

ville & vélo

N°10 | janv./fév./mars 2004

Le magazine des villes cyclables

Dossier

Faciliter le vélo aux étudiants

Prix : 18 €

16-19 juin 2004

Transports²⁰⁰⁴ Publics

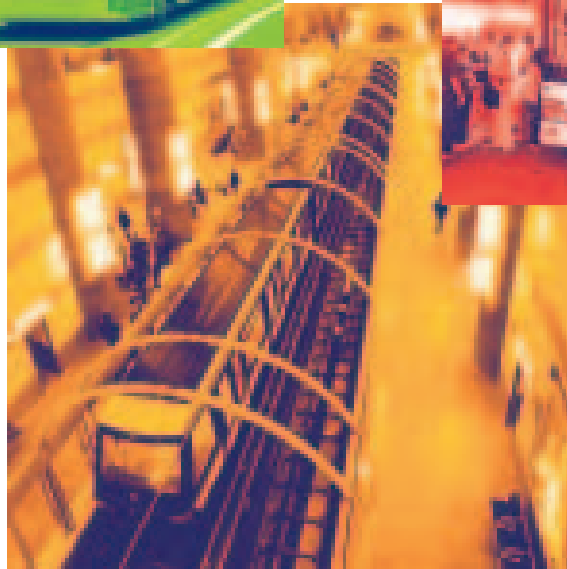
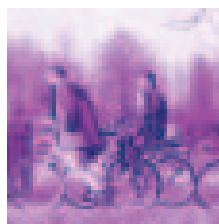
LE SALON EUROPÉEN DE LA MOBILITÉ
THE EUROPEAN MOBILITY EXHIBITION

Côté Salon

- 30 000 m² d'exposition
- Un site privilégié : PARIS

Côté Visiteurs

- Un salon et des conférences
- 10 000 professionnels
- Une journée grand public : samedi 19 juin



Première européenne à Paris

Tous les acteurs du Transport Public s'unissent pour organiser le salon européen de la mobilité : transports urbains, interurbains, ferrés, taxis, vélos...

Entreprises, élus et pouvoirs publics européens seront présents !

www.transportspublics-expo.com

Comité organisateur :

Les collectivités - Autorités organisatrices

GART
Groupement des Autorités Responsables de Transport

STIF
Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Région Ile-de-France
La Mairie de Paris
Club des Villes Cyclables

Les entreprises de transport

UTP
Union des Transports Publics

FNTV
Fédération Nationale des Transports de Voyageurs

SNCF
Société Nationale des Chemins de fer Français

RATP
Régie Autonome des Transports Parisiens

FNAT
Fédération Nationale des Artisans du Taxi

OPTILE
Organisation Professionnelle des Transports d'Ile-de-France

Contact commercial • IM Régie - Marc Grand : tél. : +33 (0)1 40 24 25 37 - fax : +33 (0)1 40 24 22 70 - E-mail : transport@impub.fr

éditorial



DR

Le vélo de Romain...

Le vent froid gifle nos joues. Alertes, remplis de bonheur et de liberté, nous pédalons vers le sommet de ce col des Bauges si chaleureux en ce matin printanier.

Romain (16 ans) m'accompagne, il me raconte sa vie en première au lycée, il me dit qu'il aime pratiquer le VTT et que chaque jour il se rend à vélo à son école.

Plaisirs actifs, félicités insignes, la bicyclette nous réunit. J'aime vraiment ces moments et je pense, en écoutant mon jeune ami, combien il est important de communiquer à tous ces ados les joies et la liberté qu'offre cette bicyclette : merveille mécanique de simplicité, de rendements, de passion.

Romain m'invite le mardi matin suivant dans son lycée. Je suis stupéfait : dans la rue, devant cet établissement du centre-ville, il y a des dizaines et des dizaines de vélos accrochés n'importe où, n'importe comment ! Il y a bien à l'intérieur de la cour du lycée un garage, mais il est mal situé et pas sécurisé.

Les réalisations en faveur du vélo, grâce notamment aux démarches des Plans de déplacements urbains depuis plusieurs années dans nos agglomérations, commencent à séduire. Les ados délaissent de plus en plus leurs vélomoteurs. Si des aménagements cyclables sont bien construits, ils prennent ou reprennent leurs vélos.

Les modifications profondes des comportements de mobilité urbaine ne se font qu'avec une offre de services, une véritable prise de conscience et un consensus réel. Les décideurs politiques d'aujourd'hui doivent éviter le clientélisme et l'idéologie. Notre ambition n'est donc plus un affichage mais réside surtout dans l'équilibre de l'analyse des besoins et la réalité des aménagements à construire pour les jeunes et aussi pour nous tous.

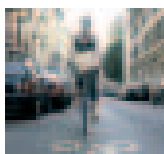
Sois certain, Romain, j'ai bien retenu ton message, je vais tout faire pour que tu puisses stationner ton vélo dans les meilleures conditions et pour qu'il ne soit pas volé...

Jean Perdoux
Président

sommaire

éditorial P 3

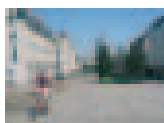
actualités P 4



dossier
Faciliter le vélo aux étudiants

P 7

tour de ville



Nantes l'agglomération qui veut faire de la place aux vélos

P 14

fiche technique

P 17

ailleurs



République Tchèque : trois fois plus de vélos que de voitures...

P 19

entreprises

Quantum : le vélo un nouveau filon pour les terrils

P 22

EN BREF

Lille : les Ch'ti vélos se multiplient

Ouverte en septembre dernier, l'antenne lilloise de Ch'ti vélo, entreprise qui exerce à Fives depuis deux ans, est installée près de la gare de Lille Flandres. Elle a déjà enregistré 300 clients qui sont venus louer une bicyclette contre un euro de l'heure ou 5 euros la journée et 25 le mois. Le gardiennage est également possible pour 30 euros par an.

Contact : Ch'ti vélo 03 28 53 07 49

+ 50 %

C'est l'augmentation du nombre de vélos électriques vendus en Suisse entre 2002 et 2003. La Confédération helvétique encourage l'achat de ces vélos dans le cadre du programme NewRide.

En Chine, le vélo passerait de mode...

De 182 vélos pour 100 familles en 1998, le ratio est tombé à 142 l'année dernière, selon les chiffres de l'Association chinoise des bicyclettes rapportés par les *Echos* du 24 février. Et le quotidien économique de remarquer que, malgré les quelque 470 millions de vélos, soit le tiers du parc total mondial, « le véhicule à deux-roues est clairement passé de mode » ! La concurrence de la voiture n'explique pas à elle seule cette évolution qui voit un résident sur quatre à Pékin utiliser encore ce mode de déplacement tandis que 60 % des Pékinois se rendaient à vélo au travail il y a dix ans ! La faute incombe aussi à l'éloignement du domicile du lieu de travail. Étalement urbain auquel il faut ajouter des considérations plus subjectives. Le vélo devient un objet très banal. Aussi selon le correspondant des *Echos* : « le désir d'être élégant, propre, maquillé aussi est peu compatible avec un trajet à bicyclette dans un pays poussiéreux gagné par la chaleur dès le mois d'avril »... projetant là quelques idées reçues qui ont encore de beaux jours dans l'esprit de nos chroniqueurs!

Brigitte Le Brethon

a remis ses propositions pour encourager le développement de la bicyclette au Premier ministre



Le 9 mars 2004, la députée-maire de Caen a remis son rapport à Jean-Pierre Raffarin, à l'issue de la mission parlementaire qu'il lui a confié en juillet 2003.

Son rapport préconise la mise en place d'une "stratégie nationale" en faveur du vélo dans l'optique de parvenir à doubler l'usage de la bicyclette dans les déplacements urbains à l'horizon 2010, et de passer à 10 % contre 5 % aujourd'hui. Dans ce document, Madame Le Brethon suggère de créer une mission interministérielle avec à sa tête un "M. ou Mme Vélo" en charge de cette stratégie.

"La France n'est pas en tête du peloton des pays européens en matière d'usage de la bicyclette et de réalisations qui l'encouragent", déplore l'élue du Calvados.

Un retard dû, selon elle, à la "dispersion" des actions mises en œuvre par l'État et les collectivités. Elle regrette que le vélo soit "sous-estimé" par le gouvernement, la petite reine pouvant être un "outil" des politiques publiques engagées dans les domaines de la santé, de la sécurité routière ou du développement durable. Elle déplore en particulier la suppression dans le

budget 2004 des crédits du ministère de l'Équipement affectés au financement des investissements dans les modes de transports "propres" consentis dans le cadre des plans de déplacement urbains (PDU) des agglomérations. M^{me} Le Brethon réclame au Premier ministre de rétablir cette enveloppe pour 2005 et les années suivantes. Parmi les 15 mesures "simples et prioritaires" préconisées, elle propose de généraliser les aménagements de quartiers "tranquilles", où la vitesse est limitée à 30 km/h, de fixer des normes de stationnement vélo dans les gares, les immeubles, les zones commerciales ou les écoles ou encore d'inciter les partenaires sociaux à négocier des plans de déplacements d'entreprise favorisant l'utilisation du vélo. À plus long terme, la députée suggère des modifications réglementaires comme la généralisation des contresens cyclables (voies à double sens dont un réservé aux cycles), la relance du schéma national des vélos routes et voies vertes lancé en 1998 ou des incitations fiscales à l'usage de la bicyclette dans les déplacements domicile-travail. ■





Prévention du vol : à vos marques!

Au printemps 2004, la FUBicy (Fédération nationale des usagers de la bicyclette) lance le marquage des vélos. Objectif : lutter contre le vol de bicyclette. Pour comparaison, le taux de vélos récupérés par leur propriétaire ne dépasse guère les 2 % en France contre 40 % au Danemark.

UN ENREGISTREMENT SIMPLIFIÉ

Le marquage sera basé sur le volontariat. Les vélos seront marqués d'un code standardisé à 14 chiffres. Ces numéros seront intégrés dans une base de données centrale gérée par la FUBicy, et accessible par internet ou téléphone. Chaque numéro de vélo sera unique, et anonyme jusqu'à la déclaration de vol. Cet anonymat a pour avantages d'éviter les formalités supplémentaires en cas de déménagement ou de vente du vélo, et d'alléger les frais de gestion du dispositif. Lors du marquage, un mot de passe, préalablement enregistré dans la base centrale, sera remis, pour authentifier le propriétaire lors de la déclaration de vol ou de restitution du vélo.

UN MARQUAGE SOLIDE

Le code sera gravé sur les cadres de vélos, au niveau du haut de tube de selle, sauf incompatibilité technique. Ce choix permet une lecture aisée du numéro. Il est extrêmement difficile d'« effacer » une gravure sans endommager le cadre. La FUBicy recommande d'utiliser une machine adaptée au marquage des vélos. Certains modèles sont aisément transportables. Une telle machine coûte entre 1 500 € et 5 000 €, pour graver de 10 à 20 vélos par heure.

UN FINANCEMENT TRANSPARENT

Un soutien financier de la Fondation Transdev a permis à la FUBicy

de lancer la création du serveur (livraison prévue en Mai). La FUBicy demandera ensuite une participation aux frais de 0,5 € par numéro de vélo pour la gestion du système. Les autres coûts (achat de machines, maintenance, main-d'œuvre pour le marquage) seront assumés par des opérateurs locaux, qui définiront le tarif pour l'utilisateur. On recommandera bien sûr un tarif qui soit suffisamment attractif pour les usagers cyclistes, tout en permettant à l'opérateur de couvrir ses frais. L'estimation de la fédération est une fourchette de 2 à 5 euros pour l'année de lancement, avec réajustement possible en 2005 selon les retours d'expérience.

Le projet a reçu le soutien du Comité de Suivi Interministériel Vélo. Le Ministère de l'Intérieur a promis de diffuser une note d'orientation auprès de la Police Nationale. Le Club des villes cyclables soutient également cette initiative. D'ores et déjà, les municipalités ou communautés d'agglomération de Chambéry, Grenoble, Haguenau, Nantes, Strasbourg et Toulouse se sont engagées dans cette démarche. L'opérateur pourra être l'association ou la SEM gérant la vélostation, une association d'usagers ou une SCIC, une municipalité. Un vélociste a également fait part de son intérêt. ■

Pour en savoir plus :

Frédéric Bassetti, FUBicy
f.bassetti@fubicy.org
Tél. 03 88 76 70 87
Fax. 03 88 36 84 65
FUBicy 7 rue Sédillot,
67000 Strasbourg

EN BREF

+ 31 %

C'est le pourcentage d'augmentation de la fréquentation des aménagements cyclables parisiens en 2003 par rapport à l'année précédente. (sondages effectués deux fois par mois tout au long de l'année sur des points significatifs dans tout Paris).

