



# Services vélo : c'est le bouquet !

**Le site cyclable**  
> page 14

**Autopartage**  
> page 15

**La parole à Corinne Verdier**  
> page 20



Conception graphique > Studio Desailly > Illustration de Sabine de Ligny > Fotolia © SMN

**Le Club des villes et territoires cyclables**  
vous annonce l'ouverture de son nouveau site  
**[www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)**



33, rue du Faubourg Montmartre 75009 Paris  
T 01 56 03 92 14 • F 01 56 03 92 16  
[info@villes-cyclables.org](mailto:info@villes-cyclables.org) • [www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)

# agenda 2009/10



**Rencontre du Club  
des villes et territoires  
cyclables « Stationner  
pour avancer ! »**

**> jeudi 1<sup>er</sup> avril 2010**

Hôtel de Ville de Paris



**Semaine du  
développement durable**

**> 1<sup>er</sup> au 7 avril 2010**



**Salon européen  
de la mobilité**

**> du 8 au 10 juin**

à Paris,

Porte de Versailles



**Velo City global,**

**> du 22 au 25 juin**

à Copenhague

**Semaine européenne  
du développement durable  
et de la sécurité routière**

**> 16 au 22 septembre 2010**



## édito Angle mort

Le Club des villes et territoires cyclables demande la tenue d'une réunion de concertation sur le risque de l'angle mort et, plus globalement, sur la cohabitation entre cyclistes et véhicules de grand gabarit depuis l'été 2008. Le Secrétaire d'État aux transports, Dominique Bussereau, a accédé à cette demande en septembre 2008, demandant à la Déléguée interministérielle d'organiser cette table ronde. La première réunion de concertation nationale s'est tenue à la DSCR... le 11 février dernier. C'est à croire que ce sont les vrais enjeux de sécurité des cyclistes qui sont dans l'angle mort des Pouvoirs publics. Dans ce délai de 18 mois, de nouveaux accidents mortels de cyclistes sont intervenus, des campagnes de répression des cyclistes, au prétexte qu'ils mettraient volontairement leur vie en danger par non respect des règles, ont été initiées ici ou là...

Mais positivons ! Le 11 février, les acteurs concernés et les associations d'usagers de la rue étaient quasi tous présents. Les propositions du Club des villes et territoires cyclables ont été accueillies favorablement par la DSCR afin de lutter contre ces accidents impliquant un poids lourd qui constituent aujourd'hui le principal risque à vélo. Ces solutions ne sont pas seulement d'ordre technique, même si elles sont nécessaires, comme les nouveaux rétroviseurs des camions. Il faut adopter un point de vue global et cesser d'opposer les usages et les usagers d'un même bien commun : la rue !

La pratique du vélo en ville n'est pas dangereuse, comme le prouve le faible nombre d'accidents rapporté à l'augmentation de la pratique à Paris et dans de nombreuses villes et le boom du vélo en libre-service. Elle pose en revanche la question de la cohabitation entre cyclistes ou piétons et véhicules de grand gabarit en milieu urbain et impose de trouver des solutions qui apportent de vrais gains de sécurité. L'appellation « angle mort » est un raccourci qui masque d'autres problèmes liés à la cohabitation entre usagers vulnérables et véhicules de grand gabarit en ville. Piéton et cycliste doivent connaître la spécificité de ces risques, mais il est faux de prétendre que la seule perception du rapport de force leur sauvera dorénavant la vie !

C'est pourquoi la démarche du code de la rue est plus que jamais le bon cadre pour avancer vers une meilleure prise en compte des usagers vulnérables. Même si force est de constater que, depuis près de deux ans, elle marque le pas ! Le Club propose notamment que soit étudiée, dès à présent, une mesure concrète comme la généralisation d'un dispositif tel que la ligne d'arrêt avancée, en amont des passages piétons, permettant aussi de réaliser un sas pour les cyclistes, dispositif déjà adopté par la majorité des autres pays européens.

Et continuons de positiver, même s'il convient de rester très vigilant : en conclusion de la réunion du 11 février, la DSCR a annoncé ne pas mettre à l'ordre du jour des travaux du prochain Comité interministériel pour la sécurité routière, ni à l'agenda de la délégation, la question de l'obligation du port du casque à vélo. La mobilisation des collectivités locales et des associations de la fin de l'année 2009 a été entendue ! La DSCR nous prie d'ailleurs de demander à notre réseau de ne plus lui poster la pétition saturant sa messagerie...

**Jean-Marie Darmian**  
Président

### Fret urbain à Lausanne

→ **Les grands magasins du centre-ville de Lausanne (Suisse) vont utiliser des vélos triporteurs électriques pour livrer leurs clients.**

Créée en juillet 2008, la prestation de livraison de marchandises « Dring dring » assure la livraison à domicile des achats effectués en centre-ville par les Lausannois. Depuis le 15 juin, 3 grands magasins mettront à disposition de leurs clients ce nouveau service. Celui-ci propose plusieurs types de commerces : boucherie, épicerie, opticien, ou encore FNAC. Le prix de cette prestation est de 5 francs suisses, soit 3 euros.

<http://www.dringdring.ch>



### « Bikes and transit »

→ **Une mine d'or sur le vélo, le vélo et le bus, le vélo et le train aux États-Unis et ailleurs.**

Le site contient notamment une base de données sur les possibilités de coupler le vélo avec un autre mode, des statistiques, des films de démonstration et des données pour l'Europe

[http://transportsdutfutur.typepad.fr/blog/2010/02/bikes\\_and\\_transit.html](http://transportsdutfutur.typepad.fr/blog/2010/02/bikes_and_transit.html)

### Bienvenue au VCub

→ **La communauté urbaine de Bordeaux a inauguré ses vélos en libre-service le 20 février.**

Quelque 1 545 vélos seront disponibles (1 000 dès à présent) sur 139 stations avec une

carte bancaire ou une carte d'abonnement au réseau de transport urbain de la CUB (TBC). La spécificité de l'offre bordelaise concerne notamment la complémentarité qu'elle offre avec le réseau TBC. Pas moins de 31 stations VCub seront implantées sur 14 communes de la CUB (aux arrêts des lignes de bus et tram, à proximité des établissements scolaires, des zones d'emplois...). L'objectif de fréquentation est de 2,2 millions de déplacements par an, soit en moyenne cinq déplacements par jour et par vélo en zone dense, 2,2 en périphérie. Le coût pour un utilisateur occasionnel est de 1 euro les 24 heures, 5 euros la semaine, et pour un utilisateur régulier, l'adhésion variera de 15 à 25 euros par an (gratuit durant la première demi-heure, 1 euro entre 1 demi-heure et 1 heure puis 2 euros par heure supplémentaire). Le marché a été attribué à Keolis dans le cadre du contrat de délégation du service public des transports de la CUB, pour la période 2009-2013, pour un montant de 12 millions d'euros comprenant l'investissement et le fonctionnement du service. D'après les évaluations réalisées par la CUB et Keolis, un vélo ne devrait pas coûter plus de 1 100 € par an.

### Tourne à droite

→ **Les expérimentations en cours à Strasbourg et Bordeaux du principe du « tourne à droite », qui autorise les cyclistes à passer au feu rouge à certains carrefours s'ils tournent à droite, sont « positives »,** a estimé récemment Hubert Peigné, Coordonnateur interministériel vélo. Aucun accident n'a été constaté à

Bordeaux, où l'expérimentation est menée depuis mai 2009 sur une dizaine d'intersections. Idem à Strasbourg, où elles sont en cours depuis deux ans sur cinq carrefours. D'autres villes devraient pouvoir expérimenter le dispositif.

### Vélo à Mexico

→ **La capitale mexicaine a lancé mi-février « Ecobici », un système de vélos en libre-service exploité par Clear Channel.**

Plus de 1 000 vélos sont disponibles moyennant un abonnement annuel de 300 pesos (17 euros) dans 85 stations implantées dans les rues et avenues. Mexico, qui avait déjà lancé en janvier 2009 un programme expérimental de prêt de VTT dans le centre-ville, ouvre chaque dimanche matin sa plus grande avenue centrale, la Reforma, à des milliers de cyclistes, rollers, joggers ou piétons. La ville espère 24 000 utilisateurs dès 2010, et 5% d'ici 2012 des 20 millions de l'agglomération de la capitale, embouteillée et polluée quotidiennement par un trafic automobile gigantesque.

### Vannes aggro aime le vélo !

→ **En 2011, le plan de déplacements urbains incitera les entreprises à favoriser l'utilisation des bus, du covoiturage ou encore du vélo.**

Vingt mesures devraient voir le jour d'ici 2014 au sein de la communauté d'agglomération avec pour objectif de diminuer les émissions de gaz carboniques. Parmi elles, l'acquisition de vélos de service permettant aux employés du siège de se



déplacer professionnellement dans Vannes. Une station Velocéa - système de vélos en libre-service de Vannes - sera créée à proximité afin de permettre aux salariés du siège de Vannes Agglo de bénéficier de ces vélos. Enfin, un parc sécurisé va être réalisé pour le stationnement des vélos du personnel.



### La voiture a moins la cote dans le Bas-Rhin

→ **L'automobile est de moins en moins utilisée dans le Bas-Rhin, même si elle reste en tête des moyens de transport des habitants du département, selon une étude effectuée auprès de 12 000 personnes au printemps 2009.**

Si la voiture reste un moyen de transport privilégié (60% des cas), son utilisation est en net recul, notamment dans la communauté urbaine de Strasbourg (CUS) où les

habitants ne se servent de leur automobile que dans 46% des déplacements. C'est une chute de sept points par rapport à la dernière étude similaire, menée en 1997. Derrière la voiture (60%), la marche (25%) reste dans le département le moyen de déplacement le plus prisé, loin devant les transports en commun (8%) et le vélo (6%). L'étude met surtout en lumière une baisse générale de la mobilité (un Bas-Rhinois réalise en moyenne 3,94 déplacements par jour). À l'échelle de la CUS, l'automobile reste aussi en tête (46%) devant la marche (33%) et les transports en commun (13%) qui enregistrent une augmentation de quatre points. Le vélo est utilisé dans 8% des cas, plaçant la capitale alsacienne en tête du peloton des villes cyclables.

