



LE MAGAZINE D'INFORMATION DES VILLES CYCLABLES



*LYON

4€

n° 29

dossier > pages 10 à 19

septembre/octobre 2007



GRANDLYON

communauté urbaine

> le vélo à grande échelle

le vélo face aux transports collectifs > page 6
en partenariat avec Transport public

la parole à > Christophe Raverdy > page 24

JCDecaux

NOS INGÉNIEURS AVAIENT LA TÊTE DANS LE GUIDON

MAIS ILS N'ONT PAS PERDU LES PÉDALES

AUJOURD'HUI, LEUR PETITE REINE EST 5 FOIS ÉLUE...



Trophée du vélo 2005



Trophée 2005 L'Usine Nouvelle



JANUS 2006
DE L'INDUSTRIE



Prix Entreprises & Environnement 2006



JANUS 2007
DES SERVICES

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

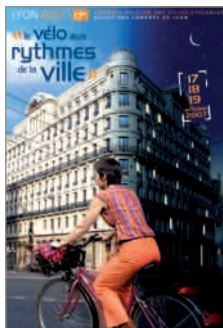
Trophée du vélo 2005, Trophée 2005 L'Usine Nouvelle, Janus 2006 de l'Industrie, Prix Entreprises et Environnement 2006, Janus 2007 des Services... des récompenses qui ont salué le talent de toutes les équipes JCDecaux ayant

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 250 000 km.





agenda 2007



**17^e Congrès
du club des villes cyclables
"Le vélo
aux rythmes de la ville"
> 17,18,19 octobre
Lyon** en partenariat
avec le Grand Lyon
Programme et inscription :
septembre 2007
www.villes-cyclables.org



**XXI^e Rencontres Nationales
du Transport Public
> 7 - 9 novembre 2007
Clermont-Ferrand
Grande Halle d'Auvergne
www.objectiftransportpublic.com**



**7^e Forum des projets urbains
> 8 novembre 2007
CNIT Paris La Défense
www.projetsurbains.com
www.innovapresse.com**



**Congrès des maires de France
« Maires et citoyens :
construire ensemble »
> 20-21 et 22 novembre 2007
Paris, Porte de Versailles**



**Congrès de l'ATEC
> 6 et 7 février 2008
Palais des congrès de Versailles
ATEC-ITS France
51 bis, avenue de Versailles
75016 Paris
Tel: + 33 (0)1-45-24-09-09
Fax: + 33 (0)1-45-24-09-94**



**Paris – Pékin 2008 à vélo
Fédération française
de cyclotourisme FFCT
> de mars à août 2008
à vélo, pour rejoindre
Pékin le 1^{er} août
pour l'ouverture
des Jeux Olympiques
www.ffct.org**



L'année du vélo

« L'édito »

Le vélo est avec l'autopartage, le grand gagnant de la Semaine de la mobilité 2007! » C'est en ces termes que Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'Etat à l'Ecologie, a introduit sa présentation des événements nationaux de la nouvelle édition de la Semaine de la mobilité lors de la conférence de presse où elle intervenait aux côtés du ministre d'Etat et de son collègue secrétaire d'Etat aux Transports. Et de citer quelques-unes des nombreuses initiatives vélo des collectivités territoriales emblématiques de son spectaculaire essor et surtout de l'innovation aujourd'hui attachée à ce mode de déplacement: marquage des vélos, vélobus, etc. Mais les pouvoirs publics ne s'accordent pas obligatoirement sur leurs modalités pour fêter le vélo, y compris pendant un événement national pourtant parrainé par trois ministres! La préfecture de police de Paris a ainsi choisi cette même semaine pour intensifier sa répression contre les cyclistes et notamment contre les utilisateurs de Vélib'. Au motif que le respect de la règle est la

meilleure des protections des usagers vulnérables de la rue et que la répression serait la meilleure des « préventions ». Le problème pour les cyclophobes, en revanche, c'est que les chiffres de la mal nommée « sécurité routière » ne peuvent, eux, être mis au service de la légitimation de cet élan répressif! En effet, le vélo est toujours non dangereux, même quand 10000 bicyclettes publiques sont empruntées par plus de 5 millions de cyclistes, 100000 abonnés à l'année dont beaucoup de nouveaux adeptes. Désespérément non dangereux entend-on quasiment dans les discours de certains responsables qui s'avouent « agréablement surpris » par ces bons chiffres relatifs à la sécurité de la pratique! A Bordeaux récemment, le directeur de la police nationale, à Strasbourg le préfet du Bas-Rhin ne pouvaient faire d'autres constats et s'employaient pourtant à défendre leur tout-répressif et la pertinence d'un Code de la « route » de toute évidence inadapté à la cohabitation et surtout à la prise en compte des autres modes que la voiture.

Il y a toujours autant d'idées reçues sur le porte-bagages du vélo. Et même des contrevérités. Dominique Bussereau en a donné lui- aussi la mesure en affirmant sur l'antenne d'une grande radio pendant cette même Semaine de la mobilité non seulement qu'on pouvait retirer des points de permis de conduire au cycliste contrevenant mais que c'était logique et normal. Sauf que ce n'est pas ce que prévoit la loi. Mais avant tout, nous profiterons du Congrès des villes cyclables à Lyon du 17 au 19 octobre où sa venue est annoncée pour redire en sa présence les nombreux atouts du vélo au service de la mobilité, au service d'un développement durable et équitable. En effet, malgré nos propositions communes avec la Fédération nationale des usagers de la bicyclette, et au moment où nous bouclons ce numéro, le vélo est toujours désespérément absent du Grenelle de l'environnement.

Le vélo ne peut se limiter à être l'emblème facile d'une semaine nationale : c'est toute l'année qu'il faut le favoriser!

Denis Baupin,
Président

texto-vélo

Stationnement

Parcub vient d'ouvrir à Mérignac un sixième espace de stationnement vélos. 80 des 100 places réservées aux deux-roues sont à la disposition des cyclistes.

➔ Accès 24 heures sur 24, local clos et équipé d'arceaux, doté d'un système de surveillance vidéo. L'ouverture du parc mérignacais porte l'offre totale à 350 places dans les parcs Parcub. Pour les cinq espaces bordelais, 496 cartes sont déjà en service.

Le vélo de ville de l'année

Le grand prix du vélo de ville 2008 a été décerné au

Staccato suprême de Batavus par le Comité de promotion du vélo, pour son très bon niveau d'équipements adaptés à un usage de déplacement quotidien et d'équipement sécuritaire (anti-vols, éclairage permanent, etc.), son ergonomie, son confort, son esthétique et son entretien réduit (pneu anti-crevaison).

➔ Prix public conseillé 899 €. Une mention spéciale du jury a été décernée au vélo à assistance électrique Gitane/E-Bike 2008 pour son bon rapport qualité prix et son réel confort d'usage. Prix conseillé 1299 €

Grenelle

Parmi les mesures phares, la réduction de la vitesse des voitures de 10 km/h pour réduire les émissions de CO², l'instauration d'une "éco-pastille" pour inciter l'achat de voitures propres ou le développement d'"éco-quartiers".

➔ Deux sujets de désaccord persistent : le nucléaire et les agro- ou bio-carburants. Les propositions feront l'objet d'une consultation publique sur Internet afin d'aboutir, fin octobre, à 15 à 20 "plans programmes".

Et le vélo dans le Grenelle ?

Absent pour le moment malgré les propositions du Club des villes cyclables et de la FUBicy présentées dans le cadre de la Semaine européenne de la mobilité du 16 au 22 septembre 2007.

➔ Considérant que 10% des déplacements urbains à vélo en 2012, c'est possible, le Club et la FUBicy demandent à l'État de s'engager aux côtés des collectivités territoriales et ont présenté 7 mesures prioritaires pour faire du vélo l'outil du développement durable des territoires : l'adoption d'un "Code de la rue", l'intégration du vélo dans le "chèque transport", une TVA écologique (5,5%) dans le cadre de la logique bonus/malus carbone pour l'achat d'un vélo (voire pour les accessoires vélo), l'affectation de 10% du budget des routes et autoroutes pour l'aménagement d'itinéraires vélo, la mise en œuvre d'un plan ambitieux de développement du stationnement dans l'habitat collectif existant (garages vélos, box, stationnements sur voirie...), dans les équipements publics et dans les gares ; le déploiement du mar-



Illustration : Sabine de Ligny

quage des vélos à l'échelle du territoire pour lutter contre le vol, et une campagne de communication annuelle sur le thème "le vélo quotidien, c'est bon pour la santé".

Vélo à l'hydrogène

Une société chinoise basée à Shanghai, Pearl Hydrogen, a dévoilé une gamme de vélos fonctionnant à l'hydrogène à l'occasion de la 9^e édition du Salon International sur la Technologie, les Équipements et les Applications du gaz en Chine.

➔ Destinés à la production, ces vélos doivent être commercialisés dans un premier temps à partir de 2 600 \$ même si le prix devrait tomber aux alentours de 500 € soit moins 80% par rapport au prix initial avec le lancement en série... Situées sous la selle, les bouteilles d'hydrogène offrent un gain de place et de poids par rapport à la version électrique. D'une autonomie de 100 km environ, les piles à combustibles se rechargent en à peine une demi-heure contre 3 heures pour des batteries. Le vélo à hydrogène permet d'atteindre 25 km/h.

Salon du cycle

Signe de la bonne santé du vélo : la surface de stands et le nombre d'exposants du Salon international du cycle du 28 septembre au 2 octobre ont été multipliés

**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



vite dit

par deux par rapport à la dernière édition de 2005.

➔ Les 800 exposants sont aujourd'hui à égalité en nombre avec ceux de la moto puisque les deux salons se déroulent simultanément dans le cadre du "Mondial du deux-roues" tous les deux ans.

Vélos en libre service suite...

Mulhouse a inauguré le 15 septembre son système baptisé "Vélocités" (JCDecaux).

