



V

i

|

|

≡

&

V

≡

|

O



4€



vélo + transports publics = une combinaison gagnante!

JCDecaux

NOS INGÉNIEURS AVAIENT LA TÊTE DANS LE GUIDON

MAIS ILS N'ONT PAS PERDU LES PÉDALES

AUJOURD'HUI, LEUR PETITE REINE EST 4 FOIS ÉLUE...



Trophée du vélo 2005



Trophée 2005 L'Usine Nouvelle



JANUS 2006
DE L'INDUSTRIE



Prix Entreprises & Environnement 2006

Récompensé par ces quatre prix, Cyclocity symbolise l'esprit d'innovation et de citoyenneté de JCDecaux.

Trophée du vélo 2005, Trophée 2005 L'Usine Nouvelle, Janus 2006 de l'Industrie, Prix Entreprises et Environnement 2006... des récompenses qui ont salué le talent de toutes les équipes JCDecaux ayant travaillé

sur ce concept innovant de vélos en libre-service. Autant de reconnaissances institutionnelles d'un véritable succès populaire en France et à l'étranger : ce nouveau transport collectif individuel parcourt chaque jour plus de 45 000 km.



agenda



European Conference On Mobility Management (ECOMM)

> 9-11 mai 2007

Lund (Suède)

Programme et inscription :
www.ecomm2007.se



"Tous à vélo ! La Fête du vélo"

> 2 et 3 juin 2007

www.feteduvelo2007.fr



Vélo-city 2007

> 12-15 juin 2007

Munich

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



Semaine européenne de la mobilité

> 16-22 septembre 2007

Enregistrement des programmes d'actions du 1^{er} mai au 5 septembre:
www.bougezautrement.gouv.fr



17^e Congrès des villes cyclables

> 17,18,19 octobre 2007

Lyon
en partenariat avec le Grand Lyon
Programme et inscription :
été 2007

www.villes-cyclables.org



Cocktail transport

L
édito

La complémentarité vélo et transports publics est une évidence.

Elle doit devenir une véritable solution de mobilité, structurée, organisée, articulée dans le temps et dans l'espace et, surtout, visible c'est-à-dire proposée comme telle, accessible.

L'intermodalité vélo et transports publics est un élément essentiel d'une politique d'encouragement du vélo et plus globalement de mobilité durable. Parce que cette combinaison du vélo et d'un mode de transport public – métro, RER, tramway, car, bus... –

est un véritable gisement. Gisement d'efficacité : cette combinaison permet de se déplacer sur des distances importantes.

Elle est une vraie solution pour les secteurs périurbains.

Gisement de performance : le vélo renforce la performance du transport public notamment parce qu'il augmente l'attractivité

des stations et des gares avec des rabattements facilités. Gisement d'alliances pertinentes grâce au partage de l'espace qui est une des formes de l'intermodalité vélo et transports collectifs. Les voies bus-vélos se développent partout. C'est un scénario gagnant-gagnant comme les opérateurs de transport urbain le relèvent souvent. Gisement, enfin, d'innovation : c'est peut-être l'un des principaux constats que nous faisons en cette fin de mandature. 2001-2008 verra un vrai décollage du vélo grâce à des politiques locales volontaristes et des solutions innovantes autour de la notion de service : vélos en libre-service, vélostations proposant une gamme de services ; gardiennage, location, entretien, information... Le savoir-faire autour du vélo se développe rapidement mais il reste cependant un point sur lequel les efforts des collectivités et des acteurs de la mobilité doivent encore porter, c'est le faire-savoir. La communication et la promotion de ces solutions innovantes, de ce que nos amis du Québec nomment astucieusement le « cocktail transport », sont encore le parent pauvre de nos politiques de déplacements. Il est pourtant essentiel d'accompagner les bonnes idées et surtout les idées nouvelles des modes d'emploi qui les mettent à la portée de tous. C'est à cette condition qu'on mettra tous, collectivement et individuellement, moins de pétrole mais une bonne dose de vélo dans son cocktail transport...

Denis Baupin,
Président

texto-vélo

Bordeaux

La ville de Bordeaux a présenté son nouveau plan cyclable pour 2007-2008 et, à cette occasion, a fêté le 45 000^e contrat de prêt gratuit de vélo. À cette occasion, un vélo a été offert au Bordelais signataire de ce 45 000^e contrat.

www.bordeaux.fr

En finir avec l'amnistie

La FUBicy et le Club des villes cyclables ont écrit le 2 avril aux douze candidats à l'élection présidentielle afin de leur demander de s'engager sur la suppression de l'amnistie présidentielle pour les infractions au Code de la route y compris celles jugées à tort sans conséquences pour la sécurité – stationnement sur les trottoirs, passages piétons et aménagements cyclables notamment – et de clarifier leur position.

Vélos pour l'Afrique

La ville d'Échirolles et l'association Repérages ont organisé une collecte de vélos à destination du Burkina Faso et du Mali en mars 2007.

↳ Habitants, établissements scolaires, écoles de sport et centres culturels ont collaboré à l'opération qui a rencontré un vif succès : 360 vélos et 35 cadres, roues, caisses de matériels cyclistes ont été récoltés. L'association Repérages récupère des vélos toute l'année.

y.menard@ville-echirolles.fr

Guidon d'or...

Le Guidon d'or 2007 a été décerné par la FUBicy à l'occasion de sa journée annuelle le 30 mars dernier à Lons-le-Saulnier à la ville de Tournefeuille (Haute-Garonne), troisième commune de l'agglomération toulousaine afin de récompenser les efforts entrepris depuis dix ans par la municipalité et les associations locales : réseau d'itinéraires, vélobus et bus cyclistes, fête du vélo annuelle.

www.fubicy.org

Grand Dijon

La communauté d'agglomération du Grand Dijon a été saluée par la FUBicy le 30 mars.

↳ Elle figurait en finaliste du prix du "Guidon d'or" FUBicy 2007 "pour sa politique en faveur des modes doux qui évolue très positivement avec des contresens cyclables, des zones 30 et la création en cours d'un vrai réseau cyclable".

"M. Vélo" à l'Éducation nationale

Georges Ascione, inspecteur d'académie, a été nommé par Gilles de Robien, ministre de l'Éducation nationale, conseiller pour le développement de la pratique du vélo en milieu scolaire.

↳ Il est également conseiller technique Éducation nationale auprès de Cécile Petit, déléguée interministérielle à la Sécurité routière.



Crédit photo > Arnaud Munoz

Adaptation permanente

Réalisé en février 2007 par le Bureau d'immigration du Québec et la Délégation générale du Québec, le concours de photos *Mon Québec, c'est...* invitait les Français installés au Québec à partager leur vision du Québec en produisant une photographie qui la symbolise

et en complétant la phrase : *Mon Québec, c'est...*

Le 2^e prix a été décerné à Arnaud Munoz, originaire de Montpellier, pour une photo prise à Montréal. "*Mon Québec, c'est... l'adaptation permanente*" a également retenu l'attention de la rédaction de *Ville & Vélo*.

Double sens

Bordeaux communique sur le "double sens" cyclable, un itinéraire qui a du sens!

↳ À l'occasion de la mise à double sens pour les cyclistes de

rues à sens unique dans de nouveaux secteurs du centre-ville, la mairie souhaite promouvoir, campagne de communication à l'appui, la pertinence de ce "dispositif innovant de partage de la rue". "En liaison avec la Communauté urbaine de Bordeaux ● ● ●



vite dit

● ● ● et sans attendre une réglementation nationale à venir, les double sens cyclables seront progressivement généralisés entre les cours et les quais dans un premier temps.”

- 35%

C'est la baisse du nombre d'accidents de cyclistes à Lyon depuis cinq ans.

Avec un usage en progression notamment depuis la mise en service de Vélo'V en mai 2005. Conclusion de Jean-Louis Touraine, premier adjoint au maire de Lyon : "Plus il y a de vélos, plus ils sont respectés" !

Vélib'

C'est le nom du vélo en libre-service qui sera à la disposition des Parisiens et des visiteurs à partir de juillet prochain.

➔ Cet été, JCDecaux équippa la capitale de quelque 14 100 vélos, et prévoit à terme d'en fournir 20 600. Pour gérer le dispositif, 400 personnes seront recrutées. Le vélo sera équipé de 3 vitesses, d'un panier large et pèsera 22,4 kg. www.paris.fr

Bourgogne

Selon les estimations, et à défaut d'actions entreprises, la consommation d'énergie de la région Bourgogne augmentera fortement à l'horizon 2020.