**Les vélos-taxis de Marseille interdits.**

→ Ces huit « Vélocab » à assistance électrique, proposant des trajets 100 % écolo, pouvant transporter jusqu'à deux passagers, à des prix défiant toute concurrence (1,5 euro/km)

ont été lancés en octobre 2009.

Ils viennent d'être interdits. Concurrence des taxis à quatre roues ?

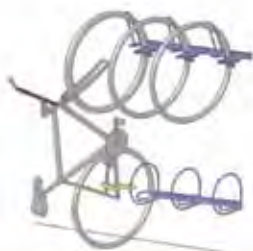
Leur inventeur a passé, depuis, des accords avec d'autres sociétés pour créer des balades et envisage des collaborations avec des traiteurs pour des mariages « écolo ». À suivre...



vite dit

« La ville n'est pas objet de débat. On débat de l'école, pas de la ville, sans voir que la seconde conditionne la première. Peut-être parce que les Français ne sont pas un peuple urbain. Il a fallu attendre 1931 pour que la population des villes égale celle

des campagnes, des décennies après les Anglais et les Allemands. » Annie Fourcaut, historienne de la vie citadine, in *Télérama* du 16 février 2010 : « Comment la France est devenue moche » **Enquête sur l'urbanisme à la française.**



**VelKlip** (brevet)  
Stationnement vertical

- Grande capacité (31 vélos sur 10 m x 1 m)
- Coût avantageux
- Installation rapide et sans effort

**VelParc**  
Le stationnement sécurisé des 2 roues



Conception et fabrication françaises



**VelSpir**, serpentins 6 et 2 vélos



**VelParc**

55, rue de l'Université 75007 Paris  
Tél. / Fax : 01 45 19 01 98  
velparc@neuf.fr velparc@gmail.com  
[www.velparc.fr](http://www.velparc.fr)

CONCEPTION GRAPHIQUE > STUDIO DESALLY > 01 45 35 79 71

# SERVICES VÉLO : C'EST LE BOUQUET !

Le développement de l'usage du vélo est affaire d'aménagements et de services. Une voirie accueillante, des itinéraires cohérents et confortables constituent le support privilégié, au propre et au figuré, du retour du vélo dans nos villes et nos territoires. Mais un report modal massif de la voiture vers le vélo solo ou combiné aux transports publics n'est possible qu'en intervenant sur les différents maillons de la chaîne du déplacement à vélo, sur l'interface ville et mobilité, circulation et stationnement, et sur les freins qui demeurent et compliquent encore l'usage d'un mode pourtant simple et pratique. Les services vélo sont au cœur du développement du vélo. Les politiques publiques locales et nationales disposent avec eux d'un puissant levier de la pratique et du développement du vélo en France ! Explications.

La prise en compte traditionnelle du vélo dans les politiques de déplacements a été longtemps ciblée sur les aménagements de voirie. L'essor de la voiture n'y est pas étranger. Bien au contraire ! Comme cela a été abondamment analysé dans de nombreux colloques par de multiples experts, y compris dans les colonnes de *Ville & Vélo*, le *xx<sup>e</sup>* siècle a été celui de la voiture ! Elle a façonné la ville et les modes de vie. Et son développement s'est fait aux dépens des autres modes de déplacement. À commencer par le vélo qui, avec la marche, a vu son territoire déstructuré par le développement du motorisé. Aussi, réintroduire le vélo dans le paysage de nos villes est d'abord apparu comme la tâche – le défi ? – des aménageurs. L'insérer dans la ville, lui retrouver une place, lui permettre de cohabiter avec les autres... Au final, ce sont l'ensemble des usagers de la rue qui sont gagnants des politiques de modération de la place et de la vitesse de l'automobile depuis les an-

nées 1990. C'est un passage « obligé ». La réduction des vitesses est une démarche nécessaire et même indispensable pour créer – ou plutôt recréer – les conditions de l'usage du vélo. Mais pas suffisante pour le démultiplier. Intéressante pour favoriser la pratique, mais trop progressive pour enclencher une véritable dynamique.

Autrement dit, le vélo n'est pas différent de la voiture, qui ne s'est pas développée seulement grâce au réseau routier national, mais bien parce qu'un système s'est rapidement mis en place qui, du garage au garagiste en passant par l'offre de produits et de services et un puissant travail sur l'image, a concouru à en faire l'indispensable compagne de l'homme automobile du *xx<sup>e</sup>* siècle.

## **XXI<sup>e</sup> siècle : le siècle du vélo ?**

Pour faire système, le vélo doit donc disposer d'un ensemble de services qui, comme le soulignaient Nicolas Mercat et

Emmanuel Roche du bureau d'études Altermodal, ont un « effet catalyseur » et participent activement à « l'évolution des comportements de mobilités donnant l'envie et le droit à l'essai »<sup>1</sup>. Les services vélo renforcent l'efficacité de la bicyclette. Au risque de sembler jouer sur les mots, on dira que le développement des services vélo est la condition pour que le vélo devienne un vrai service à la mobilité, utilisé seul ou combiné aux transports publics. À défaut, le vélo reste un outil efficace de déplacement mais demeure perçu comme limité à la proximité, cantonné aux courtes distances. Le développement des services vélo devrait jouer dans les années à venir un rôle majeur dans les dynamiques de report modal. Leur atout principal est probablement leur faible coût au regard de l'impact sur les changements de comportement de mobilité. Mais les décideurs doivent être convaincus que le

<sup>1</sup>) *Les services liés au vélo en ville in Environnement et technique, juin 2006, n° 257*





vélo n'est pas un simple adjuvant d'une politique de déplacements, mais bien un pan essentiel. C'est un changement profond de la représentation de chaque mode et des services qu'il peut rendre qui s'opère. La révolution « Vélo'v », en mai 2005 à Lyon a accéléré cette prise de conscience. Le vélo en libre-service est un nouveau système de déplacement. L'innovation du système développé par JCDecaux et le Grand Lyon a révélé que la facilitation de l'usage (notamment du stationnement du vélo au domicile et à destination) et le droit à l'essai sont des leviers très puissants. L'image du vélo est singulièrement rajeunie. Et beaucoup de réticences à développer le vélo en ville sont balayées. L'engouement pour les vélos en libre-service a accéléré la mise en œuvre de nombreux systèmes (voir plus loin et encadrés) mais le succès du VLS a eu aussi comme effet d'amplifier la demande d'autres services ciblés. En tête de ceux-ci, le stationnement dans l'habitat, sur le lieu de travail, à l'école et à l'université, en gare est un besoin aujourd'hui – enfin ! – bien identifié.

### Stationnement

Comme la voiture, le vélo reste stationné la plupart du temps (95%). Pourtant, comme le soulignaient les auteurs de l'étude sur « Le vélo en mode actif » pour le compte du Predit, du Club des villes et territoires cyclables, de JCDecaux, de la RATP et Vinci Parc, « il a fallu l'arrivée des vélos en libre-service pour admettre que le stationnement fait partie du vélo, au même titre que pour la voiture. »<sup>2</sup> Le stationnement identifié et sécurisé est un élément déterminant du succès et du développement de l'usage du vélo. Il faut considérer la chaîne du déplacement, du domicile à destination. Aujourd'hui, ce n'est pas faire du vélo ou envisager de s'y mettre qui est compliqué, c'est d'en posséder un et de le stationner dans de bonnes conditions pour encore trop de gens ! Un comble pour un produit dont le prix de vente moyen en France se situe autour de 250 €. « Un cycliste sur deux (48%) peut accrocher son vélo n'importe où, pourvu que ce soit près de sa destination ! 42% sont prêts à parcourir 50 m pour l'attacher

2) Étude VMA groupe Chronos, 2008

à un arceau, mais seuls 10% marcheraient sur 300 m pour atteindre un stationnement sécurisé. »

Parmi les services vélo, c'est donc autour du stationnement et des services associés qui peuvent être réunis dans un même pôle – la vélostation –, notamment près des gares, qu'on doit accélérer les réalisations dans les prochaines années. Une ingénierie du stationnement vélo est en train de se déployer dans tous ses aspects : stationnement privé ou public, sur voirie ou dans les espaces privés, courte et longue durée, dans les gares et les pôles multimodaux... Et bien entendu autour des modes de gestion (humanisée ou automatisée), des différents modèles économiques, des gammes de services offerts.

### Bouquet de services

Le vélo n'est pas l'apanage des centres-villes. Il faut relever le défi du vélo en banlieue et de son articulation avec les transports collectifs. Il s'agit d'apporter aux territoires de périphérie des villes un meilleur niveau de service en matière de mobilité alternative à la voiture. Pour cela, les transports collectifs de banlieue à banlieue sont une priorité absolue. Mais ils n'y parviendront pas seuls tant la dispersion des hommes et des activités sur ces territoires est une condition défavorable à la performance des services de transport « classiques ». Le vélo est une carte maîtresse pour les aménageurs et les décideurs dans le périurbain, même si les conditions de l'usage sont moins favorables (voirie routière, vitesse élevée des motorisés, nombreuses coupures occasionnées par les rocade, voies ferrées...).