L'Essonne adopte son schéma directeur

Après une large concertation de novembre 2003 à mars 2004 auprès des collectivités locales et des associations, l'Essonne a adopté son schéma des circulations douces le 20 octobre dernier. Le département projette de réaliser 400 kilomètres de réseau armature à l'horizon 2015. Le schéma directeur, avec une présentation de qualité, constitue désormais le document de référence et un outil de planification à l'attention des aménageurs. Par ailleurs, le département va engager une étude générale courant 2004 afin de définir la programmation de la réalisation des itinéraires et d'identifier les contraintes techniques ou administratives qui pèsent sur chaque itinéraire. Enfin, le Conseil général s'engage à consulter les partenaires concernés, notamment les collectivités et les associations, dès le début des études de faisabilité.

Contact :

Direction des déplacements 01 60 91 96 37

Santé : la campagne du ministère de l'INPES critiquée

Dans un communiqué du 19 février, la FUBicy a réagi à la campagne de l'INPES qui, si elle met à juste titre l'importance d'une activité physique quotidienne en avant, n'évoque pas la bicyclette, « pourtant pratiquée par un nombre croissant de Françaises et de Français ». La FUBicy rappelle : « De 10 à 90 ans, un quart d'heure de vélo par jour, c'est la santé! »

La FFCT pour plus de sécurité

La Fédération française de cyclotourisme a publié en décembre dernier sa « Charte cyclable ». Soucieuse d'engager un débat permanent et d'améliorer l'aide à la décision en matière d'aménagements cyclables, la FFCT présente dans ce document de référence ses attentes et rappelle des principes d'aménagements éclairés par le retour des pratiques de ses quelque 115 000 licenciés, le tout dans un but, atteindre plus de sécurité! Cette chartre s'adresse d'abord à l'ensemble des structures de la FFCT mais aussi aux Pouvoirs publics en charge de la voirie : élus, maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre publics, concepteurs et entreprises privées.

Contact : FFCT 01 56 20 88 88 info@ffct.org
www.ffct.org



Les PDE à Grenoble :

c'est parti!

Après s'être vue confier en 2001 une mission de sensibilisation des entreprises publiques et privées aux Plans de déplacements d'entreprises (PDE), la Semitag, la société de transports urbains de l'agglomération grenobloise, a créé un pôle déplacements afin d'accompagner les entreprises dans l'élaboration, la mise en œuvre et le suivi de leur PDE. Résultats, deux ans et demi plus tard, la Semitag estime le bilan « très

encourageant ». 24 PDE ont été mis en place touchant 36 000 salariés soit 18 % de la population active. 25 PDE sont en cours d'élaboration. Des sociétés aussi différentes que EDF, le CEA, l'Ordre des avocats, Schneider, ST Microelectronics, le CNRS, les Assedic, le CHU, la Préfecture... ont rejoint le « club des entreprises PDE ».

AGENDA

4 mai 2004

(9 h 30 – 17 h 30)

Paris – Hôtel de Ville

Rencontre du Club des villes cyclables

en partenariat avec la Ville de Paris

« Le vélo, une réalité économique »

Contact : 01 56 03 92 14

info@villes-cyclables.org

4 mai 2004

Assemblée générale du Club des villes cyclables

(réservée aux adhérents – 10 h 00 – 12 h 00)

Paris – Hôtel de Ville

Contact : 01 56 03 92 14

info@villes-cyclables.org

Lyon

5 au 7 mai 2004

Ecomm 2004

Transition vers une mobilité durable : démontrer pour convaincre

8^e conférence sur le management de la mobilité

Contact : Joëlle Kopp 04 78 63 45 89

jkopp@grandlyon.org

www.epomm.org

Dans toute la France

5 et 6 juin 2004

Tous à vélo!

La Fête du vélo

www.tousavelo.com

8 juin 2004

Lyon

Club « Mobilité » sur le thème

« Mobilité et effet de serre »

Contacts : Certu

jean-marie.guidiez@equipement.gouv.fr

Form'equip 04 72 04 71 65

piquemal@entpe.fr

Paris – Porte de Versailles

Salon européen de la Mobilité

Du 16 au 19 juin 2004

Organisé par le GIE Développons le transport public réunissant le l'UTP, le GART, la FNTV, Optile et la FNAT,

En partenariat avec la Ville de Paris, le Stif, la RATP, la SNCF et le Club des villes cyclables.

Contact : S. Fournier 01 48 74 04 82

Site internet :

www.transportspublics-expo.com

16 au 22 septembre 2004

Semaine européenne de la mobilité

www.semaine-mobilite.org

Tours

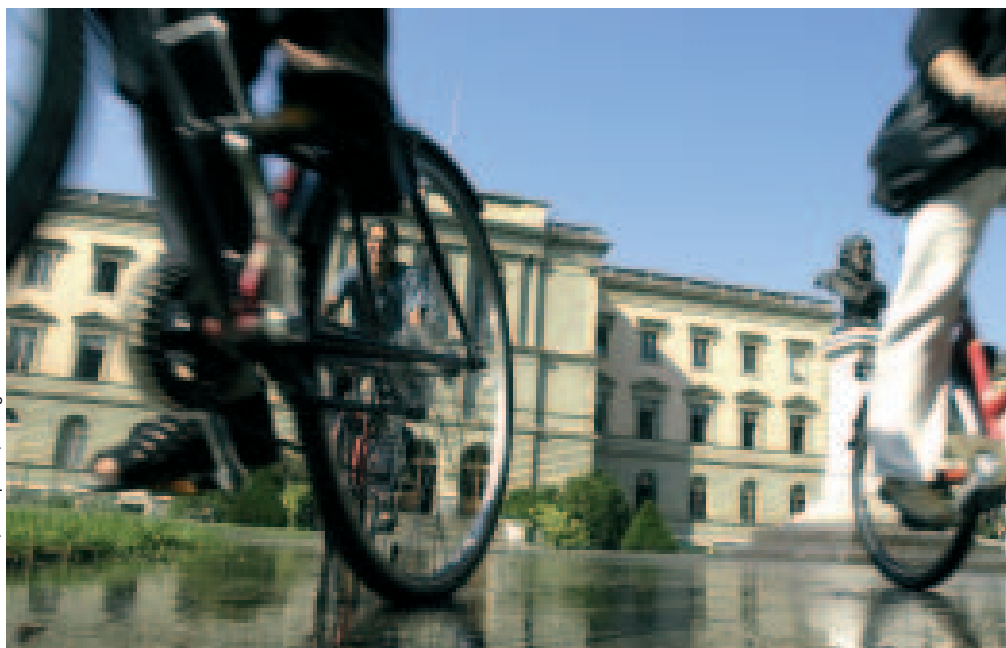
27 au 29 octobre 2004

15e congrès du Club des villes cyclables

Contact : info@villes-cyclables.org

Faciliter le vélo aux étudiants

De Bordeaux à Strasbourg, de Chambéry à Lorient... dans toutes les villes universitaires, les responsables de la mobilité s'accordent à dire que les étudiants représentent un public cycliste bien particulier. Le vélo semble être le moyen de transport idéal pour ceux-ci, parce qu'ils bénéficient d'un budget souvent modeste, et qu'ils ont des besoins de mobilité plus importants que la moyenne de la population.



Ville de Genève, doc. photo, N. Righetti

Le vélo offre l'autonomie et l'indépendance à bas prix aux étudiants.

Bien des agglomérations cherchent à faire aimer le vélo aux étudiants, et à leur en faciliter la pratique. Et ça marche! L'enquête Mobilité menée par le Certu en 2003 montre que dans les villes où la municipalité fait un effort réel pour faciliter le vélo, les résultats sont là : il n'est que de voir l'écart qui sépare les lanternes rouges du classement, Aix et Marseille, où la part modale du vélo dans les déplacements tous modes approche des 0 %, et une ville comme Strasbourg où cette part est de 6 %.

Comment faciliter le vélo aux étudiants? L'agglomération peut-elle leur en fournir directement, ou doit-elle passer par des associations? Comment améliorer les aménagements au sein même des campus universitaires? C'est le sujet de cette enquête, résolument optimiste sur l'avenir du vélo étudiant.

UN PUBLIC PARTICULIER?

Ce sont d'abord les étudiants eux-mêmes qui le disent : aller à la fac en vélo, oui, mais pas dans n'importe quelles condi-

tions. Karine, 23 ans, étudiante en histoire à la fac de Nantes, l'exprime ainsi : "Souvent, on a des budgets trop serrés pour acheter des vélos neufs. Alors on se promène sur des "bécanes" plutôt pourries. Et puis on a tous peur de se le faire voler. Alors pas la peine d'en avoir un trop cher! Mais petit à petit, ça revient à la mode. Il y a de plus en plus de vélos sur le campus... peut-être parce que les étudiants d'aujourd'hui sont plus écolos que ceux d'hier. C'est cool!"

Cette situation est parfaitement ressentie par la plupart des élus des villes universitaires. François de Ruy, vice-président de Nantes Métropole et adjoint au maire de Nantes délégué aux Transports et aux Déplacements, explique que "les étudiants sont un public particulier, parce qu'en général leur problème n'est pas d'avoir un vélo pour toujours. Souvent, ils sont de passage, pour un an ou deux, et puis ils iront ailleurs. Ils sont à un âge idéal pour aller vers le vélo : ce ne sont plus des enfants pour qui se poseraient des problèmes insolubles de sécurité; et pas encore des adultes installés et "accros" à la voiture. Ce qu'ils veulent, c'est la liberté, l'autonomie, l'indépendance... à bas prix." Même constat de Serge Morin, maire adjoint de Lorient délégué aux Déplacements et à la Voirie : "Il me semble que le milieu étudiant est relativement plus sensibilisé aux questions de développement durable que leurs aînés. Il y a chez eux une certaine prise de ►►►

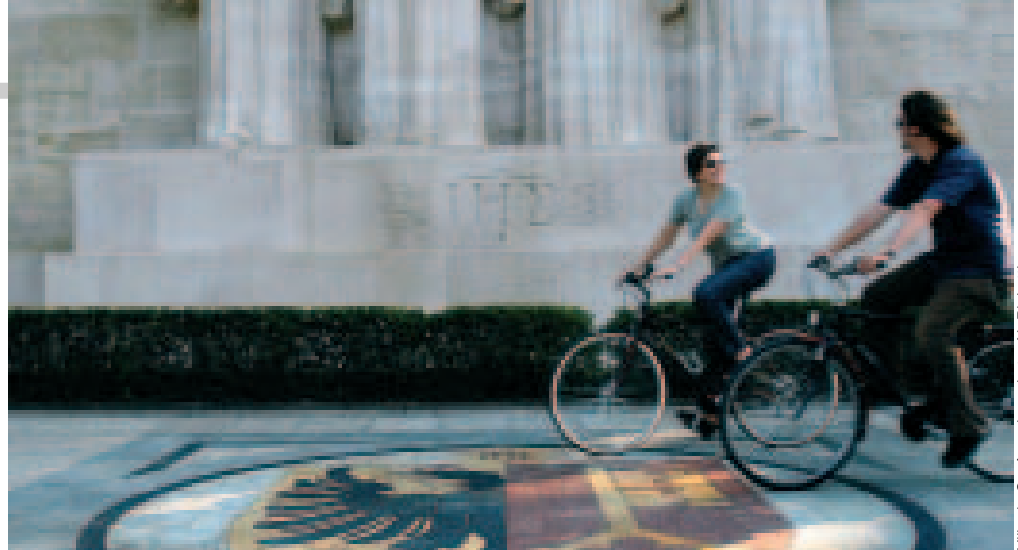
conscience. De plus, le milieu étudiant est assez sensible aux effets de mode... alors si quelques-uns s'y mettent, cela peut se répandre comme une traînée de poudre!"

En réalité, définir la mobilité des étudiants apparaît plus compliqué que pour d'autres catégories : ils ne connaissent pas le schéma simple d'un aller le matin, et un retour le soir. Il faut se rendre sur le lieu d'étude, parfois plusieurs fois par jour si les emplois du temps sont éclatés, mais aussi aller à la bibliothèque ou dans les lieux de documentation. Dans certaines villes, les campus sont très vastes géographiquement, ce qui suppose d'importants déplacements d'un cours à un autre... quand l'étudiant ne suit pas un cursus sur plusieurs sites en même temps. "Et puis, ajoute Daniel Lhomond, adjoint au maire de Poitiers chargé de l'Université, ce sont des jeunes! Le soir, ils doivent pouvoir sortir, aller prendre un pot avec les copains... sans compter un peu de tourisme le dimanche."

Dernier point, revers de la médaille de la jeunesse des étudiants en quelque sorte : c'est une population qui n'est pas toujours très au fait des règles du code de la route et prend souvent de dangereuses libertés. "Il est vrai, explique Annick de Montgolfier, adjointe au maire de Strasbourg, que les étudiants ont souvent besoin d'une petite piqûre de rappel en matière de code de la route. Ce doit être une préoccupation."