➔ 200 vélos et 20 stations. Le 25 septembre, c'est Besançon qui mettait en service ses 200 premiers Vélocités. Dijon a choisi

le 15 septembre Clear Channel pour équiper la ville d'un système de 400 VLS répartis sur 40 stations. Rouen a choisi JCDecaux (250 vélos et 20 stations).

5 millions

C'est le nombre de locations de Vélib' le week-end des 22 et 23 septembre à Paris.

➔ La moitié de l'objectif annuel d'abonnements a été atteint en 2 mois!

Vélos dans les TER

➔ L'interdiction d'embarquer les vélos dans les TER 200 aux heures de pointe entre Strasbourg et Bâle a été suspen-

due jusqu'au 10 décembre par la Région Alsace et la SNCF qui se sont engagées à renforcer l'offre existante dans les gares en matière de location et de gardiennage. Ou de développer des services comme la gratuité du stationnement pendant un an pour les abonnés TER. A suivre.

Vélo dans les bus

Les vélos prennent le bus à Rouen, sur les lignes 4 et 7 équipées d'un emplacement pouvant accueillir 2 vélos mais également destiné à accueillir une personne en fauteuil roulant, en ce cas prioritaire sur les vélos. ■

// Les accidents à vélo restent toujours aussi rares à Paris. Je pense même que plus il y aura de bicyclettes dans les rues, moins il sera dangereux de pédaler, car les automobilistes feront plus attention //

Docteur Daniel Jannièrre, anesthésiste réanimateur au Samu le 26 septembre dans Le Parisien/ Aujourd'hui en France



L'I.N.C.M, le spécialiste des formations Cycle

Le tremplin de la réussite dans les métiers du Cycle

POUR LES JEUNES

Deux formations en alternance reconnues par les professionnels:
Le CQP Mécanicien Cycles, le CQP Conseiller Technique Cycles.

POUR LES ADULTES

> des formations adaptées,
> des possibilités de prise en charge financière.

POUR LES PROFESSIONNELS EN ACTIVITÉ

Des formations de perfectionnement.

INCM - 51 bis, rue des Epinettes - 75017 Paris
Tél. : 01 46 27 82 28 - Fax: 01 42 28 97 65
www.incm.asso.fr

l'INCM est une association loi 1901.
Une documentation conforme à l'article L920-6 du code du travail est disponible sur simple demande.



TroisQuatorze - Paris photos: © A. Brunet Gamma

Le vélo face aux transports collectifs

> "Pas de guerre entre les modes"*



Difficile d'y échapper dans la presse : en juillet dernier, Paris s'est lancé dans l'aventure du vélo en libre-service, après Lyon en 2005. Et, comme dans la capitale des Gaules, le succès a été au rendez-vous. Mais quelles relations le vélo, en libre-service ou pas, entretient-il avec les transports collectifs ? En quatre questions, quelques éléments de réponse.

1. Comment ça marche ?

Lyon et Paris sont, avec Vélo'v et Vélib', les vitrines du vélo en libre-service (VLS). Mais de nombreuses autres agglomérations se sont lancées, et le mouvement s'accélère : il y a eu Rennes, le pionnier en 1998. Puis Lyon qui fit exploser les chiffres en offrant d'emblée 4000 vélos aux usagers. Depuis, les contrats se succèdent avec, en vrac et hors Paris, Marseille, Rouen, Mulhouse,

Besançon, Orléans, Aix-en-Provence, et plus récemment Montpellier et Toulouse. Et ce n'est certainement pas fini.

Revenons sur le principe du VLS. Il s'agit, tout simplement, de mettre à la disposition des usagers des vélos qui ne sont pas réunis en un point unique, chez un loueur, mais disséminés sur toute l'agglomération. C'est la clé du succès : pour inciter à l'usage du cyclisme en ville, il faut que l'usager soit sûr de trouver un vélo le plus près possible de son point de départ, et le plus près possible de son point d'arrivée. S'il faut marcher 20 minutes pour trouver son vélo, et autant pour le ranger, cela n'a évidemment pas d'intérêt. Tous les spécialistes sont aujourd'hui d'accord sur le fait que le maillage idéal est d'une station tous les 300 m. Ce qui est considérable ! On dit souvent que le métro de Paris est le plus dense du monde... mais il va trouver

à qui parler lorsque Vélib' aura atteint le nombre de stations prévu, plus de quatre fois plus important que le nombre de stations de métro (1451 contre 298) !

Donc, le maillage serré est indispensable. Pour le reste, plusieurs systèmes sont possibles. Première possibilité – actuellement la seule en service en France : des stations fixes, composées de 10 à 30 points de fixation pour les vélos. Les stations sont équipées d'une borne informatique permettant de lire une carte. Les usagers s'abonnent – pour mémoire, le prix de l'abonnement est de 28 euros à Paris –, reçoivent une carte à puce, et n'ont plus qu'à s'en servir pour déverrouiller un vélo à la station de leur choix. Arrivés à destination, les usagers accrochent leur vélo à une station, et le tour est joué. Signalons au passage que la deuxième clé du succès se trouve dans le prix : hormis l'abonnement, la première demi-heure de VLS est gratuite. Ensuite, les prix évoluent différemment selon les agglomérations. À Lyon, ils restent modiques même au-delà d'une heure, ce qui ne favorise pas le turnover. L'erreur ne sera pas renouvelée à Paris, où les prix deviennent vite carrément prohibitifs : à partir de la troisième demi-heure supplémentaire, il en coûte 4 euros la demi-heure – soit 19 euros les trois heures de vélo.

*Avec
le magazine
Transport public
www.utp.fr

Il existe une deuxième possibilité pour organiser le VLS : c'est le système Call a bike, assez prisé outre-Rhin. Il n'y a dans ce cas pas de stations matérialisées – ce qui est un avantage considérable dans les villes où l'espace est très restreint, ou si les élus ne souhaitent pas prendre des places sur le stationnement. Pas de cartes donc avec ce système, mais des vélos disséminés un peu partout et déverrouillés grâce à un code obtenu par téléphone portable. La licence du système a été acquise en France par Transdev, sous le nom d'Allo-cyclo.

2. Qui paye ?

On s'en doute : un tel système de VLS est cher. D'abord parce qu'il faut installer les stations. Ensuite parce qu'il faut payer des vélos qui soient à la fois robustes, performants, et pleins d'électronique (chaque vélo est équipé d'un système permettant de le géolocaliser). Et enfin – et peut-être surtout – parce qu'il faut payer le service qui va avec : des salariés pour travailler à la régulation, sur le terrain pour répartir les vélos sur les différentes stations, pour faire l'entretien et la maintenance... À Orléans, dont le VLS est pourtant relativement modeste avec 28 stations, il faut une dizaine d'employés.

Alors, qui paye ? Actuellement, la réponse n'est simple et claire que dans une agglomération, celle d'Orléans. Celle-ci a en effet fait le choix de financer directement le service, et, après appel d'offres, elle a confié à Effia le soin de l'exploiter. Coût annuel pour l'agglomération : 774 000 euros par an, soit presque 2600 euros par vélo.

"Mais à Paris et Lyon, c'est gratuit!", rétorqueront certains. C'est en tout cas le discours qu'essaient de faire passer les élus parisiens et lyonnais. En réalité, les choses sont un peu ● ● ●





● ● ● plus compliquées. À Paris, Lyon, et dans toutes les autres agglomérations concernées par le VLS, le système est mis en place par les afficheurs de publicité : Clear Channel à Rennes, et JCDecaux dans tous les autres cas. En fait, comme le vélo est dans l'air du temps, il est devenu habituel que les agglomérations ajoutent à présent le service VLS dans leur appel d'offres pour le marché de l'affichage. Tout est donc négocié en même temps : quantité de panneaux d'affichages et de MUPI (mobilier urbain pour l'information), nombre d'abribus et VLS.

Naturellement, les JCDecaux et autres Clear Channel n'installent pas le VLS gratuitement. Ils commencent par négocier à rebrousse-poil la quantité d'espace publicitaire dont ils pourront bénéficier dans l'agglomération et il suffit de regarder les rues de Paris et les nouveaux panneaux d'affichage "défilant" pour comprendre que Decaux n'a pas fait une mauvaise affaire. Puis, selon les agglomérations, ils ajoutent, ou pas, une facture plus ou moins salée : à Marseille, la communauté urbaine devra déboursier quelque 2,7 millions d'euros par an. Quant à Paris et à Lyon, que JCDecaux a choisis comme vitrine de son service, le VLS n'y est pas gratuit non plus, loin de là. En fait, l'entreprise se voit accorder, en échange du VLS, une forte réduction sur la redevance d'occupation du domaine public qu'elle doit payer à l'agglomération. À Lyon par exemple, si Vélo'V n'existait pas, JCDecaux paierait 68 millions d'euros de redevance sur treize ans. Avec Vélo'V, la redevance tombe à 18 millions. À 50 millions de manque à gagner pour l'agglomération par an, on est tout de même assez loin de la gratuité...

Pour les agglomérations qui se lanceront, demain, dans le VLS, l'alternative restera la même : où bien elles confient le marché à un publicitaire – avec les inconvénients et les avantages qui vont avec. Ou bien elles décident de payer elles-mêmes, considérant, comme le fait l'agglomération d'Orléans, qu'il s'agit d'un "service public de transport", tout comme le bus ou le tramway, et qu'il est donc normal de payer. À ce sujet, le prési-

dent de l'agglomération d'Orléans, Charles-Éric Le Maignen, a une opinion intéressante : il propose de considérer non la facture totale mais, comme on le fait pour les autres modes, le coût par déplacement : "Le coût par vélo est de 2000 à 3000 euros. Si on arrive à une rotation de 5 à 6 utilisateurs par jour, cela représente 1 euro par déplacement. Comparé au tramway, c'est le double..."

3. Vélo et transports collectifs : complémentaires, ou concurrents ?

On s'en doute : le développement du VLS par les agglomérations a pour objectif de faire baisser la part de la voiture individuelle dans les déplacements. Et pas celle des transports en commun ! Mais la question mérite d'être posée : le vélo est-il concurrent des transports collectifs, ou en est-il le complément ?