Les vélostations qui combinent le stationnement sécurisé en gare et une offre de services comme la location, courte et longue durée, l'entretien et la réparation, l'information sur le réseau cyclable et le réseau de transport public pourraient devenir de véritables « balises » multimodales contribuant à retisser de l'urbanité dans les territoires de périphérie et à offrir de véritables « bouquets de services vélo ». Ces pôles vélo, ou vélostations, peuvent fonctionner en réseau, mais cette démarche est aujourd'hui encore marginale. Elle se développe dans le cadre de la location permettant à l'utilisateur d'emprunter un vélo dans une vélostation et de le rendre dans une autre, sans avoir à effectuer un déplacement en boucle.

### → VÉLOS PLIANTS DANS LE MÉTRO TOULOUSAIN

Afin d'encourager l'usage du vélo dans le cadre des trajets domicile-travail nécessitant plus d'un mode de transport, l'association toulousaine « Maison du vélo » propose un service de location de vélos pliants. Les tarifs s'échelonnent de 5 € la semaine à 10 € le mois et à 100 € l'année.

### → LES POINTS SOS VÉLO À LILLE

En service depuis plus d'un an à Lille, le système « SOS vélo » innove en proposant aux commerçants de devenir des points-relais offrant des services de petites réparations pour les vélos. Le système s'inspire des pompes à vélo attachées à une chaîne et laissées en libre-service dans les villes flamandes. Un label qui profite à la fois aux usagers et aux commerces.

La ville de Lille compte à ce jour 12 commerces affichant à leur porte l'autocollant « SOS vélo » : restaurateurs, magasins bio ou encore associations ont ainsi accepté de se prêter à la démarche. L'utilisateur sait qu'il trouvera sur ces lieux le matériel pour le dépanner des petits accidents : pompe à vélo, kit anticrevaison ou encore pincettes. Le fonctionnement de ce système est coordonné par l'ADAV de Lille, qui offre également les kits de réparation, complétés par les pompes vendues à prix d'usine par VillaVélo (10 € contre 25 € en magasin). Aujourd'hui, le système s'étend à d'autres villes du Nord ; à terme, l'objectif est de bâtir un réseau de commerçants « SOS vélo ».



© Doriane Cadéac

La maison du vélo à Bordeaux

La location longue durée, voire le *leasing* vélo incluant contrat d'entretien, assurance comme le recommandent les auteurs de l'étude « Le vélo en banlieue dense » pour le Club des villes et territoires cyclables en 2008, offre un bon niveau de service, notamment dans le périurbain où le vélo est le complément efficace du transport public, en rabattement, en bout de ligne, entre des pôles d'attractivité accessibles en trente minutes de vélo.

« Les services de location et de gardiennage présentent un coût public modéré (de 0,35 à 1,90 € par déplacement) », comme le rappelle l'étude sur « L'économie du vélo » réalisée pour Atout France<sup>3</sup> à la demande de la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo, « plus faible que les VLS lorsque la rotation du système est faible (moins de deux utilisations par jour), et toujours plus faible que les transports en commun ».

La palette des services vélo offre encore d'autres solutions. Dans le domaine de la location avec la location courte durée, mais celle-ci a une vocation davantage orientée loisir, le prêt gratuit limité dans le temps comme à Bordeaux (on rassemble ces « vélos publics » avec les systèmes de vélos en libre-service dans l'appellation « vélos partagés », même si les services qu'ils offrent sont un peu différents). Autour des plans de déplacement d'entreprise et d'administration avec les

parcs de vélos d'entreprise et des facilitations d'usage, de gardiennage et d'entretien sur le site de l'entreprise. Avec des services complémentaires, comme le marquage des vélos pour lutter contre le vol et faciliter la restitution des vélos retrouvés auprès de leur propriétaire : c'est le système Bicycode, fichier national d'identification des vélos, développé et géré par la FUBicy dans toute la France. Enfin, tous les services qui concourent à procurer ou amplifier l'autonomie du cycliste : les vélo-écoles (voir *Ville & Vélo* n°37, spécial vélo-écoles) pour l'apprentissage du vélo à tous âges, les « bus-cyclistes » pour sécuriser la remise en selle sur les trajets pendulaires, les ateliers vélo pour acquérir les connaissances et les gestes pour réparer son vélo, les bourses aux vélos pour faciliter l'acquisition de vélos de seconde main dans des circuits sérieux de revente. L'information et le guidage sont aussi, aujourd'hui, des services très appréciés des cyclistes. Ils lèvent les freins auprès d'utilisateurs potentiels réticents à se lancer en ville et sans repère...

Tous ces différents services sont complémentaires dans le temps, dans l'espace, selon les usages et selon les publics. En termes d'image, ils se renforcent également les uns les autres...

Si les frais de personnel constituent dans un certain nombre de cas l'essentiel des coûts (notamment dans les vélostations), ils peuvent être réduits par la polyvalence des personnels, l'alternance entre automatisme ou télésurveillance pour le gardiennage et présence humaine aux

heures de fréquentation plus importante. La polyvalence des personnels peut dépasser l'activité vélo si celle-ci est intégrée à un central de mobilité comme, par exemple, les « Maisons des transports » développées par Voiture&co à Nanterre (92) ou sur le campus de Luminy à Marseille. L'association privilégie en effet l'interface humaine dans une démarche de service et plus globalement de sensibilisation du public aux enjeux environnementaux, économiques, de santé publique et de sécurité routière. En matière d'incitation au changement de comportements de mobilité et de report modal, l'humain a encore de beaux jours !

Dans tous les cas, le seuil de rentabilité ne peut être atteint, en général, avant de nombreuses années. Comme le souligne Frédéric Héran, économiste, « on ne peut exiger des services vélo une rentabilité que personne n'envisage pour les transports collectifs. Des moyens de financement pérennes devront être trouvés. » D'autre part, il faut prendre en compte tous les effets et toutes les externalités du vélo. C'est une démarche récente autour d'un mode encore perçu comme très marginal – ou très sportif... – dans notre pays. L'étude sur « L'économie du vélo » de 2008 nous y invite pourtant, en soulignant que le poids économique du vélo est sans commune mesure avec le montant de l'effort public qui est consacré (État et collectivités locales confondus). Ce dernier se monte aujourd'hui à environ 500 millions d'euros par an : les seules retombées économiques directes sont neuf fois supérieures ! Combien d'autres secteurs d'activités peuvent afficher cet effet de levier des investissements ? On regrettera juste que l'État n'en ait pas été persuadé dans ses arbitrages du plan de relance... ■

## Donner de l'autonomie au cycliste

Il ne suffit pas d'avoir un vélo pour être cycliste, encore faut-il savoir circuler avec. On dénombre aujourd'hui 25 vélo-écoles (cf. dossier *Ville & Vélo* n° 35 et *Vélocité* n° 103) et presque autant d'associations de cyclistes qui comptent en mettre une en place. Cela traduit une forte demande de la part d'une population variée, qui soit ne sait pas faire de vélo, soit a besoin de reprendre confiance pour circuler en ville.

3) *L'économie du vélo, Atout France, Grand angle HS n° 6, juillet 2009, p. 31*



Posséder un vélo devient une contrainte lorsqu'il faut le faire réparer et qu'on ne se trouve pas à proximité d'un réparateur. Selon Grégoire Billette, Secrétaire général de la FNCRM (Fédération nationale du commerce et de la réparation du cycle et du motorcycle), on compte aujourd'hui de 4 000 à 5 000 lieux de vente et de réparation de vélos en France, bien qu'il soit difficile de donner un chiffre précis. Mais les cyclistes n'ont pas nécessairement un vélociste près de chez eux, c'est pourquoi ils peuvent avoir intérêt à prendre en charge eux-mêmes les petites réparations. Certaines vélo-écoles, comme Vélo service à Amiens, proposent des modules d'apprentissage à la mécanique simple du vélo, pour que les cyclistes sachent faire eux-mêmes les réparations les plus simples. ■



© Gwendal Carabbeuf

## Vers de nouveaux services innovants...

Le monde de l'entreprise se tourne de plus en plus vers les services aux vélos, qu'il s'agisse de nouvelles entreprises (la majorité), ou d'entreprises de grande renommée, comme Peugeot.

Un marché s'est ouvert avec la mise en place des PDE (Plan de déplacements d'entreprise), faisant prendre conscience aux entreprises que le vélo fait partie intégrante des solutions de mobilité utilisées par leurs salariés. Un nouveau besoin en matière d'accompagnement lors de la mise en place de ces PDE a vu le jour.

### Vélogik, une entreprise exemplaire

L'entreprise lyonnaise a commencé par proposer aux sociétés qui encourageaient l'usage du vélo par leurs salariés de venir directement sur leur site pour effectuer l'entretien des flottes de vélos. Puis elle a rapidement proposé aux entreprises de louer des flottes de vélos pour un tarif incluant leur réparation, à la manière de ce qui se faisait déjà avec les voitures de service. Mais les entreprises préfèrent bien souvent acheter les vélos plutôt que de les louer, la valeur d'un vélo n'étant pas très élevée.

Vélogik a ensuite diversifié ses activités en proposant aux entreprises et aux collectivités un bouquet de services autour du vélo : accompagnement dans les campagnes de promotion du vélo, conseil pour la réalisation de Plan de déplacement d'entreprise, formation au vélo et à

la circulation en ville, mise en place d'événements autour du vélo, formation du personnel technique à la maintenance du parc vélo...

À ce jour, Vélogik est principalement sollicité par les collectivités pour les accompagner lors d'événements, comme c'est le cas dans certaines gares TER en Rhône-Alpes, où l'entreprise met à la disposition des voyageurs des VAE pour qu'ils puissent tester une journée l'intermodalité vélo/train. Aujourd'hui, Vélogik regarde aussi du côté du tourisme pour élargir encore sa palette de services.

