



LE MAGAZINE D'INFORMATION DES VILLES & TERRITOIRES CYCLABLES

V
&

I
O



4€

n° 40

dossier > pages 6 à 14

juillet/août 2009



Le stationnement vélo résidentiel > peut mieux faire...

Parfois, un vélo
s'arrête... > page 9

La parole à Bruno Marzloff
> page 20

Vélo = liberté égalité fraternité! 7-8-9 octobre

18^e Congrès du Club des villes & territoires cyclables

LA ROCHELLE 2009 > ESPACE ENCAN



Vélo = liberté égalité fraternité!



Communauté d'Agglomération de La Rochelle - 17000 La Rochelle - France - Tél. 05 46 73 20 00 - www.la-rochelle.fr

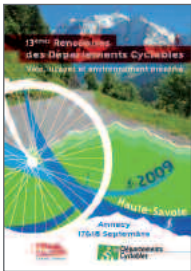




agenda 2009



**Semaine européenne
de la mobilité
et de la sécurité routière**
> du 16 au 22 septembre
www.bougezautrement.gouv.fr



**13^e rencontres
des départements
cyclables en Haute-Savoie
Anancy**
> les 17 et 18 septembre
www.departements-cyclables.org



**18^e congrès du Club
des villes & territoires
cyclables
La Rochelle**
> du 7 au 9 octobre
www.villes-cyclables.org

Crédits photos © Thierry Nava/Frédéric Le Jan



Gare au stationnement !

L
édito

Le stationnement résidentiel est la partie immergée de l'iceberg dans le système vélo. Garer sa voiture chez soi ou devant chez soi sur la chaussée est vite devenu un droit, un dû, bref une évidence à la faveur de l'expansion de l'automobile. Nous le savons bien, nous, élus locaux qui essayons de réglementer et faire respecter l'occupation du domaine public...

Sujet sensible lorsqu'il s'agit d'automobile, le stationnement dans les lieux d'habitation est un non-sujet quand il s'agit du vélo. En apparence trop simple – un vélo, ça se gare partout, ça se monte dans son appartement, ça se range près des poubelles –, trop privé – il faut entrer dans des espaces privés –, trop anecdotique... Oui mais voilà, quand les cyclistes en ville ne sont plus quelques poignées d'individus mais des résidents, des visiteurs occasionnels, des touristes, des étudiants chaque jour plus nombreux, il n'est plus possible d'écarter cette question en prétextant qu'on s'occupe d'abord des choses importantes. Il

faut lui apporter des réponses efficaces ! Le stationnement des vélos doit devenir un dossier sérieux. Et figurer à l'agenda politique local et national. C'est une conviction que nous partageons avec le Coordonnateur interministériel vélo depuis longtemps, mais force est de constater que si les collectivités se sont de plus en plus attelées à augmenter l'offre de stationnement aux abords des gares et à développer les arceaux à vélos sur l'espace public, le stationnement des vélos dans les espaces privés reste le parent pauvre. Cet état de fait se vérifie aussi bien sur les lieux d'habitation, et notamment dans le collectif ancien, que sur les résidences universitaires ou les lieux de travail... C'est pourtant un élément déterminant du succès et du développement de l'usage du vélo. Il faut considérer la chaîne de transport, du domicile à la destination. Le vélo n'est pas différent de la voiture. Si on peut le stationner dans de bonnes conditions de sécurité et de confort, c'est-à-dire ne pas le monter sur son dos dans l'escalier ou l'ascenseur, on l'utilise ou on envisage de le faire. Aujourd'hui, ce n'est pas faire du vélo ou décider de s'y mettre qui est compliqué, c'est en posséder un pour encore trop de gens ! Un comble pour un produit dont le prix de vente moyen en France se situe autour de 250 €.

Nous sommes d'accord avec Mikael Colville-Andersen, que nous aurons le plaisir d'accueillir à La Rochelle pour notre 18^e congrès en octobre, lorsqu'il considère que « *le parking est le dernier grand défi à relever dans une culture du vélo* ». Et c'est un expert de Copenhague qui parle ! Un des grands mérites des systèmes de vélos en libre-service aura été de montrer qu'un vélo se gare, et pas n'importe comment, même s'il n'est pas gourmand en surface, contrairement à d'autres modes.

Aussi n'attendons plus et utilisons les outils à notre disposition : planification avec les PLU, aménagements de locaux, solutions alternatives sur la voirie... Pour vaincre les ennemis du stationnement vélo, il faut encore un peu d'effort et d'imagination et toujours de l'audace.

Jean-Marie Darmian,
Président

texto-vélo

7,5 %

C'est la part modale vélo visée par le Grand Lyon en 2020.

➔ Deux fois plus de cyclistes à Lyon d'ici à 2014, trois fois plus en 2020, les objectifs du nouveau plan « modes doux 2009-2014 » ont été dévoilés le 26 août par le président du Grand Lyon, Gérard Collomb. Le programme d'investissements de 90 millions d'euros, qui sera soumis le 28 septembre au vote des élus de la communauté urbaine, porte surtout sur le développement du réseau cyclable. Le Grand Lyon va réaliser 200 km d'itinéraires dans le mandat, soit 30 km par an au lieu de 10 auparavant. Le but est d'atteindre un réseau de 920 km en 2020, contre 320 actuellement. Généralisation des doubles sens cyclables, circulation des vélos dans les couloirs de bus, augmentation de l'offre de stationnement sont aussi à l'agenda.

«Aujourd'hui, 2,5 % des déplacements dans l'agglomération se font à vélo. On vise 5 % en 2014 et 7,5 % en 2020. C'est réaliste, car les deux tiers des déplacements sont inférieurs à 3 km », souligne Gérard Collomb.

Garer son vélo à Rouen

Financés par la communauté d'agglomération rouennaise, les premiers parcs à vélos sortent peu à peu de terre.

➔ Depuis le mois d'avril, la collectivité, qui a investi 900 000 € pour l'ensemble de l'opération, installe à proximité des lignes de métro et de TEOR (mais pas seulement) des parcs à vélos fermés et sécurisés. Cinq sont déjà en fonctionnement. Ces abris aux murs transparents

sont accessibles de nuit comme de jour. À la fin de l'année, dix abris seront en place, suivis par dix autres en 2010.



Livraisons à vélo

Le premier réseau de magasins bio en France, Biocoop, a choisi le vélo pour livrer ses clients.

➔ À Paris, Biocoop a noué un partenariat avec Les chevaliers verts, société de courses à vélo. Des coursiers qui n'utilisent que la force de leurs mollets... Affaire à suivre ! www.biocoop.fr <http://chevaliersverts.fr>



Le vélo à sa maison

Depuis le lancement de sa vélostation en partenariat avec Tisséo, l'activité de la Maison du vélo de Toulouse va croissant et, aujourd'hui, la vie associative et son restaurant d'insertion emploient 11 personnes.