Réponse : les deux – évidemment. Tout dépend de l'usage et des usagers. On sait que le vélo peut être un élément important de la multimodalité, y compris dans les déplacements pendulaires domicile-travail. C'est pourtant, de l'avis des spécialistes du vélo, dans ce cas que le VLS est le moins pertinent. Car quand on a un train à prendre pour aller au travail ou en revenir, on a souvent des horaires assez serrés. Or, la glorieuse incertitude du VLS consiste en ce que l'on n'est jamais à 100% certain de trouver de la place pour ranger son vélo dans une station, et qu'il faudra peut-être faire 300 m de plus pour le ranger dans la station suivante. Ennuyeux si l'on ne veut pas rater son train. Les spécialistes jugent donc que dans ce cas, et si c'est possible, les voyageurs préféreront les transports collectifs. De l'autre côté de la chaîne multimodale, il y a le déplacement entre le domicile et la gare TER ou RER, par exemple. Mais les agglomérations résidentielles sont souvent bien plus petites que les villes-centres où l'on travaille, et le VLS peu adapté aux petites communes. La solution est donc plutôt dans la possibilité d'utiliser son vélo

personnel et de le parquer, de façon sécurisée, en gare. De nombreuses régions, en collaboration avec la SNCF, travaillent aujourd'hui à de telles solutions de parkings vélos et d'accès cyclables sécurisés en gare. Car la SNCF n'est pas enthousiaste du tout à l'idée de laisser les usagers embarquer les vélos dans les TER souvent bondés aux heures de pointe. Elle réfléchit donc à toutes les possibilités permettant aux usagers d'utiliser un vélo pour venir en gare, dans les deux sens, mais sans l'embarquer. Évidemment, le vélo ne peut être un concurrent pour le train – c'est-à-dire qu'il n'est pas adapté à de longues distances. En revanche, il paraît imbattable, en ville, sur des distances assez courtes. La preuve ? Une association a tenté, l'an dernier, une démonstration intéressante : elle a fait partir de la même place au centre de Paris des voyageurs utilisant tous les modes (vélo, deux-roues motorisé, voiture, bus, métro, taxi) et leur a fait rallier une porte au nord de la capitale. Verdict : le vélo gagne contre tous !

Patricia Varnaison, responsable du département Mobilité au Certu, confirme que la concurrence peut en effet exister entre vélo et transports collectifs, notamment sur la question du prix. "Dans de nombreuses agglomérations, il n'existe pas de tarifications court trajet, et l'on paye le même prix pour faire en bus 1 ou 20 km." Dans ce cas, pour des catégories à faible pouvoir d'achat, comme les étudiants, le vélo est beaucoup plus intéressant pour des petites distances.

Florence Larcher, aujourd'hui "madame vélo" chez Effia, est une spécialiste incontestée de ces questions : c'est elle qui a, pour une bonne partie, mis en place Vélo'V lorsqu'elle travaillait au grand Lyon. Elle estime que la complémentarité du vélo et des transports collectifs "est évidente quand il s'agit de modes qui vont vite, ● ● ●





● ● ● *comme le train. Dans ces cas, le vélo permet de faire du rabatement. C'est moins évident quand on parle vélo-bus. Il semble qu'il y ait peu d'intermodalité entre eux : ou l'on prend l'un, ou l'on prend l'autre, pour l'intégralité du trajet.*"

Posons carrément la question qui intéresse les transporteurs : le VLS représente-t-il un concurrent pour eux, et le vélo risque-t-il de faire baisser la fréquentation des transports en commun ? La réponse nuancée de Florence Larcher est plutôt non : "D'accord, une partie de la population va vers le vélo pour certains déplacements – les petits trajets. Mais cela ne fait baisser ni le nombre d'abonnements au réseau de transport ni l'utilisation de celui-ci. En fait, cela libère les heures de pointe, ce qui est une bonne chose : cela laisse plus de place à des personnes qui, elles, ne prendront jamais le vélo."

L'analyse est parfaitement confirmée par les enquêtes faites, à Lyon par Keolis qui exploite le réseau TCL. Sylvain Beaugé, responsable Marché-produits, explique : "Vélo'V existe depuis 2005. Et son succès ne s'est pas traduit par une baisse de fréquentation des TCL, qui continuent au contraire de bénéficier d'une belle dynamique de croissance, avec + 2,6% de trafic en 2006."

Si l'on parle de concurrence, il faut dire, comme le fait Patricia Vernaison au Certu, que c'est "d'abord... à la marche à pied que le VLS fait de la concurrence". Et que, surtout, le vélo est et restera certainement toujours marginal par rapport aux modes collectifs. À Paris, même si Vélib' atteint les 40000 locations par jour, on restera très loin du nombre de gens transportés par le réseau de transports en commun, qui se compte en millions. À Lyon, comme dit Sylvain Beaugé, "le réseau TCL pèse 1,3 ou 1,4 million de voyages par jour de semaine, pour 15000 à 20000 locations Vélo'V. Ainsi, la part du transfert de trafic TCL en faveur de Vélo'V ne doit pas excéder les 1%".

Il y a donc finalement plus de complémentarité qu'autre chose entre les

deux modes. Si toutefois les élus décident, comme cela a été le cas à Orléans, d'intégrer le vélo dans une offre globale. "Pour moi, dit C.-E. Le Maignen, il ne faut pas se poser la question mode par mode, mais réfléchir en terme de chaîne des déplacements. Par définition, un système de VLS ne peut concerner l'ensemble d'une agglomération, mais seulement certains secteurs. Il n'est pas pertinent partout. Je ne veux pas de guerre entre les modes, mais un système complètement intégré."

4. Les transporteurs se lancent-ils dans l'aventure ?

Jusqu'ici, on l'a dit, le VLS a été presque partout exclusivement organisé par les publicitaires. Sauf que... le succès aidant, il est évident que les transporteurs ont senti le vent et se posent moult questions sur la manière dont ils vont pouvoir se positionner sur ces marchés. Le premier à dégainer a été Transdev, en rachetant la licence Call a bike. Puis la SNCF, dont Effia, gestionnaire du VLS d'Orléans, est une filiale. Et Veolia, qui vient de se porter candidat pour organiser le VLS de Toulouse, sans succès.

Les transporteurs se mettent donc à regarder le vélo avec intérêt. Michel Cornil, président de l'UTP, n'en fait pas mystère, lui qui disait, il y a quelques mois, dans le magazine *Ville et Vélo* : "Je pense qu'il s'agit d'un marché qui, à terme, pourra tout à fait intéresser les opérateurs de transport public, dans une logique de continuité. Sans compter que les transporteurs ont des structures qui leur permettent de faire des propositions intéressantes aux collectivités : ils possèdent déjà des infrastructures, des installations, une pratique et une connaissance de la ville qui peuvent être autant d'atouts majeurs pour exploiter ce type de service."

Chez Veolia, on reste encore relativement flou sur les intentions du groupe. "Oui, reconnaît volontiers un responsable de la communication,

nous sommes sollicités par les collectivités, et nous sommes en train de définir notre offre. Cette offre permettra d'offrir la meilleure intermodalité possible avec nos réseaux."

En fait, s'il y a une opportunité à saisir pour les transporteurs, c'est celle des villes moyennes ou petites. On sait que, pour Decaux, mettre en place un VLS n'est intéressant que dans les agglomérations de plus de 200000 habitants – où les revenus publicitaires sont plus importants. Jean Terrier, directeur innovations, métiers et produits chez Transdev, explique que "puisque les grandes villes sont dans le giron de Decaux, on va se recentrer sur les plus petites". Mais pas question pour le groupe de se mettre à faire du publicitaire pour remporter des appels : "Lorsque l'appel d'offres est groupé avec de la pub, on ne répond pas." Reste que demain, pour les groupes de transport, si les élus continuent à associer publicité et VLS, il faudra peut-être réfléchir à des groupements avec des afficheurs – la solution est à l'étude.

Pour Jean Terrier, il est surtout utile de travailler sur les questions de "synergies" entre le vélo et les transports collectifs. "Il n'est pas intéressant d'avoir un réseau de transport public et de coller par-dessus un réseau vélo complètement indépendant. Il faut chercher à travailler en parallèle. Nous, on souhaite développer des offres globales : dans une politique cohérente menée par une agglomération, on pourrait concevoir, par exemple, des réseaux de bus plus droits, plus directs, avec le vélo qui permettrait de faire du rabatement et de la desserte fine. Ça ne peut pas être une réponse générale, mais dans certains cas, cela peut être une excellente idée."

Après le transport à la demande, c'est donc au tour du vélo de devenir partie intégrante de l'offre de transport. Si le succès du VLS se confirme – et quel que soit son mode d'exploitation –, il pourrait bien trouver sa place comme véritable "mode de transport public individuel", pour reprendre l'expression devenue célèbre... de JCDecaux. ■

Cohabiter dans les voies bus

C'est un des mystères du moment : l'apparition de vélos en grand nombre dans les villes, et plus particulièrement dans les voies bus, nuit-elle à l'exploitation de ceux-ci ? En d'autres termes, le VLS va-t-il faire baisser la vitesse commerciale des bus ?

Pour l'instant, pas de réponses à la RATP. Et pas de réponse significative du côté de Lyon. Mais les cas ne sont pas les mêmes : à Paris, contrairement à Lyon, les vélos sont autorisés dans les voies bus en site propre, et il n'est que d'ouvrir ses oreilles dans la capitale pour entendre les coups de klaxon rageurs que les machinistes décochent aux cyclistes parfois débutants...

Reste que chacun devrait, assez rapidement, trouver ses marques. À terme, on ne devrait pas trop se gêner, à moins qu'il y ait "d'énormes nuées de cyclistes", précise Florence Larcher. Mais le mode de déplacement n'est pas parallèle : "Le bus s'arrête tous les 500 m, ce qui permet toujours aux vélos de prendre de l'avance." Au Certu, Patricia Vernaison reconnaît que c'est "une vraie difficulté pour les machinistes qui conduisent toute la journée". Une solution serait sans doute à trouver dans "une meilleure communication des agglomérations" sur les droits et les devoirs de chacun...