Mais l'initiative la plus étonnante vient de Peugeot qui, depuis début janvier 2010, commercialise à nouveau ses vélos en France sous sa propre marque. En effet, Peugeot a créé la carte Mu, qui permet d'accéder à un bouquet de services dans le réseau Peugeot, comme la location de voitures, d'utilitaires et de ... vélos ! Et lorsqu'on sait que 3 000 concessions Peugeot sont présentes sur le territoire français, on mesure l'intérêt qu'il y a à ce qu'elles s'occupent aussi de vélos ! Il ne s'agit que de location et de vente pour le moment, mais on imagine facilement que, rapidement, la question de l'entretien et de la réparation sera étudiée par la marque au Lion ! ■



## Le VLS et ses déclinaisons : pour y voir clair...

Les 26 systèmes de VLS implantés en France ne sont pas tous adossés à la publicité. Outre le système « classique » type Vélo'v ou Vélib', il existe plusieurs types de montages financiers et juridiques.

Parmi les dix systèmes de VLS mis en place en France en 2007, la moitié est régie par un contrat de type « marché de mobilier urbain » (Paris, Perpignan, Rouen). Dans ce dispositif, les opérateurs de mobilier urbain sont des acteurs-clés. Ils apportent leur savoir-faire technologique en échange d'un financement tiré des recettes publicitaires. Le coût annuel d'un vélo varie de 1 600 à 3 900 €,

les abonnements de 7 € à Marseille à 29 € pour Plaine Commune. Les derniers systèmes mis en place diversifient les montages juridiques. L'agglomération bordelaise a choisi la délégation de service public (1 500 € par an et par vélo) pour son « VCub ». En outre, il existe plusieurs types de contrats : marché public de fournitures de services (Orléans), gestion en régie avec achat du système (La Rochelle), ou gestion parapublique avec opérateur de transport public (Montpellier).

Le type de montage juridique ne détermine pas à lui seul le coût du système.

Si les derniers VLS voient leur coût baisser grâce à une maîtrise technologique accrue des opérateurs, les exigences des collectivités entrent en compte : choix du VLS ou d'un autre système, fréquence de redistribution des vélos en station ou de réparation des vélos, taille du dispositif (économies d'échelles). Enfin, l'opacité de la diffusion des statistiques par les opérateurs privés des recettes publicitaires et du coût du VLS (dégradations) rend difficile l'évaluation de son coût réel, ceci d'autant qu'à technologies et types d'agglomérations égaux, le prix des dispositifs vendus par un même opérateur d'une ville à l'autre peut varier fortement. ■



VILLE	NOM DU SYSTÈME	NOMBRE DE STATIONS	NOMBRE DE VÉLOS	ANNÉE DE MISE EN SERVICE	HABITANT PAR VÉLO
<b>PARIS</b>	Vélib'	1451	20 600	2007	105
<b>LYON</b>	Vélo'v	340	4000	2005	50
<b>CERGY-PONTOISE</b>	Vélo²	41	360	2009	151
<b>MONTPELLIER</b>	Vélo magg'	50	1200	2007	203
<b>TOULOUSE</b>	VéloToulouse	252	1750	2007	253
<b>NICE</b>	Vélo bleu	175	1200	2009	289
<b>VANNES</b>	Vélocéa	20	180	2009	299
<b>CAEN</b>	V'eol	40	313	2008	355
<b>NANCY</b>	Vélostan	25	250	2008	418
<b>DIJON</b>	Velodi	40	350	2008	432
<b>AMIENS</b>	Velam	26	313	2008	435
<b>AVIGNON</b>	Vélopop	17	200	2009	447
<b>BORDEAUX</b>	VCub	139	1545	2010	463
<b>CHALON / SAÔNE</b>	Réflex	6	100	2007	477
<b>LA ROCHELLE</b>	Yélo	26	150	2005	511
<b>MULHOUSE</b>	Vélocité	20	200	2007	560
<b>BESANÇON</b>	Vélocité	30	200	2007	581
<b>PLAINE COMMUNE</b>	Velcom	46	360	2009	589
<b>NANTES</b>	Bicloo	25	450	2008	626
<b>ROUEN</b>	Cy'clik	14	175	2007	651
<b>AIX EN PROVENCE</b>	v'hello	16	200	2007	706
<b>RENNES</b>	Le VéloSTAR	25	200	1998	1053
<b>ORLÉANS</b>	Vélo'+	33	300	2007	878
<b>PERPIGNAN</b>	BIP !	15	150	2008	1087
<b>MARSEILLE</b>	Le vélo	80	750	2007	1102

## La vélostation : combien ça coûte ?

De l'arceau à la vélostation, le stationnement vélo prend de multiples formes. À chaque situation répond une offre de stationnement – matériels ou services. L'arceau est l'offre de stationnement la plus basique et la moins coûteuse. Flexible et adaptée au stationnement de courte durée sur l'espace public (pôles commerciaux et d'attractivité), cette solution présente toutefois les inconvénients d'exposer les vélos aux intempéries ou au vol. Souvent insuffisante, elle appelle d'autres idées, dont l'enquête « Vélostations » de 2004 (Ademe, Altermodal et la FUBicy) a posé les jalons. Tour d'horizon.

### Les abris collectifs

L'abri ouvert est le premier type d'offre existant dans la catégorie des abris collectifs. La solution permet de stationner les vélos à l'abri de la pluie, et propose éventuellement un éclairage plus sécurisant pour les vélos. Les premiers prix de ces types d'abris commencent à 500 € pour six emplacements.

Les consignes vélos individuelles répondent à des besoins de stationnement où les usagers ne sont pas nombreux. C'est l'usager qui contrôle la fermeture du box avec son cadenas. Le coût du box pour quatre vélos, installation comprise, s'élève à 1 300 € HT.

### → UN P'TIT VÉLO DANS LA TÊTE À GRENOBLE : UN SUCCÈS FOU !

L'association grenobloise a ouvert son premier atelier en 1994. Déplaçant son activité au gré des locaux disponibles, elle s'est fait connaître dans l'agglomération pour ses actions festives et son activité d'Atelier vélo. Constatant que les deux tiers de ses adhérents habitaient généralement à moins de 1,5 km de l'atelier et souffrant d'un manque d'espace pour répondre à la demande des cyclistes, elle a ouvert un deuxième atelier en 2008 sur le campus de Grenoble. Rencontrant un franc succès auprès des usagers et voisins du campus, l'association a plus que doublé son nombre d'adhérents en deux ans. Avec six salariés et près de 1 900 adhérents, elle est devenue la plus grande association cycliste de France.

SITE WEB DÉDIÉ	ABONNEMENT ANNUEL	OPÉRATEUR
<a href="http://www.velib.paris.fr/">http://www.velib.paris.fr/</a>	29 €	JCDecaux
<a href="http://www.velov.grandlyon.com/">http://www.velov.grandlyon.com/</a>	15 €	JCDecaux
<a href="http://www.velo2.cergyponoise.fr/">http://www.velo2.cergyponoise.fr/</a>	29 €	JCDecaux
<a href="http://www.velomag.com/">http://www.velomag.com/</a>	tarif spécial	TAM-Transdev
<a href="http://www.velo.toulouse.fr/">http://www.velo.toulouse.fr/</a>	25 €	Decaux
<a href="http://www.velobleu.org/">http://www.velobleu.org/</a>	25 €	Veloway
		en partenariat publicitaire avec Clear Channel
<a href="http://www.velocea.fr/">http://www.velocea.fr/</a>	28 €	Veloway
<a href="http://www.veol.caen.fr/">http://www.veol.caen.fr/</a>	15 €	Clear Channel
<a href="http://www.velostan.com/">http://www.velostan.com/</a>	15 €	JCDecaux
<a href="http://www.velodi.net/">http://www.velodi.net/</a>	24 €	Clear Channel
<a href="http://www.velam.amiens.fr/">http://www.velam.amiens.fr/</a>	25 €	JCDecaux
<a href="http://www.velopop.fr/">http://www.velopop.fr/</a>	15 €	Société de transports en commun de la Régie d'Avignon
	15 €	Keolis
	15 €	Transdev
<a href="http://yelo.tel/">http://yelo.tel/</a>	25 €	Régie des Tra. Com. Rochelais
<a href="http://www.velocite.mulhouse.fr/">http://www.velocite.mulhouse.fr/</a>	15 €	JCDecaux
<a href="http://www.velocite.besancon.fr/">http://www.velocite.besancon.fr/</a>	15 €	JCDecaux
<a href="http://www.velcom.fr/">http://www.velcom.fr/</a>	29 €	JCDecaux
<a href="http://www.bicloo.nantesmetropole.fr/">http://www.bicloo.nantesmetropole.fr/</a>	25 €	JCDecaux
<a href="http://cyclic.rouen.fr/">http://cyclic.rouen.fr/</a>	25 €	JCDecaux
<a href="http://www.vhello.fr/">http://www.vhello.fr/</a>	25 €	JCDecaux
<a href="https://www.levelostar.fr/">https://www.levelostar.fr/</a>	22,5 €	Clear Channel
<a href="https://www.agglo-veloplus.fr/">https://www.agglo-veloplus.fr/</a>	15 €	Effia
<a href="http://www.bip-perpignan.fr/">http://www.bip-perpignan.fr/</a>	24 €	Clear Channel
<a href="http://www.levelo-mpm.fr/">http://www.levelo-mpm.fr/</a>	7 €	JCDecaux

Ce dispositif s'adapte davantage aux espaces ruraux ou aux gares périurbaines avec peu de fréquentation et nécessite également peu d'entretien.