Public désargenté donc, extrêmement mobile, et sensible aux questions d'environnement. Cette description fait du vélo le mode de déplacement par excellence des étudiants. D'autant que les transports collectifs ne sont pas forcément suffisants pour acheminer les jeunes vers les facs. Ainsi à Nantes, la desserte de l'université par le tramway est totalement saturée. Là encore, le vélo s'impose comme mode de déplacement alternatif. L'enquête Mobilité du Certu montre d'ailleurs, que dans les villes où le vélo se développe, les étudiants en sont plus friands que la moyenne des citadins : à Bordeaux et Grenoble, la part modale du vélo est de 3 % pour l'ensemble de la population, et de 5 % pour les étudiants. À Strasbourg, les choses sont plus nettes encore : 6 % pour la population en général, 11 % pour les étudiants.

On ne peut donc que donner raison à Daniel Lhomond, de Poitiers, lorsqu'il



Ville de Genève, doc. photo, N. Righetti

affirme que "tout est uniquement question de volonté politique." Partout où les élus ont engagé une politique volontariste en direction des étudiants, ils ont rencontré le succès.

FOURNIR DES VÉLOS À BAS PRIX

La première chose à faire pour mettre les étudiants à vélo... est tout simplement de leur fournir des bicyclettes. Les exemples ne manquent pas de villes qui, d'une façon ou d'une autre, se sont engagées sur cette voie.

Serge Morin raconte comment les choses se sont passées à Lorient, une ville qui compte 5 000 étudiants : "En 1992, on a eu le prix du Vélo d'or du ministère de l'Environnement. Ça nous a donné accès à une subvention d'une centaine de milliers de francs. Me voilà avec une somme non prévue, que je dois dépenser. On s'est demandé quoi en faire, et l'on s'est dit : et si on achetait des vélos pour les étudiants? Pourquoi pas ! On a donc acheté trente vélos, et on s'est mis d'accord avec le CROUS pour qu'il s'engage à fournir, en plus du logement et de la restauration, un vélo. La chose a eu un certain écho dans la presse. Et les étudiants se sont précipités! On est vite passé de trente à cent vélos. Ils étaient jaunes, très identifiables. Cela a donc permis un bel effet d'entraînement dans le milieu étudiant, puisqu'on s'est aperçu que pour un vélo mis à disposition, il en sortait un des caves!"

De tels dispositifs, de location à bas prix ou de prêts gratuits aux étudiants, se sont

Dans certains campus les lieux de cours sont très éloignés les uns des autres

multipliés, selon des modes très divers : en passant par des associations, ou par l'achat direct de vélos par la ville.

La ville de Poitiers a été une des initiatrices en la matière, en 1997-98, sous l'impulsion de Daniel Lhomond. Le visage de la ville est profondément marqué par les présences des 25 000 étudiants, qui représentent le quart de la population. Poitiers s'inspire alors d'une expérience pilote menée par la fac Bordeaux III et le Crous, et achète d'abord trente vélos, puis cent. C'est le projet Vélocampus. La ville fait le choix d'acheter des vélos de bonne qualité, des VTC Gitane à dix-huit vitesses, marqués aux couleurs de la ville, et fournis avec deux antivols. Elle passe un accord avec un atelier de maintenance, Cyclamen, situé en ville, qui fera les réparations au fur et à mesure de la demande. "C'est probablement cela qui nous a permis, assure Daniel Lhomond, de voir notre projet mieux réussir qu'à Bordeaux : eux n'avaient pas prévu la maintenance." Chaque vélo revient à 300 € (180 € d'achat et 120 € d'aménagement). Leur entretien reviendra à environ 60 € par an.

Les vélos sont mis à la disposition des étudiants pour la modique somme de 30 F par mois à l'époque, 5 euros aujourd'hui. Point notable, aucune caution n'est demandée, pour faciliter l'opération auprès des étudiants étrangers qui, souvent, n'ont pas de chéquier. Deux sites de prêt sont aménagés, un en ville, et un sur le campus. L'opération rencontre immédiatement le succès. Coût : environ 45 000 €. "Ce n'est finalement pas si cher, explique Daniel Lhomond. D'autant que nous n'étions pas tous seuls". Vélocampus est en effet financé par plusieurs collectivités territoriales, la Région, la communauté d'agglomérations et la ville de Poitiers. Et surtout, l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) a mis 12 000 € dans l'aventure.

Lire aussi le dossier de la FUBicy sur « les vélocampus en France » paru dans le n° 73 de la revue *Vélocité*, sept-oct 2003, notamment le tableau page 6 qui détaille les caractéristiques de chaque exemple, contexte local, tarifs ; prestations proposées, financements, etc.
Pour se procurer *Vélocité* : FUBicy 03 88 75 71 90
velocite@fubicy.org

Ce soutien de l'Ademe a été déterminant dans plusieurs autres expériences similaires. Ainsi à Chambéry, où la ville a créé un dispositif spécial étudiants dans le projet, plus général, appelé Vélostation – une gare de location de vélos, achetés et entretenus par la ville. Christophe Bérard, vice-président de la communauté d'agglomérations Chambéry-Métropole, explique qu'il fallait *"tenir compte des 12 000 étudiants répartis sur les deux campus, à l'école d'infirmeries, etc. Nous avons donc non seulement prévu des tarifs préférentiels pour les étudiants, mais surtout acheté 150 vélos spécifiques pour les étudiants, un peu plus légers, plus sportifs que ceux que nous destinons au grand public. Et nous permettons aux étudiants de louer à l'année, alors que le reste de la population ne peut louer au-delà d'un mois."* Tarifs préférentiels, en effet : quand le prix de location normal à la Vélostation est de 30 euros par mois, il est de 40 euros par an pour les étudiants, et même 20 euros pour ceux qui ont un abonnement aux transports en commun ! Résultat, en 2003 : 22 000 journées-location uniquement pour les étudiants. Un beau succès, qui n'est pas revenu trop cher à l'agglomération puisque l'Ademe l'a largement subventionné pour les trois premières années, de 2002 à 2004. *"Lorsque la subvention va s'arrêter, il faudra bien trouver un financement pérenne,"* conclut Christophe Bérard. *"C'est mon objectif. J'ai bon espoir, vu la satisfaction de la population, et de la majorité des élus."*

D'autres communes ont choisi de laisser des associations porter les dispositifs Vélocampus, en les aidant financière-

ment. C'est le cas notamment de Nantes et Strasbourg.

À Nantes (42 000 étudiants), l'association Vélocampus est née en 1997 de la volonté d'étudiants (voir l'interview de sa présidente). Elle prête aujourd'hui aux étudiants 280 vélos, contre une adhésion de 30 euros par an, a deux salariés et une trentaine de bénévoles. Son budget de fonctionnement est de 80 000 euros par an, ce qui est considérable, et serait absolument impossible sans l'appui financier d'une collectivité territoriale très engagée dans la promotion du vélo. *"La communauté urbaine, explique François de Ruyg, est un des principaux financeurs, mais la Région aide aussi, ainsi que la fac elle-même, dans une moindre mesure (à hauteur de 4000 euros, NDLR). Ce projet est suffisamment enthousiasmant pour qu'on continue de les aider. On ne les laissera pas tomber"*.

Enfin, c'est peut-être à la CUS (Communauté urbaine de Strasbourg), que devrait légitimement revenir la palme du projet le plus intéressant, puisque qu'il permet de faire d'une pierre deux coups : encourager le vélo étudiant et œuvrer à l'insertion sociale. Il s'agit du dispositif Vélo-emploi. De fait, plusieurs associations strasbourgeoises travaillent au développement du vélo, y compris en milieu étudiant. Le CADR notamment (Comité d'action deux-roues) intervient dans les universités, comme le raconte son président, Serge Ascencio : *"On a surtout cherché à faire de l'information, mais aussi à intervenir pour la sécurité. Les étudiants ayant de petits moyens, leurs vélos sont souvent de mauvaise qualité. Alors on a pris l'habitude, lors des rentrées scolaires, de venir sur les campus avec notre boîte à*

outil pour proposer de faire des réparations."

Mais le dispositif Vélo-emploi est plus ambitieux encore. L'idée est simple : l'association récupère de vieux vélos chez les particuliers, les remet entièrement en état, et les loue aux étudiants, au mois (pour 12 euros) ou à l'année (76 euros). C'est ainsi qu'à partir de 5000 vélos collectés, l'association a fabriqué 700 vélos "neufs" en parfait état. L'originalité de cette démarche est que les salariés de l'association, chargés de la réparation des vélos, sont des jeunes en insertion, qui ont été formés par Vélo-emploi. Son directeur, Jean Riou, raconte avec fierté : *"Nous avons travaillé avec l'AFPA, et nous avons qualifié plus de 70 jeunes. Aujourd'hui, nous avons 1 300 "locataires" étudiants, ce qui représente 110 000 journées location."* L'initiative connaît d'ailleurs un tel succès que la location a été étendue au grand public. L'association Vélo-emploi bénéficie, pour la location aux étudiants, d'une dotation de 60 000 euros par an de la CUS – sans compter les aides de l'État pour la formation des jeunes. *"Il faut rendre cet hommage à Vélo-emploi,"* conclut Annick de Montgolfier : *"ce sont eux qui ont développé le vélo chez les étudiants."*

Le prêt de vélo se développe donc rapidement un peu partout, et il semble un moyen pédagogique efficace. Dans ce domaine, le dernier mot revient à Gilles Boisvert, directeur de l'agence écomobilité de Chambéry et responsable de la Vélostation : *"Vous savez, notre but n'est pas de prêter ou louer un vélo à tout le monde, mais de faire en sorte que les gens se déplacent à vélo. Si la location les amène vers l'achat, tant mieux! Il m'arrive de croiser de jeunes qui, pendant une* ▶▶▶

Ademe, Région Alsace, Région Rhône-Alpes, Région Île-de-France, Région PACA, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Région Bourgogne-Franche-Comté, Région Centre-Val de Loire, Région Grand Est, Région Hauts-de-France, Région Normandie, Région Nouvelle-Aquitaine, Région Occitanie, Région Pays de la Loire, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Région Bretagne, Région Centre-Val de Loire, Région Grand Est, Région Hauts-de-France, Région Normandie, Région Nouvelle-Aquitaine, Région Occitanie, Région Pays de la Loire, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Région Bretagne.

Vélo-emploi
 1, Rue de l'Église - 68000 Colmar
 Téléphone : 03 71 09 47 44
 Email : velo@velo-emploi.fr
 Web : www.velo-emploi.fr

année scolaire, nous ont loué un vélo; et qui, l'été suivant, en ont acheté un. On se dit alors qu'on a atteint notre but!"

AMÉNAGER LA FAC

Le fait de fournir des vélos à des conditions préférentielles aux étudiants est une condition nécessaire, mais non suffisante. Les aménagements de la ville et des campus universitaires eux-mêmes, sont aussi un deuxième impératif.

De nombreuses villes universitaires ont donc travaillé à ces aménagements, dans deux directions : le stationnement et la circulation.

Comme pour tous les publics en effet, les étudiants sont confrontés au problème du vol. Comme le disait Karine, notre étudiante de Nantes, le fait de risquer de se faire voler son vélo est dissuasif au fait d'en acheter un. C'est pourquoi la première chose à faire est d'installer des arceaux dans les campus, près des salles de cours, des restaurants universitaires, etc. Reste à savoir qui peut réaliser de tels aménagements? En théorie, le domaine universitaire appartenant à l'Éducation nationale, ce devrait être à elle de procéder aux travaux. Sauf qu'elle ne le fait pas toujours. En fait, trois situations peuvent se présenter : les travaux sont pris en charge ou par l'université, ou par la commune, ou par les deux, en partenariat. Le premier cas est celui que l'on rencontre à Grenoble, où il existe une structure originale appelée le Sidgu – Syndicat inter-universitaire de gestion du domaine universitaire. Cette structure, qui dépend de l'Éducation nationale, a la charge de tous les travaux d'aménagement et d'entretien des zones non bâties des campus. L'une de ses responsables, Joëlle Bonnefoi, compare le Sidgu aux services techniques d'une commune, rappelant que la superficie des campus de Grenoble, 176 ha, est celle de la ville d'Annecy.

