pourquoi les régions sont-elles forcément le moteur des aménagements en matière de véloroutes ?

La réponse de Laurent Savignac, chef de projet circulations douces à la direction du tourisme de la région Centre, est simple : *"Cela tient à la vitesse de déplacement d'un vélo. Lors d'une randonnée pédestre, à 4 ou 5 km/h, le randonneur reste dans les limites du département. À vélo, le cyclotouriste sort très vite d'un département. On doit travailler à une autre échelle."*

Beaucoup de régions sont impliquées dans un projet lié au schéma national des véloroutes et voies vertes adopté en 1998. Avec des engagements variables – y compris en termes de financement.

En réalité, la réalisation de véloroutes dépasse même le cadre des régions. La Loire à vélo, par exemple, a été initiée par les régions Centre et Pays de la Loire. L'itinéraire "Du Léman à la mer" traverse les régions Rhône-Alpes et PACA. Et des regroupements plus importants encore, au niveau national, puis européen, voient le jour. Le programme Euro-veloroute des fleuves doit permettre d'aller de la Loire au Danube sans chaînons manquants. >>>



Photo: Région Centre

Des gares accessibles pour un système vélo+TER efficace

● ● ● *dessin des continuités. D'autre part, la région a la possibilité de jouer un rôle incitatif, à encourager les maîtres d'ouvrage, qu'il s'agisse de communes, d'agglomérations, ou de pays.*"

Même son de cloche chez Geneviève Laferrère, chargée de mission à la direction des routes et circulations douces du conseil régional d'Île-de-France, qui répond, lorsqu'on lui demande si la région est un niveau pertinent pour traiter le vélo : "À vrai dire, il n'y a pas de niveau pertinent; ou, plutôt, tous les niveaux sont pertinents! Il y a des choses à faire partout, à des échelles différentes. Ce que l'on peut dire, c'est que plus on s'élève, plus on a un regard fédérateur. L'avantage de la région, c'est qu'elle permet de faire abstraction de certaines frontières administratives."

En effet, les déplacements, et tout particulièrement les déplacements domicile-travail, se font de moins en moins à l'intérieur d'une même commune – au fur et à mesure que l'emploi s'éloigne des centres-villes, ou que les salariés, hausse des loyers oblige, s'en éloignent encore plus. Les bassins de vie et les bassins d'emplois ne se recourent plus forcément, se trouvant même fréquemment non seule-

ment dans des communes, mais dans des départements différents. Vivre à Saint-Étienne et travailler à Lyon est une réalité que 14000 personnes expérimentent tous les jours... Mais le développement de

Tous les niveaux sont pertinents ! Il y a des choses à faire partout, à des échelles différentes. Ce que l'on peut dire, c'est que plus on s'élève, plus on a un regard fédérateur.

Geneviève Laferrère,
Chargée de mission
à la région Île-de-France

TER performants et des TGV amène même des salariés de plus en plus nombreux à vivre et travailler dans des régions différentes – ce qui devient possible quand Lille ou Tours sont à une heure de Paris. Ce ne sont donc plus seulement de "grands voyages" que sont amenés à gérer les régions, mais des déplacements quotidiens dans lesquels, bien évidemment, le vélo a sa place. "Il est de notre rôle,

explique Philippe Duron, de faire en sorte qu'existent des alternatives à la voiture pour les déplacements domicile-travail." Dans ce domaine, un argument essentiel sera la capacité des collectivités – quelles qu'elles soient – à faciliter l'intermodalité. Et, tout particulièrement, on le verra, l'intermodalité entre le vélo et le train.

Politiques volontaristes

Décentralisation oblige, aujourd'hui les régions sont toutes – même l'Île-de-France – autorités organisatrices (AO) des transports de voyageurs. Dès lors, prendre en charge, ou pas, le vélo, devient un choix politique. Si les responsables régionaux jugent que le vélo est un mode de transport comparable aux autres, le vélo sera pris en compte dans les schémas régionaux. Sinon, il ne le sera pas – ou très marginalement. On estime qu'aujourd'hui une dizaine de régions sur vingt-deux ont une politique réellement volontariste en la matière. Mais que signifie avoir une politique volontariste? D'après ce qu'il ressort de notre enquête, cela peut se résumer en trois points : se positionner; aider; communiquer.

Se positionner, cela veut dire prendre des décisions et le faire savoir. Indiscutablement, la pionnière en la matière est la région Île-de-France qui, dès 1996, a choisi de promouvoir une politique vélo; puis, en 2000, a fait signer à plus de 150 communes une Charte des circulations douces. Cette Charte avait pour objectif de faire s'engager les collectivités, sur un certain nombre de grands principes : partager la voirie, promouvoir les modes alternatifs à la voiture, le stationnement des vélos dans les gares ou les centres administratifs, essayer de favoriser le rabattement du vélo vers les ● ● ●

>>> Il concerne trois pays – Allemagne, Suisse et France – et, dans l'Hexagone, cinq régions (Alsace, Franche-Comté, Bourgogne, Centre et Pays de la Loire).

Pour les régions, le travail d'aménagement des véloroutes consiste à sécuriser et à jalonner les itinéraires, créer des connexions quand elles n'existent pas, installer une signalétique homogène.

Dans certaines régions, les investissements sont assez lourds : 24 millions d'euros pour la région Centre seront investis dans les 800 km de la Loire à vélo. En Rhône-Alpes, la région s'est engagée à "réaliser les véloroutes et voies vertes prévues dans le schéma national de 1998". Elle s'engage à hauteur de 25% pour les études opérationnelles, 35% pour les itinéraires, sur la base de 80000 €/km, et 100% pour la signalétique sur le territoire de Rhône-Alpes.

Les régions françaises, une question de géopolitique locale

20 ans après avoir publié *Géopolitique des régions françaises*, état des lieux en 3 tomes de la géopolitique régionale à l'heure des premières lois de décentralisation, les chercheurs membres ou proches de l'Institut français de géopolitique ont récidivé en publiant une *Nouvelle Géopolitique des régions françaises*. Les auteurs présentent les grandes figures politiques locales, cartographient la géographie électorale, explicitent les principaux systèmes d'acteurs, décryptent les conflits locaux d'aménagement du territoire, donnent à voir les représentations contradictoires des différents protagonistes, rendent compte du rôle grandissant des médias locaux... Un ouvrage de référence à garder à portée de main.

Nouvelle Géopolitique des régions françaises, Giblin Béatrice (sous la direction de), Fayard, 2005, 984 pages.

Pour en savoir plus : <http://www.geopolitique.net>

● ● ● gares, penser au vélo lors de l'aménagement de ZAC, etc. "C'était un texte un peu précurseur, raconte Geneviève Laferrère. Il donnait toutes les pistes permettant de débiter une politique, représentait une description de ce qu'il fallait faire. D'ailleurs, lorsque plusieurs années plus tard, en 2006, nous avons commencé à réfléchir à un schéma régional, nous y avons intégré toutes ces notions qui figuraient dans la Charte de 2000."