➔ Pour la semaine européenne de la mobilité, l'association a choisi le thème du voyage à vélo, avec la participation de cyclistes célèbres comme

Jacques et Pauline Delorgues, deux aventuriers qui ont parcouru 1 700 km en tandem autour du monde, et le journaliste Raphaël Kraft, qui réalise ses reportages à vélo.

Maison du vélo, 12, boulevard Bonrepos, Toulouse.
Tél. 05 34 40 64 72.

Vél'en ville pour tous !

À Tarbes, le service Vél'en ville est désormais accessible aux personnes déficientes motrices.

➔ Grâce aux actions combinées de la mairie et du comité départemental handisport en faveur de la pratique sportive des personnes handicapées, le projet d'ajouter au parc du service des vélos adaptés vient de voir le jour. Les usagers doivent déposer un chèque de caution de 50€ pour utiliser ce service gratuit de prêt de vélos manuels.

Le réflexe vélo

La ville de Sélestat a lancé une campagne de promotion pour acquérir le « réflexe vélo », dans le cadre d'une politique sur cinq ans en trois volets : extension du réseau cyclable, développement des déplacements scolaires et extrascolaires et réalisation d'une campagne de communication institutionnelle.



Luxembourg

Depuis l'arrivée du VLS baptisé vel'oh ! dans la ville de Luxembourg au printemps 2008, le nombre de cyclistes a plus que triplé en un an.

➔ Avec 47 stations à compter d'août 2009, plus de 100 000 utilisateurs et 300 locations par jour, vel'oh ! intéresse aussi les communes environnantes. Celles de Strassen et Hesperange ont décidé de suivre l'exemple de la ville de Luxembourg et de se joindre au réseau. Côté pédagogie, la ville, en collaboration avec la LVI (Lëtzebuurger Vëlos-Initiativ), organise des cours d'apprentissage destinés aux adultes. Le cours, en langues allemande, française et luxembourgeoise et, sur demande, en anglais, comporte 10 unités d'apprentissage de deux heures chacune.

www.veloh.lu



La vérité sur le casque

Un article très complet pour cadrer ce sujet polémique de l'obligation du port du casque qui revient régulièrement dans les médias, suite au colloque qui s'est tenu à Lyon le 28 mai dernier réunissant des chercheurs français.

➔ Pierre Toulouse, de MDB, et Francis Papon, de l'INRETS, font le tour de la question et des points de vue d'experts. À lire sans modération...

Roue Libre, le bimestriel de *Mieux se déplacer à bicyclette* de juillet-août 2009, n° 110

www.mdb-idf.org

vite dit

Vélo du futur

Chris Boardman, ancien champion olympique de cyclisme, a conçu un nouveau vélo intelligent, doté d'un système antivol inviolable qui permet à son propriétaire de le débloquer grâce à une reconnaissance de son empreinte digitale et de pneus autogonflants incroyables.

Photos © Claire de Casabianca



Vélo et potager

↳ L'ordinateur intégré permet de comptabiliser les calories. Et un moteur solaire de relayer l'énergie humaine. Produit en série, son concepteur considère qu'il pourrait être commercialisé autour de 2 000 €.

↳ C'est le nom d'un nouveau blog consacré au vélo par Jean-Luc Saladin, spécialiste des problématiques mobilité et santé.

<http://veloetpotager.20minutes-blogs.fr/>

Si la part des trajets réalisés à vélo a augmenté ces dernières années aux États-Unis, à Portland, dans l'Oregon, l'usage du vélo a augmenté de près de 150 % depuis 1990, et on estime que 5 % des gens vont travailler à bicyclette, et tout cela parce que la ville s'est intéressée au sort des vélos une fois qu'ils s'arrêtent de rouler.

Tom Vanderbilt
www.slate.fr
 20 août 2009, in « Comment mettre les Américains sur des vélos ? »



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

Des abris ultra sécurisés pour limiter au maximum le vandalisme.

→ www.abri-plus.com



vous-le : si les choses évoluent sur la question du stationnement vélo dans les lieux d'habitation, ce n'est pas encore un raz de marée. Les industriels proposent certes des solutions techniques, les bailleurs sociaux font preuve d'initiatives ou tentent des expériences, mais le sujet n'est pas encore à l'agenda politique. Or, il faut une impulsion tant nationale que locale pour développer un véritable système vélo et agir efficacement sur un des segments essentiels : le stationnement en tout point du déplacement, en commençant par le lieu de résidence. L'enjeu étant bien identifié et partagé, il est urgent de passer du dire au faire. Petite revue de projets et de réalisations.



... Le stationnement vélo résidentiel > peut mieux faire...



Le vélo est le grand gagnant du mandat municipal 2001-2008 qui marque une évolution radicale de sa prise en compte, la volonté de nombreuses collectivités de lui offrir de la place, de favoriser la cohabitation avec les autres modes, d'améliorer le confort et la sécurité du déplacement et d'initier des services spécifiques. Le stationnement sur l'espace public – dans les gares et les lieux de travail... – a lui aussi enregistré des progrès au cours de cette période. Mais il y a encore une grande marge de progression dans ce domaine, car garer son vélo dans l'habitat collectif reste une gageure! Le phénomène vélo en libre-service dès 2005 à Lyon avec Vélo'v a eu un double mérite: celui de révéler, avec ces « stations vélos », qu'un vélo se gare, requiert de la place, dans des proportions dépassant les quelques arceaux implantés ici ou là. Et il a offert une solution vélo à tous ceux qui ne peuvent garer une monture à leur domicile! L'usage du vélo sans la contrainte de la possession. Ce n'est pas faire du vélo qui est compliqué, c'est le garer!

Dans le dossier du numéro de mai-juin 2006 de *Ville & Vélo*, nous rappelions combien le vélo a vu son territoire régresser dans les années 1960-1970. « Il est intéressant et pédagogique d'appliquer au vélo la liste des besoins de l'automobile: espace, continuité et services. Ce qui a fait le succès de l'une a fait cruellement défaut à l'autre », signalait Denis Baupin, alors président du Club des villes et territoires cyclables, dans son édito.

Stationner son vélo sur un espace proche, facilement accessible et

Photo © Léa Marziouff, groupe Chironos



Vélib' a montré, avec ses stations, qu'un vélo ça se gare...

sécurisé, est un élément essentiel de la pratique et du développement du

“ Un cycliste sur cinq ne rachète pas de vélo après un vol. ”

vélo, et tout le monde n'est pas disposé à ranger son engin sur son balcon, coincé entre fenêtre du salon et rambarde. Le hall d'entrée et la cour d'immeuble, outre la gêne éventuellement occasionnée, n'empêchent nullement les vols ou les dégradations, pas plus que les locaux parfois mis à disposition, mais non équipés et accessibles au tout-venant. Or, près de la moitié des vols ont lieu sur des espaces privés, et ils constituent le deuxième obstacle à l'achat d'un vélo en ville après l'insécurité routière; c'est même le premier facteur dissuasif pour les cyclistes réguliers. Un cycliste sur cinq ne rachète pas de vélo après un vol.