Le Sidgu travaille en étroite collaboration avec la Semitag, la société qui gère les transports grenoblois, et l'association ADTC (Association pour le développement des transports en commun). Joëlle Bonnefoi précise que les responsables du Sidgu et ceux d'ADTC se rencontrent chaque mois, pour faire le point sur les problèmes et discuter des projets en cours. Les responsables du Sidgu sont, semble-t-il, très sensibilisés à la problématique vélo, ce qui a conduit le syndicat à créer de nombreuses pistes cyclables sur les campus,

mais aussi à améliorer les sens giratoires pour en faciliter l'accès aux cyclistes, et, surtout, à installer entre 2500 et 3000 arceaux. "Nos budgets n'étant pas extensibles, explique Joëlle Bonnefoi, on a décidé de ne pas couvrir les arceaux, et d'en mettre plus". À noter que ces arceaux sont installés, entre autres, au pied des immeubles des cités universitaires. Un travail qui fait dire à Lionel Faure, responsable de la mobilité à Grenoble Alpes Métropole, que "les campus universitaires sont aujourd'hui un des domaines cyclables les mieux aménagés de la ville".

À l'autre bout du prisme, Nantes, où François de Rugby explique que les aménagements ont été entièrement réalisés par la communauté urbaine. "Nous avons aménagé le stationnement et installé une bonne quantité d'arceaux. Tout cela s'est fait dans le cadre du programme Université 2000, dont les collectivités locales étaient partenaires, ce qui a amené à des financements massifs"... et minimales de la part de l'université. François de Rugby reconnaît néanmoins qu'il est possible d'aller beaucoup plus loin sur le stationnement. Il regrette notamment que dans les cités universitaires, le stationnement vélo soit "quasiment inexistant", et attend donc beaucoup d'une décision prise récemment par la communauté urbaine, stipulant que pour chaque logement neuf construit, 1 m² de stationnement vélo doit être prévu. Cette décision s'appliquera, bien entendu, aux nouvelles cités universitaires.

Enfin, une solution intermédiaire existe, celle de la collaboration entre la ville et la fac. C'est ce qui s'est passé à Chambéry, où la communauté d'agglomérations a elle-même pris en charge l'achat de 1300 arceaux, qu'elle a mis gratuitement à la disposition des communes; 200 de ces arceaux ont été fournis aux campus, à charge, pour eux, de les installer.

INTÉGRER LE VÉLO ÉTUDIANT

À LA VILLE

Dernier point mais non le moindre, les villes universitaires doivent avoir à cœur de prendre en compte le déplacement des étudiants. L'une des questions les plus importantes, aux yeux des étudiants eux-mêmes, est celle du rapport vélo-transports en commun. Si le trajet est un peu trop long, ou en cas de mauvaises conditions météo, est-il possible de rentrer dans les transports collectifs avec son vélo? Pas partout. Là où il y a un tramway, comme à Bordeaux, c'est possible hors de heures de

pointe, tout comme à Nantes et Strasbourg. Les associations étudiantes revendiquent que cette possibilité soit étendue à d'autres horaires, tout en étant conscientes que c'est un problème difficile à résoudre, et qui dépend plus de l'exploitant que de la commune. À Chambéry, une solution semble en passe d'être trouvée : la commune négocie avec Connex l'installation de porte-vélos à l'arrière des bus.

Pour une bonne intermodalité vélo-transports collectifs, il est aussi nécessaire que les transporteurs aménagent les parkings relais de façon à y accueillir les vélos. C'est ce qui se fait à Montpellier, où les stations desservant les campus sont équipées de parkings vélo. Un motif de fierté pour Christophe Morales, le président de TAM (Transports de l'agglomération de Montpellier) : "Le fait de prévoir dans nos parkings des places réservées aux vélos, et gardiennées, a dopé la fréquentation de ces parkings par les étudiants."

Reste enfin le problème de la desserte elle-même des campus. Plusieurs agglomérations ont fait de réels efforts dans ce domaine, ce qui permet aux étudiants d'avoir à leur disposition des pistes cyclables directes vers les facs. Ainsi Chambéry Métropole prévoit-elle de construire une piste directe entre le centre ville et les facs. Nantes travaille à une liaison de même type en site propre, ainsi qu'à des pistes reliant les différentes facs entre elles. À Montpellier, TAM a aménagé des pistes cyclables le long des lignes de tramway, du centre ville au campus, sur 7 km. Une piste a également été aménagée pour aller directement d'un campus au centre-ville, avec condamnation d'une voie automobile.

Prêts ou location de vélo, aménagement des campus, intermodalité accrue, liaisons campus-ville... les idées ne manquent pas pour faciliter le vélo aux étudiants. Et le succès est à la clé. Même s'il faut évidemment relativiser ces succès, comme le rappelle Gilles Boisvert à Chambéry : "Les gens disent qu'ils voient des vélos partout... mais on loue 150 vélos pour 12 000 étudiants, cela reste une goutte d'eau." De tels dispositifs doivent donc se développer, et s'adapter toujours plus à ce que sont les étudiants, leurs budgets serrés et leur mobilité extrême. Ce sera le prix à payer pour que peut-être un jour, les étudiants français utilisent le vélo comme ils le font en Hollande ou au Danemark. ■

Franck Nicolas

Genève

Vélos contre scooters

12 000 étudiants, et 70 km de voirie aménagés sur les 180 que compte l'agglomération... La ville de Genève semble propice à l'usage du vélo chez les étudiants. Pourtant, les responsables de la mobilité s'y inquiètent du report de plus en plus grand des vélos vers les deux-roues motorisés, notamment le scooter.



Ville de Genève, doc. photo, N. Righetti



Ville de Genève, doc. photo, N. Righetti

À 3,3 % de part modale pour le vélo Genève est en retard par rapport à ses voisines suisses.

L'objectif est aujourd'hui un transfert modal du scooter vers le vélo.

En avril 2002, l'OUM (Observatoire universitaire de la mobilité) de Genève a mené une étude exhaustive sur *"La représentation du vélo et les obstacles à son développement à Genève"*. Le constat est en demi-teinte : si la pratique du vélo et en forte augmentation depuis 1987 (+ 137 %), elle reste, avec 3,3 % de part modale (tous modes) bien en dessous des autres villes universitaires de Suisse comme Bâle (8,5 %), Berne (5,9 %) ou Zurich (4,4 %). Pendant ce temps, l'usage des scooters augmentait de 168 % ! Et il semble qu'un des freins majeurs à

l'usage du vélo dans la capitale fédérale soit un fort sentiment d'insécurité, dû principalement au fait que les scooters envahissent l'espace normalement réservé aux cyclistes. L'étude recommande donc, d'abord, *"de ne pas tolérer cette incivilité, qui risque d'aller à l'encontre des efforts de promotion du vélo"*. Elle conseille de continuer ces campagnes de promotion du vélo, et d'y adjoindre des campagnes de promotion et d'aménagement. L'un des problèmes auxquels se heurte la promotion du vélo à Genève, selon Barbara Pillonel, chef du secteur Mobilité douce à la mairie, réside dans la concu-

rence entre la municipalité, très pro-vélo depuis vingt ans, et le canton, qui l'est un peu moins. De plus, elle déplore l'existence d'un lobby voitures puissant, qui utilise toutes les arcanes possibles de la célèbre démocratie de proximité suisse pour bloquer les projets qui le dérangent. Il s'agit donc de valoriser l'usage du vélo chez les étudiants. Dans ce but, deux actions majeures sont en train de s'organiser.

Au printemps, une campagne de promotion du vélo va avoir lieu, organisée par l'université, la municipalité et le canton. Des vélos seront mis gratuitement à la disposition des étudiants pendant une semaine. Puis, pendant un mois, au prix de 20 euros. Un stand sera installé sur le campus, avec distribution gratuite de la nouvelle carte vélo ville-canton, dont le recto représente l'agglomération ►►



Marlène Toin, étudiante en Langues étrangères appliquées, présidente de l'association Vélocampus à Nantes.

« Il faut des prix accessibles et des vélos solides... »

Depuis 1997 Vélocampus met à disposition plus de 200 vélos pour les étudiants nantais. Une expérience très concluante dont l'intérêt dépasse le seul périmètre du campus...

Ville & Vélo : Pouvez-vous nous présenter l'association que vous présidez ?

Marlène Toin : L'association a été créée en 1997, par des étudiants, en partant du constat qu'il y avait énormément de voitures sur le campus, ce qui devenait invivable. Et comme les étudiants ont en général des moyens financiers limités, l'idée a été de mettre à leur disposition des vélos, à l'année, pour une somme très faible.

V&V : Vous avez bénéficié tout de suite de soutiens ?

M.T. : Assez rapidement, de la ville. De l'université, un peu moins. Aujourd'hui, la communauté urbaine reste notre principal partenaire, ce qui nous permet d'avoir deux salariés à plein-temps.

V&V : Combien de vélos mettez-vous à disposition des étudiants ?

M.T. : 280 aujourd'hui. Les étudiants ont le choix de les prendre à court, moyen ou long terme, mais l'essentiel des prêts se fait à l'année, de septembre à septembre. Depuis peu, comme on a un local un peu

plus grand, on garde quelques vélos en réserve pour faire de vraies locations, et non des prêts, sur un week-end par exemple.

V&V : Quel est le montant de l'adhésion ? Et de la caution ?

M.T. : 30 euros pour l'adhésion, 150 euros pour la caution.

V&V : Êtes-vous confrontés au problème du vol ?

M.T. : Pas trop, car nous prêtons les vélos avec un antivol en U très fiable. Parfois les étudiants oublient de l'attacher, et se le font voler. Mais c'est de plus en plus rare. En revanche, il n'y a pas d'étudiants qui volent le vélo en se disant "ils encaisseront ma caution, je garde le vélo". Il y a juste quelques personnes qui dépassent un peu la date de retour et rendent le vélo en novembre ou décembre. Mais les étudiants sont en général honnêtes.

V&V : Est-ce que vous estimez que le public étudiant est différent des autres, qu'il a des

au 10000^e, et le verso la totalité du territoire cantonal au 30 000^e.

Au-delà de cette campagne de promotion, Barbara Pillonel attend beaucoup d'un projet mené en coopération avec les services de l'université, toujours dans le but de favoriser un transfert modal du scooter vers le vélo. Deux partenaires, au sein de la fac, devraient être associés à ce projet, appelé Vélo-campus : l'antenne santé et le service des sports.

L'antenne santé aura pour mission de promouvoir le vélo en mettant l'accent sur les dangers de la sédentarisation. "Les étudiants sont par définition des jeunes, insiste Barbara Pillonel. Ils sont donc souvent peu réceptifs aux dangers des maladies cardio-vasculaires liées à la sédentarité, qu'ils assimilent à des maladies de personnes âgées". Quant au service des sports, il serait mis à contribution pour s'adresser au public sportif, et valoriser chez celui-ci l'idée d'utiliser le vélo pour se rendre sur les lieux de pratique des sports.

La collaboration de ces deux services devrait permettre, – c'est en tout cas le souhait du service Mobilité douce de la ville – la réalisation d'une brochure pro-vélo. Le projet est ficelé, les deux services concernés de l'université semblent enthousiastes... "Mais pour l'instant, regrette Mme Pillonel, c'est la hiérarchie qui bloque. Il y a un nouveau recteur, et le contact n'est pas encore très clairement établi. On attend..."

Un projet qui, s'il aboutissait, pourrait non seulement promouvoir le vélo chez les étudiants genevois, mais également fournir un intéressant sujet d'étude aux étudiants eux-mêmes (en géographie ou statistique) pour en mesurer la portée et les résultats. À suivre. ■

Franck Nicolas

Des vélos à disposition des étudiants pour 20 euros par mois.



besoins particuliers en matière de vélo ?

M.T. : Il y a toujours la question des moyens : il faut que les prix soient accessibles. Et puis, ils doivent bénéficier de vélos solides, parce qu'ils ne peuvent pas passer leur temps à réparer leur vélo, n'a pas les outils. Il faut donc un vélo costaud, pas fragile, avec par exemple des pneus renforcés pour éviter les crevaisons.

V&V : Les locaux dont vous disposez sont mis à disposition par la fac ?

M.T. : Jusqu'à juin dernier, nous étions dans la Maison des étudiants, un préfabriqué où nous étions hébergés par une association, puisque l'université ne nous trouvait pas de locaux. Mais depuis septembre, on a un vrai local. On y a deux bureaux, et un espace pour les ateliers de réparation que l'on organise deux après-midi par semaine. On est encore un peu à l'étroit, mais c'est mieux que ce qu'on a eu !

V&V : Quels retours avez-vous de la part des étudiants ?

M.T. : Toujours positifs. Je ne me rappelle pas avoir jamais eu de plaintes de quiconque. Mais le plus positif, c'est lorsque les étudiants s'investissent eux-mêmes et deviennent bénévoles de l'association : cela représente une petite trentaine de personnes.

Nantes, Strasbourg, Poitiers et même Genève : les étudiants sont de plus en plus accros au vélo

V&V : Comment voyez-vous l'avenir de votre association ? Pensez-vous que le dispositif est amené à se développer ?