Quelques éléments de l'enquête Keolis-Lyon

Keolis a bien voulu nous communiquer quelques résultats de l'enquête menée début 2007 auprès de 1 000 abonnés Vélo'V. En voici quelques chiffres :

- 65 % des abonnés déclarent se déplacer fréquemment sur le réseau TCL.
- 20 % utilisent Vélo'V après minuit.
- 32 % seulement utilisent Vélo'V pour le motif travail, contre 60 % pour des motifs non contraints (loisirs, courses...)
- 69 % des abonnés ont une fréquentation des TCL similaires avant et après souscription à Vélo'V.
- 10 % des abonnés Vélo'V déclarent avoir intensifié leur utilisation des TCL. 19 % les empruntent moins souvent.



interview

> Gilles Vesco

“Faire à la fois du vélo et du réseau”

Pouvez-vous nous rappeler la genèse de Vélo'V ?

Vélo'V est clairement le produit du cahier des charges mis au point par le Grand Lyon. Il y avait le vélo viennois, qui ne marchait pas. Et le vélo lyonnais, qui marche. La différence, c'est la valeur ajoutée que le Grand Lyon y a mise. Ce sont les points d'amélioration que le Grand Lyon a demandés à JCDecaux. On a fait co-évoluer le produit en faisant beaucoup de “benchmarking”. On a adopté le vélo viennois, on l'a adapté à Lyon, en doublant le nombre de stations. Decaux nous disait : “100 stations pour 2000 vélos.” J'ai fermement dit non : ce sera 200 stations pour 2000 vélos. C'est cela, je pense, qui a fait décoller la fréquentation : la proximité, le maillage en “toile d'araignée” de l'espace public, la possibilité de faire du porte à porte. On crée un effet d'aubaine et d'opportunité, qui fait passer le dispositif du stade de gadget à celui de véritable mode de transport.

Techniquement, par rapport à Vienne, je veux insister sur la valeur ajoutée, “l'input”, qu'on a mis sur Vélo'V : points d'amélioration sur les vélos eux-mêmes, et doublement du nombre de stations. Sans oublier la facilité d'accès au système grâce au “plastic money”. Le maillage, nous l'avons imposé, en essayant de se placer du point de vue de l'usager. *Idem* pour l'accessibilité facile : j'ai voulu que toutes les stations offrent le même service, qu'il y ait une homogénéité totale d'une station à l'autre, et notamment pour l'accès par carte de crédit. On n'a rien lâché là-dessus.

J'insiste vraiment sur cette notion de “benchmarking”, le fait d'aller chercher les bonnes pratiques là où elles sont, et de les adapter en fonction des objectifs locaux.

On a agi comme une entreprise privée qui lance un nouveau produit. C'était de l'innovation, on voulait lancer un produit qui soit différent de Vienne. On a donc renforcé l'effet *push*, consistant à mettre des vélos au plus près des gens. C'est l'effet “tête de gondole” : on place un produit attractif en masse sur des stations nombreuses. Tout en travaillant l'effet *pull*, consistant à attirer les gens dans



© Photos : Grand Lyon

Gilles Vesco,
vice-président du Grand Lyon,
administrateur du Club
des villes cyclables

des espaces sans voitures ou sans vitesse – zones 30 ou bandes et pistes cyclables.

Il faut se souvenir qu'au départ nous avons commandé un sondage en posant la question : “Pourquoi ne faites-vous pas de vélo en ville ?” Réponse dans 70 % des cas : peur de l'accident, ou peur du vol et de la dégradation. Il fallait lever ces deux freins. Trop de voitures en ville ? On y a répondu

avec l'effet *pull*. Face au problème du vol, de la dégradation et donc du stationnement sécurisé, on a permis aux gens d'avoir un “vélo dans la rue”, dont ils ne craignent pas le vol ou la dégradation, tout simplement parce que le vélo ne leur appartient pas : j'ai envie de prendre un vélo fonctionnel, attractif et au stationnement sécurisé. C'est l'effet *push*.

Et quels ont été les autres éléments ?

Il y en a eu trois. D'abord, ce que je viens de dire : une technologie crédible permettant le stationnement sécurisé 24/7 sur l'espace public – solution amenée par JCDecaux. Ce point a été un élément essentiel de la réussite de Vélo'V.

Deuxièmement, une volonté politique forte : le maire et président du Grand Lyon a fait un pari risqué et courageux en mettant des vélos dans les rues, et en étant convaincu que cela marcherait – face à tous ceux qui disaient que ça ne marcherait jamais. Beaucoup disaient ou bien “*On fera du vélo quand il y aura du réseau*”, ou bien “*Vous ferez du réseau quand les gens feront du vélo*”. On était dans un cercle vicieux, que nous avons souhaité “débrouiller” par les deux bouts en même temps, en mettant à la fois du vélo et du réseau. Bien sûr, il est toujours plus long d'aménager la voirie que d'y mettre des vélos. Vélo'V s'est fait en un an, mais Lyon ne s'est pas fait en un jour...

Il y a un point que l'on n'avait pas vu, c'est le fameux effet masse critique : l'apparition soudaine d'un grand nombre de vélos a eu un effet retour, permettant en soi de rééquilibrer l'espace public, de le pacifier, sans autre aménagement.

Troisièmement, enfin : il y avait une attente sociale. C'était le bon moment. C'est l'idée du temps, et rien n'est plus fort qu'une idée dont le temps est venu...

Une rencontre entre le public et le privé ; le fameux “transport public-individuel”. Ce nouveau concept que nous avons crédibilisé à Lyon. Ce sont tous ces oxymores que l'on peut faire, ces chocs : partenariat public-privé, qui est une nouvelle façon de refaire la ville sur elle-même ; transport en commun individuel. Ajoutez à cela une évolution sociétale que l'on pourrait qualifier d'individualisme collectif ou convivial. Le collectif s'y retrouve parce que l'individu, en l'occurrence l'*homo economicus*, l'*homo peregrinus*, s'y retrouve. N'oublions pas enfin la thématique du développement durable, où l'on se donne une bonne image de soi-même : en pédalant pour soi, on est soucieux des autres.

Vélo'V permet de cumuler les avantages du transport individuel – je pars quand je veux, d'où je veux, avec la trajectoire que je veux – avec les avantages du transport collectif – le moyen de transport est fourni par la collectivité.

Cela induit aussi des devoirs...

Le travail de la collectivité, c'est de faire que les nouveaux comportements que Vélo'V induit ne génèrent pas des attitudes d'irrespect vis-à-vis des autres modes : dégradation, vandalisme, usage des trottoirs... La collectivité doit donc renforcer le respect mutuel entre les différents modes de déplacement. Il faut pour cela trois conditions : du temps, de la réglementation (zones 30, doubles sens cyclables) avec des aménagements de voirie, et enfin, le fameux triptyque : prévention, dissuasion, sanction. Autrement dit : des campagnes de communication, envers les automobilistes, les cyclistes, et les piétons. Et, après une période pédagogique, la sanction, c'est-à-dire la verbalisation. Et entre les deux, la dissuasion : on a mis le numéro du vélo en gros sur le carter. Ainsi, on n'est plus anonyme sur un Vélo'V. C'est une façon de responsabiliser les usagers.

Voilà les principales conditions de la réussite. Plus un prestataire efficace qui est voué à devenir un véritable partenaire.

Le vélo est ainsi devenu un transporteur public dont le caractère individualisé le rend alternatif à la voiture. Nous avons prouvé qu'il n'y a pas de fatalité : qu'en quelques mois, on peut renverser une tendance lourde, on peut enrayer la progression du trafic automobile et prendre 10 % de part modale en absolu. 55 % des véloveurs disent qu'ils utilisent moins leur voiture. Et 10 % ont fait le transfert modal intégral. Cela donne d'immenses espoirs en matière de lutte pour le développement durable. Les vélos en libre-service représentent la plus importante innovation urbaine de ces dernières années. Aujourd'hui, elle court, comme une étincelle sur le chaume, dans le monde entier. ■



I l y a un avant et un après Vélo'V. L'apparition de ce service à une échelle encore jamais vue en Europe ou dans le monde et son formidable succès populaire ont changé presque d'un coup l'image du vélo en France. Et ont incité les élus de toutes les grandes villes à chercher des solutions similaires. Parce que, grâce à Vélo'V, faire du vélo est devenu furieusement tendance.

Et cette petite révolution ne s'est pas faite à Strasbourg, la "ville qui a un vélo d'avance", mais à Lyon, ville qui avait jusque-là, plutôt, un vélo de retard. Sans revenir sur le fonctionnement de Vélo'V, que les lecteurs de cette revue connaissent bien, essayons plutôt de comprendre comment une agglomération aussi marquée par la voiture s'est engagée, au fil des années, sur le chemin de la mixité.



GRAND LYON > le vélo à grande échelle

GRAND LYON > le vélo à grande échelle

communauté urbaine

1 D'abord, une politique d'espace public



élo'V n'est pas arrivé comme un coup de tonnerre dans un ciel serein. Il descend en ligne directe d'une réflexion menée depuis fort longtemps sur l'aménagement et le partage de l'espace public.



© Jacques Léone

Créer des liens entre des points névralgiques, et assurer la mixité. Tels ont été les axes de la politique sur l'espace public

Chacun en convient : pour comprendre Vélo'V, il faut avoir en tête les quinze ans de politique d'espace public à Lyon. En effet, Vélo'V n'aurait sans doute pas pu naître sans une modification en profondeur de la façon dont élus et techniciens voyaient et pensaient l'agglomération.