Il n'existe certes pas de loi au niveau national qui oblige les bailleurs à créer des locaux pour le stationnement vélo. Tout se passe au plan local, par l'initiative personnelle de bailleurs sociaux et plus rarement de promoteurs privés, et au niveau juridique par l'article 12 des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) qui peuvent imposer un nombre minimal de places dans l'habitat collectif. Pour les constructions existantes, un permis de construire ou une autorisation de travaux peut s'avérer nécessaire. Les collectivités locales sont donc en première ligne.

Prime à la proximité

« Il n'y a guère de difficultés à réaliser sans surcoût des emplacements de stationnement vélo dans les logements neufs, sous réserve de les concevoir intelligemment », note la « fiche de M. Vélo » sur la question¹: « Il importe avant tout que les places pour vélo soient visibles et facilement accessibles, et ● ● ●

Petite revue de villes et de bailleurs

Si l'offre de stationnement résidentiel vélo n'est pas effective partout, loin s'en faut, des villes s'attaquent à la question. C'était déjà notre constat en 2006 lors du dossier de *Ville & Vélo* sur le stationnement... Le paysage n'a pas radicalement changé. Mais la prise de conscience semble effective.

Strasbourg

À Strasbourg, la modification du Plan d'occupation des sols est en cours. Pour Alain Jund, adjoint au maire chargé de l'urbanisme et vice-président du Club des villes et territoires cyclables, cette modification adoptée en juillet dernier va structurellement modifier la place de la voiture et du vélo en ville : le nombre obligatoire de places de stationnement voiture est divisé par deux alors que le nombre de places attribué aux vélos est multiplié par 2, voire 3. À titre d'exemple, pour un immeuble d'habitation de 62 logements rue Jacques-Kablé, le nombre de places de stationnement voiture passe de 64 à 31, alors que les places vélos passent de 45 à 87. **Pour un immeuble de bureaux de 12 000 m², le nombre de places de vélos passe à 484 (soit 726 m²).** Serge Asencio, le M. Vélo de la Communauté urbaine, souligne que la CUS compte monter des opérations avec des bailleurs sociaux volontaires, ce qui lui servirait de porte d'entrée pour une action de plus grande envergure dans l'immobilier. Toutefois, hors habitat, beaucoup de réalisations ont été menées : tout le rez-de-chaussée du parking auto Sainte-Aurélié, près de la gare, est dévolu gratuitement aux vélos, et ce à destination >>>

● ● ● qu'il y ait une bonne articulation avec les transports publics. » Il est également indispensable qu'ils soient sécurisés contre le vandalisme et le vol. Les surfaces dédiées et les systèmes d'accrochage des vélos sont aussi essentiels pour intégrer l'usage du vélo dans les opérations d'habitat collectif. Les PLU retiennent généralement de 1 à 1,50 m² par logement, ce qui ne prend pas forcément en compte le nombre de vélos par famille : le stationnement vélo ne peut être une science exacte, bouleversée par les déménagements et emménagements, les enfants qui naissent et grandissent, etc...

Certains critères doivent être impérativement abordés, comme la proximité – un parking trop lointain est dissuasif –, la visibilité, l'accessibilité, la couverture et les systèmes d'attache. Le local doit être de préférence clos et couvert, éclairé, visible et de petite taille pour décourager les voleurs, qui préfèrent les grands parkings anonymes.

Le Certu recommande également que l'aménagement des locaux communs dans les résidences soit très fonctionnel, permettant à la rigueur d'accueillir les poussettes, mais sans « angles morts » propices aux dépôts de toutes sortes. Le Certu attire également l'attention sur l'accès et le contrôle de ces lieux de stationnement en suggérant d'inscrire les personnes qui souhaitent garer un vélo sur un registre géré par un gardien ou le syndic, et de demander une caution en échange d'un pass (plutôt qu'une clé). Enfin, le syndic de copropriété doit préciser la destination, l'entretien et les règles d'usage de cet espace dans un règlement précis. Les « vélos épaves » sont, par exemple, les intrus les plus pénalisants pour une bonne utilisation du garage.

Et dans l'habitat collectif existant ?

Ce sont les immeubles collectifs existants, notamment ceux des grands

Photo © Léa Marziouff, groupe Chronos



Imagination, aptitude à l'acrobatie, sens de l'adaptation, ...
Garer son vélo requiert beaucoup de talents.

ensembles, qui s'avèrent les plus difficiles à traiter, en raison du manque de place, des coûts d'aménagements ou des réglementations interdisant l'utilisation d'espaces ou de rampes d'accès de parking par les cyclistes... Des solutions peuvent exister au cas par cas : ancienne loge de concierge inutilisée, installation d'un box sous un escalier ou dans un renforcement de porte, parking voiture amputé de quelques places (une place voiture (= 10 emplacements vélos), à condition bien sûr de respecter les règles de sécurité et d'accessibilité...

S'agissant des coûts, le Certu a calculé qu'un arceau (deux vélos), revenait à 70 €, un box individuel entre 300 et 900 € et un box collectif entre 150 et 600 €. Une place de parking automobile coûte entre 10 000 et 20 000 €, soit 10 fois plus cher en moyenne qu'une place vélo dans un local en dur...

Encore trop cher ? Des aides financières existent : dans le cadre d'une opération de réhabilitation de logements par des propriétaires privés, l'Agence nationale d'amélioration de l'habitat subventionne l'installation de dispositifs de stationnement vélos.

Quant aux solutions en site urbain dense, lorsqu'aucun espace de stationnement n'est possible, même en cherchant bien (sous un escalier, on peut parfois disposer un box...), il faut regarder du côté du stationnement des vélos hors des immeubles, en recourant partiellement à l'espace public. Encore faut-il, de nouveau, que la municipalité et les différents acteurs s'impliquent. Des gares aux stations couvertes près des nœuds multimodaux, en passant par certains parkings voitures, il est possible de trouver diverses solutions...

Certains organismes n'hésitent plus, malgré le flou juridique parfois défavorable, à empiéter d'une ou deux places sur les parkings autos, chacune permettant de ranger une dizaine de vélos. Dans certaines résidences universitaires, c'est devenu une nécessité ! « *Le stationnement vélo vient toujours en plus du stationnement voiture, glisse un professionnel. Sur les centres urbains, ça peut se faire assez facilement, il y a toujours des places libres pour cela. Dès qu'on s'en éloigne, la voiture est ressentie comme absolument nécessaire. Empiéter sur le parking auto déclencherait une révolution !* » Il y a encore du travail... ■

>>> tant des pendulaires que des riverains. Le parking Tanneur a laissé pour sa part neuf emplacements aux cyclistes en demi-sous-sol, pour épargner les mollets. Le Plan local d'urbanisme, qui reprendra et amplifiera peut-être ces dispositions doit, être arrêté d'ici 2012.