M.T. : On a déjà énormément grossi ces dernières années, tant du point de vue de nos activités que du point de vue du parc. Comme nous sommes une structure associative, nous n'avons pas forcément les moyens – financiers et humains – de grossir plus. Nous allons plus vers une réorientation de nos activités : nous ne faisons pas que du prêt de vélo, il y a aussi une vie associative, pour agir pour l'environnement, pour développer le vélo en ville...

V&V : Justement, parlons finances. Quel est votre budget ?

M.T. : Le budget de fonctionnement est de 80 000 euros par an, venant pour une grande part de la communauté urbaine, et pour une autre de l'État puisque nos deux salariés étaient des emplois-jeunes – l'un des deux est d'ailleurs pérennisé. Il y a eu des aides de la Région et du Département. Depuis septembre, l'université nous donne 4000 euros par an.

V&V : Sur le campus, y a-t-il des aménagements en nombre suffisant ?

M.T. : Depuis septembre, ils ont mis des appuis un peu partout, parce qu'on a fait un gros forcing. On a une commission

qui travaille sur l'aménagement de stationnement le long des restaurants et cités universitaires. Sinon, la majeure partie du campus est piétonne, donc il n'y a pas de problèmes pour les vélos.

V&V : Quelles sont vos relations avec le gestionnaire de transport de la communauté urbaine ?

M.T. : À vrai dire, on n'a pas vraiment de relations avec eux. Au départ, leurs responsables n'ont pas souhaité nous rencontrer, parce qu'ils nous voyaient un peu comme une concurrence déloyale : on demande 30 euros à l'année quand leur carte est à 28 euros par mois. Comme on n'arrive pas à discuter avec eux, on a un peu abandonné. Ceci dit, on n'est pas fermés.

V&V : Qu'est-ce qui pourrait être fait ?

M.T. : Il se pose évidemment le problème du vélo dans le tram. Il y a une ligne qui mène directement devant le campus. À l'heure actuelle on ne peut entrer dans le tram avec son vélo qu'avant 7 h du matin et après 18h. On voudrait bien que ce soit augmenté, et surtout plus souple : à partir du moment où il n'y a personne dans le tram, et que cela ne dérange personne, on pourrait s'arranger... Mais apparemment c'est pareil, il n'y a pas moyen de discuter. Pourtant, ce pourrait être très positif de discuter, puisqu'il s'agit de deux modes de transport alternatifs.

V&V : En revanche, vous avez de bonnes relations avec les élus ?

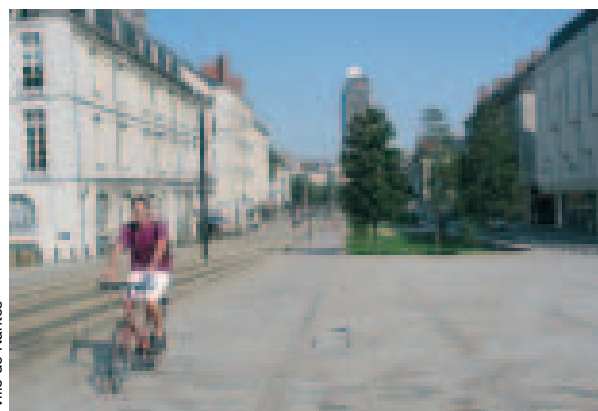
M.T. : Oui, ça se passe très bien, que ce soit au niveau de la mairie ou de la communauté urbaine. On est appréciés et reconnus. Mais ce sont des partenaires extrêmement importants pour nous. Donc si demain, ils arrêtaient de nous suivre, ça nous mettrait en très grande difficulté. Ce n'est pas à l'ordre du jour, bien sûr... mais on compte leur demander de nous suivre un peu plus, et il n'est pas sûr qu'ils en aient les moyens. On verra... ■

Propos recueillis par F. Nicolas

Nantes

L'agglo qui veut faire de la place au vélo!

Et si l'effet « côte ouest » qui désigne l'essor de la sixième ville de France, profitait aussi au vélo? Avec une population jeune – 35 % ont moins de 25 ans –, 46 000 étudiants, une politique transport volontariste (trois lignes de tramway), le vélo dispose d'un contexte favorable. Dotée d'une politique cyclable ambitieuse – schéma directeur des itinéraires, stationnements, vélos en libre-service, location, services innovants... –, la Communauté urbaine réunit les conditions du développement du vélo. Elle se fixe un objectif quantifié – doubler la part modale en 2010 – en affirmant la nécessité de mettre tout le territoire de l'agglomération au niveau.



Ville de Nantes

Le premier schéma vélo de Nantes date de 1992.

Bientôt à Nantes, on pourra mettre son vélo sur la navette fluviale et aller ainsi de la gare TGV sud et du Petit port à la faculté ou aux équipements sportifs qui se trouvent à proximité, en voguant sur l'Erdre pendant une vingtaine de minutes. Surtout, ce sera l'itinéraire du petit futé qui voudra aller plus vite que le tram... par ce trajet le plus direct pour relier ces deux destinations!

En attendant il fait bon pédaler dans cette ville saluée par tous les palmarès des magazines comme une des agglomérations françaises où il fait bon vivre, travailler, élever ses enfants... Et qui arrive souvent en première place des villes tant pour l'attachement des habitants que pour son attrait auprès de ceux qui envisagent de quitter la région parisienne. La sixième ville de France a ainsi vu sa population augmenter de 10 % entre les deux derniers recensements.

Avec ses 311 kilomètres d'itinéraires cyclables et, à terme, 846 kilomètres d'un réseau défini dans le schéma directeur approuvé en juin 2003, le cycliste devrait trouver une véritable inscription du vélo dans le tissu urbain, pourtant très étendu. « *Nous avons la détermination que toutes les communes de la Communauté urbaine, mise en place en janvier 2001, soient concernées par les aménagements cyclables. Avec la volonté d'une égalité de traitement des habitants de l'agglomération pour l'usage du vélo, conformément à l'esprit communautaire* » souligne François de Rugy,

vice-président de Nantes Métropole chargé du Plan de déplacements urbains et des modes doux. Cette communauté de destin cyclable doit se traduire, pour l'élu, par la définition d'objectifs volontaristes et des prescriptions techniques claires. Si, par le passé, les réalisations en faveur du vélo ont été très diverses en quantité et en qualité, c'est que les mécanismes incitatifs étaient nécessaires mais pas suffisants.

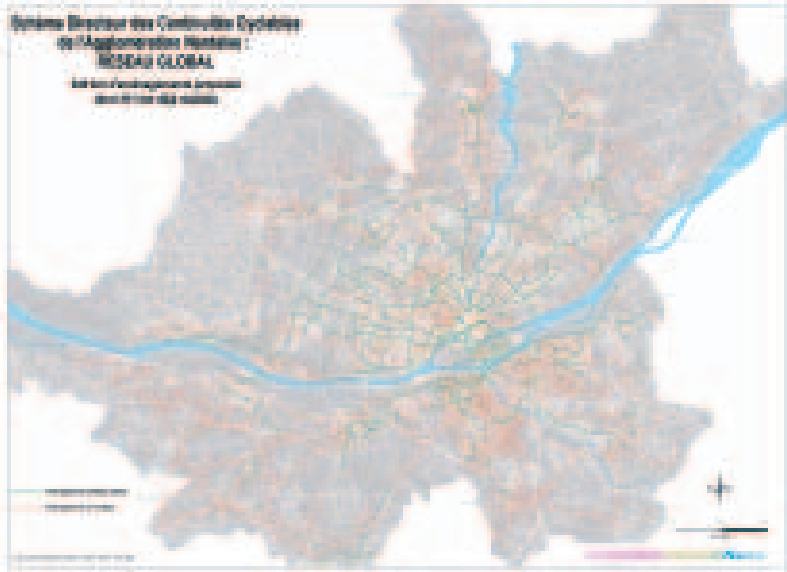
Pour que le vélo devienne un mode de déplacements à part entière et joue pleinement son rôle dans une offre globale de transports urbains, seuls ou combiné aux transports publics – notamment au tramway et au TER – il faut le traiter résolument, selon François de Rugy, comme « *un maillon de la chaîne de transport* ».

LE VÉLO DANS LE PAYSAGE URBAIN

Le premier schéma vélo date de 1992, année du démarrage d'une politique cyclable dans l'agglomération nantaise, précédée par une véritable prise de conscience et un changement de discours à l'égard de la petite reine à partir de 1989. Depuis le schéma a été révisé plusieurs fois et, peu à peu, l'idée s'est imposée que pour tout nouvel aménagement ou pour tout réaménagement de voirie, la question d'une redistribution de l'espace en faveur des piétons et des cyclistes serait systématiquement posée. Soit le respect de la Loi sur l'air de 1996? « *Certes, mais la réalité montre qu'il est plus facile de l'écrire que de le mettre en pratique et c'est au prix d'un travail important auprès des maîtres d'œuvre que cette approche systématique peut être réalisée* » commente François de Rugy, avec les souvenirs de quelques « combats » récents,

Coursier à vélo!

Le « coursier vert nantais » s'est lancé tout seul dans cette activité. Il n'a pas sollicité la Communauté urbaine financièrement mais lui a proposé d'encourager son activité en l'aidant à la faire connaître. Et ça marche! Le petit homme vert a bien les pieds sur terre et a trouvé sa clientèle – des entreprises et même des sociétés de courses qui lui sous-traitent des prestations en centre-ville et dans un rayon de 3 km alentour, rapides, sûres, pour des petits colis. Par exemple des résultats d'analyses transmis par des laboratoires avec l'avantage de la régularité de ce type de courses, tant pour la fréquence que les trajets. Preuve que le vélo trouve son créneau, y compris dans la livraison!



pour assurer la continuité des itinéraires, route de Vannes, ou ailleurs... Analyse à laquelle Gilles Farge, responsable vélo à la mission déplacements ajoute un constat : « Prendre en compte le vélo dans l'élaboration d'un projet d'aménagement, c'est prendre du temps pour cette réflexion et les maîtres d'œuvre ne sont pas spontanément enclins à cela... ». Malgré la détermination des décideurs, le croisement des critères esthétiques et fonctionnels peut se faire aussi au détriment du vélo ! Illustration avec le magnifique et récent Palais de justice, face à la passerelle piétons et cyclistes, qui n'a aucun stationnement vélo sur sa superbe esplanade pavée. « L'architecte Jean Nouvel a interdit que ces aménagements défigurent son œuvre! » précise, perplexe, Cédric Guilbaud de la mission déplacements, avant d'enfourcher son vélo pour montrer d'autres réalisations de l'agglomération où la bicyclette est la bienvenue dans le paysage. Autrement dit, il n'y a pas que les défenseurs des bâtiments de France qui se soucient de la gêne esthétique de quelques arceaux vélos, il peut y avoir aussi des architectes célèbres et contemporains... Que la voiture stationnée un peu partout gêne, elle, beaucoup moins...

L'INTERMODALITÉ, UN SCÉNARIO GAGNANT-GAGNANT

Les 10 millions d'euros du budget communautaire consacrés au vélo ne représentent pas la totalité des investissements en sa faveur. François de Rugy souligne que des réalisations comme cette récente passerelle piétons et cyclistes ne sont pas comprises dans ce budget spécifiquement vélo. De même pour les aménagements réalisés dans

le cadre du projet « Loire à vélo » dont 65 kilomètres sont sur le territoire de l'agglomération. Objectif inscrit au Plan de déplacements urbains : passer de 4 % de part modale vélo à 8 % en 2010. Ce doublement se fera selon l'élu en conjuguant des réalisations - et donc des investissements de la collectivité -, un travail sur les mentalités et donc une communication amplifiée, une continuité dans la concertation indispensable avec les associations. Bref une action sur tous les fronts et « qui ne néglige aucune solution ». François de Rugy est convaincu qu'une palette de solutions existe et qu'il faut mettre en œuvre ces solutions diverses selon les contextes et affirmer la pertinence des choix.

Le stationnement est aussi un front sur lequel la Communauté urbaine veut faire porter ses efforts. Avec 500 places nouvelles réalisées en 2003 et l'objectif affiché de rattraper le retard dans ce domaine sur le territoire de certaines communes de l'agglomération, près des équipements générateurs de trafic et près des commerces notamment.