Lyon est – autant que Paris sans doute – une ville construite autour de la voiture, une ville, comme le dit François Bregnac, directeur adjoint de l'Agence d'urbanisme de Lyon, "meurtrie par la voiture". Les coupures, les barrières y sont nombreuses – il suffit de jeter un coup d'œil sur une carte pour s'en apercevoir : coupures naturelles, avec les deux fleuves, le Rhône et la Saône. Et coupures humaines, avec cette idée quelque peu étrange d'avoir fait passer une autoroute hyper-fréquentée, l'autoroute du Soleil, en plein centre-ville. Ajoutons à cela ce que l'on appelle joliment, au Grand Lyon, "le complexe des deux collines", et l'on réalisera en quoi l'agglomération lyonnaise, en matière de vélo, est

partie de très bas.

Si l'on veut comprendre comment cette situation a peu à peu changé, il faut remonter aux années 1980. C'est à cette époque que les élus et les urbanistes lyonnais ont entamé un premier travail sur les places. "À l'époque, raconte François Bregnac, Lyon a été très séduit par le travail fait à Barcelone. La ville a décidé de reconquérir les places emblématiques, de renouer avec la grande tradition de l'embellissement. Cela s'est petit à petit généralisé à 300 ou 350 espaces." Cette politique de réhabilitation des places a culminé dans les années 1990.

Dès lors, les réflexions sur l'espace public ont continué à évoluer. Jean-Louis Azéma, directeur des espaces publics du Grand Lyon, pense aussi qu'il y a eu un avant et un après : "Je pense que notre politique d'espace public a été mise en place pour rompre avec des logiques de cloisonnement. Avant, tout était fait par une succession de maîtres d'ouvrage parfaitement indépendants les uns des autres. Les espaces ● ● ●



© Copyright J.C. DECAUX

Quelques chiffres issus de la dernière enquête usagers (avril 2007)

Profil des usagers

88% des usagers habitent Lyon ou Villeurbanne

55% ont moins de 30 ans

60% sont des hommes

56% sont étudiants, scolaires ou cadres.

2% sont retraités

1% sont ouvriers...

Profil des déplacements

Le matin (7h-9h) 56% des déplacements en Vélo'V sont du domicile-travail, 17 % du domicile-lieu d'étude.

Le soir (17h-19h), 24% seulement du travail-domicile : on va plus au travail en vélo qu'on en revient...

Le samedi matin, 21% des déplacements sont du domicile-lieu d'achats, et 22% domicile-loisirs. >>>

● ● ● publics n'avaient pas de sens. Tout est parti d'une volonté de donner du sens à ces espaces, notamment à travers la mixité." Le mot est lancé : la mixité est au cœur des réflexions qui ont guidé les aménagements des années 1990 et 2000. Pour améliorer la mixité, c'est-à-dire pour redonner place aux piétons et aux modes doux en général, il fallait réduire la place de la voiture.

Jean-Louis Azéma poursuit : "Après avoir focalisé toute notre attention sur l'aménagement de grands espaces centraux – les places –, nous nous sommes posé la question du lien. Comment relier entre eux ces grands espaces?" Créer du lien, c'est en effet la tâche à laquelle se sont attelées la ville, l'agglomération et l'agence d'urbanisme. Le président de cette der-

© Vincent Fornica / Office du tourisme de Lyon



La politique sur l'espace public a commencé par un énorme chantier d'embellissement des places

censés accompagner cette évolution. "Dans ces années-là, poursuit Gilles Buna, la réflexion sur les modes doux était un peu occultée par le débat tramway ou métro. Un certain nombre d'entre nous militait pour le tramway, parce qu'il allait permettre de réduire l'emprise de l'automobile sur la voirie."

En même temps que le PDU, un schéma directeur vélo est publié – il contient un certain nombre de déclarations d'intentions. Mais au début des années 2000, raconte M. Bregnac, "on s'est mis à considérer que les modes doux ne devaient pas être considérés comme alternatifs, mais comme essentiels. Tout a changé lorsqu'il a été décidé de créer des aménagements pour relier les espaces majeurs" – c'est-à-dire, essentiellement, les places et les parcs. "De là est venue l'idée de créer un réseau vélo à part entière, dit encore M. Bregnac, avec des axes structurants nord-sud et le long des berges des fleuves."

Restait à savoir quelle mixité existerait sur ces axes. "La mixité pure entre les piétons et les cyclistes est une notion difficile à mettre en œuvre, explique Jean-Louis Azéma au Grand Lyon. Elle peut faire peur. Nous avons donc choisi de nous tourner non vers la mixité absolue mais vers ce que j'appelle une cohabitation organisée. C'est ce qui a été réalisé en premier

rue de la Part-Dieu, par exemple, avec des pistes cyclables à double sens, accolées à des trottoirs élargis, et séparées de la circulation par des bandes végétalisées."

Ces grands aménagements de rues, de liaisons, commencent en 2003. Ils se poursuivent aujourd'hui. Le plus emblématique de ces aménagements est probablement celui des Berges du Rhône, là où auparavant, sur 5 km, des milliers de voitures se garaient. Aujourd'hui, ces berges ont été transformées en un parc de 10 ha, permettant de relier le parc de la Tête-d'Or à celui de Gerland sans croiser une voiture. Pistes cyclables, pistes pour roller et skaters, arbres, pelouses... Cette promenade unique en Europe a été littéralement prise d'assaut par les Lyonnais... avant même son inauguration en mai dernier.

Mais s'il est indispensable de créer des aménagements de ce type, encore faut-il... qu'il y ait des vélos dessus. "Chacun a vite compris, explique Jean-Louis Azéma, que si les gens utilisaient peu les vélos, c'est avant tout parce qu'ils ne savaient pas où les garer. D'où l'idée de développer les arceaux, d'avoir une politique de stationnement dans les habitations... et celle de développer une offre de vélos en libre-service."

C'est alors qu'une autre histoire a commencé, celle de VéloV. ■

>>> Report modal

À la question : "Sans VéloV, comment auriez-vous effectué ce déplacement", les usagers (possédant une voiture) répondent :

5% : en tramway

6% : en vélo

10% : en voiture

15% : en bus

25% : en métro

37% : à pied

Quelques statistiques...

Nombre d'abonnés : 60 000

Nombre de trajets depuis 2005 : 9 millions

Nombre de km parcourus : 18 millions



|| Notre politique d'espace public a été mise en place pour rompre avec des logiques de cloisonnement ||

Jean-Louis Azéma

nière, Gilles Buna, explique ainsi la réflexion sur les liens : "Il faut avoir de la continuité dans la ville. Certains espaces font plus sens que d'autres. Pour les valoriser, il faut les relier. C'est pourquoi nous avons mis en place un plan de lien urbain."

Mixité et liens. Ces deux idées vont être à l'origine non seulement de VéloV, mais de toute la politique lyonnaise de développement des modes doux.

PDU et Plan vélo

En 1997, le PDU du Grand Lyon est adopté. Il était essentiellement tourné vers les transports en commun, se souvient François Bregnac : "Il parlait de réduire la place de la voiture et d'augmenter les transports collectifs. Et, dans ce schéma, les modes doux étaient encore secondaires : ils étaient



GRAND LYON > le vélo à grande échelle

2 Comment Vélo'V a changé la donne



'est la vieille histoire de la poule et de l'œuf... Vélo'V est né d'une modification de la politique de la ville ; mais la naissance de Vélo'V a à son tour modifié – et accéléré – la politique cyclable.

© Jacques Léone



Vélo'V a été un formidable outil pédagogique – répondant à un besoin en même temps qu'il en créait un nouveau

Le vélo en libre-service (VLS) à Lyon, qui y croyait ? Tous les acteurs de l'aventure le disent : au début, il a fallu vaincre des réticences importantes, et nul ne s'attendait à un succès aussi phénoménal.

Le déroulement de l'histoire est connu : en juin 2004, la communauté urbaine passe un appel d'offres sur un marché mobilier urbain et vélo en libre-service – marché remporté par JCDecaux – pour une mise en service en 2005. Il est prévu que 4000 vélos seront mis à disposition du public – du jamais vu. La mise en place du système a donc demandé, tant du côté du Grand Lyon que chez Decaux, un sens de l'innovation bien réel. Anthonin Darbon, directeur de Cyclocity (la filiale de JCDecaux qui exploite Vélo'V), raconte que *"l'entreprise a hésité. Jusque-là le produit existait, par exemple à Cordoue ou à Vienne, mais plutôt au stade de prototype. Mais depuis 2000, Jean-Claude Decaux poussait à travailler pour améliorer le produit, pour notamment faciliter l'accès au service."*

Les clés du succès

Il semble que tous soient d'accord pour dire que la clé du succès est double : maillage des stations, et accès facile – le côté *"plug and play"* du système pour l'utilisateur.

La question du maillage a fait débat pendant plusieurs mois. Si aujourd'hui, succès de Vélo'V oblige, tout le monde est parfaitement convaincu qu'une station tous les 300 m est indispensable, cet élément était loin d'être évident au début. Anthonin Darbon raconte en toute honnêteté que Decaux *"tablait plutôt sur 500 m au départ"*. Mais le Grand Lyon, convaincu que la distance maximale pour un bon fonctionnement était de 300 m, n'a pas cédé sur cette maille fine.

Lionel Martin, ingénieur chargé de l'implantation des stations à la direction de la voirie du Grand Lyon, estime que *"tout le mérite du Grand Lyon est d'avoir compris très vite qu'il fallait beaucoup de stations. Quand on est passé à l'implantation des stations, il a fallu qu'on se*



© Copyright J.C. DECAUX

● ● ● *mette à faire de l'urbanisme – nous qui étions plutôt voirie. On a travaillé sur des données topographiques, croisées avec les cartes des grands axes de circulation. Ensuite, site par site, station par station, on a créé des fiches – en se demandant à chaque fois si on implantait sur le trottoir ou sur la chaussée. Il a fallu négocier parfois mètre par mètre avec les architectes des Bâtiments de France. Sans parler des commerçants, qui voyaient d'un mauvais œil l'implantation des stations.* Les commerçants, d'ailleurs, ont vite changé d'avis sur Vélo'V en constatant que leurs chiffres d'affaires ne s'en trouvaient pas affectés, bien au contraire.