Solution intermédiaire entre les box individuels et la vélostation, les consignes collectives sont adaptées à des sites plus fréquentés. Les offres existantes varient entre la solution de type box individuels – ordonnés dans une structure fermée plus grande – et des systèmes plus sophistiqués (électroniques, voire informatiques) mais moins consommateurs d'espace, de type carrousels à vélos, comme à Sénart (77). Les prix de ces différentes consignes s'échelonnent de 20 000 € HT avec installation pour un carrousel de 20 places à 47 000 € pour 48 places dans le cas de la consigne collective classique.

### La vélostation

Une vélostation est un pôle de services dédiés aux vélos géré par du personnel. Si le plus souvent elle comprend un service de gardiennage et de la location courte ou longue durée, elle peut aussi proposer le gravage de vélo, l'entretien courant, le nettoyage ou le contrôle technique.

L'étude de définition est le document de base qui détermine l'orientation du montage financier des vélostations. Elle oriente les types d'investissements qui sont faits, ainsi que la nature et l'importance des coûts de fonctionnement. Si les moyens financiers ne sont pas suffisants, la taille de la vélostation peut être revue afin d'ajuster les coûts<sup>4</sup>. Les sources de subventions possibles sont nombreuses : les régions, en tant qu'autorité organisatrice pour les TER, ou par le biais des contrats de projets État-région, l'ADEME, les agglomérations et villes accueillant le projet et, enfin, des sources privées (fondations).

La vélostation peut être administrée par différents types de montages : gestion directe en régie par une collectivité, marché public de services sur appel d'offre, gestion associative avec subvention des collectivités, délégation de service public ou gestion privée classique, si le porteur est privé. ■

4) On peut se référer aux estimations démographiques prospectives des régions

L'enquête « Vélostations » 2004 est disponible sur le site de la FUBicy : [http://www.fubicy.org/spip.php?article45&var\\_recherche=altermoda](http://www.fubicy.org/spip.php?article45&var_recherche=altermoda)

À lire, les différents dossiers de Ville & Vélo consacrés au stationnement sur le site du club : [http://www.villes-cyclables.org/?mode=dossier\\_ville\\_et\\_velo&pleinePage=y&id=155&crit1=403](http://www.villes-cyclables.org/?mode=dossier_ville_et_velo&pleinePage=y&id=155&crit1=403)

### Les ateliers vélo vive le cycliste autonome !

Les cyclistes quotidiens sont régulièrement confrontés à des petits soucis mécaniques (un pneu crevé, un patin de frein qui frotte, une roue voilée, etc) et ne savent pas toujours y répondre.

Dans ce genre de situation, certains continuent à rouler, aggravant ainsi le problème et réduisant parfois la sécurité de leurs déplacements. D'autres laissent le vélo au garage en attendant qu'un ami puisse les secourir. De nom-



© Un petit vélo dans la tête/Grenoble

breux vélos sont ainsi abandonnés, faute de connaissances mécaniques, d'outils adéquats ou de pièces détachées nécessaires. Aller chez le vélociste ? Tous y ont pensé, mais si la réparation coûte deux fois le prix du vélo, autant en acheter un nouveau !

Pour palier ces petits tracas du cycliste quotidien, de nombreux projets associatifs naissent dans les quartiers de nos villes. Les ateliers vélo souhaitent promouvoir l'usage du vélo en favorisant l'apprentissage de la mécanique et en recyclant des bicyclettes.

La mécanique vélo est relativement simple : avec de bons outils et des pièces détachées, on peut à peu près tout réparer. Les animateurs bénévoles ou salariés des ateliers accompagnent les cyclistes dans leur réparation pour qu'ils puissent eux-mêmes résoudre leurs problèmes techniques. L'objectif est de rendre le cycliste autonome... ou « vélonome ». Le tout jeune réseau francophone des ateliers vélo a ainsi pris comme slogan : « Apprendre à réparer son vélo, c'est comme faire du vélo : ça ne s'oublie pas ! »

Le recyclage de bicyclettes est une nécessité pour faciliter les réparations. Les ateliers vélo récupèrent les vélos abandonnés pour démonter ceux qui sont inutilisables et constituer un stock de pièces détachées et remettre sur roues les vélos réparables. Ainsi, les ateliers vélo sont de véritables « ressourceries » spécialisées qui appliquent pour les vélos le principe des 3R (Réduire les déchets, Réemployer les pièces détachées, Recycler les matières premières).

Beaucoup de vélos encombrant les caves ou finissent dans les bennes des déchetteries alors qu'il suffirait de quelques réglages et un coup de pompe pour qu'ils trouvent une nouvelle vie. Ce sont généralement des vélos construits en Europe au cours du xx<sup>e</sup> siècle qui constituent un patrimoine oublié. Robustes, adaptés à la ville, ces vélos peuvent répondre aux besoins des habitants de nos villes qui souhaitent se mettre ou se remettre au vélo. Des ateliers vélo, il en existe déjà dans une vingtaine de villes de France, et le réseau L'Heureux Cyclage compte une vingtaine de projets qui devraient voir le jour

en 2010. Le point de départ d'un atelier vélo est la mise à disposition d'un local par les collectivités territoriales. Ensuite, l'activité se développe très rapidement, à l'instar de l'Atelier Dynamo à Nancy ou de la Bécane à Jules à Dijon, qui ont ouvert fin 2008 et qui comptent chacun déjà plus de 1 000 utilisateurs. Dans d'autres agglomérations (Toulouse, Lyon, etc) où existent déjà des ateliers, on cherche à en développer dans de nouveaux quartiers pour répondre aux besoins d'autres cyclistes.

En se fédérant au sein de L'Heureux Cyclage, les ateliers vélo souhaitent faire mieux connaître leur activité auprès des collectivités locales et nationales et favoriser la récupération des vélos avant qu'ils n'arrivent en déchetteries. Conjuguant réduction des déchets, développement de l'usage du vélo et vie de quartier, les ateliers vélo répondent pleinement aux enjeux de la ville durable. ■

#### L'Heureux Cyclage

[contact@heureux-cyclage.org](mailto:contact@heureux-cyclage.org)

Pour plus d'informations :

[www.heureux-cyclage.org](http://www.heureux-cyclage.org)



**Cyclos Gard**<sup>®</sup>  
La Qualité

Produit breveté

**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**





CONTRÔLE  
SOLIDITÉ  
BUREAU  
VERITAS

Pour nous contacter  
**www.cyclogard.com**



# DES ITINÉRAIRES À LA CARTE POUR LES CYCLISTES

[www.geovelo.fr](http://www.geovelo.fr)

Un site Internet qui vous fait votre itinéraire à vélo, ça vous intéresse ? C'est ce que propose le site tourangeau [www.geovelo.fr](http://www.geovelo.fr), sorte de Mappy ou ViaMichelin pour cyclistes qui a vu le jour en juin 2009.

Et depuis quelques jours, [paris.geovelo.fr](http://paris.geovelo.fr) offre le même service aux Parisiens.

## → EN COMPLÉMENT :

**Pierre Elmerich**, photographe parisien et cycliste quotidien, a mis au point une carte des itinéraires cyclables parisiens qui tient compte de l'inclinaison des rues. Il est maintenant possible de choisir son parcours en fonction de l'effort physique que l'on veut faire !

En bonus, le plan des stations Vélib', une liste de réparateurs de cycles et une sélection des itinéraires cyclables les plus agréables. Pour se procurer la carte (papier), rendez-vous sur [www.velopente.com](http://www.velopente.com)

## Comment ça marche ?

Rien de plus simple, il suffit de renseigner vos lieux de départ et d'arrivée, et le site vous propose un itinéraire en fonction des critères choisis : priorité à la rapidité ou aux itinéraires sécurisés. Vous pouvez ensuite éditer votre feuille de route, avec un plan et votre itinéraire rue par rue. En bonus, le site tourangeau donne la possibilité de faire apparaître la localisation des réparateurs de vélos, les universités et le tracé de la Loire à vélo. Un site qui s'adresse à un public varié, local ou de passage ! Quant au site parisien, il propose de visualiser l'emplacement des stations de Vélib'.

Utile pour ne pas perdre de temps à chercher une station.

Fort de son expérience en tant que directeur de l'association « Autour du train », qui propose depuis 2002 des itinéraires touristiques de gare à gare en région Centre, Benoît Grimberg a eu l'idée de monter un partenariat avec l'université Poly'tech de Tours pour mettre au point un véritable calculateur d'itinéraire dédié au vélo. Il aura fallu ensuite deux ans à Benoît Grimberg et à Gaël Sauvanet, doctorant et ingénieur en informatique, pour recenser et classer les 25 000 tronçons des rues de Tours en fonction de la densité de la circulation routière et des

aménagement cyclables. Pas moins de 100 000 € ont été nécessaires pour développer le projet. Les deux tiers des financements ont été apportés par le MEEEDDM, le Predim, la région Centre et l'agglomération de Tours. Aujourd'hui, l'association fait travailler sept personnes.

Geovélo ne compte pas s'arrêter en si bon chemin. Une application iPhone est prévue pour 2010. Benoît Grimberg souhaite également développer le procédé pour d'autres villes de la région Centre et d'ailleurs... On ne doute pas que les cyclistes urbains de France et de Navarre verront l'intérêt d'un tel outil de navigation !

# L'AUTOPARTAGE DANS LA SPHÈRE PRIVÉE

L'autopartage dans la sphère privée permet d'avoir accès à la voiture à un coût réduit, tout en minimisant ses impacts environnementaux. Il représente une solution d'avenir au potentiel très élevé. Les principaux résultats d'une étude réalisée sur le sujet par le cabinet Adetec pour l'Ademe et le ministère de l'Écologie confirment ce constat.