L'année 2003 a été marquée dans le domaine du stationnement par une nette avancée. Bien que le nombre des partenaires – RFF, SNCF, collectivités, etc. - ne facilite pas la réalisation, des stationnements ont été ainsi mis en place près de la gare de Nantes TGV sud ainsi qu'un parking fermé près de l'accès nord. Surtout, dans le cadre de la réorganisation de la desserte périurbaine Nantes/Saint-Sébastien-sur-Loire/Vertou inaugurée en novembre 2003, des stationnements vélos de qualité ont été aménagés dans la nouvelle gare de Vertou et les deux nouvelles stations. Avec 19 allers-

retours par jour, le succès de cette desserte dépasse les prévisions les plus optimistes. Aussi les abris-vélos (au droit des deux accès de chaque gare) dont un est sécurisé doivent-ils rencontrer eux aussi leur public au fil des mois à venir. Si les parkings relais sont aujourd'hui bien occupés, il faut donner un peu de temps au vélo pour qu'il devienne une solution de rabattement accessible, évidente, à Nantes comme dans la plupart des agglomérations de France. « Et donc communiquer! », insiste François de Rugy qui ajoute « la communication n'a pas été notre point fort jusqu'à présent et nous ne pouvons que faire des progrès dans ce domaine ». L'élu se dit convaincu que le choix du vélo, particulièrement dans une offre intermodale comme avec ces dessertes périurbaines qui offrent une excellente fréquence, ne va pas « de soi » et qu'il faut en faire une bonne promotion. Si l'arrivée du printemps est favorable à une expérimentation de trajets quotidiens à vélo par les citadins, il faut leur faire connaître les services quand ils existent comme ces stationnements vélos sécurisés qui lèveront dans les têtes pas mal de freins à l'usage du vélo en ville. « C'est non seulement nécessaire mais indispensable car on ne réalisera pas des parkings relais à perte de vue près de ces gares périurbaines! Le vélo est une vraie solution qu'il faut faire connaître. Il faut s'appuyer sur une analyse fine des provenances des utilisateurs actuels de ces P+R et suggérer à ceux qui habitent dans un rayon de moins de 5 kilomètres d'opter pour le vélo. Ce sera bon pour eux, leurs finances, leur santé, leur bien-être, et bon pour la collectivité ».

Les équipements de stationnement sont déjà là pour réaliser ce scénario gagnant-gagnant. L'élu souligne qu'il faut aussi améliorer l'accès des gares et donc poursuivre et amplifier le programme d'aménagements cyclables afin de sécuriser les itinéraires, notamment de rabat- ▶▶▶

Tour de ville

tement. « Il faut faire jouer la dialectique contraintes/incitations à fond. La réalisation d'immenses parkings relais, de 800 places comme celui de la ligne 4 du tramway, sans solutions modales alternatives, est une forme de fuite en avant. L'intermodalité vélo-transports en commun doit trouver toute sa place dans l'offre globale de déplacements ».

Le stationnement des vélos en centre-ville? Outre la réalisation d'arceaux un peu partout, la possibilité est également offerte de garer son vélo dans deux parkings en ouvrage gérés par la Société d'économie mixte Nantes gestion équipements. Ces places permettent aussi à ceux des résidents du centre qui n'ont pas de possibilité dans leur immeuble d'y garer leur bicyclette à l'année (tarifs à l'année : 25 euros pour les abonnés, et 70 centimes la journée). Cette SEM propose aussi de la location de vélos mais le résultat de cette activité est pour l'heure mitigé.

Pour François de Rugy, il est évident que ce n'est pas le cœur de métier de l'entreprise et qu'il conviendrait donc de redéfinir les modalités de ce type de services, dans une délégation de services publics « claire ». Ce projet est aujourd'hui à l'étude afin de mettre en place un système de location de vélos en 2004, en centre-ville dans un premier temps, en libre-service et moyennant un coût très bas pour l'utilisateur.

En 2004, l'agglomération va également subventionner un système de « cyclo cab » avec deux premiers vélos assurant ce service de taxi résolument différent.

CONCERTATION ET SÉCURITÉ

Réaliser un réseau d'agglomération cohérent et sûr, c'est assurer les continuités cyclables. Pas seulement en mettant en œuvre de nouveaux itinéraires mais aussi en traitant les continuités existantes. L'agglomération souhaite engager une politique qualitative. Des réalisations un peu anciennes sont mal adaptées, donc à reprendre. Les fiches de signalisation mises en place avec les associations Vélocampus et Place au vélo! Sont aussi un moyen de

traiter ces continuités et d'agir efficacement sur la sécurité des cyclistes et l'incitation à l'usage. « Nous entendons la demande plus forte de sécurité. L'expression de la difficulté à cohabiter avec la voiture chez certaines personnes. Si cela ne remet absolument pas en cause notre parti pris de partage de l'espace, de modération des flux automobiles en quantité et en vitesse, il nous faut répondre à des attentes de publics différents » résume le vice-président de l'agglomération.

L'association Place au vélo! est un des principaux interlocuteurs de la collectivité avec qui elle a signé une convention pluriannuelle en 2001. L'association d'usagers a considéré que ses propositions avaient été insuffisamment prises en compte dans l'élaboration du schéma directeur, notamment concernant la demande d'axes réservés au vélo. Ce qui pouvait être interprété comme un changement de cap important de la part d'un partenaire qui a longtemps partagé l'analyse des élus et aménageurs sur la nécessité de redistribuer l'espace public et d'organiser une bonne mixité des usages s'est avéré comme une demande incontournable et le reflet de l'attente de certains publics que la présence de la voiture insécurise fortement. « Les sites propres vélo ont leur pertinence dans certains contextes, sur certains itinéraires très fréquentés par les voitures. À trop communiquer sur le partage de l'espace, on a eu tendance à oublier de dire qu'on avait réalisé des pistes cyclables, par exemple le long de la Loire, avec 50 kilomètres de pistes qui relient Nantes à Saint-Sébastien-sur-Loire. Bientôt, avec le prolongement depuis le pont de la Tortière, jusqu'à l'université. Mais ces réalisations sont toujours plus lourdes. Il faut négocier avec les propriétaires privés, l'université... »

Nous travaillons dans le cadre d'aménagements de quartiers comme l'Île de Nantes sur la réalisation de mails, de venelles comme on en faisait jadis. On permet la traversée des parcs. Gardant ainsi une logique de cheminement, d'insertion du végétal dans le tissu urbain, avec les liaisons les plus directes vers les équipements et les commerces pour les piétons

Les partenaires

La Région pilote le schéma Véloroutes et voies vertes et finance les aménagements à hauteur de 60% hors agglomération et de 40% sur le territoire de l'agglomération. Les études préalables et le jalonnement sont quant à eux financés en totalité par le Conseil régional des Pays de la Loire qui met par ailleurs des moyens en personnel importants sur le projet ambitieux de la Loire à vélo. F. de Rugy souligne en revanche que le Conseil général de Loire-Atlantique ne participe à aucun financement d'infrastructures cyclables sur route départementale située à l'intérieur du boulevard périphérique. Ailleurs, il contribue à hauteur de 20% au coût des réalisations. Quelques modestes aménagements ont ainsi été réalisés dans le cadre de Vélocéan. Et le vice-président de l'agglomération de souligner que les grosses infrastructures routières en cours et en projet un peu partout dans le département ne souffrent pas des investissements en faveur du vélo. Ni d'aucune remise en cause.

et les cyclistes ». L'élu rejoint l'analyse de Place au vélo! qui considère que ces aménagements constituent, outre leur intérêt en terme de cadre de vie, des itinéraires sécurisants et donc incitatifs pour ceux qui hésitent à pratiquer le vélo en ville.

Mais en secteur véritablement apaisé, avec de « vraies » zones 30, les aménagements spécifiques vélo ne sont pas nécessaires.

Il faut exploiter non seulement toute la palette des solutions mais aussi actionner tous les leviers. Les Plans de déplacements d'entreprises constituent un levier fort même s'il faut encore, selon nos interlocuteurs, se battre pour que le vélo ne soit pas oublié dans ces outils. Les plans de déplacements écoles jouent et joueront aussi un rôle important dans cette mobilisation et ce travail de sensibilisation. Grâce aux outils de planification – SCOT, PDU, PLU... - on doit (ou on devrait) être en mesure de rechercher partout la cohérence des interventions. Car la bataille des modes alternatifs, sur le territoire d'une grande agglomération, est loin d'être gagnée. Les communes semi-rurales, résidentielles et « semi-dortoirs » selon l'expression de François de Rugy sont et seront encore durablement « tout voiture ». Deux tiers des ménages ont deux voitures et plus dans cette grande périphérie! Les effets de coupure sont nombreux et la marche à pied y régresse tandis que le vélo ne s'y impose pas vraiment... Encore beaucoup de travail à l'échelle d'un grand territoire qui entend faire de la place au vélo, sur l'espace public... et dans les arbitrages politiques. ■

Véronique Michaud

« Tous » les étudiants à vélo!

Un succès nantais, la location de vélos aux étudiants depuis 1997! L'association Vélocampus propose aussi l'entretien des vélos et assure un nombre important d'animations pour la promotion de ce mode de déplacements et la sensibilisation à la sécurité. Une réussite avec en 2004 plus de 400 clients décrite dans notre dossier en page 7 de ce numéro. Avec une interview de la présidente de Vélocampus.



Selon l'article R110-2 du Code de la route, la piste cyclable est "une chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues" tandis que la bande est délimitée sur une chaussée à plusieurs voies¹. Pistes et bandes répondent à des contraintes différentes et sont donc aménagées pour des publics et sur des itinéraires différents². Le plus important est de ne jamais réaliser un aménagement au détriment de l'espace dédié aux piétons : il s'agit avant tout de reconquérir en ville une place plus importante pour toutes les circulations douces.

Différents types de pistes et caractéristiques

- Au niveau de la chaussée : la piste est isolée physiquement de la circulation motorisée par un séparateur infranchissable : boudin de 15 cm de haut en ciment coulé sur place ; îlot longitudinal biseauté ; bordure de 30 à 50 cm de large ; stationnement automobile latéral (penser aux ouvertures de portières de voiture pour le calcul des largeurs), etc...
- Au niveau du trottoir : à ne pas confondre avec la "circulation des cyclistes sur les trottoirs" (sans piste matérialisée) qui n'est autorisée par le Code de la route qu'aux enfants de moins de 8 ans roulant au pas. Plus dangereuse que la piste sur chaussée. Elle n'est à envisager que si la voirie est trop étroite et la circulation générale trop intense, et si le trottoir est peu fréquenté et suffisamment large : au moins 1,50 m (+ 50 cm si stationnement latéral) nécessaire en plus du 1,40 m (minimum dégagé de tout obstacle) réglementaire pour les piétons³. S'il y a risque de stationnement illicite, la protection des trottoirs est à prévoir (potelets, barrières anti-stationnement) mais peut s'avérer dangereuse (attention au positionnement et à la visibilité de ces objets).
- La piste périurbaine : en sortie d'agglomération, la piste jouxte la chaussée ou peut en être écartée par un espace engazonné ou planté d'arbres ; bidirectionnelle ou non, elle doit être séparée du cheminement piéton. Dans tous les cas, les plantations ou obstacles visuels n'excéderont pas 70 cm pour que tous les usagers se voient bien, en carrefour notamment.
- La "voie verte" est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non-motorisés (cycles, trottinettes électriques, fauteuils handicapés...) et des piétons (y compris rollers, joggers et personnes à mobilité réduite).

Fiche Technique

Les pistes cyclables

7

Surtout appréciée pour la promenade, elle peut aussi constituer l'épine dorsale d'un réseau de circulations douces desservant, par exemple, des pôles d'activités, des établissements scolaires, sportifs et culturels⁴.

Publics et autres contraintes

Plusieurs paramètres doivent être pris en compte :

- le public auquel elle s'adresse (adultes, scolaires, familles en promenade) et leur niveau d'expérience et d'attention
- le type et le taux de fréquentation : quotidien, occasionnel (loisirs, week-end), présence d'autres usagers (rollers, piétons...),
- la situation locale : environnement plus ou moins urbain ; vitesse et densité du trafic motorisé, présence ou non de stationnement latéral,

En règle générale, avec un public jeune ou inexpérimenté, un trafic dense, des carrefours éloignés les uns des autres, la piste se justifie.

Contrairement à la bande, la piste peut être uni ou bidirectionnelle : en entrée de ville ou lorsque le nombre d'intersections et d'accès riverains est faible, pour se raccorder à une autre voie cyclable, la piste bidirectionnelle s'impose souvent d'elle-même. Elle nécessite des précautions d'aménagement en entrée/sortie pour les cyclistes circulant à contresens.

Largeur des pistes

En fonction des contraintes ou des publics, il peut y avoir plusieurs largeurs de piste :

- En milieu urbain, unidirectionnelle, elle peut avoir entre 1,50 m et 2 m si la largeur est 100 % roulable, sans bordures hautes et stationnement latéral. Mais il faut pouvoir laisser passer les engins mécaniques nécessaires à son entretien et deux cyclistes ne peuvent se doubler en dessous de 1,70 m. L'idéal est 2 m à 2,50m avec marquage, pour intégrer la topographie (sections en côte), caniveaux, avaloirs et autres regards sur la chaussée ; mobilier urbain, arbres et poteaux d'éclairage sur le trottoir.
- Pour les bidirectionnelles, la fourchette moyenne est de 2,50 m à 3 m mais cela peut aller jusqu'à 5 m pour les voies vertes en agglomération ou à proximité, car la fréquentation y est toujours élevée.