➔ Le Conseil régional va donc mobiliser 140 M€ sur les sept ans à venir dans un "Plan énergie climat".

Besançon

La ville a choisi JCDecaux pour les vélos en libre-service et le mobilier urbain.

➔ 30 stations proposeront 200 vélos en centre-ville.

Pollution

Selon l'Agence européenne pour l'environnement, les pressions exercées par les transports sur l'environnement continuent de s'intensifier. En cause : le transport routier et aérien qui accuse notamment 96% de croissance en volume entre 1990 et 2003.

PV moins chers

Strasbourg va expérimenter un système d'amendes mino-

rées pour les infractions commises par les cyclistes.

➔ Le nouveau barème s'appliquera aux quatre infractions les plus importantes et les plus fréquentes : non-respect du feu, passage à l'orange, non-respect du stop et circulation en contresens.

2 258

C'est le nombre de journées de location de vélos effectuées par la Vélonnecy à Annecy en 2006 contre 1 113 en 2004.

➔ La location pendant les deux mois d'été est réservée aux usagers du train et du réseau de transport urbain après un accord trouvé avec les loueurs privés. L'agglomération d'Annecy réalise chaque année 25 km d'itinéraires cyclables.

Mauvaise pub

➔ « Alliance pour la planète », collectif d'ONG, veut réformer la publicité. Dans la lignée de sa campagne « la publicité peut nuire gravement à l'environnement » lancée en décembre 2006, l'Alliance pour la planète propose aux candidats à la présidentielle, la création d'un Comité Supérieur de la Publicité.

// J'ai pensé au vélo parce qu'il y a ce mouvement circulaire qui n'arrête jamais. La mémoire des « Je me souviens... » va dans tous les sens, elle décroche des pans de choses ici, des pans de choses là, qui s'entrechoquent. Je trouvais que cela pouvait fonctionner avec l'élément fédérateur, je dirais, qui est la bicyclette. La bicyclette, comme objet, c'est une invention parfaite. //

Sami Frey pour *Le Monde*, 14 avril 2007, à propos de son interprétation et de la mise en scène de *Je me souviens...* de Georges Perec.

// JCDecaux n'est pas l'inventeur du vélo en ville. Il a réinventé l'utilisation du vélo. Nous sommes partis du principe que le vélo en libre-service est un vrai transport collectif individuel, un relais formidable à l'utilisation des transports publics... La vraie révolution urbaine, ce sont les vélos en libre-service dans la ville. //

Jean-Charles Decaux, président du directoire de JCDecaux, dans *Le Monde* du 16 mars 2007.

Innovation pour la protection des cycles.

OPTIMISEZ VOTRE PLAN DE DEPLACEMENT AVEC oredon

- Simplifiez la pratique du cycliste pour la développer.
- Lutte contre le fléau du vol de vélo.
- Optimisez votre espace stationnement.
- Entourez-vous de garanties supplémentaires.

www.oredon.com
contact@oredon.com



élo + transports publics = une combinaison gagnante." L'intitulé de la journée d'études organisée par le Club des villes cyclables le 22 mars dernier l'affirmait clairement : une intermodalité réussie entre vélos, trains, bus et tramways est un gage de mobilité facilitée. Mais comment peut-elle s'organiser? Comment la penser et comment l'améliorer? Comment faire jouer les complémentarités et les synergies entre les modes? Éviter les effets de concurrence et jouer la bonne cohabitation? Voilà quelques-unes des questions que nous sommes allés poser à des spécialistes – chercheurs, transporteurs, sociologues ou élus. Si, comme l'a dit Denis Baupin, président du Club des villes cyclables, en introduisant la journée d'études, *"on est enfin passé du dire au faire"*, nous allons essayer de comprendre dans ce dossier comment passer au faire... mieux!



... vélo + transports publics = une combinaison gagnante!

1 vous avez dit intermodalité?



Se pencher sur l'intermodalité

vélo + transports collectifs (TC) permet de comprendre que derrière cette expression se cachent plusieurs réalités. Essayons d'y voir plus clair dans ce que l'on pourrait appeler "les différents modes de l'intermodalité".



Crédit photo > Club des villes cyclables

Gare de Chambéry, février 2007

"L'association du vélo et des transports collectifs permet tout simplement de développer les distances, et donc de développer l'attractivité des transports collectifs", a expliqué Denis Baupin le 22 mars. Avant de parler intermodalité, il n'est pas inutile de rappeler la pertinence des différents modes – parce qu'une intermodalité réussie, c'est une sorte d'application du principe de subsidiarité à la mobilité: pouvoir utiliser le mode le plus pertinent au moment le plus pertinent.

Revue d'avantages

Quels sont les avantages majeurs du vélo? Le premier est qu'il permet le porte à porte (à condition de pouvoir le garer facilement sur son lieu d'habitation, mais cela est une autre histoire...). Le second, peut-être plus inattendu, est qu'il est rapide. Eh oui, rapide! Et même plus que tout autre mode

sur de courtes distances. Comme le dit Emmanuel Roche, du cabinet Altermodal, "sur les distances inférieures à 4 km, le vélo est imbattable" – en milieu urbain, cela va sans dire. L'association MDB l'a d'ailleurs prouvé récemment, lors d'une expérimentation où elle a démontré que pour aller du centre de Paris (place du Châtelet) à une porte de la capitale, le vélo battait tous les autres modes, avec un "chrono" d'une vingtaine de minutes en moyenne.

Quant aux avantages des transports collectifs, ils sont connus: régularité, fréquence, rapidité sur de plus longues distances, et protection des intempéries. Côté inconvénients, les transports collectifs souffrent de leur manque de souplesse. Si les réseaux de bus permettent un maillage assez fin, souvent au plus près ● ● ●



Crédit photo > Club des villes cyclables

● ● ● des habitations, il n'en va naturellement pas de même pour les modes lourds.

L'intermodalité transports collectifs/vélos, c'est donc la possibilité de cumuler les avantages de ces deux types de modes. Petit rappel sémantique au passage: l'intermodalité concerne l'organisation d'un déplacement – c'est le fait de changer de mode au cours d'un même déplacement. Notion à ne pas confondre avec la multimodalité, à savoir le fait d'utiliser plusieurs modes au cours de plusieurs dépla-

"Quand on parlait intermodalité il y a cinq ou dix ans, la demande était presque uniquement de pouvoir transporter son vélo dans les transports collectifs. Aujourd'hui, on est passé à la recherche d'une véritable complémentarité, c'est-à-dire permettre à l'usager de venir à vélo à la gare, et d'en repartir de même."

Serge Morin

cements: le métro pour aller au travail, la voiture pour aller voir ma grand-mère, le vélo pour aller au cinéma.

La combinaison des transports en commun et du vélo se pose de manière toute différente selon le mode de transport collectif utilisé, et l'usage. Bien entendu, la première idée qui vient à l'esprit lorsque l'on parle usage combiné, c'est la possibilité d'embarquer son vélo dans un mode de transport collectif.

Dans le train, passe encore. Voire... On est passé, sur les grandes lignes, très près de la disparition totale des possibilités d'embarquement des vélos: les TGV n'accueillent en effet nos bicyclettes que depuis 1999. Et, dans deux ans,



Versailles Rive-Droite. Un dimanche matin.

80 % des TGV devraient devenir accessibles aux vélos, selon la SNCF. Mais on est là dans un usage du vélo plus touristique que quotidien. Dans les TER, la question est plus compliquée: les taux de remplissage sont tels que, bien souvent, il n'y a pas la place d'embarquer son vélo, quand ce n'est pas tout simplement interdit aux heures de pointe, comme de plus en plus de régions le prônent.

Il est évident que la SNCF, si elle accepte – un peu sous la pression des associations – d'embarquer les vélos, ne le souhaite pas. Dans une autre de nos enquêtes, un responsable de la SNCF nous disait que *"les trains sont faits pour transporter des personnes et non des machines"*. Même s'il revient finalement aux régions d'imposer une position sur ce sujet, il reste tout de même évident que l'embarquement d'un vélo dans un train de banlieue ou un RER bondé peut être très problématique.

Reste enfin les modes routiers ou ferrés urbains, bus, métro ou tramway. Les mêmes problèmes se posent: si l'embarquement des vélos n'est pas à priori interdit, il est très problématique dès que la fréquentation est au rendez-vous. Comme le disait Serge Godard,

maire de Clermont-Ferrand, à la journée d'études du 22 mars, *"nous souhaitons que les vélos puissent entrer dans le tramway, mais c'est le succès même du tramway qui nous l'interdit: à 35 000 voyageurs par jour, c'est impossible"*.