Paris

Dans son Plan local d'urbanisme (article UG 12.3), la ville de Paris exige dans la zone urbaine générale, pour toute création de surfaces de bureaux ou de logements de plus de 250 m², des locaux destinés au stationnement des poussettes et des vélos. Leur superficie doit représenter au minimum 2,25 % de la surface totale. Ces locaux doivent être fermés, couverts et aménagés de plain-pied, sauf exception pour impossibilité technique. Des bailleurs sociaux, comme la SAGI, dont 40 % du capital est détenu par la ville de Paris, sont depuis des années très actifs sur la question.

Toulouse

Toulouse modifie également son PLU. Pour le stationnement des deux-roues, il est prévu que « l'emplacement nécessaire corresponde aux besoins particuliers et justifiés de la construction au regard des conditions normales d'utilisation, dans le respect des normes planchers. Les besoins particuliers seront évalués sur la base du ratio suivant : pour un vélo stationné, la surface nécessaire au stationnement sera de 1,80 m². »

Pour les constructions à usage d'habitat collectif, un emplacement fermé et aménagé sera prévu dans le bâtiment. Les vélos doivent pouvoir y être attachés par le cadre à un support fixe (distance compatible avec un antivol efficace de type U).

Le local sera situé de plain-pied ou, par dérogation, au niveau -1. Il sera à la fois facilement accessible et placé au-delà des contrôles d'accès au bâtiment (soit piéton, soit automobile). Ce local sera boxé par tranches de 10 logements.

Le projet de révision prévoit que la surface dédiée aux emplacements vélos soit au minimum de 4 % de la surface hors œuvre nette projetée.

Tours

À Tours, le règlement du POS actuel demande uniquement de >>>

Enquête par Bruno Marzloff et Julie Rieg

Parfois, un vélo s'arrête...*

* Extrait de l'article « Le vélo chez lui en ville » paru dans le n° 366 (mai-juin 2009) *Urbanisme*

Sans légende



ne exposition
à Montréal¹
et un article

à Paris² illustrent le
thème « Comment
s'approprier la ville ? »
En effet, quels doivent
être l'implication et
l'engagement des
multiples acteurs –
et au premier chef
des usagers ?

Il y a quelque chose de joyeusement subversif dans certaines des actions recensées, tels les cultures sauvages dans l'espace public, le glanage des plantes comestibles qui poussent en liberté ou encore le contournement des itinéraires balisés par les caméras de surveillance... Des citoyens dessinent eux-mêmes des pistes cyclables

“ 75% des cyclistes demandent des parkings à domicile, près des commerces, des bureaux, des stations de transport. ”

sur les voies, d'autres éteignent les lumières des boutiques « en hommage à », d'autres encore escaladent les bâtiments et se promènent sur les toits. Les nouvelles technologies de communication ouvrent également d'innombrables possibilités de s'accaparer le territoire urbain. Quelle est l'histoire de ces vélos garés ici ou là ? Attachés à des potelets, aux grilles des fenêtres ou à celles des parcs publics, adossés aux poubelles, calés sur les balcons quand ils ne sont pas abandonnés sur l'asphalte du trottoir, parfois en morceaux... Les mobiliers urbains en forme d'arcade peuvent satisfaire à l'exigence élémentaire de garer son vélo. Ils sont indispensables, puisque le vélo rend avant tout un service de proximité et que rien ou très peu existe en la matière. Cela suscite pourtant l'agacement, au point qu'un organisme public spécialiste des transports et des déplacements, le CERTU³, proposait récemment d'interdire le stationnement de tout véhicule – vélos compris – dans les

espaces publics. Pourtant, le stationnement, rappellent les citadins – usagers de la bicyclette ou non –, est la clé de voûte du confort d'utilisation. 75% des cyclistes demandent des parkings à domicile, près des commerces, des bureaux, des stations de transport, comme c'est le cas aux abords de la gare SNCF de Strasbourg, où le plus grand parking vélos sécurisé de France a été inauguré en juillet 2008⁴. À présent, à part quelques incivilités, on ne s'attaque pas trop aux vélos sur les trottoirs. Mais supposons que la part du vélo dans les déplacements urbains atteigne les 10% escomptés par le rapport Le Brethon de 2004⁵... N'oublions pas qu'elle était de 30% à Paris dans les années 1950 et qu'elle représente actuellement le tiers des déplacements à Fribourg, entre autres villes du nord de l'Europe. Une massification de son usage pourrait en faire le « souffre-douleur » de la ville, le « sans-gêne » qui irrite, soit l'inverse du résultat escompté. Imaginons au contraire une ville qui encouragerait la pratique de la bicyclette, en tenant compte de la dispersion de ses déplacements et en offrant une possibilité de stationnement en libre-service. Une grande part de la démonstration a déjà été faite par les Vélo'v, Vélib', etc. : disponibilité, capacité de stationnement, réseau. On a également compris qu'un peu d'espace prélevé aux voitures ne suscite qu'un grognement vite oublié devant les bénéfices réalisés, en premier lieu celui de l'intégration urbaine. Ces stations répétées créent une familiarité avec le mode de transport, au-delà de l'objet même. Elles participent de l'aménagement de la rue, leur

>>> prévoir « un emplacement pour garer les deux-roues » ; dans le cadre de l'élaboration du PLU en cours, une réflexion est menée pour imposer des normes précises par logement, sans décision arrêtée à ce jour.

Département des Hauts-de-Seine

Le projet Vélabri a été adopté en mars 2009 par le Conseil général des Hauts-de-Seine dans le cadre du plan vélo. Il consiste en la mise en place de 300 abris vélos sécurisés, proposés pour une somme modique afin de ne pas décourager les cyclistes intéressés, et placés dans des endroits stratégiques. Une initiative qui répond à un besoin manifeste, par exemple près des gares : de nombreuses personnes pourraient rejoindre le RER – ou rejoindre leur travail depuis le RER – à vélo, s'ils ne craignaient pas de le laisser pendant toute la journée. De 30 à 50 vélos sont prévus par emplacement. Actuellement, le recensement des endroits stratégiques (pôles commerciaux, culturels, gares, pôles d'intermodalité) est en cours.

Une procédure de délégation de service public est en cours, qui prendra en charge la conception, la mise en place et la gestion. Toutes les propositions d'abonnement seront étudiées, « mais ce n'est pas une nouvelle cave à vélo pour un entrepôt : il s'agit bien d'un parking pour des engins régulièrement utilisés », insiste-t-on au Conseil général. On hésite d'ailleurs sur l'abonnement annuel, qui intéresserait pourtant sans nul doute les usagers. Peut-être un abonnement d'un mois renouvelable ?