Continuités, accès riverains et carrefours

Quelque soit le type de piste, à l'approche des carrefours et selon leur géométrie, elle doit se rapprocher de la chaussée ou s'y insérer pour permettre une meilleure visibilité réciproque entre usagers. Dans le premier cas, elle reste "piste" jusqu'au bout et traverse la voie perpendiculaire en parallèle du passage piéton lorsqu'il existe. Dans le second cas, elle s'interrompt en amont des carrefours pour devenir "bande" (marquage blanc T3 5u et figurine vélo). Cette seconde solution présente souvent moins de danger.

Le séparateur s'interrompt également devant les accès riverains et pour faciliter l'écoulement des eaux.

Signalisation

Comme toute chaussée réservée les pistes font l'objet d'un arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police. Leur usage est facultatif pour les cyclistes (panneau carré C113). L'obligation pouvant constituer une gêne ou un danger si les aménagements sont mal entretenus, elle est à limiter aux sections évitant des voies à trafic ou vitesse élevés. Arrêt, stationnement et circulation sont interdits aux autres véhicules. Si l'on souhaite admettre les cyclomoteurs, il faut le spécifier dans l'arrêté, adjoindre un panneau M4d2 et SURTOUT élargir les pistes !

En général, pas de marquage longitudinal en rive ; en revanche séparation cycles-piétons matérialisée par une ligne continue 3u (u = 3 cm).

Ouvrage utile :

- *Recommandations pour les aménagements cyclables*, Certu, avril 2000

Francine Loiseau
en collaboration avec
Geneviève Laferrère

¹ Fiche 2, V&V 2, 2002

² Voir fiche dans prochain numéro

³ largeur imposée par l'arrêté du 31-8-1999

⁴ Voir fiches 2 et 3 (*Traversées d'agglomération*, 2001 ; *Choix techniques*, 2003), de la série "Véloroutes et voies vertes" éditées par les ministères : Écologie, sports, Équipement/Transports/Tourisme

Le vélo en République Tchèque 1/2

Trois fois plus de vélos que de voitures...

Le vélo est très présent en République Tchèque, il n'est donc pas vraiment nécessaire d'inciter les gens à l'utiliser, chaque famille possédant en moyenne deux ou trois bicyclettes! Ce premier volet de notre visite dans ce pays insiste sur les efforts et les programmes conduits depuis quelques années pour conforter la place du vélo dans les villes. Dans notre prochain numéro nous ouvrirons nos pages à quelques exemples concrets.



DR

La République Tchèque qui compte trois fois plus de vélos que de voitures veut aujourd'hui maîtriser les flux automobiles.

En matière de développement du vélo la République Tchèque a fait d'énormes progrès au cours des cinq dernières années. Le réseau des véloroutes atteint aujourd'hui 19.000 km. Ce qui signifie que ces routes sont identifiées comme les plus sûres possibles à vélo. Il

s'agit surtout de routes de "terrain combiné" : goudronnées, quelquefois en graviers, ou en argile fixée par des petites pierres, la loi sur l'environnement, empêchant de transformer les caractéristiques du paysage. Ce réseau des véloroutes est bien "balisés" par des panneaux spéciaux : toujours de couleur jaune qu'il s'agisse de panneaux installés sur les routes, sur les réseaux de pistes, sur les chemins de randonnée ou en dehors de la voirie classique. Ces balisages sont installés par des administrateurs des véloroutes (ville ou gouvernement régional) sur la voirie ou par le Club des Randonneurs Tchèques qui est subventionné par le Ministère du Développement Régional pour installer et maintenir le balisage pour les piétons et les cyclistes, hors voirie.

Tout le réseau cyclable s'intègre dans trois niveaux : le réseau national (routes de longue distance), le réseau régional (de distance semi-longue – à travers des régions ou reliant des villes et villages de la région), le réseau local qui présente surtout des liaisons municipales ou entre villages et villes. Chaque niveau >>>



Le partage du territoire entre vélo et piéton a été adopté dans beaucoup de villes tchèques.

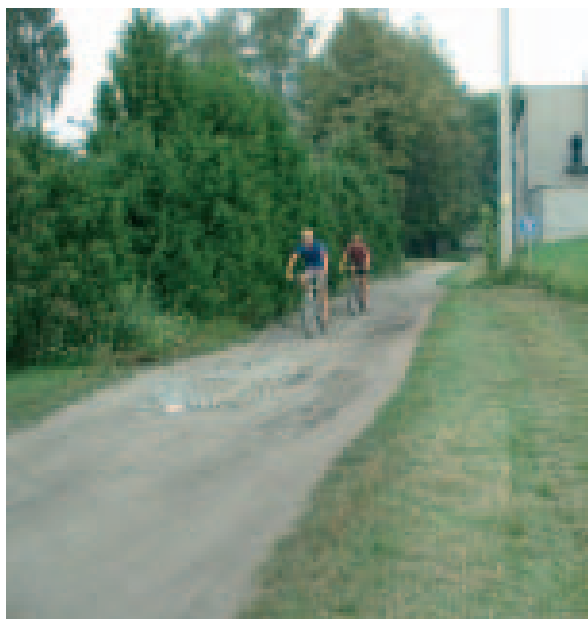


Le réseau de 19 000 km de véloroutes assure un maillage étroit du pays qui représente environ 1/7 de la superficie de la France.

mentionné est matérialisé par des numéros des trajets (national, un ou deux symboles, régional, trois symboles et local, quatre symboles). Ce système de numérotation aide à l'orientation. Les véloroutes quel que soit leur niveau sont enregistrées dans la base de données nationale sous leurs numéros. C'est le Club des Randonneurs Tchèques qui assure cette coordination en coopération avec le Ministère du Transport (Centre des Recherches en Circulations des Transports).

LA STRATÉGIE NATIONALE DU VÉLO

La République Tchèque est en train d'adopter sa première Stratégie Nationale du Vélo (National Cycling Strategy), fruit d'une coopération entre le ministère du Transport, le ministère de l'Environnement et le ministère du Développement Régional. Les travaux planifiés par ce document associent aussi le ministère de Santé, ministère de l'Éducation et le ministère de l'Agriculture. Le premier point concerne la nécessaire amélioration de l'état de l'infrastructure et bien sûr la construction de nouvelles pistes cyclables. Dans ce cadre-là le Fond National pour l'Infrastructure des Transports offre des subventions consacrées spéciale-



ment aux constructions des pistes cyclables. 200 projets sont actuellement en étude de financement dans tout le pays. Ce programme pour "les subventions cyclables" vient d'être reconduit pour la troisième année consécutive.

La « Stratégie Nationale du Vélo » tient à développer le vélo comme un moyen de transport et de service quotidien, comme un moyen de protection de l'environnement, et comme un moyen d'amélioration de la santé et de la vie sociale. Une démarche qui est

plutôt bien relayée par les structures locales qui s'efforcent de lier des activités dans ces domaines-là. Depuis cinq ans des enquêtes de motivation (besoins et obstacles de l'usage de vélo) sont effectuées et montrent que la plupart des personnes interrogées mettent en avant le sentiment de sécurité et la nécessité de disposer d'infrastructures de bonne qualité et d'un balisage facilitant l'orientation. Ce document apporte aussi une "annexe pratique" qui fait état de projets et d'actions pilotes (stratégie locale d'Olomouc, possibilités pour utiliser le Programme National de Sécurité des Transports etc.). Pour l'instant la Stratégie est approuvée par le Ministère des Transports, le Ministère de l'Environnement et bientôt elle sera soumise à l'approbation du gouvernement central. Le principal est aujourd'hui de continuer à créer les conditions d'un bon partenariat. La stratégie suggère la coopération des ministères mentionnés plus haut avec des gouvernements régionaux et locaux, des ONG, des clubs cyclables, ou encore des agences



environnementales. Ce modèle est appliqué même si le niveau national apporte surtout le cadre théorique (recherche, modèle de coordination) : l'intérêt des municipalités et des collectivités locales est très grand et tout ce qui contribue à la coordination est apprécié.

Parmi les actions récentes s'inscrivant dans le cadre de cette stratégie on peut mentionner le projet "Beau Pays". L'objectif est d'offrir un panorama de toutes les régions de la République tchèque d'un point de vue cyclotouriste et de promouvoir le vélo comme un loisir et un vecteur de tourisme actif pour les habitants de ces régions. Ce projet qui s'est matérialisé au travers d'une boucle de 1 500 kms d'une durée d'un mois et demi, associant des représentants des ministères et des régions, a permis de faire connaître au grand public la « Stratégie nationale du vélo ». Le peloton comptait une vingtaine de participants (cinq

Un financement spécifique est prévu pour la réalisation de piste cyclables. Aujourd'hui plus de 200 projets sont en cours ou à l'étude.

permanents, les autres se relayant à travers les régions).

Autre exemple de réalisation, la coopération avec la Société des Chemins de Fer Tchèques qui a déjà lancé son programme de transformation des gares (renouvellement des stationnements de vélo, adaptation des wagons pour transporter des vélos...). Ces projets sont très utiles pour rendre le vélo plus visible dans la vie quotidienne des Tchèques et pour offrir de nouvelles alternatives de déplacement. Pour compléter le dispositif, le pays doit développer aujourd'hui le nombre de points de location de vélos ainsi que le système d'information pour les cyclotouristes en créant, par exemple, des centres cyclables.

Au rang des obstacles qui peuvent paraître autant de freins au développement, le problème du financement est omniprésent. Le financement des démarches pour

le vélo n'est pas toujours la priorité et quelquefois le développement est interrompu par des circonstances exceptionnelles, comme les récentes inondations. Toutefois il est avéré que les villes, qui ont déjà commencé à développer de meilleures conditions pour le vélo, désirent continuer ces travaux même si cela engendre des difficultés. Bien sûr, le danger du « tout voiture » reste élevé et la République Tchèque est en face d'une grande challenge : soit elle sait prendre des leçons auprès de pays étrangers pour maîtriser cette augmentation du flux d'automobiles, soit elle manque le coche et va perdre sa chance de maintenir le volume du transport en commun - qui est un des plus élevés par rapport aux pays occidentaux - et d'augmenter les modes doux. ■

Radomira Pliskova
(avec la collaboration de Pierre Deschamps)

La République Tchèque : carte d'identité

Population : 10,3 millions d'habitants
Superficie : 78 866 km² (soit environ 1/7 de la France)
Capitale : Prague. 1,2 million d'habitants
Principales villes :

- Ostrava 320 000 habitants. Part modale du vélo : 7%
- Olomouc 100 000 habitants. Part modale du vélo : 8,8%
- Liberec 99 500 habitants. Part modale du vélo : 2%

- Ceske Budejovice 99 300 habitants. Part modale du vélo : 9,5%
- Pardubice. Part modale du vélo : 12%

Dans des petites villes - jusqu'à une dizaine de milliers d'habitants - la part modale du vélo augmente, pouvant atteindre 15-20% pendant le printemps et l'été.

Quantum International

Le vélo un nouveau filon pour les terrils



Pascal Quémener

Yves Amiel, Pdg de Quantum, revendique son statut de « fabricant indépendant »

En s'installant il y a plus de 15 ans en terre nordiste, à Marly, près de Valenciennes, l'entreprise Quantum a réussi le pari d'une fabrication 100 % française à l'heure des délocalisations. Aujourd'hui, la société connue et reconnue sur le créneau du VTT, aussi bien grand public que haut-de-gamme, veut défricher de nouveaux marchés.