Autre aspect important : la Charte s'adressait à tous les interlocuteurs et partenaires que la région pouvait avoir en la matière, et notamment tous les maîtres d'ouvrage ("départements, communes, transporteurs, aménageurs, gestionnaires d'emprises au sol ou de patrimoines immobiliers ou fonciers"). La région se positionnait donc bien ici dans un rôle de "chef d'orchestre" – expression qui revient dans la bouche de presque tous les responsables régionaux que nous avons contactés.

Ensuite, il faut passer des intentions aux actions, et aider directement ses partenaires. Et, répétons-le, l'aide n'est pas forcément uniquement financière.

En la matière, d'autres régions que l'Île-de-France se sont récemment engagées de façon claire : la Basse-Normandie, avec sa "Stratégie régionale pour le vélo" adoptée en juillet dernier. La région Rhône-Alpes, avec une politique dynamique de soutien aux mobilités douces, dont le principe a été adopté en janvier 2006 et les grands axes précisés en mai.

Bien entendu, l'argent reste le nerf de la guerre et aucune politique n'aurait la moindre crédibilité si elle ne s'accompagnait pas de financements conséquents. Les régions concernées ont mis la main à la poche – par exemple, l'Île-de-France a consacré 17 millions d'euros en 2005 à sa politique

en faveur du vélo; Rhône-Alpes, 4,4 millions rien que pour les investissements, et Basse-Normandie, 5 millions d'euros cette année. "Par la suite, précise Philippe Duron, nous essaierons de formater nos enveloppes en fonction des besoins." On ne peut que saluer cette attitude, moins fréquente, en matière de vélo, que celle qui consiste à formater les besoins en fonction des enveloppes... Mais, répétons-le, les financements ne sont pas la seule aide que peut dispenser la région. Lorsque Philippe Duron dit qu'il "ne souhaite pas être dans une posture de guichet", il ne dit pas autre chose. "La région souhaite inscrire sa politique dans une logique partenariale et transversale. D'abord, un comité vélo va être mis en place, composé d'élus régionaux, de représentants d'usagers, d'AO de transport urbain et de collectivités locales. Par ailleurs, nous sommes en train de réviser notre schéma régional d'aménagement du territoire. Dans le message que je délivrerai aux élus locaux, dans mes souhaits de contractualisation, figurera le vélo. Clairement, nous demanderons aux communes de partager les desiderata de la région en la matière."

C'est la même démarche qui a été engagée dans la région Pays de la Loire avec les Contrats territoriaux uniques (CTU). Comme l'explique Romain Langlet, conseiller régional chargé de la commission infrastructures, transports et déplacements : "Lorsque nous concluons un CTU avec les élus locaux, ceux-ci s'engagent sur des grandes lignes d'actions, pour trois ans, et la région subventionne. Grâce à ce moyen, nous pouvons inciter les collectivités locales à réaliser des aménagements tels que des itinéraires cyclables, des garages à vélos dans les administrations, etc."

L'aide que peut apporter la région est également technique. En



Photo > Région Centre

Le vélo doit être intégré au schéma régional d'aménagement du territoire

effet, sur nombre de questions liées au développement du vélo, la région elle-même ne peut pas intervenir; mais elle peut offrir son expertise technique. Cas typique : la région aménage une gare et y installe un garage à vélos sécurisé. Mais à quoi cela sert-il si les itinéraires menant à la gare ne sont pas aménagés et sécurisés? Or, la voirie n'est pas de la compétence de la région, mais des communes ou des intercommunalités. Et un carrefour non aménagé pour les cyclistes à l'abord d'une gare, quelle que soit la qualité du réseau cyclable du centre-ville, peut, si l'on ne s'en est pas préoccupé, rendre quasi impossible le rabattement des vélos! Donc en Île-de-France par exemple, la région s'est donné les moyens de délivrer une expertise technique, de donner des conseils à ceux qui lui en demandent, et d'aider à la conception. Puis, retour au volet financier, la région Île-de-France peut participer à la réalisation des projets d'aménagement à raison de 30% pour les communes et de 40% pour les agglomérations.

Seulement, les 1280 communes d'Île-de-France ne sont pas forcément toutes au courant que cette possibilité existe. D'où ● ● ●

Lycées > des garages à vélos, et après... ?

Les lycées sont de la responsabilité de la région.

À peu près partout, les régions qui se livrent à des rénovations ou à des constructions d'établissements neufs y incluent des garages à vélos. Mais en sachant que cela ne résout pas la question des accès, ce qui oblige à une réflexion plus globale.

Philippe Tostain, en Nord-Pas-de-Calais, est conscient du fait que ce n'est pas suffisant : "Nous avons implanté des garages sécurisés dans tous les lycées neufs, mais cela ne représente que 10% du total. On sort un lycée neuf par an... En plus, il faut se heurter à de vieilles habitudes, comme dans ce lycée fameux de Lille où le proviseur a supprimé le garage à vélos pour y aménager deux places de voitures, dont la sienne. Malgré les protestations des parents et de la région, l'Éducation nationale n'a rien fait."

En revanche, la région Nord-Pas-de-Calais va se lancer dans un Agenda 21 lycées – qui concernera aussi bien l'éclairage que le chauffage, et comprendra un volet déplacement. "Mais de toute façon, conclut Philippe Tostain, la question n'est pas tant d'aménager des garages à vélos que d'enclencher une dynamique. Les gens, les parents ont peur de mettre leurs enfants sur les vélos. Il faut une animation, et une démarche pédagogique."

Notons que la région Rhône-Alpes, elle, s'est lancée dans un programme plus vaste d'aide à l'aménagement de garages à vélos autour de tous les établissements scolaires, >>>

● ● ● l'importance d'un troisième axe d'action, la communication. "Les communes, explique Geneviève Laferrère, savent en général frapper à la porte des départements, dont elles ont l'habitude de solliciter les aides. Mais elles ignorent souvent que la région peut également les aider. Des communes qui mettent en place des zones 30 sont toujours surprises d'apprendre que la région aurait pu être un partenaire. La région fait de plus en plus de choses, et le faire savoir n'est pas facile."

Sur ce point, les situations ne sont pas forcément les mêmes d'une région à l'autre. En Basse-Normandie, Philippe Duron ne se fait pas trop de souci, dans la mesure où il estime que "la visibilité de la région est bien plus grande qu'en Île-de-France, car chez nous, le nombre de communautés urbaines ou d'agglomérations est restreint. Notre politique est donc beaucoup plus repérable". Ce qui n'empêche nullement, naturellement, d'avoir une politique de communication efficace.