Location, gardiennage et libre-service...

Tout le monde s'accorde à dire que dans le cas des déplacements domicile-travail, il est ou serait nettement plus intéressant de pouvoir disposer d'un vélo avant et après le voyage en train, RER ou TER. Et c'est là que les solutions se diversifient.

Serge Morin, adjoint au maire de Lorient, vice-président du Gart et cofondateur du Club des villes cyclables, se souvient: *"Quand on parlait intermodalité il y a cinq ou dix ans, la demande était presque uniquement de pouvoir transporter son vélo dans les transports collectifs. Aujourd'hui, on a un peu dépassé ça. On est passé à la recherche d'une véritable complémentarité, c'est-à-dire permettre à l'usager de venir à vélo à la gare, et d'en repartir de même."* Cette complémentarité existe ● ● ●

Rueil-Malmaison : La gare RER s'équipe

À proximité immédiate de la gare RER (et de la gare routière), la ville de Rueil-Malmaison a mis en service en avril, au cours de l'édition 2007 de la semaine du développement durable, un parking vélo comprenant 92 places de stationnement gardiennées ainsi que 80 places en accès libre. Les rueillois voient ainsi plus que doubler l'offre de stationnement vélo à proximité du pôle d'échanges structurant de la commune qu'est la gare RER. En accompagnement de cette nouvelle offre, la ville a prévu la diffusion d'un plan des itinéraires cyclables qui précise les temps de parcours entre les différents équipements de la ville, dont la gare RER.

Une chose est acquise avec ce type d'initiative communale en Île-de-France: les usagers du RER A et des autres réseaux de transports publics franciliens comptent et compteront toujours plus de cyclistes parmi eux.

Pour en savoir plus : www.mairie-rueilmalmaison.fr

Dossier complémentaire

Diagonal – la revue des équipes d'urbanisme a fait paraître en avril son 174^e numéro avec un dossier intitulé « Périurbain et intermodalité ».

● ● ● *“partout en Europe plus qu'en France”. Si une réelle évolution se fait jour dans ce pays, selon Serge Morin, c'est en grande partie grâce au fait que le vélo a depuis peu gagné “une énorme crédibilité” – résultat incontestable de l'expérience Vélo'V. Et c'est cette crédibilité qui fait que les transporteurs, SNCF, RATP, transporteurs urbains, “commencent à s'intéresser à cette question et à chercher des solutions pérennes”.*

Rappelons rapidement les enjeux: on s'intéresse ici à un usager qui a besoin d'un mode de transport collectif pour couvrir une assez longue distance entre son domicile et son travail. Dans le cas le plus courant, l'usager réside en banlieue ou en zone périurbaine, et doit rejoindre son travail en centre-ville. *“Il ne faut donc pas oublier, précise Emmanuel Roche, d'Altermodal, qu'il faut prendre en compte non pas un mais deux trajets en vélo: celui de chez soi jusqu'à la gare, puis de la gare jusqu'au travail.”*

Dès lors, trois solutions existent, qui peuvent connaître toutes les espèces de panachage imaginables: avoir son propre vélo; en avoir deux; en louer un – avec ou sans système de vélo en libre-service (VLS).

Dans de nombreux pays du nord de l'Europe, les usagers ont tout simplement deux vélos, dont un reste en permanence en centre-ville, pour les trajets gare-travail, et l'autre à domicile. C'est une solution qui, passé l'investissement de départ, est pratique... à condition que le vélo soit en sécurité lorsqu'il est en gare, d'un côté ou de l'autre. *“Et les problèmes ne se posent pas de la même manière dans les deux cas, poursuit M. Roche: dans la gare de départ, le vélo sera parké, dans la plupart des cas, entre le matin et le soir, c'est-à-dire pas de nuit. Le risque de vol est donc un peu moindre, et les exigences en matière de gardiennage aussi. Côté ville d'arrivée, en revanche, le vélo*

sera garé la nuit – ce qui suppose des consignes fermées ou des locaux gardiennés.” Dans les deux cas, les responsables ne seront pas non plus les mêmes: la ville “de travail” est en général une agglomération, plus ou moins importante, mais capable de mettre en place une politique de gardiennage vélo. Les villes d'habitat en revanche, souvent plus petites, ne sont pas toujours en mesure de le faire – et c'est là où les régions peuvent jouer tout leur rôle (voir *Ville & Vélo* n° 23).

Cette solution, séduisante, suppose donc que l'agglomération aménage à proximité de la gare un parking à vélos sécurisé. Dans ce cas, les solutions techniques ne manquent pas, entre les box, les arceaux dans un local fermé, le gardiennage, la vidéo-surveillance, ou l'accès par badge. On sait que le choix d'aménager un parking de taille imposante a été fait, de façon spectaculaire, par Strasbourg, où les cyclistes disposeront dès cet été de 1500 places, gratuites ou pour un coût modiques (le prix de lancement du forfait annuel a été fixé à 19 euros par an). Et il est certain que ces parkings seront remplis, au cœur d'une région Alsace où, selon le magazine *Ville et Transports*, le nombre d'usagers du train “a doublé en cinq ans”; usagers dont les deux tiers laissent leur vélo au parking de la gare. Quant à tous ceux qui craignent que ces parkings soient surdimensionnés, rappelons-leur que partout, en la matière, l'expérience prouve que c'est l'offre qui crée la demande... et que le parking de 3300 places de Münster, en Allemagne, est toujours plein.

Pour ceux qui ne se décideraient pas à avoir deux vélos, et qui ont tout de même besoin d'un vélo de la gare à leur lieu de travail – ce qui n'est pas toujours le cas, puisque certains lieux de travail peuvent être parfaitement desservis par les transports collectifs –, il reste la solution de la location. Au sein



À Chambéry, une vélostation située aux abords immédiats de la gare

d'une “vélostation”, ou en libre-service. Les “vélostations”, ou quel que soit le nom commercial que l'on donne à ce concept, voient leur nombre exploser. *“Au niveau le plus large, explique Emmanuel Roche, il s'agit d'un pôle de service dédié au vélo. Cette définition me semble un peu insuffisante, parce qu'elle inclut finalement les simples loueurs. Je préfère dire qu'une vélostation, au minimum, fait de la location courte durée, longue durée, ainsi que du gardiennage.”* Idéalement installées en gare ou à proximité de celles-ci, les vélostations peuvent avoir en effet une double fonction: soit permettre à l'usager intermodal de louer très rapidement un vélo, soit gardiennier le vélo privé de l'usager et, si possible, lui offrir des services tels que nettoyage, entretien, réparation, voire prêt d'un “vélo de courtoisie” en cas de problème. Lorsqu'il s'agit de location, il faut insister sur le caractère nécessairement rapide de l'opération: lorsque l'on loue toujours les jours, on ne peut ni ne veut perdre du temps. Il faut que la prise en compte de la demande et la location puissent se faire en quelques instants – on y reviendra.

Reste LA solution à la mode: le VLS. À partir de cet été, ce sont ● ● ●



● ● ● pas moins (et peut-être plus) de neuf villes ou agglomérations qui vont s'équiper (Paris, Nantes, Toulouse, Marseille, Aix-en-Provence, Besançon, Mulhouse et Rouen). C'est le résultat du formidable appel d'air créé par Vélo'V, qui a remis le vélo au premier plan, et créé cette étrange situation, tout à fait inédite pour les amoureux du vélo, où de grands groupes indus-

"Le VLS est absolument idéal pour les trajets occasionnels. Pour les pendulaires, je crois que le mieux c'est la consigne, sécurisée, avec du personnel ou avec une carte."

Emmanuel Roche

triels brassent des millions d'euros pour promouvoir le vélo en ville ! Florence Larcher, qui a été une des responsables de la mise en place de Vélo'V et travaille, à présent chez Effia, se réjouit de ce que l'expérience lyonnaise ait donné *"un élan extraordinaire au vélo urbain : pour la première fois au monde, la conjonction d'une très grande agglomération et d'un maillage très fin des stations a fait que le système a dépassé les espérances"*.