La SAGI (Société anonyme de gestion immobilière), société d'économie mixte dont le capital est détenu à 40% par la ville de Paris, créée depuis 10 ans des locaux à bicyclettes. La société travaille principalement sur des immeubles datant des années 1930, qui n'ont pas été conçus pour recevoir un parc cyclable. Elle réaménage des locaux existants, souvent exiguës ; elle en transforme d'autres, dont des studios en rez-de-chaussée, à Ménilmontant par exemple, avec accès par clé non >>>

1 www.cca.qc.ca

2 « Comment s'approprier la ville ? », InternetActu.com, 3 février 2009.

3 *Ville & Sports Magazine* n° 459.

4 feteduvelo.fr

en partenariat avec Vinci Park.

5 Rapport de Brigitte Le Brethon,

« Propositions pour encourager le développement de la bicyclette en France », 9 mars 2004.

● ● ● mobilier dessinant un réseau qui s'inscrit dans la trame urbaine, tout en facilitant les connexions avec d'autres réseaux de déplacement. Ainsi, dans Paris, les 1500 stations Vélib' voisinent avec l'une des 2500 stations de bus ou des 250 stations de métro; en attendant l'arrivée annoncée des 350 stations Autolib' parisiennes (chiffre annoncé d'un réseau qui devrait voir le jour d'ici à 2010, à Paris et dans une partie de la banlieue parisienne). Le génie de ces recouvrements de réseaux est d'offrir aux citoyens des possibilités d'alternatives et des substitutions multiples, d'élargir les disponibilités, de proposer des opportunités nouvelles de conquête de la ville. La visibilité du réseau est essentielle, ainsi que la diversité des lieux de stationnement, des offres et des services. Face à une demande conséquente des usagers, le stationnement doit être assuré aux deux bouts de la course. Aussi le réseau de stationnement du vélo doit-il couvrir toute la ville, ses lieux de vie, de travail, d'étude, les gares, les stations de métro, et même s'insinuer à l'intérieur des bâtiments d'habitation. Il s'agit de consolider le principe de proximité, voire parfois de le retrouver quand il a été perdu. Un cycliste sur deux (48%) est disposé à accrocher son vélo n'importe où, pourvu que ce soit près de sa destination! 42% sont prêts à parcourir 50 m pour l'attacher à un arceau, mais seuls 10% marcheraient sur 300 m pour atteindre un stationnement sécurisé⁶. Emportés par une vague vertueuse, les New-Yorkais ont commencé par le plus évident, le plus simple et le plus visible: des arceaux plantés ici et là. À la suite d'un concours international de design⁷, le modèle sélectionné a été parsemé à travers la ville. Étape élémentaire, le vélo exigeant parfois plus de sûreté que n'en procurent ces arceaux, qui par ailleurs ne sont pas toujours assez nombreux. Ce qui fait

Photo © Julie Rieg, groupe Chronos



Vélo métro dodo... Sera-t-il toujours là demain matin ?

phosphorer les ingénieurs: certains concoctent de petits monstres-automates qui engloutissent les vélos pour les restituer grâce à une carte à puce, magie technologique; d'autres proposent d'en rassembler jusqu'à 92 en un lieu avec une seule entrée sur rue. Le reste se passe en coulisse⁸. Bénéfice secondaire et subtil dans le monde nomade urbain, une coque qui réceptionne le vélo peut aussi faire office de consigne pour un paquet encombrant! Tokyo est déjà en avance: en moins de vingt secondes, votre vélo se retrouve dans les gouffres d'un gigantesque parking souterrain. Si le vélo doit être sécurisé, c'est que la tentation de le voler se fait vive: l'objet est simple, banal, il appartient à tout le monde en quelque sorte. Une Japonaise nous a raconté comment les voyageurs qui ne retrouvent pas leur vélo à la sortie des trains, en raison de la multitude de bicyclettes entassées là, en « empruntent » momentanément un autre, quitte à le rendre au retour. Mais tout le monde ne pense pas ainsi. Le vol de vélo n'est toutefois pas un sport uniquement français. Copenhague enregistrait 66277 vols déclarés en 2006⁹. Et en Argentine, lorsqu'on abandonne un vélo non cadenassé sur une place publique à grand trafic, il disparaît en

moins de cinq minutes, vidéo YouTube à l'appui¹⁰. Signe d'une sensibilité qui s'installe, les opérateurs de mobilité et les autorités tâtonnent sur cette voie. Certaines collectivités innovent, à l'image du département des Hauts-de-Seine, qui projette d'installer de 200 à 300 « Vél'Abris 92 » pour héberger un total de 15000 vélos, chiffre à la mesure des attentes des usagers et propre à susciter des vocations. Reste la difficulté à évaluer le nombre de places nécessaires. La Conférence vélo suisse et l'Office fédéral des routes conseillent d'établir une comptabilité des vélos garés, durant les cycles diurnes et nocturnes, la semaine et le mois, en d'autres termes de suivre les cyclistes dans leurs déplacements et leurs étapes¹¹. Ce serait là une information utile, qui permettrait une implantation pertinente des points de stationnement. En Alsace, par exemple, la SNCF, très active en matière d'initiatives, a constaté que l'abri vélos installé à la gare de la ville de Metzeral a fait le plein dès le premier jour, alors qu'auparavant aucun cycliste ne se garait aux abords de la gare. Et, à Angers, les parkings vélos ne suffisent plus face à une demande accrue. On le pose, c'est la pause, parfois un vélo s'arrête. ■

>>> reproductible; elle construit aussi des locaux extérieurs, ouverts ou fermés, d'environ 1,50 m² par place. Rue des Morillons, dans le 15^e arrondissement, le local est ouvert, mais l'accès à la résidence est fermé avec contrôle du passage. Boulevard Serrurier dans le 20^e, la SAGI a aménagé deux locaux extérieurs fermés, parmi les six répartis, dans toute la résidence, qui compte 623 logements.

La société **Le Toit Angevin** est très sensibilisée au développement du vélo: 10 vélos ont été offerts aux collaborateurs pour leurs déplacements de travail. Depuis 5 ans, l'organisme intègre les locaux à vélos dans toutes les constructions, sans incitation particulière de la mairie d'Angers, bien que la politique cyclable de la ville l'y pousse naturellement. L'annulation du PLU par le tribunal administratif a en tout cas retardé pour le moment une politique de développement de l'offre de stationnement vélo. Sur l'existant, le Toit Angevin essaie de travailler sur les espaces libérés: tel local poubelle devient local vélo lors des travaux font passer la gestion des déchets en sous-sol. « On compte de cinq à six opérations par an de développement du parking vélo, et on essaie de tenir un quota d'un vélo par appartement », déclare Christophe Rozé, sans problème de place pour l'instant. Les systèmes d'accroche-vélo demeurent basiques, sans appel aux professionnels. L'essentiel reste dans l'aménagement au sol et la sécurisation par des systèmes de badges spéciaux ou de codes.