La région chef d'orchestre

On le voit, la région peut jouer de multiples rôles. Mais le plus important – et le plus difficile – est sans

doute celui de "chef d'orchestre", veillant à assurer la cohérence des aménagements mis en œuvre d'un bout à l'autre de son territoire. Bien sûr, et l'on y reviendra, la région se doit d'aider à réaliser l'intermodalité TER-vélo, ou d'aménager des garages à vélos dans les lycées, puisque ces domaines sont de sa compétence. Mais permettre aux voyageurs et aux scolaires de prendre leurs vélos ne suffit pas : il faut qu'ils puissent se déplacer en sécurité dans la ville. Il faut qu'ils puissent ranger leurs vélos en sécurité chez eux. Et ainsi de suite... Le monde du vélo, sans mauvais jeu de mots, est une chaîne, et si l'un des maillons de la chaîne manque, cela peut réduire à néant les efforts de tous les autres. C'est une logique qui a été parfaitement intégrée pour tout ce qui concerne l'automobile, rappelle Geneviève Laferrère : "On ne produit pas d'automobiles sans produire des routes, du stationnement, des pompes à essence, des stations-service, etc. Pour le vélo, le raisonnement devrait être le même."

C'est bien là que la région peut jouer un rôle intéressant, en fédérant les initiatives et en veillant aux cohérences. Et en sachant aussi, conclut Geneviève Laferrère, aller au-delà de ses compétences.

"Il peut être nécessaire de montrer l'intérêt de faire des choses au niveau local, en même temps qu'on fait jouer ses propres compétences. Mais il ne faut pas non plus céder à la tentation de faire à la place des autres, ce qui serait malvenu. Il faut donc rester un chef d'orchestre. Beaucoup de régions disent : le vélo, ce n'est pas ma compétence ! Certes, mais en ayant une sorte de raisonnement en cascade, on comprend que le transport régional à lui tout seul ne peut suffire à drainer tout le monde. Il faut donc qu'existe un certain nombre de zones d'interférence pour pouvoir mettre en place la logique d'intermodalité."

Jouer sur ces "zones d'interférence", créer des synergies entre les différents niveaux de collectivités territoriales, impulser, aider, et motiver... les régions peuvent, si elles le veulent, avoir un rôle moteur. Et pour faire vivre ces synergies, il faut se parler et échanger idées et bonnes pratiques. Bernard Soulage, vice-président de la région Rhône-Alpes en charge des transports, regrette d'ailleurs "qu'il n'y ait pas assez d'échanges entre les régions à ce sujet", et souhaite que se renforcent les "associations de collectivités cyclables". Les chefs d'orchestre aussi ont besoin de se retrouver en réseaux d'acteurs... ■

>>> y compris les collègues qui sont de la compétence des départements. Cette mesure bénéficiera à toutes les villes de moins de 100 000 habitants qui ont engagé un PDU volontaire. La région pourra financer jusqu'à 30% des travaux.

Rhône-Alpes imagine et planifie son soutien aux mobilités douces

> Le conseil régional de Rhône-Alpes a adopté en janvier dernier une délibération en faveur des modes doux puis, en session plénière, les élus régionaux ont voté en mai dernier l'adhésion de la région au Club des villes cyclables.

> Le conseil régional de Rhône-Alpes a convoqué le 3 juillet dernier les Assises de lancement de l'actualisation du Schéma régional des transports (SRT). Outre les acteurs du transport, étaient invitées les forces économiques et sociales de la région. Les modes doux ne seront pas oubliés.

Adopté le 21 novembre 1997 par l'assemblée plénière du Conseil régional, le Schéma régional des transports (SRT) constitue un cadre de référence pour orienter stratégiquement la politique des transports. L'actualisation du SRT est prévue sur 18 mois, de juin 2006 à novembre 2007.

Les 4 grandes étapes à venir :

- l'élaboration technique : juin / décembre 2006
- la concertation territoriale : janvier / mars 2007
- les Assises de clôture : septembre 2007
- le vote de l'Assemblée régionale : novembre 2007



Une gamme de parkings sécurisés

ARCHITECTURE

- Conception à base de modules "additionnables".
- Panneaux latéraux interchangeables.
- Structure métallique.
- Toiture en polycarbonate alvéolaire.

FONCTIONNALITÉ

- Accès contrôlé par un système individualisé.
- Verrouillage du vélo par le dispositif antivol du cycliste.
- Rangement ordonné de l'ensemble des vélos.

CAPACITÉ MODULABLE

- De 20 à plus de 100 places.
- Implantation variable selon configuration des lieux.

VelParc

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

Modules démontables

Intermodalité train + vélo > toutes les solutions existent



un des obstacles à l'usage du train pour les déplacements domicile-travail, c'est l'accès à la gare. Le vélo semble une réponse idéale à ce problème; et nombre de régions ont choisi de promouvoir la formule train + vélo...

L'usage des TER se développe de façon impressionnante : s'il est un domaine où la décentralisation aura produit des effets bénéfiques, c'est bien celui-là. Aujourd'hui, sur de nombreuses liaisons, les vieux trains gris aux aspects de tôle ondulée, avec leurs sièges en skaï orange, ont fait place à des trains modernes, confortables et rapides. Un indice intéressant : alors que la SNCF n'a semble-t-il toujours pas trouvé le moyen (!) de munir les TGV de prises électriques, on en trouve à chaque place... sur le TER Paris-Chartres!

Donc, croissance soutenue – parfois à deux chiffres – pour les TER. Mais il reste que l'un des arguments majeurs de l'automobile, c'est la possibilité d'aller de la porte de chez soi à la porte de son travail, sans rupture, et sans attente. C'est au nom de ce



Photo > Région Île-de-France

Le stationnement vélo sécurisé en gare, clef de voûte de l'intermodalité

confort-là que nombre de gens affrontent encore les embouteillages et le carburant hors de prix.

Et si l'on se servait du vélo pour aller de chez soi à la gare? Lorsque l'on pose la question – qui paraît a priori toute simple –, de multiples problèmes apparaissent, en cascade. Aller en vélo à la gare de chez moi, c'est bien, mais... que faire du vélo une fois à la gare? Et à l'arrivée, comment vais-je rallier mon lieu de travail, s'il est trop loin pour y aller à pied? Si l'on veut débroussailler un peu la question, on constate rapidement que deux logiques s'affrontent : laisser son vélo en gare, ou l'embarquer dans le train pour pouvoir l'utiliser à l'arrivée. Ce dilemme est beaucoup plus sérieux qu'il n'y paraît, et toutes les régions qui se posent sérieusement la question du vélo y sont confrontées.

Embarquer, or not embarquer?