Mais le VLS est-il une bonne réponse aux problèmes d'intermodalité ? Réponse : oui et non. Oui, parce que c'est une solution simple, rapide, et surtout parce que le VLS réconcilie les gens avec le vélo, *"donne envie de faire du vélo"*. Non, selon Emmanuel Roche, parce que *"pour les pendulaires ce n'est pas une réponse idéale"*. Et M. Roche explique : *"Le VLS marche très bien quand les vélos tournent dans tous les sens. Moins quand il y a des gros flux pendulaires. C'est dans ce sens qu'il n'est pas juste de vendre cela comme l'outil idéal de l'intermodalité : lorsque vous prenez un train*

tous les jours, vous minutez votre trajet. Vous n'avez pas envie de prévoir des marges. Si en rentrant vous arrivez à la gare pour rendre votre vélo en libre-service, et que la station est pleine, et que vous devez aller à la station suivante et revenir à pied, même si elle n'est qu'à 300 m, vous raterez votre train." C'est la raison pour laquelle, tout comme Mme Larcher qui estime que le VLS *"ne donne pas une réponse à tout, et notamment ne résout pas le problème du stationnement en gare"*, Emmanuel Roche conclut : *"Le VLS est absolument idéal pour les trajets occasionnels. Pour les pendulaires, je crois que le mieux c'est la consigne, sécurisée, avec du personnel ou avec une carte. En Suisse, en Allemagne, aux Pays-Bas ou au Danemark, c'est cela la solution de masse. C'est avec ça, je pense, que l'on développera la solution train + vélo."*

Il ne s'agit pour personne de jeter la pierre à Vélo'V et aux solutions VLS – même si certains spécialistes mettent en garde les élus contre toute vision qui ne serait qu'électorale, et n'engloberait pas une réflexion plus en profondeur. Encore une fois, l'expérience Vélo'V et l'apparition très prochaine dans les rues de la capitale de 14 000 vélos d'un coup ne peuvent que jouer en faveur du développement des modes doux. En réalité, tout le monde s'accorde à dire que la solution idéale serait tout simplement d'avoir les deux : du VLS et du gardiennage... pour que tout le monde y trouve son compte.

L'interopérabilité pour limiter les ruptures

Mais si l'on veut développer l'intermodalité, il faut à tout prix limiter les ruptures, en temps notamment, au moment du changement de mode. Il faut que ce changement soit le plus "transparent" possible. Comme l'explique William



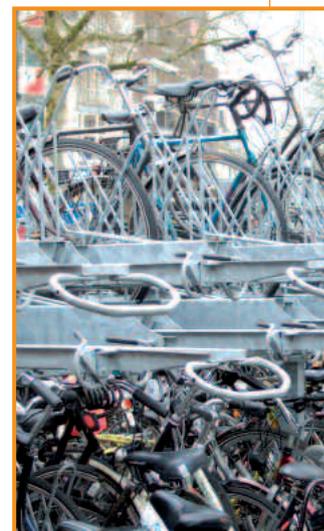
Gare centrale de Rotterdam, un parking vélo adapté à la demande

Perruca, gérant de la société toulousaine Movimento, c'est un élément essentiel pour assurer le succès d'une solution de location : il faut que le prix soit le plus bas possible. Et, si possible, qu'il ne soit même pas différent de celui que l'on trouve sur le réseau de transports collectifs. *"Il faut que la tarification aussi soit intermodale, c'est-à-dire qu'il n'y ait pas de coût supplémentaire, pas de formalités. Lorsqu'un client abonné d'un réseau passe du bus au métro, il n'y a pas de formalité, il utilise la même carte. Il doit en aller de même pour la location ou le gardiennage des vélos."*

Dans ce but, Movimento, comme l'explique William Perruca, a par exemple développé *"un système automatisé, baptisé Lisa, que nous essayons de commercialiser. On l'a conçu de façon à ce qu'il puisse s'interfacer très facilement avec les cartes d'abonnement sans contact des réseaux de transports collectifs"*. L'abonnement transports collectifs doit absolument, dans les villes qui se sont équipées, ouvrir les portes du "réseau vélo". L'interopérabilité – encore un mot barbare, mais recouvrant un concept essentiel – est une donnée indispensable si l'on veut intégrer le vélo au réseau de transports collectifs. ■



Abords de la gare centrale d'Utrecht



2 pour une cohabitation apaisée



ne ville qui prend de la place à la voiture en laissera d'autant plus aux transports collectifs et aux modes doux. Comment organiser la cohabitation entre les modes? C'est à ce prix que les vélos pourraient, comme dit la chanson, "prendre leur place dans le trafic"...

"On gagnera tous ensemble. C'est cela que doivent comprendre tous les acteurs. C'est comme ça que l'on construira une véritable complémentarité." Ces mots sont de Serge Morin, et ils illustrent bien le problème de la cohabitation entre les transports collectifs et le vélo : jouer la concurrence entre ces deux modes c'est, à coup sûr, aller dans le mur.

Cohabiter, cela veut dire avant tout partager l'espace. Si le vélo continue de gagner peu à peu du terrain dans les villes, parfois de façon spectaculaire, comment la cohabitation va-t-elle s'organiser? *"On sait, rappelle Serge Morin, que depuis dix ans la logique a changé : avant, les voies de bus étaient fermées au vélo sauf dérogation du maire; maintenant, c'est l'inverse :*

"Nous, transporteurs, appuyons toute initiative permettant d'aller dans le sens du développement durable. Mais il va falloir tôt ou tard avoir une réflexion sereine et approfondie sur les questions de cohabitation."

Michel Cornil

elles sont ouvertes par défaut." Dans la plupart des agglos, les municipalités ont fait le choix de laisser les sites propres ouverts au vélo – l'exception notable étant la voie Busway de Nantes, fermée à tout le monde en dehors des bus. Cette circulation des vélos dans les



Crédit photo > Denis Desailly

Paris, bus et vélo, ça roule!

voies de bus ne semble poser, pour l'instant, aucun problème. Mais cela n'empêche pas un certain nombre d'opérateurs de transport d'avoir quelques craintes pour la suite. C'est ce qu'explique Michel Cornil, président de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) : *"Je tiens tout d'abord à redire que nous, transporteurs, considérons le vélo comme un mode complémentaire et non concurrent des nôtres. Nous appuyons toute initiative permettant d'aller dans le sens du développement durable. Mais il va falloir tôt ou tard avoir une réflexion sereine et approfondie sur les questions de cohabitation. Pour l'instant, nous expérimentons les choses avec un parc de vélos assez faible. Lorsque demain, il y aura des milliers de vélos en libre-service, plus d'autres encore qui ressortiront parce que l'envie de vélo sera là, je le répète, il faudra réfléchir sur les*

problèmes de circulation, de gardiennage, de stationnement, de sécurisation des espaces."

Par ailleurs, l'UTP a posé la question, lors de la journée d'études du 22 mars, de savoir si une arrivée massive de vélos dans les voies de bus risquait, ou pas, de faire chuter la vitesse commerciale et de nuire à la régularité – ce qui a soulevé dans la salle, comme l'on dit dans les minutes de l'Assemblée nationale, des "bruits divers". Lorsque l'on en discute à tête reposée, les spécialistes affirment que la question n'est pas taboue, mais qu'aujourd'hui elle ne se pose pas. Certains évoquent des *"impressions de comptoir du Café du commerce"*, pour dire qu'il n'y a aucune donnée chiffrée allant dans ce sens. D'autre, comme Emmanuel Roche, parle de *"peur irraisonnée"* et de *"vue de l'esprit"*, et mettent en avant que la seule étude sérieuse menée sur ce terrain, à Grenoble, dément toute baisse de la vitesse commerciale des bus lorsque les voies sont ouvertes aux vélos.

Reste la question, également soulevée par Michel Cornil le 22 mars, de la sécurité : les vélos seraient-ils mis en danger par les bus dans les couloirs? Tout cela reste, là encore, une question de ressenti. À Lyon, on ne peut que constater que l'explosion du nombre de vélos n'a pas suscité une augmentation notable du nombre d'accidents. Qu'en sera-t-il à Paris? C'est difficile à dire : le caractère subit de l'arrivée des vélos pourrait bousculer des habitudes. Florence Larcher, chez Effia, voit le danger venir des taxis plutôt que des bus, à cause ● ● ●

● ● ● du différentiel de vitesse – car la vitesse d'un bus et d'un vélo, en ville, est assez proche. Quant aux associations, elles soulignent inlassablement que les cyclistes sont "bien plus mis en danger par les voitures, et par les scooters et motos qui empruntent les couloirs réservés, que par les bus". Et Emmanuel Roche renchérit : "Est-ce qu'un jour la cohabitation bus-vélos deviendra ingérable? Lorsque l'on sera à 20% de part modale pour le vélo, on verra. Peut-être qu'on pourra alors se poser la question de refermer les voies de bus!"