Le groupe **Efidis**, qui comprend aussi la Sageco, Valestis et Domefi, refuse nettement l'option de cohabitation entre voitures et vélos: « La circulation conjointe dans ce type d'espace pose des problèmes de sécurité », déclare M^{me} Cuisset, directrice marketing et communication. Par ailleurs, Efidis a pris quelques initiatives en faveur du stationnement vélos en prévoyant 0,50 m² et deux attache- >>>

6 www.groupechronos.org, « Le vélo en mode actif », 1^{er} août 2008.

7 Streetblog.org, « CityRacks winner: It's a standing O », 14 novembre 2008.

8 www.biceberg.es, « What is biceberg? ».

9 www.nytimes.com, « In a cyclist-friendly city, a black hole for bikes », 21 août 2008.

10 www.copenhagenez.com, « Bike theft, la prueba de la bicicletta », 12 octobre 2008.

11 www.mobilservice.ch, « Manuel stationnement des vélos », 27 janvier 2009.

L'expérience Bordelaise

> parcs à vélos et quartiers historiques



Bordeaux, la volonté politique a permis de tenter une expérience originale sur l'habitat, qui n'oublie pas le stationnement vélo. Une expérience pionnière ?

“ Dans le neuf, le stationnement vélo est une affaire de volonté politique. Pour l'ancien, ça ne suffit pas. ”

Michel Duchène

Michel Duchène est adjoint au maire, chargé de la cité numérique, de la prospective et de la stratégie urbaine. En 2001, il était à l'urbanisme, aux transports et au logement. Des délégations qui ne se marient pas toujours bien dans

d'autres municipalités, mais qui semblent évidentes pour ce passionné d'écologie. Il a donc imposé la présence de locaux vélos dans les constructions neuves et l'installation de solutions de préférence de plain-pied, sur rue, confortables et sécurisées pour le bâti existant. Sur ce dernier point, de son propre aveu, ce n'est pas évident partout : Bordeaux est en effet classée Ville d'Art et d'Histoire. Le secteur sauvegardé est un des plus vastes de France (150 ha). Elle a également été classée le 28 juin 2007 sur la liste du Patrimoine mondial de l'Unesco en tant qu'ensemble urbain exceptionnel. ● ● ●

>>> vélos par logement, dans des locaux sécurisés accessibles par l'extérieur, de préférence en rez-de-chaussée. Ces quelques initiatives, de l'aveu même de la direction, ne signifient pas une analyse globale de la question.

La réflexion existe à Logi-Ouest, travaillant sur quatre départements autour d'Angers et affiliée au groupe LOGIREP. Une expérience a été menée, à l'initiative du directeur de la construction, dans une résidence de 56 logements dans le quartier périphérique du Lac du Maine, à Angers. Un casier à rangement vertical, destiné à recevoir une vingtaine de vélos, a été installé dans un local fermé par >>>



Cyclos Gard®
La Qualité

3, route de Vovray
74000 ANNECY France
Tél. (33) 04 50 45 13 45

2

PARCAGE ROUES SECURISE

LE SEUL SYSTÈME
CAPABLE DE PROTÉGER
LES PIÈCES MAÎTRESSES
DE VOTRE VÉLO.



Nombreuses références en France



Nouveau le
**VEL
SPIR**



Produit innovant



CONTRÔLE
SOLIDITÉ
RESEAU
EUROPEAN

Pour nous contacter
www.cyclogard.com

● ● ● Autant dire qu'on ne peut pas faire tout ce qu'on veut avec une architecture datant souvent des XVII^e et XVIII^e siècles! « Dans le neuf, le stationnement vélo est une affaire de volonté politique. Pour l'ancien, ça ne suffit pas », analyse-t-il. La ville a toutefois lancé en 2002 une opération de requalification du Centre historique d'agglomération regroupant 23 500 logements pour 30 000 habitants.

Le programme d'actions vise à améliorer la qualité de vie et le confort des habitants, à renforcer la diversité sociale, à multiplier l'offre résidentielle et à juguler ainsi une dévitalisation progressive du centre. Doté d'un budget d'aménagement de 40 millions d'euros, le bailleur social InCité est en charge du volet « Habitat résidentiel » de l'opération de requalification du centre historique.

L'objectif, à l'horizon 2014, est de

réhabiliter 2400 logements et de créer 5 000 m² d'espaces communs et commerciaux ainsi que 330 places de stationnement... voitures. Mais le vélo n'est pas oublié: InCité est en charge de trouver et aménager des « garages à vélos de proximité », tant pour les propriétaires et locataires du lieu que pour les voisins cyclistes d'autres immeubles... InCité tente de résoudre la gageure – les espaces libres sont rares dans le centre – en se portant acquéreur de locaux disponibles, d'anciens garages, de commerces disparus, de logements en rez-de-chaussée à l'abandon. Les lieux doivent supporter un minimum de 40 à 50 places, avec optimisation si nécessaire par un système de rails permettant le rangement vertical. Ces garages à vélos seront uniquement accessibles sur abonnement via une carte magnétique. La surveillance sera

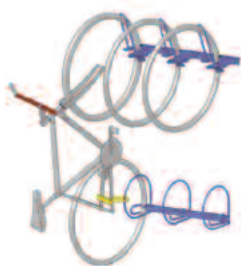
assurée par des caméras vidéos sous le contrôle de la société des Grands Garages-Parkings de Bordeaux. « Cette expérience va nous permettre de connaître les besoins, que l'on a encore du mal à quantifier, et de travailler avec les usagers », explique Patrick Nicolas, chargé d'opérations à InCité dans *Vu d'ici*, magazine municipal sur le centre historique.

Une autre solution: le parking... voiture, d'autant plus facile à mettre en place que Michel Duchêne est aussi président de Parclub, régie de la CUB gérant 16 parkings. Il s'agit d'espaces sécurisés avec un accès par carte personnelle, un interphone, un système de vidéosurveillance et une grille fermée. Le tarif dérisoire, 15 € à vie, concerne plusieurs centaines de places, en attendant mieux... ■

>>> un professionnel du parcage deux-roues. Son entrée est indépendante du parking voiture, mais à l'opposé du bâtiment principal. Ce dispositif a été complété par une batterie d'appuis vélos devant l'entrée de la résidence pour les visiteurs ou les personnes venues faire leur pause déjeuner à domicile. Un plus significatif: « Il faut promouvoir le vélo pour lui donner sa place », commente-t-on à Logi-Ouest.