L'autre clé, c'est donc probablement l'accès facile au service – sans compter son prix modique. Chez Decaux, on est certain que c'est la possibilité d'accéder aux vélos avec une simple carte bancaire qui a joué un rôle majeur. *"Les gens n'ont pas envie de faire des démarches compliquées, explique A. Darbon. L'abonnement avec la carte bancaire est si aisé que les gens privilégient ce moyen, et c'est ce qui fait que nous vendons aujourd'hui 3000 à 3500 abonnements par jour!"*

Côté agglomération, comme chez l'exploitant, on déroule la liste des raisons qui ont permis ce formidable succès. *"C'est un coup de maître du point de vue de la conception, commente Keroum Slimani, chef de projet Déplacements doux au Grand Lyon. Le système proposé par Decaux n'est pas 'cheap', il inspire confiance. Ajoutez à cela la volonté politique, et une notion de service public, quasi gratuit, et vous comprendrez que ça marche."* Sans compter quelques éléments contingents qui ont accéléré les choses : *"Si l'on avait sorti le produit deux ans avant, imagine Anthonin Darbon, cela n'aurait peut-être pas marché. C'était le produit qu'il fallait, au bon moment. Il y avait la flambée du prix de l'essence... une saison et une arrière-saison magnifiques du point de vue du climat, qui ont encouragé l'usage."* Résultat, très vite, *"tout le monde avait dans son entou-*

rage quelqu'un qui avait essayé, et qui en disait du bien".

Outil pédagogique

On connaît les conséquences de l'explosion de Vélo'V : 80 % d'augmentation de l'usage du vélo, des milliers de personnes qui ressortent les vélos personnels des caves, une baisse, pour la première fois, de l'usage de la voiture. Et surtout, *last but not least*, un changement radical dans l'image véhiculée par le vélo.

Image de modernité d'abord. Anthonin Darbon le dit en riant : "Le

|| *Lorsqu'on a vu des files de Vélo'v devant les restaurants huppés, on s'est dit que c'était gagné ||*

Anthonin Darbon

fait qu'il y ait tout de suite eu tant de cadres en costume cravate sur les Vélo'V a beaucoup joué. Il y a à Lyon un certain nombre de restaurants assez huppés, devant lesquels on trouve de belles berlines. Lorsque l'on a commencé à voir devant des files de Vélo'V, on s'est dit que c'était gagné." Pour Gilles Vesco, vice-président du Grand-Lyon, *"on observe une certaine forme d'addiction aux Vélo'v, les gens ont besoin de leur gym douce avant d'aller travailler".*

Image de sécurité ensuite. Tous les responsables vélo le martèlent : il n'y a pas eu un seul accident grave ou mortel touchant un "véloveur" depuis la mise en place du système. Vélo'V est la démonstration éclatante de ce que les associations – tant la Fubicy que le Club des villes cyclables – affirment depuis des années : c'est l'augmentation importante du nombre de vélos en ville qui permet d'améliorer la sécurité, parce qu'une fois une certaine masse critique atteinte le vélo devient visible. Et donc il est pris en compte par les automobilistes. C'est en cela que Vélo'V, comme dit

© Pignon sur rue



L'atelier de réparation de l'association Pignon sur rue, une structure unique impulsée et en partie financée par le Grand Lyon

Lionel Martin, *"c'est l'outil pédagogique par excellence de notre politique vélo. Dans toutes les mesures prises par le Grand Lyon pour promouvoir le vélo, c'est celle qui a eu le plus grand impact, je dirais, psychologique. Parce que mettre 4000 vélos sur la voirie, en libre-service, c'est une façon de dire : 'Allez-y! faites du vélo, ce n'est pas dangereux puisque nous, responsables de l'agglomération, vous y encourageons!'"* Gilles Vesco ajoute qu'*"avec 25 millions de kilomètres parcourus en deux ans, les Vélo'V ont évité l'émission de 5000 tonnes de CO₂! Les vélos vont prendre leur place dans les villes car rien n'est plus fort qu'une idée dont le temps est venu!"*

Vélo'V, facilitateur

Vélo'V n'est donc qu'un élément d'une boîte à outils qui en contient beaucoup. C'est le plus visible de ces outils, et aussi celui qui permet de faciliter l'usage des autres. Il est bien plus facile à présent, depuis que Vélo'V existe, de poursuivre l'effort, par un effet d'entraînement. Vélo'V existe et marche, donc il faut bien qu'il y ait derrière des services, du stationnement, des itinéraires, etc. Les élus qui pouvaient être dubitatifs par rapport au vélo le sont, aujourd'hui, nettement moins. Ce qui risque de donner un coup de ● ● ●





GRAND LYON > le vélo à grande échelle

● ● ● fouet aux aménagements cyclables dans l'agglomération : le réseau cyclable du Grand Lyon atteint aujourd'hui près de 310 km d'itinéraires.

L'explosion de Vélo V permet aussi de faire passer beaucoup plus facilement le discours sur la mixité et le partage. Ce partage, il s'opère de fait – pas toujours de façon harmonieuse, notamment sur les trottoirs où la cohabitation cyclistes-piétons est parfois quelque peu tendue. Plus les vélos sont nombreux, plus chacun comprend la nécessité de partager. C'est pourquoi les responsables de la voirie lyonnaise, s'ils continuent d'aménager des pistes cyclables, veulent aussi promouvoir des zones où la vitesse apaisée permet une véritable mixité, sur la voirie elle-même. C'est la raison d'être de la zone 30 qui englobe à présent tout l'hypercentre de la ville, la zone dite de la Presqu'île,

prise entre les deux fleuves, et comprenant les 1^{er}, 2^e, 4^e et 5^e arrondissements. Cette zone 30 – dont les communicants du Grand Lyon affirment qu'elle est "la plus grande d'Europe" – s'est créée grâce à un véritable petit coup de génie "communicationnel" – dû à la persévérance de Jean-Louis Touraine, vice-président du Grand Lyon en charge de la politique des déplacements. Suite à une série d'expériences ponctuelles lors des journées "En ville sans ma voiture", la municipalité a peu à peu choisi d'étendre dans le temps la mise en zone 30 à ces quartiers centraux. Puis – et c'est là que réside le coup de maître – elle a appelé les habitants aux urnes pour leur faire valider, par référendum, le passage définitif de la Presqu'île en zone 30. Résultat : 40000 votants et 62% de oui. Tous les arrondissements ont voté majoritairement oui. En réalité, la zone 30 est encore, par

bien des aspects, une simple déclaration d'intention – puisqu'il n'existe à l'heure actuelle que très peu d'aménagements pour ralentir la vitesse, et que les quelque cent entrées dans la zone ne sont traitées qu'au compte-gouttes, au grand dam des associations cyclistes. Mais cette zone énorme (500 ha et 86 km de voies) ne peut être traitée en un jour. Comme le dit Bernard Cortès, chef de projet de la zone 30 au Grand Lyon, "les études sont en cours et les projets sont peu à peu validés. Nous travaillons à ce que les réalisations soient effectives en 2008-2009." Vélo V a été, incontestablement, un facilitateur, une sorte d'élément déclencheur qui a permis au Grand Lyon de franchir un cap. Cela ne veut pas dire qu'il ne reste rien à faire... Les promoteurs du vélo à Lyon ne semblent pas décidés à s'endormir sur leurs lauriers, et ils pensent déjà à demain. ■



© Copyright J.C. DECAUX



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.com

ETUDES - PROJETS
D'IMPLANTATION

Modèles déposés / systèmes brevetés



3 Et maintenant?



'impulsion a été donnée, mais il reste encore beaucoup à faire. Associations, exploitant, responsables de la voirie ou des déplacements, tous sont maintenant tournés vers l'avenir.

On l'a dit, les aménagements vont continuer : pistes, entrées de zone 30... Reste que les associations de cyclistes, si elles saluent unanimement Vélo'V et son succès, restent insatisfaites. C'est le cas à la Maison du Vélo, structure essentielle dans le paysage cycliste lyonnais, qui regroupe plusieurs associations (Pignon sur rue, La Ville à vélo, Le Recycleur...). Cette Maison du Vélo, créée sous l'impulsion du Grand Lyon et financée majoritairement par lui, est un lieu unique en France, qui regroupe, explique une de ses responsables, Nathalie Bedel, "un lieu de documentation sur le vélo riche de 2500 publications, un atelier de réparation, un centre de vélo-école, et des animateurs qui organisent des expos, des forums, des bourses au vélo, etc.". Nathalie Bedel se réjouit bien sûr du succès de Vélo'V ou des Berges du Rhône, mais déplore que cela reste

"un peu du spectacle" : "Pendant ce temps, les points noirs ne sont pas résolus – c'est-à-dire les coupures, les 4 voies, les autoroutes urbaines..." Il y a en effet sur ce point un vrai problème, que les services de la voirie n'ignorent pas, naturellement. "Il va falloir trouver une manière de résoudre la question des barrières physiques, explique Jean-Louis Azéma. Je pense notamment aux ponts, au-dessus des fleuves comme au-dessus des routes. On est contraints là-dessus, on ne peut pas, vu la largeur, mettre à la fois un site propre bus, plus des voies voitures, plus des pistes cyclables, plus des trottoirs! Seule solution : réduire les différences de vitesse pour que tout le monde puisse cohabiter."

Autre point de blocage, pour l'instant : les doubles sens cyclables. "Les grandes déclarations sur la plus grande zone 30 d'Europe, c'est très

bien, explique Nathalie Bedel. Mais comme il n'y a aucun contrôle, ça ne veut pas dire grand-chose. Lyon reste une ville où il y a énormément de sens uniques et de feux qui handicapent l'usage du vélo. À mon sens, Vélo'V ne pourra pas durablement continuer à impulser les choses. Il va falloir une nouvelle volonté politique."