Et il ajoute : "On a eu exactement les mêmes craintes à Lyon et il ne s'est rien passé. Parce que les gens apprennent. Le problème, au départ, c'est que les cyclistes débutants ont pris la mauvaise habitude



Crédit photo > Denis Desailly

Des perspectives communes

de rouler sur les trottoirs", d'où un sentiment d'insécurité non des cyclistes... mais des piétons.

À Paris, il n'en sera sans doute pas

de même sur les grandes artères, où la largeur des voies de bus est très suffisante. Mais dans les rues plus étroites, le problème risque

de se poser. "Face à toutes ces problématiques de cohabitation, entre les voitures, les bus, les tramways, les vélos et les piétons, explique le sociologue Bruno Marzloff, il va bien falloir un jour tout remettre à plat et chercher à avoir une vision globale. Réfléchir à l'endroit où il est le plus pertinent de mettre les vélos. Sur la chaussée? Sur le trottoir? Et les centaines de stations VLS qui vont apparaître, où va-t-on les mettre? Il faut de la place, à qui va-t-on la prendre? Si l'on veut partager le trottoir, il va falloir l'élargir. Donc prendre sur la voiture – la voiture à l'arrêt, en supprimant le stationnement, ou la voiture qui circule, en restreignant la circulation. Le sens de l'histoire est, à mon avis, la disparition de la voiture garée le long des trottoirs."

Mais on sait que bon ● ● ●



Fabricant

PARCAGE
sécurisé 2 roues
MOBILIER
urbain

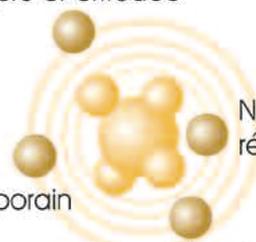


04 50 45 13 45
3, route de Vovray - 74000 ANNECY



CONTROLE SOLIDITE BUREAU VERITAS

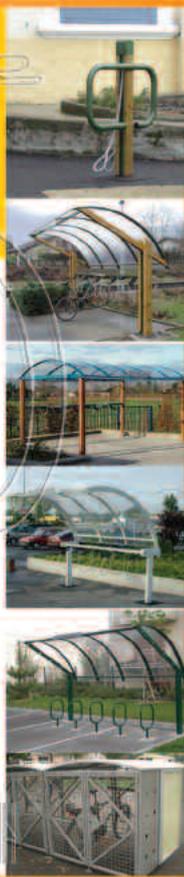
Simple et efficace



"Design" contemporain

Nombreuses références

Sécurité MAXIMUM



Pour nous contacter

www.cyclogard

ETUDES - PROJETS
D'IMPLANTATION

Modèles déposés / systèmes brevetés



● ● ● nombre de techniciens et de spécialistes du vélo sont tout à fait opposés à séparer le vélo du reste de la circulation. Si Serge Morin est d'accord avec l'idée qu'il faut "reposer la question des aménagements", il affirme en revanche que "les difficultés du vélo sont liées à sa non-visibilité. Plus il y aura de vélos, plus ça se verra, et moins il y aura d'accidents.

Il faut répéter que les réseaux de transports collectifs ont tout à gagner au développement du vélo en ville.

Plus les automobilistes verront qu'ils ne sont plus seuls, et comprendront qu'il faut partager. C'est ce qui s'est passé, du reste, lorsque les tramways sont réapparus.

Mais, au final, il est évident pour tout le monde que la solution réelle pour une bonne cohabitation est la courtoisie et le respect mutuel. Il faudra qu'émerge une pacification, un *modus vivendi* apaisé entre tous les usagers de la voirie – ce qui a pour nom le Code de la rue.

Concurrence ou pas ?

Mais un aspect est frappant lorsque l'on interroge les uns et les autres sur les relations entre transporteurs et vélos : beaucoup de spécialistes affirment que les transporteurs "craignent" la concurrence que ferait apparaître le développement du vélo, et n'ont pas envie de l'encourager – ce dont se défendent vigoureusement

les intéressés.

Là aussi, on n'a peut-être affaire qu'à des impressions. Car si l'on y regarde de plus près, il n'est pas juste de parler de concurrence réelle. Certes, à Lyon, les études font apparaître que Vélo'V "prend" plus de part au bus qu'à la voiture. Et plus encore, devrait-on ajouter, aux piétons. Florence Larcher chiffre de 20 à 25% la part d'usagers qui "quittent les bus pour faire du vélo". Avec quel résultat ? "Non pas celui de faire baisser la fréquentation, mais d'écrêter aux heures de pointe"

– ce qui, dans les transports engorgés, ne peut être mauvais. Et comme les abonnements réseau de transports collectifs et Vélo'V sont les mêmes, il n'y a aucune perte de recette pour le transporteur, comme Monique Giroud le résume avec son franc-parler habituel : "Les abonnés sont restés abonnés, même s'ils ont changé de mode. C'est donc tout bénéfice pour TCL, puisqu'ils continuent d'encaisser les abonnements... avec des places libres !" Retour sur la question de l'interopérabilité...

Il est intéressant de noter aussi, comme le fait Bruno Marzloff, que la complémentarité joue à fond quand le vélo se glisse dans ce qu'il appelle "les mobilités interstitielles" : à Lyon, Vélo'V est particulièrement utilisé la nuit, entre 1 heure et 5 heures, à l'heure où les transports collectifs sont à l'arrêt.

Enfin, il faut répéter que les réseaux de transports collectifs ont tout à gagner au développement du vélo en ville, pour les raisons que nous soulevions au début : parce que les transporteurs ne souhaitent pas voir les vélos entrer dans les rames, et qu'un vélo sur la voirie, ou



Lyon, station Vélo'v à la gare de la Part-Dieu. Décembre 2006, au petit matin

gardien en vélostation, ou loué, est un vélo de moins qui monte à bord du bus. Et ensuite, parce que le vélo permet d'étendre considérablement le périmètre autour d'un arrêt de bus ou d'une gare – et donc d'amener un public de clients potentiels plus importants.

Beaucoup de transporteurs ont compris cette logique. C'est ce qui permet à Serge Morin de conclure : "On est incontestablement arrivés à un tournant : entre les débats que l'on pouvait avoir lorsque l'on a créé le Club, les difficultés qu'on avait alors pour se faire comprendre, et maintenant... c'est le jour et la nuit. Par exemple, il y a dix ans, on n'arrivait pas à créer un espace mode doux dans les salons du Cart ou de l'UTP. Aujourd'hui, voyez l'affluence qu'il y avait à cet espace au dernier salon ! Cela restera sans doute un des grands motifs de fierté de mes trente années de militantisme au service du vélo, de voir cyclistes, élus et transporteurs se parler et se comprendre." ■

Livre vert des transports urbains

Après avoir réuni plusieurs séminaires techniques et avoir consulté les citoyens et les professionnels par le biais d'une consultation par internet, la Commission européenne poursuit le processus d'élaboration du Livre vert des transports urbains lancé en janvier dernier.

Les prochaines étapes d'ici à la fin du processus :

- **Juin-juillet 2007 :** rédaction du Livre vert
- **Automne 2007 :** Adoption du Livre vert par la Commission
- **Hiver 2007/printemps 2008 :** Période de consultation
- **Été 2008 :** Préparation du plan d'action
- **Automne 2008 :** Adoption du plan d'action par la Commission

Pour en savoir plus : <http://ec.europa.eu/transport/>

3 la cinquième continuité

 lors que le vélo (re)prend de plus en plus sa place dans les déplacements, il est indiscutablement un domaine qui reste le parent pauvre : l'information.