Le groupe Valophis Habitat, qui opère principalement dans le Val-de-Marne, a également à son actif, depuis 2004, une opération de parking vélo en HLM... à Montreuil, dans le 93. Situé rue Simone-de-Beauvoir, l'ensemble compte 39 logements et deux garages à vélos de 60 m² au total, en rez-de-chaussée et en sous-sol, prenant 1 m² par logement. L'équipement de sécurité est constitué de crochets et de barres, posés par un serrurier. ■

VelKlip, pour stationnement vertical (brevet)



- Grande capacité de stationnement (31 vélos sur 10 m x 1 m)
- Coût de stationnement avantageux
- Installation rapide sans effort (10 sec.)
- Verrouillage de la totalité du vélo

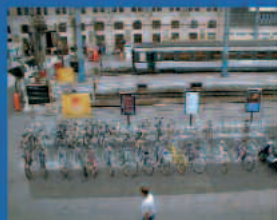
VelParc

Le stationnement sécurisé des 2 roues

fabrication française



VelSpir,
serpentin
pour 6 vélos



VelParc

55, rue de l'Université - 75007 PARIS
Tél. / Fax : 01 45 19 01 98

email : velparc@neuf.fr

www.velparc.fr

Altinnova, partenaire de vos aménagements cyclables

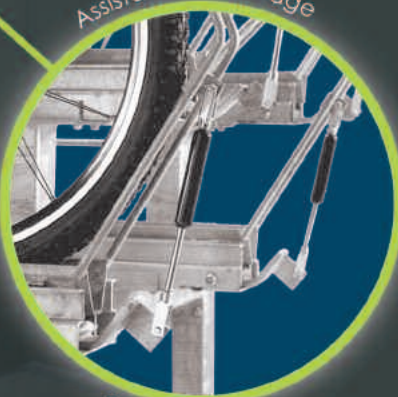


Racks à vélos double-étage :

- > compacts et modulables ;
- > résistants à plus de 30 000 utilisations ;
- > légers et avec assistance au levage ;
- > sécurisés : attache cadre et roue avant

+ DE 50 000 PLACES
DEJA INSTALLEES

Assistance au levage



Système breveté

Abris vélos sécurisés
modulables, écoconçus...

Stationnements vélos
individuels, compacts, personnalisables...

Stations de services vélos **Alto**
gonflage, lavage, réparation... en libre-service !



Vous avez un besoin spécifique ? Notre bureau d'études vous propose des solutions sur-mesure : contactez-nous !

Altinnova
6 rue du Docteur Guinard
42680 SAINT MARCELLIN EN FOREZ - FRANCE
Tel : +33 (0)4 77 52 32 88
Fax : +33 (0)4 27 40 75 46

www.altinnova.com

Altinnova est spécialisée dans les équipements pour aménagements cyclables, avec un fort volet d'innovation. A la fois **concepteurs et fabricants**, nous mettons tout en oeuvre pour **favoriser et valoriser les différentes pratiques cyclistes**.

Ergonomie, design, robustesse, personnalisation... nos produits regroupent des qualités qui sont autant d'atouts pour assurer la **satisfaction des cyclistes** et la **réussite des projets** de nos clients !

Les fabricants fourbissent leur matériel



« L'avenir est dans le parc vélo sécurisé, pas dans les systèmes libres-services », estime Gilles Boudou, d'Area, qui s'enorgueillit d'être l'un des premiers fabricants de mobilier urbain à développer les appuis vélos. De la rue au hangar, puis à l'aménagement du local, il n'y a plus maintenant qu'un (grand) pas. Avec ses arceaux espacés de 1 m à 1,20 m pouvant supporter chacun deux vélos, Area propose la solution la plus simple et la moins chère. À Velparc, on est conscient que les choses commencent à bouger. « On en est toujours au stade du balbutiement, mais on commence à avoir pas mal de commandes »... Celles-ci viennent principalement des collectivités, mais les entreprises réclamant aussi des solutions de stationnement fermé ou semi-fermé leur permettent de s'adapter aux nouvelles demandes. « C'est le sens de l'histoire », commente M. Daudet, qui analyse les objectifs généralement demandés : un maximum de vélos

Photo © Cyclogard



L'Abri Vovray avec câble pour bloquer les roues

dans un minimum d'espace. C'est aussi l'avis de M. Coupé, chez Quadria, qui travaille beaucoup avec la SNCF : les deux sociétés proposent plusieurs systèmes sécurisés, mais cette demande générale du maxi dans le mini les a conduits à proposer les racks verticaux, où la roue avant est soulevée pour la bloquer dans un clip. Un produit aussi développé par Cyclos Gard, dans son fief d'Aix-les-Bains ; Pascal Vidonne note qu'il a travaillé pour un promoteur

privé, Priams, qui a inclus dès la construction de son immeuble à Cran-Gevrier un emplacement vélo couvert, de type Vovray. Certes, ce dernier est ouvert, mais l'abri inclut un système de câble bloquant les deux roues et entourant le cadre... Dans le secteur privé, si l'opération de Cran-Gevrier fait figure d'exception venant d'un promoteur, les commandes se font plus fréquentes ; mais elles sont généralement à l'initiative des copropriétaires ! ■

Ville & Vélo est édité par le Club des villes et territoires cyclables



33, rue du Faubourg Montmartre
75009 Paris
T 01 56 03 92 14
F 01 56 03 92 16
info@villes-cyclables.org
www.villes-cyclables.org

Directeur de la publication : Jean-Marie Darmian

Rédactrice en chef : Véronique Michaud

Ont collaboré à ce numéro :
Eric Simon (dossier), Bruno Marzloff et Julie Rieg, Groupe Chronos, Giulia Valmachino, Sabine de Ligny

Abonnement / Diffusion :
Olivier Sauron
T 01 56 03 92 14
osauron@villes-cyclables.org

Photos :
Club des villes et territoires cyclables,
Thierry Nava, Fotolia, Claire de Casabianca, Groupe Chronos

Publicité :
IM Régie : Marc Grand, directeur
Véronique Annereau
Anaïs Fraigneau
23, rue Faidherbe
75011 Paris
T 01 40 24 14 90/12 63
F 01 40 24 22 70
v.annereau@impub.fr
anaïs.fraigneau@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 + 3D :
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
Imprimé sur papier recyclé

ISSN 1631 - 3054
Dépôt légal :
Septembre 2009

BULLETIN D'ABONNEMENT À VILLE & VÉLO

À compléter et à retourner à : **Club des villes & territoires cyclables** 33, rue du Faubourg Montmartre 75009 Paris

Tarif : 1 an / 6 numéros **20 euros TTC**
 Tarif adhérent du Club des villes et territoires 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 du **Club des villes et territoires cyclables**
 d'un montant de euros

22^e Rencontres nationales du transport public

NICE – 25, 26, 27 novembre 2009



Faire face à la demande de transport public: vers une nouvelle mobilité

Organisées par

GIE Objectif transport public

Groupement des Autorités Responsables de Transport GART | UTP Union des Transports Publics et Ferroviaires

Réservation des stands : IM Régie

Tél. : +33 (0)1 40 24 25 37

E-mail : bzambo@impub.fr

Partenaires institutionnels



Partenaires officiels



Partenaires media



www.objectiftransportpublic.com



www.groupechronos.org

Bruno Marzloff,

sociologue spécialiste des questions de mobilité, directeur du Groupe Chronos

(cabinet d'études sociologiques et de conseil en innovation qui observe, interroge et analyse l'évolution et les enjeux des mobilités).