**Bruno Cordier**, créateur et directeur du cabinet ADETEC, spécialiste des études de mobilité depuis 1997, © Guillaume Leborgne / Ville, Rail et Transports

L'autopartage dans la sphère privée est la mise en commun d'un ou plusieurs véhicules, utilisés par des amis, des voisins ou des proches pour des trajets et à des moments différents. Le véhicule appartient à l'un des autopartageurs ou est la copropriété de tous. Ce type d'autopartage peut également se faire entre personnes morales (associations, entreprises...).

## Un potentiel très élevé

Beaucoup de voitures roulent peu, voire très peu. Une voiture sert en moyenne 50 minutes par jour. Quelque 7 millions de voitures sont utilisées moins de deux fois par semaine, et 17 millions de voitures font moins de 10 000 km par an. Parmi elles, 5 millions roulent moins de 5 000 km par an !

De nombreux ménages et célibataires n'ont pas de voiture, puisque 5 millions de ménages n'en possèdent

pas, et 11 millions de ménages ont moins de voitures que d'adultes.

De plus, posséder une voiture coûte cher : en moyenne 3 700 € par an, soit 0,28 € par kilomètre<sup>1</sup>. Ces chiffres incluent l'ensemble des frais (achat, entretien, carburant, assurance...). Les frais fixes (assurance, décote, contrôle technique...) représentent environ 1 000 € par an. Le propriétaire d'un véhicule roulant peu a donc tout intérêt à le partager pour mutualiser ces frais fixes !

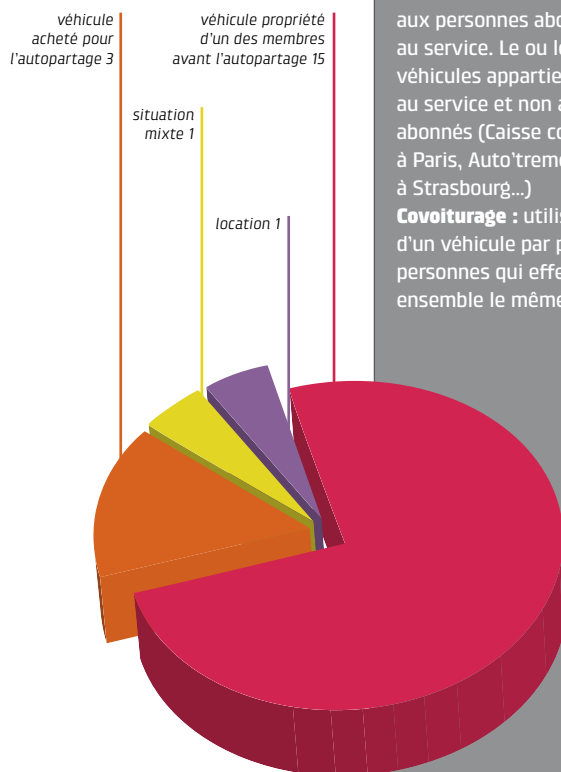
## Mais des besoins divers

**L'autopartage commercial** ne peut pas répondre à tous les besoins, car il ne touche pas tous les territoires et qu'il est onéreux. En 2009, 24 villes françaises disposaient d'un ou plusieurs services d'autopartage commercial. Il s'agit pour l'essentiel de très grandes villes. Les stations d'autopartage sont implantées principalement dans les centres-villes. L'utilisation du service est facturée à la fois au kilomètre et à l'heure. Rapporté au kilomètre, le coût varie entre 0,54 et 0,77 €/km. De son côté, l'autopartage dans la sphère privée se pratique sur tous types de territoire, et son coût est 2 à 3 fois moins élevé.

<sup>1</sup>) Pour les détails de ces chiffres, voir : [http://www.adetec-deplacements.com/cout\\_utilisation\\_voiture\\_4.pdf](http://www.adetec-deplacements.com/cout_utilisation_voiture_4.pdf)

## L'autopartage dans la sphère privée

Les avantages de l'autopartage sont nombreux, à la fois pour les individus et pour la collectivité. Il permet en effet aux personnes qui le pratiquent de faire des économies. Il offre également la possibilité d'effectuer certains déplacements irréalisables autrement qu'en voiture. C'est aussi un outil de convivialité et de lien social, tout en restant simple et souple d'utilisation.



Origine des 20 véhicules  
(Source : étude Adetec)

→ POUR TÉLÉCHARGER LE RAPPORT DE CETTE ÉTUDE : [www.adetec-deplacements.com/rapport\\_autopartage\\_sphere\\_privée.pdf](http://www.adetec-deplacements.com/rapport_autopartage_sphere_privée.pdf)

## → LE PANEL DE L'ÉTUDE :

L'analyse s'est basée sur 33 entretiens approfondis, répartis comme suit : 23 autopartageurs, 5 anciens autopartageurs, 5 personnes ayant un projet d'autopartage. Les 23 autopartageurs et les 5 anciens autopartageurs appartiennent à 20 groupes d'autopartage différents.

## → AUTOPARTAGE

« COMMERCIAL » : système de location de courte durée, géré par une entreprise ou une association et réservé aux personnes abonnées au service. Le ou les véhicules appartiennent au service et non aux abonnés (Caisse commune à Paris, Auto'trement à Strasbourg...)

**Covoiturage** : utilisation d'un véhicule par plusieurs personnes qui effectuent ensemble le même trajet.



© Claire-Ida Monnier

La collectivité y gagne aussi grâce à la diminution du parc et de la circulation automobiles, au renforcement de la panoplie des alternatives à la voiture et à la possibilité de proposer un véhicule à toutes les catégories de la population. De plus, il est adapté à tous les secteurs géographiques et à tous les publics.

**Combien de personnes pratiquent l'autopartage ?**

Lors de la première phase de l'étude, 29 expériences d'autopartage dans la sphère privée ont été identifiées. Cette pratique touche tous les secteurs géographiques, y compris les zones rurales et les communes périurbaines. Elle semble toutefois davantage répandue dans les grandes villes. En extrapolant les résultats de ce recensement, on peut estimer l'autopartage dans la sphère privée entre 10 000 et 20 000 véhicules, conduits par 35 000 à 70 000 personnes. À titre de comparaison, les services d'autopartage commercial comptaient au total 9 400 abonnés en 2008, soit 4 à 8 fois moins.

**Zoom sur quelques expériences**

**Qui sont les autopartageurs ?**

Près des deux tiers des autopartageurs interrogés sont trentenaires. Ils exercent des professions très variées. Plus

de la moitié d'entre eux sont cadres. Presque tous ont des engagements associatifs ou militants. Pour leurs déplacements les plus courants (travail, école, achats quotidiens), ils se déplacent majoritairement à vélo, en transports en commun et à pied. Enfin, ils ont une image très pragmatique de la voiture. Celle-ci est avant tout un objet utilitaire, pratique pour se rendre dans des lieux inaccessibles autrement.

**Comment l'autopartage s'est-il mis en place ?**

L'autopartage résulte généralement du rapprochement entre un propriétaire se servant peu de son véhicule et des utilisateurs<sup>2</sup> en ayant besoin pour certains déplacements infaisables autrement. Les autopartageurs sont principalement motivés par l'optimisation de l'usage du véhicule, les économies réalisées et la participation à une démarche collective.

Sept autopartageurs avaient préalablement envisagé d'adhérer à un service d'autopartage commercial, mais y ont renoncé en raison du coût, des contraintes et/ou de l'éloignement des stations. En moyenne, chaque véhicule partagé est utilisé par 3 ménages et conduit par 3,5 conducteurs différents.

<sup>2</sup> Le terme « utilisateur » désigne une personne n'étant pas propriétaire du véhicule qu'elle partage.

**Fonctionnement de l'autopartage**

Seuls 4 autopartages sur 20 fonctionnent sous statut associatif. Les 16 autres se font sans aucune structure juridique spécifique.

Le fonctionnement de l'autopartage est basé sur la confiance. Pour preuve : 6 groupes seulement ont rédigé un document écrit, formalisant de manière plus ou moins complète les règles de fonctionnement.

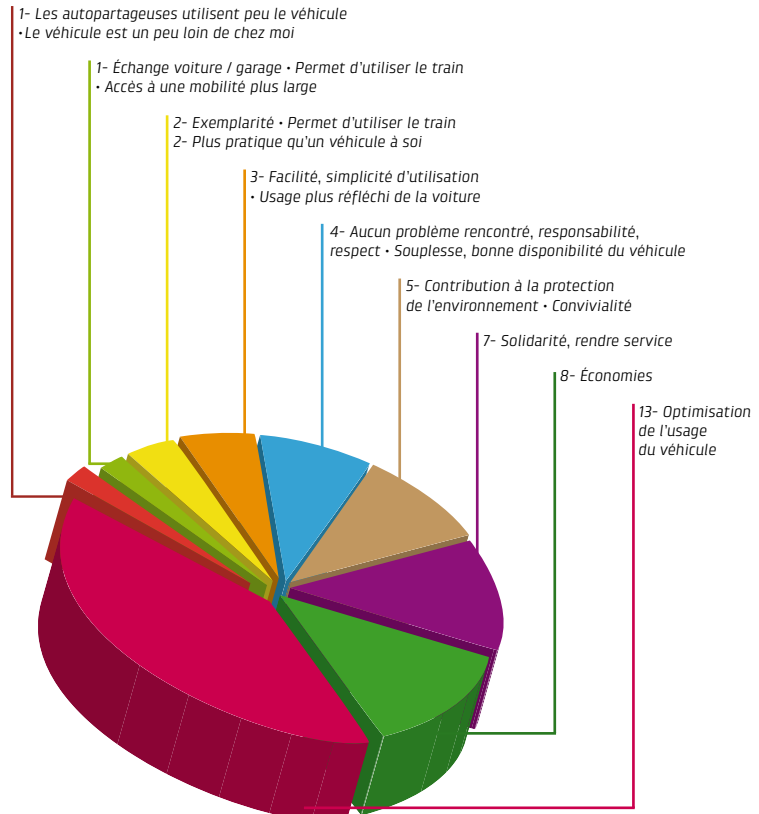
Les frais sont partagés de manière très variable. Dans 11 groupes, tous les frais sont partagés. Dans 6 autres, seules certaines charges sont partagées. Dans 3 autres, les utilisateurs ne paient que l'essence. Dans tous les cas, les modalités retenues satisfont les intéressés, car d'autres échanges (matériels, sous forme de services ou informels) équilibrent la relation.