Il y a des choses que l'on a très vite appris à utiliser, sans toujours réfléchir à ce qu'elles signifient. Quand le sociologue Bruno Marzloff explique que nous sommes profondément aujourd'hui dans un monde "multimodal - mais pas seulement pour le transport", on a d'abord un peu de mal à comprendre. Mais finalement, c'est évident : l'arrivée d'Internet et des nouvelles technologies a ouvert nombre de nouveaux modes, et notre vie en est pleine. "Lorsque je veux communiquer, explique le sociologue, vais-je envoyer une lettre, un fax, un mail, un SMS, un MMS... ?" Le choix se fait en général en fonction des besoins et des outils disponibles. Dans le monde du transport, il

devrait en aller de même. Les modes se multiplient, parallèlement à un phénomène de "désynchronisation" des temps. "Avant,

on était dans un schéma imposé de métro, boulot, dodo. Récurrent. Toujours les mêmes modes, et aux mêmes heures. Aujourd'hui, cela a été entièrement chamboulé." Les horaires changent, les usages du temps changent. On se rend au travail à des heures différentes parce que l'on est en horaires (plus ou moins) libres, on choisit, grâce aux RTT, des temps de loisirs toujours mouvants. "Avant, poursuit M. Marzloff, le temps était collectif." Il est aujourd'hui beaucoup plus individuel - et le succès fulgurant de Vélo'V semble, pour le sociologue, un symptôme évident de cette évolution. Le vélo en libre partage est en effet, selon une expression utilisée par Bruno Marzloff et qui a fait ● ● ●



Photos : Denis Desailly + © Ana Mallin - Fotolia

À la ville...



ESPACES DE SÉCURITÉ

- **ABRIS VÉLOS/MOTOS**
Fabriqués en acier galvanisé à chaud et en polycarbonate, nos espaces de stationnement deux roues sont composés de modules allant du simple à l'infini pour s'adapter à tous vos besoins spécifiques.
- **SUPPORTS ET BORNES VÉLOS**

Prenez contact dès maintenant avec notre équipe commerciale au **02 40 78 08 08**
 Rue de l'Industrie - ZA de Grand Lieu - 44 310 SAINT-PHILBERT-DE-GRAND-LIEU
 Fax : 02 40 78 08 10 - abri-plus@wanadoo.fr
➔ www.abri-plus.com

● ● ● florès, par excellence “un moyen de transport collectif individuel”.

Où est l'info vélo ?

Dans un monde du transport de plus en plus multimodal, où l'utilisateur a le choix de prendre tel ou tel mode, en fonction du temps dont il dispose... ou du temps qu'il fait, l'information devrait jouer un rôle capital. Et si, en effet, “l'infomobilité” pour utiliser un nouveau terme de jargon, a le vent en poupe, le vélo en est pour l'instant presque complètement absent. Aujourd'hui, la SNCF offre la possibilité, lorsque l'on réserve un billet de train, de louer par la même occasion une voiture à l'arrivée. Pas encore un vélo, qui vous serait réservé personnellement et vous attendrait en bout de quai. Nulle trace sur le site de la SNCF de la quantité de vélos disponibles dans une gare à la location, de l'existence d'un système de VLS, moins encore de la possibilité de coupler les billets.



Photos > © Ryl - Fotolia. Montage > Desally

... ou à la campagne

Il y a là, très certainement, beaucoup à faire – pour rendre l'intermodalité plus efficace. “Le problème, explique Bruno Marzloff, ce n'est pas quel mode j'utilise. Ça, je m'en moque! Mon problème, c'est de me rendre de chez moi à un cinéma où passe à une heure précise le film que je souhaite voir. Mon problème, c'est d'arriver à l'heure, en utilisant la meilleure des mille possibilités dont je dispose pour y aller. Il faudrait donc qu'il existe un système qui prenne en

compte les transports, et les relie à l'ensemble des ressources de la ville.” Pour illustrer ce concept, le sociologue a utilisé dans une tribune la belle image d'un “Google de la ville” qui mettrait à disposition de l'utilisateur “une ville à la carte” et ferait éclater toutes les discontinuités. La multiplication des modes conduit fatalement à une complexité plus grande dans les déplacements – ou en tout cas dans le choix et la construction des itinéraires. Pour Bruno Marzloff, il faut pour faire face à cette complexité assurer “cinq continuités : modale, géographique, temporelle, tarifaire et informationnelle”. Les quatre premières sont en bonne voie, du moins dans les grandes agglomérations, avec l'apparition des cartes sans contact interopérables, des pôles multimodaux, des abonnements régionaux, etc. La cinquième continuité, informationnelle, est, elle, pour l'instant inexistante. La créer sera l'un des défis à relever pour les années qui viennent. ■



Roulez électrique !

C'est bon pour vous et bien pour la ville

Velocito est le partenaire idéal des collectivités pour la promotion du vélo électrique, la fourniture et la gestion externalisée de votre service vélo.

Velocito sélectionne des vélos de grandes marques et propose des solutions complètes pour faciliter l'intégration du vélo électrique dans vos plans de déplacement.



SHOWROOM PARIS
7, rue St-Ambroise
75011 Paris
01 43 38 47 19



Vélo + transports publics

l'enquête 2007

Le Club des villes cyclables et le Groupement des autorités responsables de transports publics (Gart) ont mené une enquête en janvier-février 2007 auprès de leurs adhérents sur les initiatives et les démarches en matière d'intermodalité entre le vélo et les transports publics. Les résultats de cette enquête montrent que les solutions facilitant la complémentarité des deux modes de transport sont mieux prises en compte dans les faits et les projets. Une tendance positive qui se vérifie dans un paysage institutionnel local qui a significativement évolué, marqué par l'essor des formes de coopération intercommunale et la poursuite de la décentralisation régionale, notamment en matière de transports.

Agglomérations

Cinq points forts ressortent de l'enquête menée auprès des agglomérations françaises (villes, EPCI, syndicats intercommunaux, syndicats mixtes...)¹:

1) Les couloirs bus-vélos plébiscités

Parmi les collectivités disposant sur leur territoire de sites propres ou de voies réservées aux transports publics, 55 % d'entre elles y autorisent la circulation des cyclistes. Ces couloirs bus-vélos représentent 66 % de la longueur totale des sites propres et voies réservées. Un tiers des collectivités concernées

constate des conflits d'usage sur ces couloirs partagés, notamment lorsque la voie n'est pas suffisamment large - 4,50 m étant la largeur idéale. Cependant, les collectivités dans leur ensemble plébiscitent cette cohabitation : 81 % des collectivités se disent favorables à l'extension ou à la création de couloirs bus-vélos sur leur territoire.

2) Le stationnement vélo favorise l'utilisation des transports collectifs

Le stationnement vélo est la clef du rabattement sur les transports collectifs. En province comme en Île-de-France, près de la moitié des collectivités qui ont répondu à l'enquête offre des places de stationnement vélo aux abords des transports publics urbains. À proximité des gares SNCF, le stationnement vélo est présent dans 71 % des collectivités concernées. Les places de stationnement vélo sont essentiellement conçues sous la forme d'arceaux, insérés ou pas dans un parc de stationnement. Les parcs de stationnement fermés et/ou surveillés sont moins nombreux. Ils sont présents principalement dans les grandes agglomérations de province et ponctuellement en banlieue parisienne.

3) L'embarquement des vélos

30 % des collectivités déclarent autoriser l'embarquement des vélos dans

les transports publics, mais ce chiffre masque les disparités liées aux modes de transports publics et les conditions restreignant les embarquements et les usages du vélo (loisirs, cyclotourisme...).

4) Un développement général des services vélos

Du gardiennage au libre-service, en passant par la location et la réparation de vélos, les différentes formes de services vélos suscitent l'appétit des collectivités qui ont répondu à l'enquête. En province, près d'un tiers d'entre elles a mis en place un service public vélo (à vocation urbaine ou touristique), un autre tiers prévoit de le faire dans les prochaines années. Le libre-service vélo suscite également un intérêt certain auprès de la majorité des grandes villes et agglomérations.

5) Encore peu de communication grand public

Les outils de communication grand public informant sur les solutions d'intermodalité dans les agglomérations ne sont pas systématiques : 24 % seulement des collectivités de province en diffusent. Cette information pourtant capitale n'est pas encore à la hauteur de ces solutions innovantes. L'émergence de centrales de mobilité dans les agglomérations pourrait permettre de changer la donne. ■

RÉGIONS

Sur les 14 régions qui ont répondu à l'enquête :

- 92 % cofinancent les actions vélo conduites par d'autres collectivités et opérateurs ;
- 84 % financent des études vélo conduites par d'autres organismes (associations, communes, EPCI...) ;
- 62 % ont inscrit l'intermodalité vélo/transports publics dans le schéma

régional des transports (SRT), et 60 % dans le schéma directeur régional d'aménagement du territoire (SRADT) ;

- 92 % prévoient la création ou le cofinancement de places supplémentaires de stationnement vélo à proximité des arrêts de transport public.

> L'embarquement des vélos dans les TER paraît acquis par principe, mais les

conditions draconiennes (horaires, matériels, etc.) rendent cette pratique difficile. Les régions estiment que la solution de l'embarquement ne peut satisfaire à elle seule les besoins d'intermodalité entre les vélos et les TER ; les politiques de stationnement des vélos et de services de prêt/location aux abords des gares n'en ont que plus d'intérêt et d'avenir.