Un autre problème important est celui de la banlieue : aujourd'hui, Vélo'V n'existe que sur Lyon et Villeurbanne – "et encore, explique Jean-Claude Ray, adjoint au maire de Villeurbanne, il a fallu âprement discuter avec JCDecaux pour implanter des stations dans les quartiers de la ville qui sont au-delà du périphérique". Pour lui, Vélo'V a inauguré un "véritable cycle vertueux, parce que notamment il a permis de tordre le cou à tous les poncifs éculés sur l'insécurité en vélo. Ça a ● ● ●

Vélobloc



1. Limite les risques de vol et de vandalisme
2. protège des intempéries
3. Dégage la chaussée
4. Propose une solution tout en un et clef en main
5. S'adapte à tous les vélos
6. Accepte tous types d'antivol
7. Fonctionnel, simple et esthétique
8. Sécurisé

**Retrouvez le Vélobloc du 17 au 19 octobre 2007
Stand 39 Palais des Congrès de Lyon
au Congrès du Club des Villes Cyclables**

contact@inovatis.com





● ● ● permis un changement de culture". Mais maintenant, il serait souhaitable, selon Jean-Claude Ray, d'aller plus loin avec "la mise en place d'un véritable service public, ce qui signifierait se déconnecter des marchés de publicité. L'étape avec les publicitaires était absolument nécessaire. Mais il faut aller plus loin, pour pouvoir toucher la banlieue."

Système complexe

En ce qui concerne Vélo'V lui-même, des améliorations sont encore à apporter au système – qui de toute façon, à l'heure actuelle, n'est pas encore achevé : il y a aujourd'hui 260 stations – il y en aura demain 345. "Le fait d'augmenter le nombre de stations va modifier l'utilisation, explique Anthonin Darbon, chez Decaux. C'est passionnant à étudier, mais Vélo'V est ce que les scienti-

fiques appellent un système complexe. Cela signifie qu'il est presque impossible de trouver un point d'équilibre : le système est variable en permanence. L'offre crée la demande. On constate par exemple que plus on monte de vélos à la Croix-Rousse, plus il en redescend ! Sur le campus universitaire de Villeurbanne, idem : on est passé de 60 vélos à 160. On va passer à 280. Et malgré cela les flux continuent d'augmenter."

Il a d'ailleurs fallu à JCDecaux adapter ses effectifs pour faire face à cet afflux de demande : "On pensait être à 30 salariés en fin de contrat, explique M. Darbon. Et on est déjà 60 !" Reste que la régulation reste un vrai problème, que seule l'expérience permettra de résoudre. Exemple typique : les jours de soldes, "les trajets qui sont faits sont totalement différents des autres jours. Et il a fallu du temps pour comprendre

que pour s'y préparer il fallait... vider les stations dans les quartiers commerciaux. Parce que les gens viennent en vélo mais, une fois les achats faits, ils repartent en bus."

Conséquence inattendue du succès de Vélo'V – et qui lui confère un sérieux tout à fait impressionnant ! –, des chercheurs du LET (Laboratoire d'étude des transports) travaillent actuellement à modéliser les flux de demande. Un futur modèle mathématique est peut-être en préparation !

Ne pas oublier le tourisme...

On ne peut égrener la liste de tous les projets et de toutes les difficultés qu'imaginent et que rencontrent les promoteurs du vélo au Grand Lyon. Dans ce domaine, depuis que le "bas-culturellement culturel" a eu lieu, il semble

que les idées foisonnent – même si certains techniciens estiment que tous les élus sont encore loin d'être tous convaincus de l'opportunité d'aller plus loin.

Parmi toutes les réalisations à l'étude, il ne faut bien entendu pas oublier la coopération avec la SNCF et les autres collectivités locales pour promouvoir les vélostations et l'accès facile aux gares de banlieue. Cela a été maintes fois ressassé, mais Vélo'V n'est pas très adapté aux déplacements pendulaires, qui restent encore le parent pauvre du vélo. Dans la ville de Lyon elle-même, à la gare de Perrache, le Grand Lyon va "accompagner" un projet SNCF de vélostation – sur le modèle de celle de Chambéry. Keroum Slimani explique que peu à peu, il faudra "habituer les voyageurs à ce que la vélostation fasse partie de leur paysage, lorsqu'ils descendent du train". Par ailleurs, le ● ● ●

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

VELOCITO
www.velocito.fr

EDF

> Gérard Collomb

2/ Nous vous interrogeons en fin d'année 2005 et vous établissez le portrait type de l'utilisateur du Vélo'v - plutôt un homme, plutôt jeune, cadre ou profession libérale pour un tiers d'entre eux, étudiants pour un autre tiers. Ce sociotype du véloveur a-t-il évolué ?

En deux ans, on constate, en proportion, un peu plus d'actifs et moins d'étudiants. Il reste que la plupart des utilisateurs sont plutôt jeunes : près de la moitié ont moins de 35 ans. Mais la part des utilisateurs ayant plus de 50 ans a très sensiblement augmenté : ils sont plus de 22%. Après un temps d'observation les seniors s'y sont mis ! Concernant les motifs de déplacements, deux enquêtes ont été réalisées à un an d'intervalle ; même si elles ne sont pas comparables, il semblerait que les trajets liés aux balades et loisirs aient pris une plus grande place. Il y a peut-être un phénomène "Berges du Rhône" qui a pu jouer depuis l'inauguration en mai dernier de cette longue promenade en bord de

fleuve et en plein centre destinée aux piétons comme aux deux-roues. Mais les usages domicile-travail, domicile-études restent importants.

Près de 20% des utilisateurs interrogés par Keolis au printemps dernier indiquent utiliser un peu moins le réseau TCL, mais 10% indiquent l'utiliser davantage. Ce qui est clair, c'est que le réseau de transports en commun et le réseau Vélo'v ne sont pas concurrents mais complémentaires. Vélo'v, c'est une liberté supplémentaire de se déplacer dans la ville qui se combine avec la marche à pied, les transports en commun et l'automobile.

3/ Avec Vélo'v, avec le succès de l'aménagement des Berges du Rhône, n'est-ce pas à un véritable "retour à la ville" qu'on assiste ? L'espace public est-il une ressource rare que les Français apprécient et sont prêts à valoriser ?

Ce qui est sûr c'est que la qualité urbaine, le confort urbain sont des facteurs d'attractivité qui génèrent un "retour sur investissement" à moyen et à long terme. Les aménage-

ments des Berges du Rhône et de toute une série d'espaces publics dans Lyon et son agglomération apportent des satisfactions immédiates pour les habitants. Mais c'est aussi ce qui attire les touristes, les investisseurs, les entreprises. Au final, cela participe au dynamisme économique de l'ensemble de l'agglomération et a des retombées en termes d'emploi. Je parlerais donc davantage d'attractivité des métropoles plutôt que de retour à la ville.

4/ Le panachage des modes de transports - autrement dit l'intermodalité - est une solution de mobilité durable qui devient de plus en plus concrète : comment la voyez-vous dans l'agglomération lyonnaise à court et à long terme ? Le vélo y jouera-t-il un rôle "moteur" ?

La part modale du vélo reste modeste mais entre 1995 et 2006 elle a été multipliée par quatre sur Lyon-Villeurbanne (de 0,6% à 2,5%) et par près de trois sur le Grand Lyon (de 0,6% à 1,7%). Notre leitmotiv est de

trouver le bon équilibre entre les modes de déplacements dans la ville. Il y a des espaces réservés aux modes doux tels que les berges du Rhône ou la piste cyclable le long des quais de Saône, des espaces où les voitures, les bus et les vélos doivent pouvoir cohabiter (c'est le cas de la zone 30 dans l'hypercentre) et des sites propres réservés pour les transports en commun afin de garantir leur vitesse commerciale et donc leur attractivité. Par ailleurs nous développons en partenariat avec la Région, les départements, les autorités organisatrices urbaines, la SNCF et RFF, le réseau REAL, véritable RER à la Lyonnaise qui met très fortement l'accent sur l'intermodalité et les pôles d'échange. Les usagers des transports urbains peuvent, depuis le début, utiliser leur carte TECELY pour emprunter Vélo'v. Les usagers des TER pourront prochainement faire de même grâce à leur carte OURA.

C'est par ce biais que le vélo prend toute sa place dans la ville et dans les chaînes de déplacements. ■

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

le site cycl@ble

pielib

piélo'v



ielib', ça vous rappelle quelque chose ? Les piétons feraient-ils un pied de nez aux cyclistes ? Avec ce nouveau venu de la toile, il s'agit aussi de rappeler que la marche est un mode de déplacement souvent oublié et, pourtant important, en terme de part modale, d'efficacité et de bénéfice pour la ville et la santé. L'occasion, aussi, de rire un peu...

<http://pielib.sebatv.tv/>



Atout majeur de Piélib', l'abonnement de base est gratuit ! En lançant le 7 septembre ce « nouveau moyen de transport gratuit », la marche à pied, un collectif d'une quinzaine de comédiens lui a donné les attributs de la modernité avec un site dédié sur la toile. Certes, en s'inspirant fortement du site d'un mode ami, Velib', mais le cycliste n'est-il pas un piéton véloce comme le soulignait dès 1989, Hélène Desplats élue de Bordeaux et fondatrice du Club des villes cyclables ?

Nos amis piétons, spécialistes es parodie, s'étaient installés dans le 11^e arrondissement à proximité d'une borne Vélib', et prêtaient des chaussures aux passants (tongs, bottes en caoutchouc ou pantoufles en forme de nounours). *"Certains y ont même cru, demandant des tarifs d'abonnement,* raconte Sébastien Brochot, comédien de 25 ans à l'initiative du projet qui a voulu *"se marrer et se faire connaître"*, comme il l'a confié à 20 minutes. Piélib' est donc une blague mais nous recommandons toutefois l'interview vidéo du docteur Henry Vergié, chef d'un service de podologie, qui donne quelques éclairages et recommandations sur la marche sur le site internet dont les partenaires sont Podologues Sans Frontières et de l'association Lacets pour Tous. Et comme dans toute bonne parodie, le concept est abouti : l'abonnement pieds

nus « Piélib' Barefoot », coûte 0 euro - vous pouvez déposer vos chaussures à une borne et découvrir Paris, pieds nus gratuitement - puis augmente selon la valeur des chaussures, 30 euros pour « Piélib' Work and fun », chaussures de ville, de sport ou de détente et mooboots ou bottes en plastique. Vient ensuite « Piélib' Smarty » à 60 euros, c'est-à-dire l'abonnement précédent plus les chaussures de soirée et, enfin, « Piélib' VIP » avec les chaussures de créateurs. Et attention aux retardataires : des "hommes de main" viennent récupérer les chaussures (équipées de puces GPS...) non rendues au bout de 30 minutes !