Le véhicule est réservé par téléphone, de vive voix ou par courriel, suivant les cas. Il est assez rare que deux autopartageurs aient besoin du véhicule en même temps (2 à 3 fois par an, en moyenne). Dans un tel cas, une solution à l'amiable est généralement trouvée.

La plupart des groupes d'autopartage utilisent un carnet de bord dans lequel sont notés à chaque utilisation la date, le nom de l'utilisateur et le kilométrage de départ et d'arrivée. La gestion de l'autopartage prend généralement moins d'une demi-heure par mois. Elle est assurée bénévolement, le plus souvent par le propriétaire du véhicule.

**Le problème de l'assurance**

Aucune compagnie d'assurances ne propose de contrat adapté à l'autopartage dans la sphère privée. Il en résulte des difficultés pour faire



Avantages et inconvénients de l'autopartage d'après les 40 personnes interrogées (Source : étude Adetec)



figurer les noms de tous les conducteurs sur le contrat et, surtout, des conséquences sérieuses en termes de malus, en cas d'accident responsable.

Le malus est affecté au véhicule et non au conducteur. Si un utilisateur du véhicule a un accident responsable, le malus peut avoir des répercussions pendant plus de vingt ans et engendrer un surcoût cumulé pouvant atteindre 2 000 € à la charge du propriétaire du véhicule. Peu de groupes d'autopartage ont réfléchi à ces conséquences financières. Toutefois, la plupart d'entre eux pensent qu'ils trouveraient un arrangement à l'amiable si un accident responsable survenait.

#### Utilisation du véhicule partagé

Les véhicules partagés effectuent en moyenne 12 500 km par an (contre 13 000 pour la moyenne nationale).

Le kilométrage annuel médian est de 4 000 km pour les propriétaires, 5 000 km pour les copropriétaires et 1 000 km par utilisateur. Les propriétaires utilisent le véhicule partagé en moyenne 1 fois par semaine, les copropriétaires 2 fois par mois et les utilisateurs 1 ou 2 fois par mois. Les véhicules partagés sont utilisés majoritairement le week-end et le soir, essentiellement pour les loisirs ou des achats volumineux. Cinq des quinze propriétaires interrogés auraient vendu leur voiture s'ils ne l'avaient pas partagée. Quatre utilisateurs auraient acheté une voiture s'ils n'en avaient pas trouvée une à partager. Et quatre utilisateurs ont vendu leur voiture avant d'entrer dans l'autopartage. Au total, les 20 groupes d'autopartage analysés ont permis d'économiser au moins 5 véhicules.

#### → NAISSANCE D'UN CLUB D'AUTOPARTAGE

Suite à cette étude, un club d'autopartage a vu le jour. Il regroupe une trentaine d'autopartageurs dans la sphère privée. C'est un lieu d'échange d'expériences et d'informations. **Il organisera un colloque national en mai 2010, à Lille.**  
**Contact : [laurent.courouble@gmail.com](mailto:laurent.courouble@gmail.com)**

#### → PROPOSITIONS POUR DÉVELOPPER L'AUTOPARTAGE DANS LA SPHÈRE PRIVÉE

Le cabinet ADETEC suggère de :

- Communiquer faire connaître l'autopartage dans la sphère privée et donner envie d'en faire. Rédiger un guide pratique apportant une réponse concrète à toutes les questions : forme juridique, mode de fonctionnement, modèle de contrat, calcul des frais, assurance...
- Proposer des contrats d'assurance adaptés, notamment en termes de bonus/malus.
- L'inscrire dans la loi Grenelle 2.
- Trouver un nom simple et explicite qui permette de le présenter de manière claire et d'éviter toute confusion avec l'autopartage commercial et le covoiturage. Suite à une réflexion collective avec les autopartageurs, le nom « autopartage entre particuliers » a émergé. Il reste à tester et à valider.

#### Contact : Bruno CORDIER

ADETEC 113, rue Fontgiève 63000 Clermont-Ferrand  
Tél. : 04 73 36 92 29 • Fax : 04 73 31 08 29  
[bcordier.adetec@orange.fr](mailto:bcordier.adetec@orange.fr) • [www.adetec-deplacements.com](http://www.adetec-deplacements.com)



Il y a + simple, + efficace et + design pour la sécurité des vélos !

Découvrez nos solutions modulaires au service de votre environnement :

[www.abri-plus.com](http://www.abri-plus.com)

**ABRI PLUS**  
la solution pour tout abriter

Abri Plus - 31, rue de l'Industrie - Z.A. de Grand Lieu - 44310 ST PHILBERT DE GRAND LIEU Tel : 02 40 78 08 08

### Impacts de l'autopartage sur la mobilité en voiture

Dans la moitié des cas, et notamment chez la majorité des propriétaires, l'autopartage n'a eu aucune influence sur l'usage de la voiture. Cela traduit à la fois une bonne disponibilité des véhicules partagés et une pratique importante des modes alternatifs à la voiture (transports en commun, vélo et marche à pied).

Un tiers des autopartageurs ont réduit leur usage de la voiture par rapport à la situation antérieure (propriétaires) ; 5 utilisateurs ont légèrement augmenté leur usage de la voiture. L'autopartage leur permet

d'effectuer des déplacements qu'ils n'auraient pas pu faire autrement. Il répond donc à un vrai besoin et, dans les 5 cas, l'usage de la voiture est faible. Pour tous, l'usage des modes alternatifs est conforté sur le long terme.

### Bilan de l'autopartage

Tous les autopartageurs tirent de cette expérience un bilan largement positif : optimisation de l'usage du véhicule, économies, solidarité, convivialité et protection de l'environnement (stationnement).

### Conseils aux personnes intéressées par l'autopartage

Il est important de fixer les

règles de fonctionnement et de partage des frais dès le départ.

Les autopartageurs doivent avoir des besoins modérés et compatibles de la voiture, et partager une vision utilitariste du véhicule. Et, bien entendu, s'accorder confiance et respect réciproques !

Les coordonnées d'autopartageurs pouvant apporter leurs conseils pratiques aux personnes désirant se lancer dans l'autopartage figurent aux pages 125 et 126 du rapport de l'étude, téléchargeable sur [www.adetec-deplacements.com/rapport\\_autopartage\\_sphere\\_privée.pdf](http://www.adetec-deplacements.com/rapport_autopartage_sphere_privée.pdf).

**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 :**  
Julien Allaire (ateliers vélo),  
Bruno Cordier (autopartage),  
Diane Bouchenet,  
Alexandre Laignel,  
Céline Demay, Giulia Valmachino,  
Sabine de Ligny, Daphné Keller

**Abonnement / Diffusion :**  
T 01 56 03 92 14  
info@villes-cyclables.org

**Photos :**  
Doriane Cadéac, Denis Desailly,  
Bruno Cordier, Un p'tit vélo dans  
la tête, Guillaume Leborgne,  
Claire-Ida Monnier © Gary - Fotolia

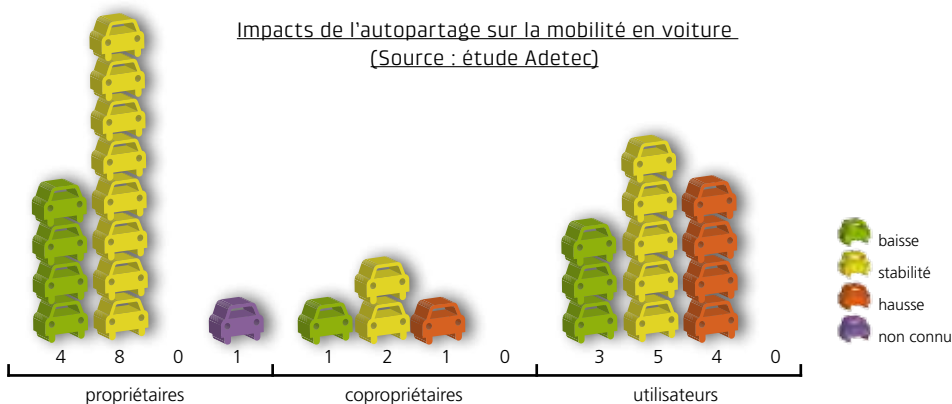
**Publicité :**  
IM Régie :  
Marc Grand, directeur  
Véronique Annereau  
Anaïs Fraigneau  
23, rue Faidherbe  
75011 Paris  
T 01 40 24 14 90/12 63  
F 01 40 24 22 70  
v.annereau@impub.fr  
anaïs.fraigneau@impub.fr

**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  
www.liensgraphiques.fr

**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 : Février 2010



## 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 € TTC**
- Tarif adhérent du Club des villes et territoires cyclables **15 € TTC**
- Tarif associations membres de la FUBicy, agences du réseau Fnau, DDE-DRE-CETE **15 € 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