Parfois, la réponse vient toute seule lorsque l'on voit le taux de remplissage de certaines lignes de TER aux heures de pointe. Sur une ligne comme Lyon-Saint-Étienne – la plus fréquentée de France –, il serait tout à fait déraisonnable de tenter de rentrer dans un wagon bondé avec son vélo aux alentours de 19 heures. Tout comme dans le RER parisien.

La solution qui vient donc à l'esprit est l'interdiction pure et simple. Ainsi en Île-de-France, il n'est pas autorisé de faire entrer son vélo dans les rames aux heures de pointe et dans le sens de la pointe – banlieue-Paris le matin, Paris-banlieue le soir. Qu'en pense l'un des principaux intéressés, à savoir, la SNCF? Nous l'avons demandé à ● ● ●

Franche-Comté > un exemple de PDE régional

Il ne s'agit pas d'un PDE (Plan de déplacement d'entreprise) à l'échelle de toute la région... mais, plus modestement, à celle du conseil régional. Les élus de la région ayant décidé de lutter contre "l'autosolisme", des mesures ont été prises pour favoriser l'usage du vélo parmi les 530 agents et pour les déplacements professionnels. Une quinzaine de vélos de service ont été achetés, dont quatre vélos électriques, et un contrat de maintenance passé avec un vélociste.

"À l'origine, raconte Élise Bret, chargée du PDE, il était prévu de mettre à disposition ces vélos pour les déplacements domicile-travail. Mais cela posait un problème juridique, puisque nous n'avons pas le droit de fournir un avantage en nature supérieur à ce que fournirait l'État. Ils seront donc utilisés pour les déplacements entre les trois sites, pour rejoindre la cantine à la pause déjeuner, etc."

La région avait déjà cinq vélos, qui étaient un peu "tombés dans l'oubli". *"Mais lorsque nous en avons acheté d'autres, nous avons également demandé à des vélocistes de nous en prêter, lors de la Fête du Vélo, pour que chacun puisse essayer. Nous avons trouvé un emplacement très* >>>

● ● ● Gilles Durantet, de la Mission vélo de la SNCF. D'abord, répond-il, « nous sommes dans le cadre de la régionalisation. C'est-à-dire que ce sont les régions qui sont autorité organisatrice, et qui décident. La SNCF met en œuvre les services négociés dans le cadre de sa convention avec le conseil régional. [...] Concernant le fait d'embarquer les vélos dans les trains, c'est un vrai challenge : en effet, la part modale du TER augmente, et celle des cyclistes augmente en proportion. Or, ni les rames, ni les quais ne sont extensibles à l'infini. Nous savons tous que faire entrer son vélo dans un train peut être, à certaines heures, très difficile. C'est pourquoi certaines régions ont choisi la solution "interdiction" à certaines heures. Du côté de la SNCF, nous préférons que les régions n'aient pas à prendre de telles mesures, car si à certains endroits il y a effectivement une clientèle pendulaire, il peut y avoir, aux mêmes heures, ailleurs, une clientèle loisir-tourisme qui a besoin de prendre son vélo dans le train. » Ceci dit, M. Durantet affirme clairement que « le stationnement en gare offre une réelle alternative aux heures de pointe. C'est une démarche que nous appuyons ». Tout le monde semble d'accord là-dessus. S'il y a bien un débat sur la nécessité d'interdire ou pas, chacun est bien persuadé que les vélos dans les trains aux heures de pointe, ce n'est pas idéal. Pour autant, beaucoup de régions offrent aux cyclistes la possibilité d'embarquer avec leurs chères machines. Les matériels roulants modernes (Bombardier ou Alstom) sont aujourd'hui extrêmement modulables. Et lorsqu'elles passent des commandes, les régions peuvent choisir le nombre de places qui seront dévolues aux vélos – en général à l'intention des cyclotouristes. Les places réservées pour les vélos

sont autant de places assises en moins – ce qui peut tout à fait être mal vu par des non-cyclistes. Aux heures de pointe, des conflits – parfois violents – éclatent sur certaines lignes, comme le rapportent contrôleurs et agents de sécurité de la SNCF. Alors, comment faire ? Bernard Soulage, en Rhône-Alpes, le dit clairement : « Nous n'avons pas les moyens de développer les vélos dans nos TER. » Et Anne Cambon, chargée de mission à la même région complète : « Certaines voitures sont équipées de crochets, c'est vrai, mais à mon avis, on n'a pas intérêt à développer cela – les lignes sont trop saturées. Bien sûr, sur certaines lignes, il y a surtout des cyclotouristes, et ce ne sont souvent pas les mêmes lignes. L'idéal serait donc de pouvoir dédier du matériel à certaines lignes. Mais nous ne sommes pas capables de le faire. En plus, pour des raisons d'économies d'échelle, nous partageons notre matériel avec d'autres régions – qui, elles, peuvent ne pas souhaiter avoir de rames intégrant le vélo... » Voilà qui ressemble un peu à la quadrature du cercle. Mais une certaine unanimité semble se dessiner sur l'idée que les trains sont faits, pour reprendre l'expression d'un responsable régional de la SNCF, « pour transporter des personnes et non des machines ». Le transport de vélos dans les trains ne restera donc probablement que marginal, et presque uniquement lié au tourisme. Affirmer cela est une chose ; donner les moyens aux cyclistes de faire autrement en est une autre. Et c'est là que les régions peuvent avoir un rôle réellement prédominant. Si le cycliste décide de ne pas embarquer son vélo, il faut lui donner deux assurances : premièrement, celle que son vélo sera en sécurité à sa gare de départ. Deuxièmement, qu'il pourra sans



Photo > SNCF / Gilles Durantet / SG

Des vélos embarqués dans un espace bien conçu...

mal rejoindre, une fois descendu du train, son point d'arrivée.

Sécuriser le stationnement en gare

Nombre de régions ont donc engagé de vastes programmes de construction d'abris vélos sécurisés dans les gares. En Île-de-France, Centre, Rhône-Alpes, Alsace, Franche-Comté, Basse-Normandie, pour ne citer qu'elles, de tels programmes sont engagés – parfois depuis plusieurs années. Exemple : la Franche-Comté où – suite, d'ailleurs, à un avis du Conseil économique et social régional qui avait souhaité favoriser l'intermodalité train-vélo – près de la moitié des gares se voient rénovées, avec implantation d'un abri. « Il s'agit, nous dit Thierry Messenger, chargé de mission à la direction des transports de la région, d'abris protégés par un toit mais non fermés. Par contre, chaque arceau est équipé d'un câble serti dans la structure, pour attacher les vélos. » Un aménagement qui a un coût relativement élevé – environ 10000 euros l'abri de 6 places. « Le budget total du réamé-

>>> visible pour les ranger. Nous avons même défini des itinéraires agréables pour aller d'un site à l'autre... et ça marche ! D'autant que la plupart des déplacements professionnels, à Besançon – vers l'agglomération, le département, la région, la gare –, se font dans un rayon de 3 km. Le vélo est incontestablement le moyen le plus rapide d'y arriver. »

Le PDE du conseil régional a un budget de 38000 euros, dont 6000 à 7000 pour le volet vélo.