Quelles sont les leçons du vélo en libre-service ?

Le vélo en libre-service a été une révélation pour les citoyens. Que gagne-t-on à se déplacer à vélo en ville ? C'est dans l'expérience, et non dans le discours, que l'on mesure ce que l'on « gagne ». Ces avantages, masqués par des routines de déplacements, n'apparaissent qu'à l'usage. Et la transformation des comportements urbains se construit par les usagers eux-mêmes. Le vélo en libre-service n'est en rien « la » solution universelle du vélo en ville, mais un déclic. À chaque mise en œuvre locale – de Barcelone à Boston, de Paris à Montréal... –, le même mécanisme massif d'adhésion reproduit le même cercle vertueux.

Le plus important, c'est la bascule du regard. Comment creuser ce sillon de l'autonomie découverte ? Acquérir un vélo pour soi ? Pourquoi pas, mais l'important est de briser les routines de déplacement : la voiture individuelle ou même le transport public. Se mettre au vélo, c'est se réapproprié la ville, c'est admettre que le citoyen n'est pas un facteur de coûts et de désordres, mais un acteur responsable, maître de ses mobilités, de son temps, de sa pratique de la ville.

L'autre leçon, c'est l'introduction de la notion de partage dans les modes de transports individuels et la confirmation que, demain, les mobilités s'appuieront sur des réseaux : le vélo en libre-service est d'abord un réseau de vélos raccordé à d'autres réseaux (bus, métro, autos...), sans oublier les nécessaires réseaux technologiques. C'est la voie ouverte au covoiturage, à l'autopartage et aux combinaisons multiples de transports, qu'ils incluent ou non le vélo.

Mais s'arrêter au vélo en libre-service, c'est casser l'élan. Ce n'est qu'après que l'histoire commence.

Comment, au-delà de l'impulsion, faire en sorte que les gens trouvent leurs propres solutions de déplacements ? En fait, la vraie leçon du vélo en libre-service, c'est la découverte de l'autonomie et des partages dans les déplacements urbains, la démonstration que la liberté dans la ville, c'est la maîtrise de tous les modes. C'est la leçon qu'apprennent aujourd'hui des villes comme Londres et New York dans le sillage de bien d'autres.

L'étude Prédit « Vélo en mode actif » que vous avez dirigée a révélé que le stationnement est crucial dans le développement de l'usage du vélo.

Spontanément, dans cette riche enquête*, les citoyens déclarent que le premier obstacle à l'usage du vélo en ville, c'est la météo ! Cette réponse nous laissait perplexe. Pourquoi les Danois n'hésitent-ils pas à faire massivement du vélo dans le froid, sous la pluie ou la neige ? D'une part parce que, quand il neige, les premières voies dégagées sont les pistes cyclables, mais plus largement parce que le vélo est devenu une telle évidence pour le porte-à-porte que les gens le préfèrent. Simple, non ? Mais passer outre la météo pour atteindre ce réflexe est un travail de longue haleine.

Donc, derrière les changements de comportement se pose évidemment la question des infrastructures. Il s'agit notamment des pistes cyclables, indispensables pour rendre le vélo plus attractif que la marche et la voiture en terme de vitesse quand on n'est pas dans un régime de promenade, mais sur un « mode actif » (pour aller au travail, faire ses courses, se rendre à ses rendez-vous...).

Mais la même enquête révèle surtout que les gens sont demandeurs de stationnements non seulement chez eux et au travail, mais aussi partout où le vélo

est susceptible de les porter. Le vélo n'a de sens que s'il permet un porte-à-porte, menant l'utilisateur au plus près de sa destination. Par ailleurs, Monsieur de La Palice nous aurait dit que le vélo n'est possible que s'il n'est pas volé. Donc, dans tous les cas, on n'échappe pas à l'injonction de stations de vélos... partout. Les réponses sont multiples, de l'arceau léger et universel (et beau comme à New York**, qui a lancé un concours international de design) aux obligations faites aux entreprises ou aux résidences d'héberger les vélos. Leur présence près des transports s'organise, encouragée par les collectivités. Les commerces y voient leur intérêt, comme les stades, les cinémas, les musées... Bref, la ville entière.

Quels dispositifs augmenteront demain l'efficacité et le plaisir du déplacement à vélo ?

Le vélo ne trouvera une place efficace et plaisante dans nos vies citadines que si les gens en ont envie. Et ils n'en auront envie que s'il s'intègre dans un dispositif global où le choix du vélo devient une évidence parce que les obstacles (sûreté, sécurité, confort...) sont levés. La place du vélo sera à l'image de la ville que l'on se choisit. Rêvons ! Pour augmenter la part modale du vélo, comme dans l'agglomération de Copenhague, de 37 % à 50%*** (3 % à Paris), il faut installer des moyens nouveaux pour servir des déplacements auparavant irréaliables à bicyclette, mais aussi inciter des citoyens non cyclistes (des très jeunes, des seniors, des visiteurs...) à se mettre en selle. La limite, c'est la ville qui l'impose. Les villes s'étendent, et les distances s'allongent toujours davantage. Il faut donc composer intelligemment avec d'autres modes et repenser dans le même temps les systèmes de proximité. Dans ces conditions, le citoyen acquiert les moyens de ses choix, et le vélo peut devenir le socle des mobilités urbaines. ■

* Favoriser l'usage du vélo en ville, telle était la demande du ministère des Transports. Le vélo en « mode actif », telle fut sa réponse, soulignant la rupture entre une image du vélo pour le week-end et les vacances et un usage du vélo massivement utilitaire, urbain et intelligent. Quatre partenaires ont rejoint la réflexion sur le vélo en ville, les leviers et les freins à son usage : le Club des villes cyclables, la RATP, JCDecaux et Vinci Park.

** Compétition de design sur le stationnement vélo mis en place par la mairie de New York. Les dix finalistes ont été primés à l'automne 2008, voir leurs travaux sur : nycityracks.wordpress.com/

*** À Copenhague, la part modale du vélo est de 55 % en ville et de 37 % sur l'agglomération, Copenhague a la volonté d'atteindre les 50 % de part modale du vélo sur l'agglomération d'ici 2015.

repères

L'étude « Le vélo en mode actif » est téléchargeable sur le site du groupe Chronos www.groupechronos.org et sur celui du Club des villes et territoires cyclables www.villes-cyclables.org.