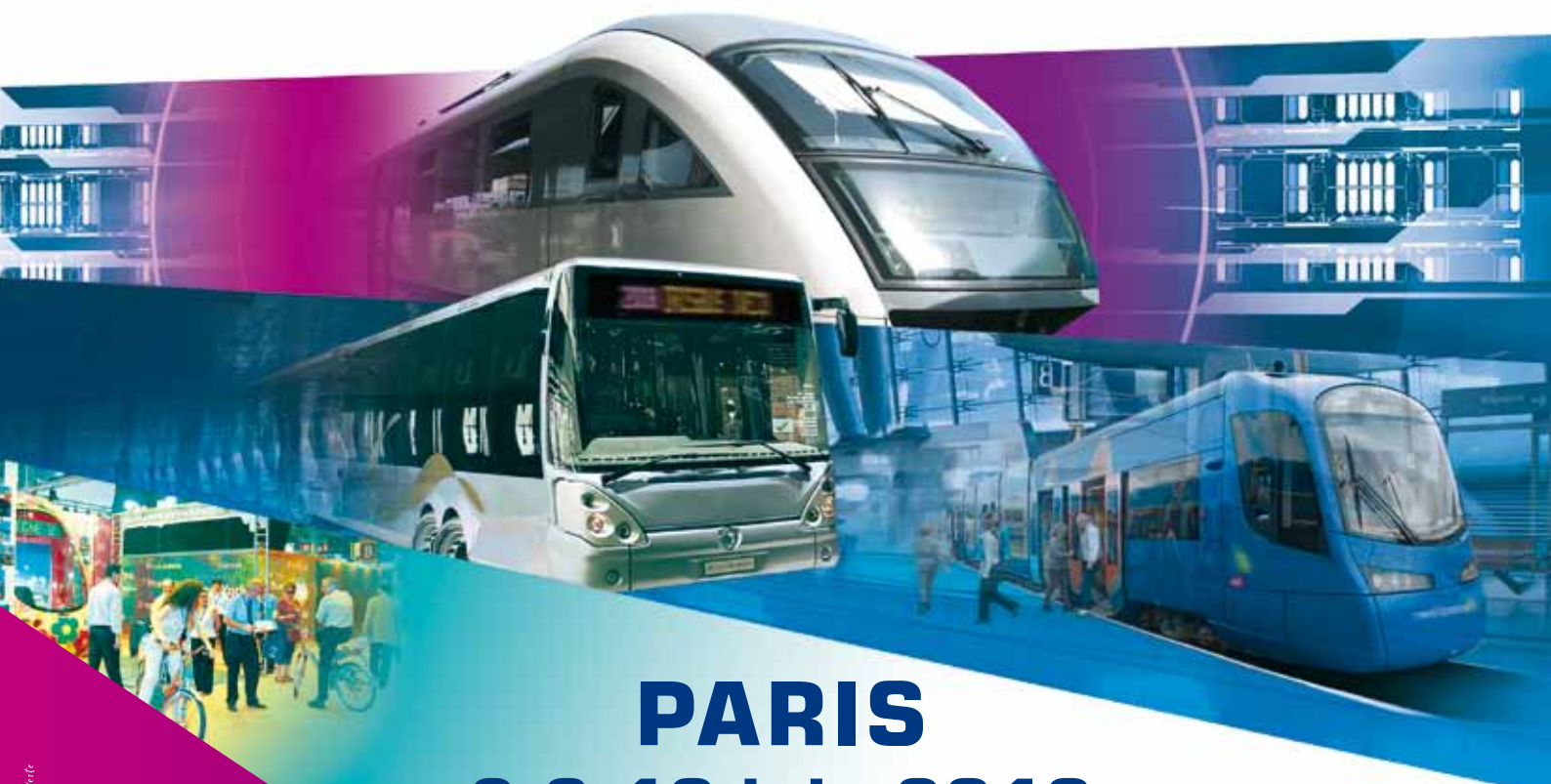
Ci-joint mon règlement par chèque à l'ordre du : Club des villes et territoires cyclables d'un montant de ..... €

Références bancaires : Banque : Crédit Mutuel, 47, rue Lafayette - 75009 Paris - Code banque : 10278  
Code guichet : 06039 N° de compte : 00035666741 - Clé RIB : 70 IBAN: FR76-1027-8060-3900-0356-6674-170

Réservez votre  
**BADGE GRATUIT**  
en ligne

# Transports 2010 Publics

LE SALON EUROPÉEN DE LA MOBILITÉ  
THE EUROPEAN MOBILITY EXHIBITION



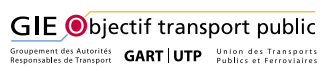
**PARIS**  
**8-9-10 juin 2010**

**Réservation des stands**  
**IM Régie**

Tél. : +33 (0)1 40 24 25 37  
E-mail : [bzambo@impub.fr](mailto:bzambo@impub.fr)

**[www.transportpublics-expo.com](http://www.transportpublics-expo.com)**

Organisé par



Avec la collaboration de



En partenariat avec



Partenaire presse



© GIE Objectif transport public / Myreac Incite



www.altinnova.com



## Corinne Verdier

Présidente d'Altinnova, société spécialisée dans la création et fabrication d'équipements innovants pour les aménagements cyclables.

*Altinnova est une jeune entreprise qui a connu une forte croissance de son activité ces dernières années. Quelle est la caractéristique de cette évolution et quelle est votre « marque de fabrique » ?*

Altinnova propose à la fois une gamme de produits et un bureau d'études qui fait de la conception et de la fabrication sur mesure.

Nous commercialisons trois types de produits sous le nom d'Altao®, qui répondent à des besoins différents :

- une gamme de stations de services vélo, avec matériel de gonflage et de lavage en libre-service 24h/24, que nous avons commencé à installer sur les parcours de randonnées vélo avant que la demande pour ce type de services se fasse aussi ressentir en ville,
- une gamme de stationnements vélo (rack compact, rack double étage...),
- des abris vélo sécurisés ou non, modulables, dont la taille et l'esthétique varient en fonction des demandes.

Notre politique repose sur deux piliers : favoriser la pratique du vélo en proposant des équipements pratiques et ergonomiques, et la valoriser en faisant une réelle recherche esthétique ; c'est pourquoi nous intégrons des designers à l'ensemble de nos projets .

Depuis un an et demi, nous nous sommes lancés dans une démarche d'éco-conception. Cela implique par exemple que nos matériaux sont entièrement recyclables et que les éclairages de nos abris sont très économes en énergie. Nous avons reçu pour cette démarche le prix de l'Ingénieur de l'année, remis par l'Usine Nouvelle, dans la catégorie développement durable.

### repères

**2003** > Création d'Altinnova, société spécialisée dans la conception et la fabrication d'équipements innovants pour aménagements cyclables ;

*La diversité des produits rencontre-t-elle une diversification de la clientèle ?*

Nous avons une clientèle qui se diversifie, signe que les besoins en matière de services vélo émergent dans différents contextes.

Nous avons commencé par installer des stations de services le long des promenades à vélo, et aujourd'hui 50% de ces stations se trouvent en ville. Preuve que les besoins du vélo loisir rejoignent ceux du vélo utilitaire. Ces stations sont installées sur des pôles intermodaux, sur les campus universitaires et en devanture de locaux d'associations vélo comme à Nancy, devant la Maison du vélo. Ces stations rencontrent un vrai succès parce qu'elles sont accessibles 24h /24h, et bien visibles sur l'espace public.

Nous travaillons à la fois avec des entreprises et des collectivités.

Côté entreprises, nous installons des parcs de stationnement d'une centaine de places en moyenne pour la SNCF, Décathlon, Rolex,... Nous réalisons également le mobilier des stations de Vélos en Libre Service pour Smoove, société qui a équipé les agglomérations de Montpellier (Véloagg'), d'Avignon (Vélopop) et de Valence Major.

Côté collectivités, nous avons notamment remporté l'appel d'offre lancé par la SNCF afin d'équiper une cinquantaine de gares TER de la région Rhône-Alpes d'abris vélos sécurisés (entre 48 et 72 places de stationnement double-étage par gare). Ces abris sont accessibles avec la carte OûRA qui permet de voyager sur le réseau de TER de la région.

*Comment le marché des services vélo a-t-il évolué ces dernières années, et quelles sont ses perspectives ?*

Pendant de nombreuses années, on sentait que les collectivités avaient envie de faire des choses pour le vélo, mais cela aboutissait rarement à des réalisations ambitieuses faute de budget suffisant. Lorsqu'il fallait arbitrer, on sacrifiait bien souvent le vélo ! Aujourd'hui, le vélo apparaît de plus en plus comme une solution incontournable lorsque l'on s'intéresse aux déplacements. Collectivités et entreprises incluent plus systématiquement le vélo dans le cocktail mobilité qu'elles proposent à leurs administrés ou à leurs salariés. Elles ne se contentent plus de proposer un simple stationnement vélo, mais ont de vrais projets et mettent en place des démarches structurées, qui englobent à la fois le stationnement, les services et la location. C'est le résultat d'une demande et d'une prise de conscience des utilisateurs qui s'est opérée ces dernières années.

On observe en conséquence une augmentation des budgets alloués au vélo par les décideurs, ce qui permet de mettre en place de véritables solutions de service. Les collectivités souhaitent que les réalisations de stationnement vélo soient plus qualitatives qu'avant. Elles installent de moins en moins d'arceaux basiques car elles veulent que les équipements soient visibles sur l'espace public. Et de ce fait, on y gagne en qualité du design, car ces équipements doivent être intégrés dans le paysage et porteur d'un message incitatif auprès de la population.

> Un bureau d'étude composé d'ingénieurs et designers pour la création des produits ;  
> Plus de 200 stations ALTAO de lavage, gonflage, réparation installées en France et en Europe ;

> Plus de 3000 places de stationnement sous abris vélos sécurisés installées en France à fin 2010 ;  
**2009** > Prix de l'Ingénieur de l'Année, catégorie Développement Durable.