Photo > SNCF / Gilles Durantet / S/G

... un concept de "train modes doux tourisme"

● ● ● *aménagement des gares s'est élevé, pour la période 2003-2005, à 2,2 millions d'euros, dont 235 000 ont été consacrés uniquement aux abris vélos.* Le programme a été financé grâce à un partenariat État, région, SNCF, communes.

En Rhône-Alpes, on est plus ambiteux encore puisque la région aide également à l'aménagement des abords de la gare. Selon Bernard Soulage, *"nous mettons en place des espaces de stationnement sécurisés dans les gares, en essayant de les dimensionner, en nombre et en qualité, en fonction du contexte"*. Ce sont les collectivités qui sont chargées de réaliser les aménagements, mais avec un financement de la région pouvant atteindre 75%. *"Mais il faut aussi parvenir jusqu'à la gare. Nous aidons donc à l'aménagement de pistes ou de bandes cyclables, en fonction du contexte, jusqu'à un kilomètre autour des gares."* Taux de financement de la région : 50%, avec un plafond à 150 000 euros par gare.

Dans la région Centre, la rénovation a commencé en 1994, et la région *"paie la SNCF pour le faire, les travaux se faisant sur le foncier*

de la SNCF, explique Nicolas Dourlens, chargé de mission à la direction des transports. *Cela s'est fait un peu artisanalement jusqu'à maintenant, mais nous allons passer à la vitesse supérieure. C'est d'ailleurs maintenant que nous nous posons les questions les plus globales : comment sécuriser l'accès à la gare, par exemple."*

Dans d'autres régions, les aménagements les plus importants sont prévus sur les gros pôles – les fameux PEM, ou pôles d'échanges multimodaux. Ainsi en Pays de la Loire, quelque 8 millions d'euros vont être consacrés à la rénovation des PEM – dans le cadre d'un vaste partenariat entre toutes les collectivités territoriales, l'État, la SNCF et RFF (Réseau ferré de France). Avec l'obligation de prendre en compte le vélo : comme l'explique Romain Langlet, *"nous avons mesuré que 2,8% des usagers de la gare de Nantes, et 4,5% de ceux d'Angers viennent à la gare en vélo. Du coup, les gens attachent leurs vélos un peu n'importe où... Nous devons répondre à cette situation"*.

Parfois, l'aménagement des gares suscite quelques conflits entre la SNCF et les régions. En Nord-Pas-

de-Calais, par exemple, la demande de la région d'aménager des goulottes le long des escaliers pour permettre aux cyclistes de faire monter leurs vélos a posé d'inattendus problèmes! Philippe Tostain, élu municipal et conseiller de Dominique Plancke, président de la commission transports de la région : *"La SNCF prépare un projet global d'installation de goulottes dans toutes les gares munies d'un escalier. C'est à notre demande, et c'est nous qui payons. Mais c'est long, très long! La région souhaite que ce ne soit pas du bricolage. Alors, la SNCF prend un temps infini pour mettre au point une norme, est-ce que ce sera en alu, en béton, etc. Au final, pour quelque chose qui n'est quand même pas délirant d'un point de vue technique – moins que le TGV, par exemple – il faudra cinq autorisations et trois ans de travail."*

Enfin, un autre problème qui se pose concernant ces aménagements de gares est celui de l'usage d'abris fermés ou pas. Des abris fermés, forcément plus sécurisés du point de vue de l'utilisateur, posent de multiples problèmes. Financier, d'abord – cela coûte nettement plus cher. Mais aussi en termes d'organisation. C'est ce qu'explique Gilles Durantet, de la Mission vélo de la SNCF : *"Notre politique, c'est d'aménager des abris couverts mais ouverts, sécurisés et éclairés, à proximité des quais et des bureaux de vente. Si l'on veut des abris fermés, cela demande d'autres partenaires. Comment ouvrir ces abris? Avec des cartes? Mais à qui on les donne, qui les donne? Qui fait l'entretien, qui nettoie, qui change les cadenas cassés ou ramasse les feuilles mortes? Il faut du personnel pour le faire, ce qui demande de mettre en place une convention avec chaque commune concernée."*

Une telle expérience ● ● ●

Franche-Comté, un CESR pro-vélo

En 1998, le Conseil économique et social de la région Franche-Comté s'est autosaïsi de la question « vélo » en s'interrogeant sur la place de la petite reine dans la politique régionale.

Précurseur, l'organisme socioprofessionnel a souhaité faire un diagnostic en région sous l'angle du tourisme et celui de l'intermodalité. Il a ensuite validé un rapport préparé par sa commission « Aménagement du territoire » proposant pistes de travail et recommandations. Puis, le Conseil économique et social a souhaité donner la parole aux nombreux acteurs concernés par le vélo en organisant une journée d'échanges (avril 1999) afin de réfléchir avec eux à la mise en œuvre concrète de ses recommandations en Franche-Comté.

En 2004, soit 7 ans après son rapport d'autosaisine, le CESR a publié « un livret de suivi » afin d'évaluer le chemin parcouru concernant la politique cyclable à l'échelon régional. Certaines avancées ont été observées. Toutefois, pour le CESR, *« le constat global reste que peu de réalisations concrètes en termes d'aménagements cyclables ont été entreprises en Franche-Comté mais, paradoxalement, un changement significatif s'est produit au niveau des mentalités. Plus que jamais, la Région doit s'efforcer de favoriser l'éclosion et la convergence de projets locaux qui dessineront, à terme, une offre vélo franco-comtoise originale et attractive. »*

Pour en savoir plus : <http://www.cr-franche-comte.fr/cesr>

● ● ● ne mènent pas avec suffisamment de simplicité l'utilisateur là où il veut aller, il y a la solution – encore trop rare – du PDE avec la création d'une desserte spécifique. Les Plans de déplacement d'entreprise peuvent permettre d'organiser les transports depuis la gare d'arrivée jusqu'au lieu de travail – et il est toujours possible que la région soutienne de telles initiatives.

Reste le fait d'avoir, à l'arrivée, un deuxième vélo à disposition – solution, on s'en doute, plébiscitée par tous les amoureux de la petite reine. L'utilisateur peut bien sûr acheter lui-même un deuxième vélo – mais cela peut représenter un effort financier trop important. Nous avons demandé à toutes les régions interrogées si elles avaient un programme de subvention pour aider les usagers à acheter ce deuxième vélo, et, apparemment, partout la réponse est non.