Marché du Cycle 2006

Le Conseil national des professions du cycle « Tous à vélo ! » a rendu public les chiffres des ventes de vélos en France pour l'année 2006. Il s'est vendu l'an passé 3 527 700 vélos, soit une baisse de 6 % par rapport à 2005. Cependant, l'année 2006 représente la deuxième meilleure année de ventes depuis 2001 tant en volume qu'en ce qui concerne le chiffre d'affaires. Par ailleurs, avec 5,7 vélos pour 100 habitants, la France est le 4^e pays consommateur de vélos par habitant, derrière le Japon, les Pays-Bas et les États-Unis.

En 2006, le prix moyen d'un vélo était de 235 euros, soit une hausse de 2 % par rapport à 2005. Au total, les ventes de vélos en France pour 2006 représentent un chiffre d'affaires de 828 millions d'euros, auxquels s'ajoutent 525 millions d'euros grâce aux ventes de produits périphériques (composants vélo, accessoires, équipement de la personne...).

En ce qui concerne le réseau de distribution : en volume, près de la moitié des vélos sont commercialisés par les grandes surfaces multi-sports (48 %) ; elles devançant les grandes surfaces alimentaires qui vendent presque trois vélos sur dix (28 %). Les indépendants, avec ou sans enseigne, font preuve d'une grande stabilité en représentant un quart des ventes de cycles (24 %). La répartition des ventes par chiffre d'affaires démontre que les spécialistes indépendants sont toujours leaders avec 53 % du chiffre d'affaires global. Les grandes surfaces multi-sports occupent la seconde place avec 36 % du chiffre d'affaires. Les ventes dans les grandes surfaces alimentaires se situent à 11 % et poursuivent leur recul. Enseignement : en valeur et en volume, la baisse de l'activité vélo en grande surface alimentaire se confirme au profit des grandes surfaces multi-sports et des spécialistes indépendants, avec ou sans enseigne. Le vélo de ville se répartit équitablement entre les indépendants, avec 37 % des ventes, et les grandes surfaces multi-sports, 37 % également. Les ventes de cette famille de vélos en grande surface alimentaire représentent 26 % du volume global, un volume de ventes en hausse significative dans ce circuit. Avec 6000 unités vendues en 2006 contre 3900 en 2005 et un prix moyen de 1000 euros, le vélo à assistance électrique (VAE) fait désormais figure de nouvel acteur pour le marché du cycle.

Pour en savoir plus
www.tousavelo.com

¹ Sur les 336 questionnaires adressés aux agglomérations, le taux de réponse a été de 60 %, soit 202 réponses.

L'université gestionnaire de mobilité



lors qu'un décret de décembre 2006 a rendu, *de jure*, obligatoire pour les universités françaises – hors Île-de-France – l'élaboration de plan de mobilité pour leur personnel, au plus tard en décembre 2008, nous avons voulu savoir ce que nos voisins belges ont mis en pratique et qui pourrait éventuellement servir de référence pour les démarches en cours ou à venir. Zoom sur l'Université catholique de Louvain.

En Belgique, l'Université catholique de Louvain s'est penchée à partir des années 2000 sur les modes de déplacement choisis pour les trajets domicile-travail de son personnel. La direction de l'université s'est alors aperçue que près de 70 % des personnes qui ont répondu à l'enquête qu'elle a menée se rendaient seuls en voiture à l'université. Conformément à la législation fédérale, comme chaque entreprise ou institution publique comptant au moins 100 salariés, l'UCL est tenue d'établir tous les trois ans un diagnostic sur les déplacements domicile-travail de son personnel. Les résultats de la dernière enquête auprès du personnel de l'université (2006) montrent que l'autosolisme reste une pratique importante : 61 % des salariés viennent seuls en voiture, 20 % en train, 8 % à pied, les autres utilisent le bus, le vélo ou la moto.

La ville universitaire de Louvain-la-Neuve a été fondée au début des années 1970¹ et conçue presque exclusivement comme une ville piétonne. Elle est construite sur une gigantesque dalle de béton qui supporte les bâtiments d'enseignement, les nombreuses habitations, les bureaux, les commerces et les rues. En dessous de cette dalle se trouvent les artères routières qui permettent aux automobilistes d'accéder aux parkings de la ville. Tant urbanistique que culturel, ce choix a participé activement au rayonnement national et international de l'UCL en lui délivrant une identité et un cadre d'études attractif. L'accessibilité à l'université revêt en ce cas un enjeu tout aussi symbolique que pratique. D'autre part, le foncier étant précieux, l'université souhaite pouvoir réduire la



L'accessibilité à l'université revêt pour le cas de Louvain-la-Neuve un enjeu tout aussi symbolique que pratique

demande de stationnement automobile. L'autosolisme y est donc une pratique préoccupante.

Souhaitant investir sur le long terme, les autorités de l'UCL ont décidé de modifier cette situation et de permettre les conditions d'un report modal vers des transports plus durables. Le coordonnateur mobilité de l'UCL, Philippe Degand, a rédigé en 2005 un plan de mobilité comprenant une série de mesures d'encouragement mais aussi des projets d'aménagement à mener sur le court, le moyen et le long terme. En effet, à Louvain-la-Neuve, l'université est tout à la fois le plus grand employeur mais aussi un aménageur essentiel, aux côtés de la municipalité d'Ottignies-Louvain-la-Neuve.

Parmi les différentes mesures prises depuis deux ans, la plus symbolique concerne l'indemnité vélo. Comme tous les employeurs

en Belgique, l'UCL est tenue de couvrir financièrement une partie des frais de déplacement domicile-lieu de travail (transports publics, automobile) selon des modalités d'intervention définies dans des arrêtés royaux. Depuis 1998, il est possible à l'employeur d'octroyer une indemnité kilométrique aux membres de son personnel qui utilisent la bicyclette pour parcourir la totalité ou une partie de la distance entre leur domicile et leur lieu de travail. Cependant, cette indemnité vélo est une faveur de l'employeur. L'UCL a décidé de l'accorder afin d'envoyer un signal fort d'encouragement. Elle participe aux frais de déplacement à concurrence de 0,15 euro par kilomètre parcouru et sans distance minimale. Cette intervention financière peut être obtenue également pour le trajet parcouru entre le domicile et la gare ● ● ●

¹ La décision de fonder cette « ville nouvelle » sur le territoire d'Ottignies (Brabant wallon) a été prise après que la crise linguistique de 1968 dans la ville universitaire historique de Louvain a conduit à la nécessité d'une scission et au départ des étudiants francophones.

● ● ● ou le point d'arrêt d'autobus, indépendamment de l'intervention dans les frais de déplacement en transports en commun. Autrement dit, les deux aides peuvent se cumuler. Cette mesure d'encouragement s'accompagne sur le terrain d'un certain nombre de projets d'implantation de stationnement vélo devant les bureaux du personnel. L'UCL doit encore inciter la Ville et la Région à aménager des itinéraires cyclables.

Par ailleurs, l'UCL a souhaité favoriser le covoiturage en permettant aux salariés de trouver des « covoituriers ». Pour ce faire, Philippe Degand a mis en place un annuaire informatique sur le réseau intranet qui permet à tous les salariés de repérer grâce aux

codes postaux les personnes intéressées par le covoiturage ou le pratiquant déjà. En 2006, 24,6 % des personnes ayant répondu à l'enquête déclaraient avoir pratiqué le covoiturage dans les deux derniers mois et 55,9 % se disaient disposés à y venir s'ils trouvaient un partenaire.

À moyen terme, l'UCL souhaiterait également pouvoir mettre en place deux mesures de dissuasion de l'usage de l'automobile – toujours plus lentes à être effectives car elles sont impopulaires. La première serait de limiter l'accès des parkings réservés au personnel. L'offre de stationnement restant encore trop important. La seconde serait de supprimer le remboursement des frais domicile-lieu de travail aux seuls autosolistes.