Le succès aidant, Piélib' n'a pas tardé à avoir un cousin lyonnais avec Pielov' tout récemment lancé dans la capitale des Gaules.

L'occasion est donnée de rire mais n'est-elle pas aussi un signe intéressant ? Celui d'une société urbaine, en train de basculer de tout



automobile vers un cocktail de mobilités où chacun est invité à composer le dosage qui lui convient. Dans lequel les modes doux, la marche, le roller, le vélo ne sont pas seulement des modes de déplacements efficaces mais constituent aussi, et peut-être avant tout, une amélioration de notre regard sur la ville, ses habitants et la mobilité. ■



© Crédit photo : Sébastien Brochot



© Crédit photo : Sébastien Brochot

L'hôtesse et le technicien Piélib' prennent soin d'un passant

Rhône-Alpes ^{Région}

LA CITOYENNE



Modes doux, une idée qui va dans le bon sens ~ ~ ~

QUALITÉ DU CADRE DE VIE, ÉCONOMIES D'ÉNERGIE, RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT ET INNOVATION : la Région encourage les transports propres et veut développer de nouvelles pratiques de mobilité en Rhône-Alpes : vélos électriques et stations vélos dans les gares TER, vélo routes et voies vertes, plan de déplacements d'entreprise, co-voiturage, auto-partage, expérimentation de matériels innovants.



www.rhonealpes.fr

Partenaire du 17^e congrès du Club des villes cyclables

123envoiture.com
Le covoiturage facile

Green Cove - Opérateur de covoiturage **ÉCOLOGIQUE, ÉCONOMIQUE, ET... CONVIVAL !**

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 :**
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 :



Club des villes cyclables, Grand Lyon,
JCDecaux, Agence d'Urbanisme,
Vincent Fornica / Office du tourisme
de Lyon, Pignon sur rue, FUBicy,
Jacques Léone, Sébastien Brochot,
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
ddesailly@mac.com

Illustrations en pâte à modeler :
Isabelle Duval

Illustrations :
Sabine Hurault de Ligny

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 : Septembre 2007

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

B U L L E T I N D ' A B O N N E M E N T

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.....

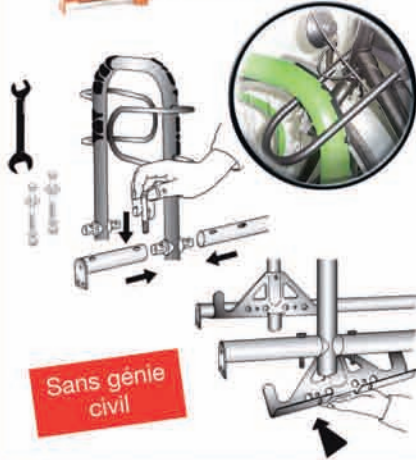
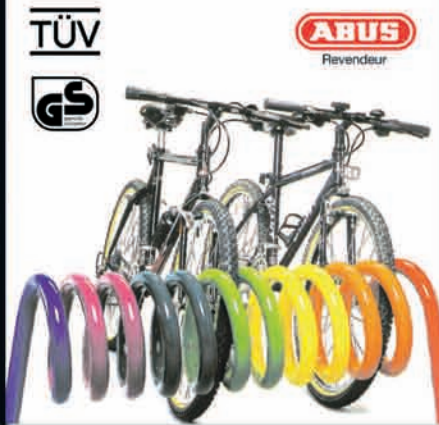
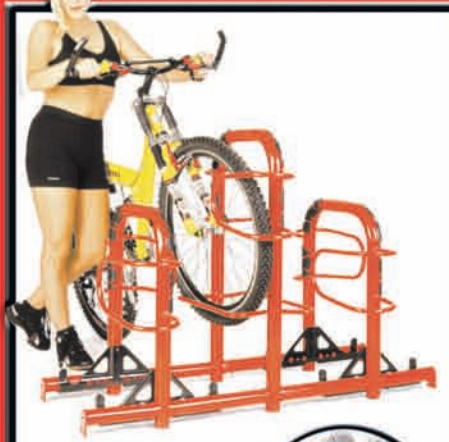
Tél..... E-mail.....@.....fr

- > 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



Réconcilier le vélo et la ville...



AGUIDON PLUS
www.aguidonplus.fr



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 !



Photo portrait : FUBicy • Photo cyclistes : Denis Desailly/Vilavelo

Christophe Raverdy, président de la Fédération française des usagers de la bicyclette

1/ Président de la Fédération française des usagers de la bicyclette depuis un an, quels sont vos dossiers prioritaires ?

Depuis septembre 2006 j'ai succédé à Monique Giroud à la présidence de la FUBicy : c'est une lourde responsabilité après une présidente aussi active, mais avec le travail collectif mené par les militants tant au sein du comité directeur qu'à l'échelle des associations locales, la tâche est prenante, riche et formatrice.

Les usagers cyclistes ont besoin d'être mieux entendus par l'État : ils attendent que de réelles mesures soient prises pour faciliter leur déplacement et celui de nouveaux pratiquants. Il suffirait de prendre en compte le rapport Le Brethon de 2004 pour facilement contribuer à développer le vélo urbain : élus et techniciens, aménageurs, architectes et urbanistes doivent abandonner la mentalité du "tout-voiture" et dès le départ intégrer les aménagements cyclables dans l'espace public et privé. Les outils existent, mais ils sont souvent oubliés faute d'une volonté politique suffisante. Parmi ceux-ci, le Code de la rue vise à mieux prendre en compte piétons et cyclistes ; c'est un chantier qui doit aboutir pour assurer une meilleure cohabitation de tous en agglomération. Cette réflexion, entamée en avril 2006 à l'initiative du ministre des Transports, réunit associations et organisations aux côtés des services de l'État : les échanges montrent à l'aide du bilan des expériences de pays européens voisins que notre dispositif réglementaire pour la circulation et la sécurité routières doit évoluer pour apaiser le trafic.

Le réseau des associations de la FUB grandit et nous avons aujourd'hui plus de 145 membres : c'est le signe d'une demande sociale plus forte et d'un dynamisme que la Fédération doit accompagner. Avec l'équipe salariée de nos quatre permanents à Strasbourg nous devons fournir des outils de fonctionnement et d'information aux militants locaux : la revue *Vélocité*, les dépliants techniques et les fiches-action mutualisent les expériences !

Enfin, le marquage Bicycode est un dossier important pour aider les usagers à lutter contre le vol des vélos, ainsi que les tests des antivols vélos. Le nombre des opérateurs de marquage augmente, et le public apprécie ce système. Cependant, nous attendons que les fabricants s'impliquent en marquant en amont les vélos à la production. C'est leur intérêt car si la restitution des vélos volés est favorisée, les cyclistes n'hésiteront pas à acheter un vélo de qualité.

2/ Quelle est votre lecture du fort attrait qu'exercent les différents systèmes de vélo en libre-service auprès des collectivités territoriales et de leurs administrés ?

Je me félicite du succès de ces initiatives locales qui ont créé un phénomène d'ampleur nationale et même internationale : VéloV et Vélib', ça fonctionne en montrant que si les conditions sont réunies pour mettre facilement à disposition des vélos, les habitants se mettent en selle. Beaucoup d'utilisateurs de ces services pourront opter pour un vélo personnel, car pour garantir une utilisation régulière rien ne vaut le sien propre si on sait où le ranger. Enfin, après avoir entendu maintes

fois des personnes prétendre que le vélo est dangereux, nous avons la démonstration concrète à Lyon et à Paris que les accidents cyclistes diminuent quand la pratique augmente. Il faudra voir dans quelques années si les VLS ne doivent pas évoluer ; en tout cas, leur intérêt est de montrer la nécessité maintenant d'accompagner leur mise en place d'infrastructures cyclistes et d'aménagements des règles de circulation.

3/ Pensez-vous que le vélo sera d'actualité au rendez-vous des élections municipales de 2008 ?

Je ne suis pas devin et je n'exprime que le sentiment d'un usager, mais il est sûr que le vélo est en plein dans l'actualité de notre quotidien : à l'échelle locale comme à l'échelle nationale, c'est un moyen simple et évident de bouger autrement et de participer au respect d'un développement durable. D'ailleurs, les maires et les présidents de communautés urbaines l'ont bien compris : confrontés aux difficultés liées à la densité des activités et des déplacements ils ont recours aux modes doux pour favoriser l'environnement urbain. Avec l'utilisation du vélo, c'est la façon de vivre ensemble et les projets d'urbanisme qui sont abordés, et je ne sais pas quel élu peut se désintéresser de ce débat.

Par contre, les aménagements, s'ils existent, doivent évoluer et être améliorés : le retard pris impose une actualisation plus volontaire des continuités cyclables, et dans certaines villes l'indifférence face aux déplacements à vélo persiste. Pour dresser un état des lieux, le Club des villes cyclables et la FUBicy sont en train de mener une enquête nationale, dont chacun pourra tirer les conclusions. ■

Dates et repères

1980
Fondation de la FUBicy à Strasbourg

1986
Premier numéro de la revue *Vélocité*

2000
Premier palmarès des villes cyclables

2004
Lancement du marquage Bicycode pour lutter contre le vol

2007
9^e journée d'études à Lons-le-Saunier "Villes cyclables : des solutions sur mesure!", une première dans une ville moyenne.