En revanche, beaucoup se penchent sur la possibilité de mettre à disposition le deuxième vélo par un système de location. De nombreux systèmes existent : avec des vélostations gérées par les transporteurs urbains ou des agences indépendantes, recours à des associations, vélos en libre-service comme VéloV à Lyon.

L'un des avantages d'un système de mise à disposition de vélos en gares est, comme l'explique Philippe Duron en Basse-Normandie, qu'il permet "de travailler dans le cadre de l'économie sociale et solidaire, en collaboration avec des associations". Les vélostations, ou quel que soit leur nom, peuvent être gérées par les communes ou les intercommunalités, qui ont ainsi la possibilité de créer quelques emplois.

C'est encore la région Rhône-Alpes qui fait partie des pilotes en la matière. La région, qui a déjà le VéloV – et sa renommée presque mondiale – sur son territoire a, de plus, trois vélostations majeures, dans les gares de Grenoble, Chambéry et Annecy. Mais dans un certain nombre de cas, c'est la région elle-même qui aide à payer les salaires des employés de ces stations. "Les salariés peuvent être ceux de la commune, ou du syndicat de transports collectifs, explique Anne Cambon. Mais lorsque les stations sont portées par une association, nous payons 50% des salaires et des charges. La subvention est attribuée chaque année, sur simple présentation des fiches de paie."

Et ce n'est pas anodin : car, pour fonctionner, les stations doivent avoir "au minimum trois employés, dont deux sont là en permanence. Il faut des gens suffisamment formés pour pouvoir assurer l'accueil, la maintenance, les réparations. Et pour que cela marche, les usagers doivent trouver la station ouverte presque à toute heure, ce qui suppose une amplitude horaire importante."

On le voit, les moyens ne manquent pas... Si chaque acteur se donne la peine de réfléchir et de mettre la main au portefeuille, il est possible d'assurer la continuité de la chaîne, de porte à porte.

Reste que la meilleure des choses à faire est encore de demander l'avis des usagers eux-mêmes – cyclistes ou non. Dans ce domaine, nous concluons en saluant l'initiative de la région Alsace, qui a décidé de mettre en place des "comités de lignes" sur le TER. Comme l'explique Dominique Devin, directeur délégué du TER Alsace, "il existe une dizaine



Belle animation devant la Vélostation de Chambéry...

de ces comités de ligne, qui se réunissent au minimum deux fois par an – souvent plus. Sont conviés, outre la région et la SNCF, les associations d'utilisateurs ou les usagers à titre personnel, et les élus locaux. Et l'on discute de tout, actualité de la ligne, problèmes, desiderata, etc." Ces comités de lignes ont permis par exemple de faire remonter à la fois la demande d'utilisateurs souhaitant que le vélo soit mieux pris en compte par la SNCF, et celle de ceux qui se plaignaient que les vélos prennent trop de place aux heures de pointe...

"Des plaintes qui sont allées en décroissant, se réjouit M. Devin, depuis que des aménagements ont été faits jusque dans les plus petites gares – sans parler de la gare de Strasbourg qui pourra accueillir en juin prochain 1000 vélos dans son parking!"

Comme quoi, les régions aussi peuvent faire de la "démocratie participative"... ■



... une structure soutenue notamment par Chambéry Métropole et la région Rhône-Alpes

le site cycl@ble

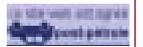


aptisé « maison du vélo et des modes doux », Pignon sur Rue est un collectif lyonnais d'associations d'usagers de la bicyclette. Son site Internet comme ses locaux en centre-ville de Lyon ont pour ambition de devenir un centre d'informations et un interlocuteur pour les habitants, les collectivités territoriales et les médias de la région lyonnaise. Rencontre avec ce qui est en passe de devenir le « comité de liaison régional des modes doux ».



Photo > CVC

<http://www.pignonsurru.org>



Pignon sur Rue est né en 2004 de la volonté d'union de trois associations lyonnaises : Le Recycleur, La Ville à Vélo, Vélos et chemins de traverse. Les trois membres fondateurs ont rapidement été rejoints par l'association Lyon Vélo. Le projet est porté financièrement par plusieurs acteurs publics locaux : Pignon sur Rue reçoit ainsi des subventions du conseil régional de Rhône-Alpes, de la communauté urbaine du Grand Lyon, de la ville de Lyon et de la délégation régionale de l'Ademe...

Les activités de ce collectif d'associations sont diverses : il propose ainsi un atelier de réparation (Le Recycleur, en accès libre aux adhérents), des formations en mécanique cycle, des séances de marquage, un centre de documentation dédié aux modes doux, un lieu d'animations (débat, expositions...), des animations sur le vélo dans les écoles, des balades à vélo... Ainsi regroupées en collectif et soutenues financièrement, les associa-



tions d'usagers de la bicyclette ont donné naissance à un nouvel acteur et interlocuteur régional. Le site Internet permet à l'internaute de s'informer des activités diverses du collectif aux rubriques « agenda », « services proposés », « politique vélo ». On lira également avec attention les numéros du journal bimestriel publié par le collectif : *Opinions sur Rue*.

L'internaute, cycliste lyonnais ou de passage, peut également poster une petite annonce : une « bourse d'achat » est à sa disposition. Par ailleurs, ce même internaute et cycliste est invité à poster un message pour signaler un problème ou une anomalie (signalisation, aménagement cyclable, conflit d'usages, etc.) sur le territoire du Grand Lyon : il participera ainsi à alimenter le « cahier de doléances du cycliste ».

Le centre de documentation dédié exclusivement aux modes doux est certainement l'atout majeur de Pignon sur Rue. Point de rendez-vous idéal pour les cyclistes et les acteurs de la ville, ce centre de ressources, unique en France, a mis en ligne son catalogue. Collectivités territoriales, associations, entreprises, organismes publics sont cordialement invités à faire parvenir leurs publications afin d'enrichir les collections. ■

“ Pourquoi le vélo ?

Voici quelques raisons pour lesquelles on préfère se déplacer à vélo

Le vélo c'est beau
c'est rigolo
c'est écolo !

Le monde déraile :
changez de pignon !

À vélo tout
est plus beau.

In vélo veritas ”

Nombre de vélos marqués par le Recycleur

ANNÉE	NOMBRE
2006	222*
2005	199
2004	257

* au 6 octobre

Pour en savoir plus : contact@pignonsurru.org

SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ 2006

> la recette genevoise

La Semaine européenne de la mobilité a l'ambition de donner aux habitants de l'Europe et d'ailleurs l'occasion de réfléchir sur leurs déplacements au quotidien. Pourquoi, par exemple, continuer de privilégier l'emploi d'une automobile en centre-ville alors que la marche et le vélo sont dans la grande majeure partie des cas plus adaptés? Pourquoi ne pas alterner le covoiturage et la combinaison (gagnante) vélo et transports collectifs pour ses déplacements domicile-travail? À Genève, on invite les habitants à s'interroger avec sérieux une semaine durant. Cependant, le secret de la recette des Genevois repose sur deux condiments bien dosés : une pincée d'humour et une louche de talent.