Si le plan mobilité de l'UCL concerne en premier lieu les problématiques de mobilité du personnel, la lecture du document permet également de se rendre compte qu'il intègre également celles des étudiants, voire celles des résidents permanents. À Louvain-la-Neuve, les mobilités sont intriquées. Cela correspond bien évidemment à l'histoire singulière de cette jeune université et de « sa ville ». Mais cette prise en compte globale, du personnel et du public étudiant, pourrait inspirer les universités françaises, même si elle n'est pas rendue obligatoire dans le nouveau décret ni évoquée dans la circulaire. ■

Pour en savoir plus :
www.sper.ucl.ac.be/mobilite.htm
 Contact : degand@sper.ucl.ac.be

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 :



Denis Desailly, Ryl@Fotolia,
 Ana Malin@Fotolia,
 Arnaud Munoz, Iorgis Matyassy

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
d-desailly@mac.com

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 : avril 2007

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

Plan de mobilité, décret et circulaire

• Décret n° 2006-1663 du 22 décembre 2006 instituant une prise en charge partielle du prix des titres d'abonnement correspondant aux déplacements effectués entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail par les personnels de l'État et des établissements publics administratifs de l'État travaillant hors Ile-de-France.

« Art. 6. Dans les deux ans à compter de la date de publication du présent décret, les administrations situées dans le ressort d'une agglomération de plus de 100 000 habitants doivent élaborer un plan de mobilité. »

• Circulaire du 25 janvier 2007 relative à l'application du décret n° 2006-1663 du 22 décembre 2006.

Lire le point n° 4: « L'élaboration d'un plan de mobilité ou plan de déplacement de l'administration. »

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



METALIC

EQUIPEMENT

76 avenue Debourg 69007 LYON
Tél 04 78 72 87 14 Fax 04 78 69 59 84
www.metalic.fr contact@metalic.fr



ABRIS VELOS

ABRIS FUMEURS

SUPPORT-CYCLES

EQUIPEMENT DE PARKING

MOBILIER URBAIN ET PAYSAGER

Abri IGUS



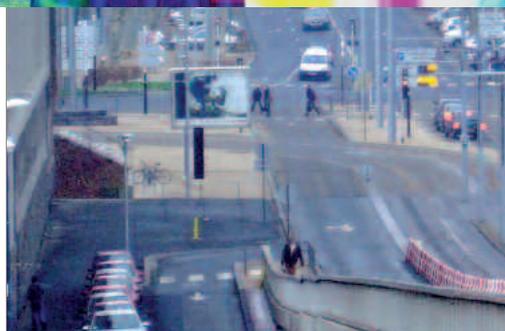


Photo portrait > Iorgis Matyassy / Club des villes cyclables

Serge Godard,

maire de Clermont-Ferrand, président du SMTC et de Clermont Communauté

1/À l'automne dernier, Clermont-Ferrand a fait son entrée dans le réseau grandissant des agglomérations françaises dotées de tramway. Quelles furent les motivations et les grandes étapes de ce projet? Quel bilan et quelles perspectives dressez-vous?

La ligne de tramway de l'agglomération clermontoise relie, du nord au sud, les quartiers nord de Clermont-Ferrand, le centre historique de Montferrand, le centre-ville et la place de Jaude, le CHU, le campus universitaire des Cézeaux et la gare de La Pardieu. Ainsi le tramway dessert les principaux pôles résidentiels, commerciaux, culturels, sportifs, administratifs, médicaux, d'enseignement supérieur... A l'automne 2006, 8 km de la ligne ont été inaugurés. Le dernier tronçon sera mis en service pour la rentrée scolaire de septembre 2007.

La ligne longue de 14 kilomètres permettra de desservir directement 75 000 habitants et 54 000 emplois sur un périmètre de 500 mètres autour du tracé.

C'est le tramway sur pneus conçu par Lohr Industrie qui a été retenu pour équiper l'agglomération clermontoise. Le véhicule Translohr est un tramway nouvelle génération. Monté sur pneus, guidé par un rail central et à peine plus large qu'une voiture, il libère, de part et d'autre de son site réservé, de la place pour les deux-roues, les piétons et les traitements paysagers.

Les voies empruntées par le tramway ont fait l'objet d'un aménagement englobant, au moins, la totalité des espaces publics mitoyens (400 000 m² d'aménagements) et l'extension de son patrimoine arboré (plantation de 1400 arbres et 140 000 arbustes).

6 parkings relais (dont 3 déjà opérationnels), aménagés aux abords de la ligne, permettront aux automobilistes de laisser leur voiture aux entrées de l'agglomération. La création de cette ligne s'est également accompagnée d'une réorganisation et d'une modernisation du réseau actuel des bus urbains et des cars interurbains desservant l'agglomération.

Avec 8 km de tramway exploités entre Champratel et le CHU, nous dépassons déjà les 30 000 voyageurs transportés par jour. Ces résultats sont particulièrement positifs et témoignent du sentiment perceptible d'une réelle adhésion au tramway.

2/En 2004, l'agglomération se dotait d'une structure nouvelle de conseil et de service en mobilité, MooviCité. Cette centrale de la mobilité, voulue par le SMTC, a-t-elle été un outil efficace pour préparer habitants et entreprises à l'arrivée du tramway?

MooviCité, la Centrale de mobilité de l'agglomération clermontoise, a été mise en place par le SMTC en septembre 2004 dans le but de proposer un ensemble de services de transport, d'information et de réservation à différents publics de voyageurs spécifiques.

L'objectif est d'accompagner et de faciliter la mobilité dans l'agglomération en rendant les transports en commun plus accessibles et en promouvant les modes de transports alternatifs à la voiture particulière.

MooviCité exploite aujourd'hui le service de transport spécialisé « MooviCité Transport à la Demande » qui permet aux personnes à mobilité réduite de se déplacer pour le même prix que les autres usagers des transports en commun.

MooviCité gère également, sous l'appellation « MooviCité Location de vélos », le service de mise à disposition et de location de vélos classiques ou électriques. Progressivement le dispositif s'impose dans le paysage de la mobilité: de 3 300 sorties de vélos en 2002 à 19 000 en 2005, puis à 21 000 en 2006. Le pari est gagné et le vélo en ville semble bien présent.

La centrale de Mobilité s'inscrit dans le programme d'envergure en matière d'accessibilité lancé par le SMTC: aménagements des lignes existantes, investissements sur les équipements et les services aux voyageurs (signalétique, billettique...), ligne de tram entièrement accessible...

3/Pour faciliter, aujourd'hui et demain, les déplacements des cyclistes dans l'agglomération clermontoise, outre les services, quelles sont vos initiatives en matière d'aménagement (itinéraires, stationnement, intermodalité)?

La réalisation de la ligne de tramway s'est accompagnée d'un effort important sur la politique deux-roues affichant ainsi une réelle complémentarité entre les deux modes. Tout d'abord, le projet a été l'occasion

d'aménager 9,5 km supplémentaires d'itinéraires cyclables le long de la ligne (à travers des pistes sur trottoirs ou des bandes protégées sur la chaussée).

De plus, l'intermodalité entre les deux roues et le tramway est encouragée à travers deux actions fortes: d'une part, la mise en place de 80 arceaux à proximité des stations (sur les 10 premiers kilomètres de ligne ouverts). D'autre part, la possibilité d'emprunter le tramway avec son vélo avant 7 h 15 et après 18 h 30 du lundi au samedi en service d'hiver, et toute la journée le dimanche et en service d'été.

Enfin, le projet de la première ligne de tramway s'est accompagné d'une réflexion sur l'ensemble des déplacements qui a conduit à la réalisation d'aménagements favorables aux modes doux (piétonisation de certaines voies à proximité du tramway, mise en place de zones 30 dans des quartiers entiers) et à la mise en œuvre de plans de déplacement d'entreprises ou d'administrations (PDE, PDA).

Pour être efficace, la politique vélo se doit d'être cohérente intrinsèquement mais également au sein d'une politique globale des déplacements, ce qui représente un vrai défi compte tenu du partage actuel des compétences: les villes (aménagements de voirie), Clermont Communauté (aménagements de voirie, parkings-relais...), le Conseil général (aménagements de voirie), les AOT (PDU, complémentarité avec les transports en commun dans les PEI...). Le PDU, actuellement en révision, est un outil indispensable pour garantir cette cohérence et définir une politique partagée.

L'usage du vélo est pour l'instant relativement mal connu sur l'agglomération clermontoise même si une augmentation est palpable en centre-ville et à proximité du tramway. L'ambition de la politique "deux-roues" est d'atteindre le seuil de visibilité: à partir d'un certain nombre de cyclistes, ces derniers deviennent visibles attirant ainsi d'autres utilisateurs garantissant une meilleure sécurité de ce mode de transport, une meilleure continuité des itinéraires cyclables, un réseau maillé desservant les principaux pôles et une plus grande complémentarité transports en commun/vélos. ■