«Les partenaires : les seuls indicateurs crédibles pour une manifestation de ce type»

Marcel Mülhstein,
service de la mobilité,
Ville de Genève

Comme l'explique Marcel Mülhstein, géographe au service mobilité de la Ville de Genève, et coordinateur depuis 3 ans de la Semaine de la mobilité, «la manifestation est envisagée et conçue pour permettre un déclic chez nos concitoyens». Pour cela, la Ville noue de très nombreux partenariats avec des associations, des entreprises et des administrations locales liées, directement ou non, à la mobilité. «Outre qu'ils sont de formidables relais d'informations, les partenaires sont les seuls indicateurs crédibles pour une manifestation de ce type», précise le coordinateur. L'objectif étant de présenter en 7 jours une «vitrine de la palette des possibilités pour, à l'année, se déplacer autrement».

L'édition 2006 en témoigne, le sérieux de ce rendez-vous annuel n'a pas empêché la Ville de Genève de glisser dans le programme général de cette semaine un zeste de créativité, d'humour, de gastronomie, d'art et de spectacles. En ne se limitant pas aux déplacements mais en ouvrant la réflexion à la qualité de vie! C'est le sens et la recette de la Semaine genevoise

de la mobilité. Les habitants ont pu voir des stands d'exposition ou d'information investissent les Rues-Basses du centre-ville, ils ont également pu assister à des débats et forums de rue, lire des documents de sensibilisation aux modes doux, engager la conversation avec un conseiller en mobilité, participer à un «check-up» mobilité pour leur entreprise ou visiter à pied (ou à vélo) la ville avec un guide. À cela s'ajoutaient des spectacles de rue, des happenings ludiques, des dégustations culinaires... L'inauguration du premier «giratoire à piétons» par le roi de Suisse Helvetus IV (des illustrateurs Plonk & Replonk de La Chaux-de-Fonds), le «Drive-In» à vélos et le concours ● ● ●

Forte mobilisation en France

La Semaine européenne de la mobilité 2006 a mobilisé 351 acteurs : 135 collectivités territoriales, 90 associations, 55 entreprises exploitant un réseau de transport, 29 services de l'État et 6 établissements universitaires. Un succès : + 121 % par rapport à 2005.

L'édition 2006 de la Semaine de la mobilité a été réalisée sous l'égide du ministère de l'Écologie et du Développement Durable et de celui des Transports et de l'Équipement, en partenariat notamment avec la FUBicy et le Club des villes cyclables.

Pour préparer l'édition 2007
www.bougezautrement.gouv.fr

Les vélos électriques
Pour un déplacement urbain performant, fiable, fluide, écologique.

E-NOV

Visitez notre site www.vae-enov.com

E-NOV sarl - tél. 05 55 82 39 82 - info@vae-enov.com
465, av. de Bruxelles - Z. A. Les Playes - 83000 LA SEYNE-SUR-MER

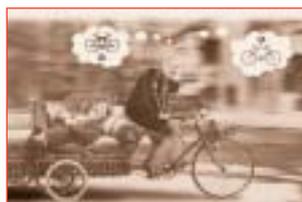
● ● ● de chariots à commissions resteront certainement dans les esprits.

Grâce à une bonne coordination ainsi qu'aux efforts financiers consentis par la Ville – notamment pour le volet communication –, ce mélange des genres fait assurément bon ménage! Changer ses habitudes en matière de mobilité : c'est casser la routine et ainsi changer son regard sur la ville. À Genève, la Semaine de la mobilité 2006 y aura contribué. Le déclic a opéré : l'objectif est donc atteint. Restent les 51 autres semaines de l'année à venir pour transformer le déclic en actions concrètes. Les conseillers en mobilité prennent le relais. ■

Pour en savoir plus : www.ville-ge.ch/mobilite



« Semaine de la mobilité 2006 »
Carte postale et affiche principale de la dernière édition.



« Psychiatre à vélo »
Carte postale, édition 2005

La communication est un art suisse

Après leur avoir confié la création de cartes postales pour l'édition 2004 et 2005 de la Semaine européenne de la mobilité à Genève, le service mobilité de la Ville a mandaté les artistes (ou illustrateurs) Plonk & Replonk* de toute la communication de l'événement 2006.

www.plonkreplonk.ch

* Sous ce nom à consonance usinière se cachent deux artistes : les Frères Jacques et Hubert Froidevaux. Des as du recyclage, du montage photographique et du détournement d'images.

Arrivée du roi de Suisse Helvetus IV pour l'inauguration du premier « giratoire à piétons »



Photo: Nicolas Righetti/ Documentation photographique VdG

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 adhérent du Club des villes cyclables..... **15 euros TTC**
- > Tarif associations membres de la FUBicy, agences du réseau Fnau, DDE-DRE-CETE **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

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 :
 Édouard de Ferrières,
 Denis Desailly

Ont collaboré à ce numéro :
 Franck Lemarc
 Véronique Cézard

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

Photos :



Région Île-de-France, Région Centre, SNCF, Plonk & Replonk, Nicolas Righetti/Documentation photographique VdG, Agence Ecomobilité - Vélostation Chambéry, ARF, Denis Desailly

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

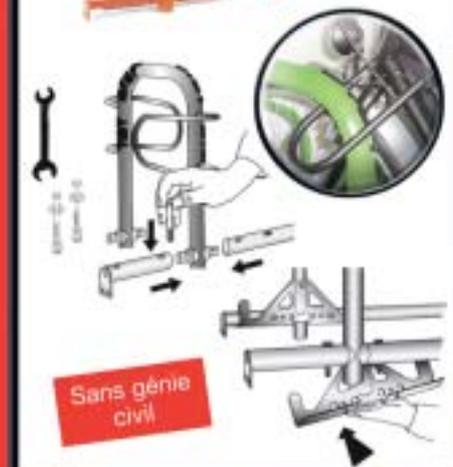
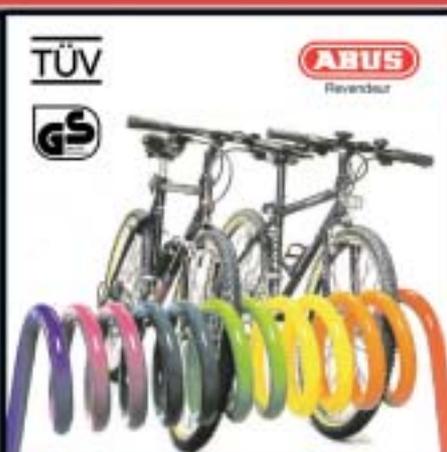
Photogravure et impression :
 LVRI
 44 avenue de Lattre-de-Tassigny
 91 100 Corbeil-Essonnes
 T 01 60 89 06 22
lvri@lvri.fr

ISSN 1631 – 3054

Dépôt légal : octobre 2006

N° CPPAP :
 0108 K 81197
 Ville & Vélo
 est membre du SPEJP.

Réconcilier le vélo et la ville...

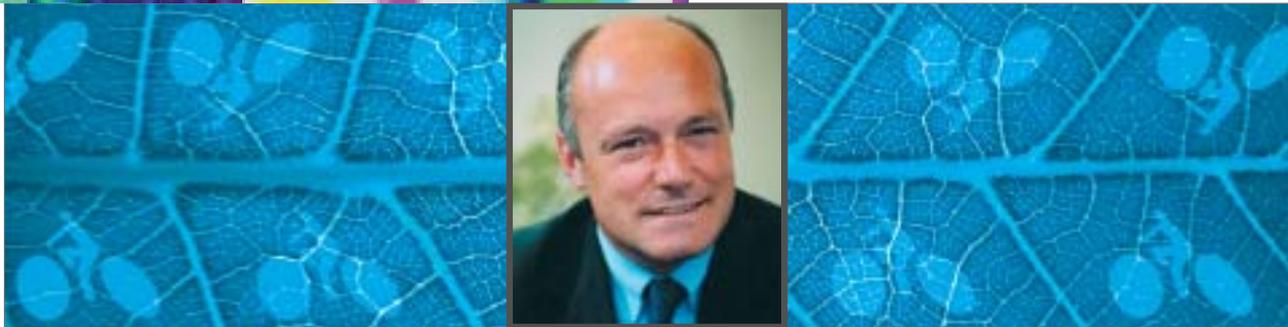


**Nouvelle
adresse**

AGUIDON PLUS
27, rue Exelmans - BP 451
78004 VERSAILLES CEDEX
Tél. : 01 30 24 60 95
Fax : 01 30 24 60 96



... avec le spécialiste du parking à vélos !



Alain Rousset, président de la Région Aquitaine et président de l'association des Régions de France

1/Le trafic des TER a progressé de plus de 6 % en 2005 et 2006 dépasserait cette croissance. Quelles sont les raisons de cette tendance ?

Depuis la décentralisation des transports ferroviaires régionaux en 2002, les régions n'ont eu de cesse de chercher à améliorer le contenu du service public de transport ferroviaire régional pour le rendre plus attractif :

- > développement des dessertes TER afin de mettre en place des trains en adéquation avec les besoins des usagers;
- > renouvellement et modernisation du matériel roulant afin d'offrir de meilleures conditions de confort, de vitesse et de sécurité;
- > modernisation des gares afin d'améliorer le confort pour les voyageurs;
- > développement de l'intermodalité : création ou amélioration de tarifications intermodales et aménagement de pôles d'échanges intermodaux;
- > mise en place de tarifications attractives pour tous les publics.

Cette politique s'inscrit dans un contexte favorable aux transports collectifs, avec en particulier l'augmentation du prix des carburants et l'intérêt croissant pour les enjeux environnementaux.

2/Quel rôle les régions sont-elles amenées à jouer en faveur d'une politique globale de mobilité durable ?

Pour la mobilité durable des voyageurs, les conseils régionaux articulent leurs politiques sur les trois axes du développement durable :

- > viabilité économique : développer les liens entre les pôles économiques afin de dynamiser les territoires. Cela se traduit par le développement du

TER mais aussi par la participation à des grands projets d'infrastructures tels que les lignes à grande vitesse;

- > viabilité environnementale : développer le transport ferroviaire et améliorer l'intermodalité (complémentarité deux roues-train/voiture-train/et transports collectifs urbains-train) permettent de mettre à disposition des usagers une offre globale de transport de nature à concurrencer la voiture;
- > équité sociale : développer une tarification en faveur des populations en difficulté permet de ne pas ajouter le cloisonnement géographique à la fragilité sociale, et de garantir l'accès de tous au service public. Il s'agit aussi de favoriser l'accessibilité des personnes à mobilité réduite par la généralisation des schémas d'accessibilité.

En ce qui concerne les marchandises, les régions participent au développement du transport de marchandises et encouragent le report modal. Les conseils régionaux participent au financement des infrastructures ferroviaires et, selon leurs capacités et leur situation géographique et économique, ils font le choix d'aider les entreprises de transport, de participer à la constitution de plates-formes logistiques, de contribuer au développement des ports, ou encore, comme c'est le cas pour l'Aquitaine et Poitou-Charentes, d'aider à la mise en place de services d'autoroutes ferroviaires.

3/Le développement du vélo, seul ou combiné aux transports publics, vous paraît-il un outil, voire un atout au service d'une politique régionale de transport et de développement durable ?

Oui, en Aquitaine, par exemple, le succès de cette complémentarité a pris de telles proportions que le transport (gratuit) des vélos dans les trains TER aquitains exige aujourd'hui une augmentation de la

capacité d'accueil des vélos et une régulation de la mixité des usages. Le même succès est constaté sur le réseau tramway de Bordeaux où les vélos trouvent toute leur place en dehors des heures de pointe.

L'avenir est à la complémentarité entre les modes respectueux de l'environnement, mais en veillant à ce que les trains, les bus et les tramways continuent à pouvoir exercer leur mission première : transporter des voyageurs.

Sur cette question, deux approches existent : celle des migrants quotidiens ou fréquents et celle du vélo loisir.

En ce qui concerne les migrants, les régions vont devoir repenser entièrement la chaîne de déplacement de l'utilisateur vélo + TER en étroite concertation avec les autorités organisatrices urbaines :

- > développement de capacités de stationnement sécurisé en gare de départ : la sécurité des vélos apparaît comme la préoccupation majeure pour le propriétaire d'un vélo qui va passer toute la journée en gare;
- > développement de services de location de vélos ou de vélos consignés à l'arrivée sur les pôles urbains à l'image de ce qui se fait à Rennes ou à Lyon pour que le voyageur accède facilement à son lieu de travail ou d'étude. La question de la disponibilité est alors la préoccupation majeure : un vélo disponible à son arrivée en gare mais également un vélo disponible pour son retour à la gare.

Pour le vélo loisir, le week-end, la complémentarité est à développer et à intégrer dans l'offre touristique régionale ou départementale en lien avec les réseaux cyclables développés par les départements. Cela pourrait constituer un intéressant outil de développement local avec un fort potentiel dans des régions touristiques comme l'Aquitaine. ■

L'ARF en 3 dates

• **Décembre 1998** : Création de l'Association des Régions de France

• **Avril 2004** : Alain Rousset est élu Président

• **2004** : Création de la commission infrastructures et transports