« **N**ous avons été à contre-courant... Après avoir importé nos premiers vélos en 1987, en provenance d'Asie, début 95 nous avons choisi de relocaliser notre activité ici, à Valenciennes, quand les autres transféraient leur production en Asie ou ailleurs. C'était un pari... » reconnaît aujourd'hui Yves Amiel PDG de la société Quantum International, premier fabricant de vélos indépendant en France. Un pari risqué sans doute, mais un pari apparemment réussi puisque la société produit aujourd'hui quelque 130 000 vélos par an et prévoit une montée en gamme. Le « virage de la fabrication française » et l'installation de la société à Marly a répondu à deux axes majeurs : le choix d'une main-d'œuvre qualifiée et motivée et un site stratégique en matière de transport et de logistique. Les effectifs de l'entreprise qui n'ont cessé d'augmenter depuis 1995 se sont fixés

aujourd'hui à quelque 130 personnes. « En période de plus forte activité, en mars et avril notamment, nous pouvons monter à 180 salariés, et nous fonctionnons alors en 2x8 dans l'atelier pour produire jusqu'à 1200 vélos par jour. C'est la période de pleine production pour la grande distribution, avant l'été, la fête des mères... » D'une façon générale la société Quantum et ses trois marques commerciales – Quantum, Q-Bikes et Ellipsys pour les détaillants spécialisés - réalise la grande majorité de son chiffre d'affaire avec des vélos loisirs et sportifs, en se positionnant même très bien sur des niches comme le free-ride ou l'enduro. « On a des clients qui ont fait le voyage en un week-end depuis Nice pour venir chercher des machines... On a même des demandes en provenance des Etats-Unis via notre site internet » note Patrick Lesaffre, responsable du showroom, la boutique installée à l'entrée de l'usine de Marly. Ce lieu très fréquenté au



Le contrôle de qualité s'exerce sur l'ensemble des cadres qui passent sur le marbre

printemps et à la belle saison n'est surtout pas là pour concurrencer les détaillants de la région, pas plus que le site internet, véritable vitrine de l'entreprise et de ses produits n'est conçu comme un site marchand. « *La boutique d'usine est un peu incontournable, c'est une façon de montrer notre savoir-faire et de vendre des prototypes ou des séries qui ne sont pas commercialisées ailleurs à des prix attractifs* » remarque le jeune Pdg de Quantum.

QUI DIT PROTOTYPES DIT

« **RECHERCHE, CRÉATION, ÉTUDES** ». Dans leur bureau, qui se transforme volontiers en studio photo, deux designers tracent les profils des futurs vélos,

dessinent les logos de demain et adaptent les lignes et les formes à une clientèle de plus en plus segmentée. Ce travail de base – qui n'est pas très loin, toutes proportions gardées, de ce que l'on peut rencontrer dans l'industrie automobile

par exemple - va « nourrir » et compléter le travail de développement que mettent en œuvre les 5 responsables du bureau d'études. L'ordinateur et les logiciels de dessin sont alors remplacés par la table à dessin, les clés, les pinces et autres outils qui transformeront un prototype en machine de série. Le vélo est alors amélioré, revu et surtout testé. L'espace libre autour de l'usine et les buttes environnantes constituent une excellente piste d'essai pour tester les nouveautés. Pour compléter ces tests, lorsqu'il s'agit de machines destinées à une utilisation plus sportive ou plus extrême, les prototypes sont envoyés aux pilotes du « team » Q-Bikes – dont certains comptent parmi les meilleurs au niveau européen - pour être soumis aux pires conditions d'utilisation. « *Toutes proportions gardées encore une fois, nous sommes un peu dans le même cas de figure que les constructeurs automo-* ►►

Chaque étape de fabrication d'un vélo est effectuée par des techniciens qui connaissent et maîtrisent les autres phases de production



8 000 m²

« made in France »

Le site de la société Quantum International installée à Marly, près de Valenciennes, a été conçu et réalisé en 1995, tous les équipements de production étant d'origine française. L'usine offre une surface de 5 000 m² de stockage et une unité de production de 3 000 m² qui assure une moyenne de fabrication de 800 VTT par jour en moyenne et de 600 VTC ou vélos de course. L'entreprise qui a réalisé un chiffre d'affaires de 17 millions d'euros en 2002 commercialise ses produits sous trois marques distinctes : Quantum (pour les grandes surfaces alimentaires), Q-Bikes et Ellipsys pour les magasins de détail et les grandes surfaces spécialisées (Intersport, Décathlon). Le chiffre d'affaires est encore réalisé à plus de 60% au sein des grandes surfaces alimentaires (Auchan, Casino, Carrefour, Leclerc...), les grandes surfaces spécialisées représentant environ 15% du chiffre d'affaires, le reste étant réalisé par les magasins de détail spécialisés.

Trois questions à Yves Amiel

Ville & Vélo : Comment voyez-vous l'évolution de votre activité et de votre entreprise ?

Yves Amiel : Nous sommes très VTT depuis le départ, en occupant un créneau très professionnel à côté des productions plus grand public pour les grandes surfaces alimentaires par exemple. Nous sommes capables de fournir les hypermarchés, mais aussi d'offrir des machines à plus de 4 000 € pour des amateurs avertis sur des niches bien spécifiques. Nous avons bien surfé sur cette vague du VTT qui reste encore aujourd'hui très nettement majoritaire. En France nous sommes encore dans une logique de « vélo loisir », pas encore assez de « vélo transport ». Cependant le vélo de route devient très porteur aujourd'hui.

Ville & Vélo : A quelle échéance pensez-vous que ce marché du « vélo transport » sera vraiment mur ?

Yves Amiel : Les mentalités changent en ce moment et la première étape vers le vélo de ville est sans doute représentée par le VTC. Je crois aussi beaucoup au vélo pliant et à tous les équipements qui valoriseront la qualité de nos produits. Les cyclistes qui roulent en ville et ceux qui aimeraient bien le faire ont besoin de confort et sont exigeants. Il faut vraiment travailler de façon spécifique et ne pas se contenter d'adapter un cadre ou des équipements de VTT à un vélo de ville.

Ville & Vélo : Justement comment voyez-vous, aujourd'hui, le vélo de ville « idéal »...

Yves Amiel : Il est toujours difficile d'imaginer un vélo idéal... Mais je pense qu'il faut imaginer une machine avec les vitesses dans le moyeu, des cardans vraiment protecteurs et efficaces et surtout des pneus adaptés. Il faut absolument travailler sur le problème des crevaisons et investir sur les pneus et sur les chambres à air. À cela on peut ajouter des freins hydrauliques... qui existent déjà. Tout ce qui ira dans le sens d'une moindre maintenance est à privilégier. En revanche je ne crois pas beaucoup à des technologies comme les vélos à assistance électrique pour un large public. D'une part le produit est cher, d'autre part les gens qui veulent faire du vélo en ville sont dans une démarche volontaire et n'apprécient pas spécialement ce terme « d'assistance »... Il y a tout de même un côté sport et exercice physique auquel les cyclistes urbains tiennent aussi à mon avis !

Pour Quantum le label « France » est essentiel et largement reconnu



Pascal Quennehen

biles qui ont leur propre écurie sportive. Nous sponsorisons des sportifs leur apportons notre compétence technique pour préparer les vélos et profitons de leur pratique pour améliorer l'ensemble de notre gamme » note Yves Amiel. L'ensemble des modèles – 150 environ – produits par Quantum sont entièrement conçus et fabriqués à Marly. De même, aucun composant ne peut être commandé si la nomenclature n'est pas validée par le directeur industriel. Mais au-delà du marché très sportif sur lequel Quantum occupe aujourd'hui une place de choix, l'entreprise ne veut pas rater le train du vélo de ville, voire de travail. « Nous souhaitons vraiment nous positionner sur un marché nouveau



Pascal Quennehen

L'entreprise traite et compacte ses propres déchets qui sont transformés en granulats

pour nous, celui des collectivités. Nous sommes en train de nous familiariser avec toute la mécanique des appels d'offres afin de pouvoir répondre à des demandes formulées par différentes villes ou collectivités ou par des entreprises publiques comme la Poste ».

UN OUTIL INDUSTRIEL EN ÉVOLUTION CONSTANTE

L'outil de production de Marly, sa souplesse, et les normes de qualité mises en place, pourront sans problème permettre à l'entreprise de répondre à de tels appels d'offres. Du traitement de surface des cadres – qui sont produits par des sous-traitants – au contrôle final en bout de chaîne de montage, l'ensemble du processus de fabrication est soumis à des règles draconiennes en matière de qualité. À titre d'exemple, un « contrôleur libre », technicien directement sous la responsabilité du Directeur technique, se déplace comme il l'entend dans l'atelier et peut arrêter n'importe quelle opération jugée non-conforme. Par ailleurs, un marquage du numéro de lot permet d'assurer la traçabilité des vélos.

En prenant la main sur l'ensemble de la production et en maîtrisant de façon drastique les différents composants du vélo, dont les cadres qui constituent un des éléments clés du produit, Quantum a mis en place une véritable politique



de qualité à laquelle chaque salarié est associé. Même si elle n'est pas toujours facile à mettre en œuvre, l'entreprise incite ses collaborateurs à changer régulièrement de poste au sein de la chaîne de montage. Une incitation d'abord financière qui passe par des formations complémentaires afin que le technicien peinture soit capable de travailler au montage des roues ou que celui qui installe les dérailleurs ou les

Les deux designers présents à Marly composent une image à la fois moderne et professionnelle de Quantum

freins puisse effectuer les contrôles en bout de chaîne. Chacun peut ainsi mesurer l'importance du travail de l'autre et mieux se responsabiliser en concourant à la qualité finale du produit.

Cet investissement des salariés prend la forme d'une prime collective distribuée (ou non) chaque mois. Au système privilégiant des objectifs par « ateliers » qui pouvaient déséquilibrer la production et

faire qu'une équipe produisant plus se retrouve sans activité alors que les étapes suivantes de la fabrication étaient saturées, la direction a préféré impliquer chacun globalement. Ainsi la productivité ne devient pas le seul critère, si le nombre de vélos « rejetés » en bout de chaîne est trop important des mesures correctives doivent être prises et les salariés sont privés de complément de salaires.

Qualité du produit final va aussi de pair avec qualité des conditions de production. Chaque technicien, sur son poste, a la possibilité d'intervenir et de « faire plancher » l'encadrement et les responsables de la production afin d'adapter les machines ou les gestes qui peuvent se répéter des centaines de fois par jour. Le niveau d'automatisation relativement faible – du fait, notamment, de la grande souplesse de la chaîne de fabrication – implique une intervention humaine importante qui doit prendre en compte des contraintes ergonomiques importantes. Certains gestes pénibles, comme la mise en carton des vélos, impose une rotation, toutes les deux heures, des ouvriers préposés à cette tâche.

Aux efforts consentis en terme de condition de travail s'ajoute – tout naturellement – l'attention portée par les responsables de Quantum, et notamment son responsable environnement, aux rejets et au traitement des déchets. Les cartons, matières plastiques et résidus d'aluminium issus de la chaîne de production (mais aussi les canettes de boisson en aluminium !) sont triés et revendus. Les bains utilisés pour le nettoyage et le traitement des surfaces des cadres avant la phase de peinture, sont entièrement traités et recyclés en interne, la société ayant même l'agrément pour rejeter dans le système d'eaux pluviales dont la teneur en polluants est jusqu'à 10 fois inférieure aux normes réglementaires. Les déchets organiques (phosphates, potasses, oxydes de fer...) sont compactés et donnent naissance à un agrégat de couleur ocre (3 tonnes par an) que l'entreprise est obligée de faire traiter par un prestataire extérieur. ■



Les cadres sont dessinés par le bureau d'études qui met au point les prototypes

Pierre Deschamps

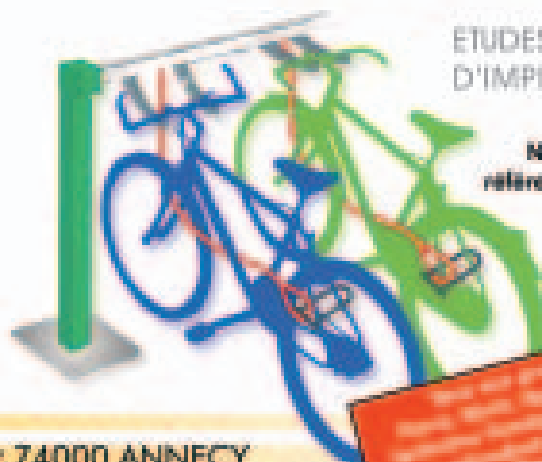
PARCAGE ANTIVOL Vélos : Ayez le réflexe sécurité !

Un système **SIMPLE** et **EFFICACE**
apportant une sécurité **MAXIMUM**

le seul système protégeant intégralement
toutes les parties du vélo

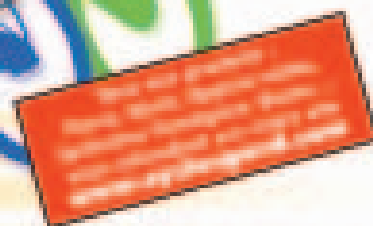


CONTROLE
SOLIDITE
RESISTANCE



ETUDES - PROJETS
D'IMPLANTATION

Nombreuses
références en France



CYCLSGARD

FABRICANT

3, Rte de Vovray 74000 ANNECY
Tél. (33) 045 045 1345

Modèles déposés / systèmes brevetés

Vélos PANTHER

> fruit de la
TRADITION et de
l'innovation



gamme **VILLE**

Pour tout renseignement sur nos différentes gammes,
n'hésitez pas à nous contacter

Velonix
GRUPE PANTHER

1 Chemin de la Bresle - BP19 - 80770 BEAUCHAMPS
Tél. : 03 22 30 05 41 - Fax : 03 22 30 06 82 - Port. : 06 86 88 12 77
E-mail : info@velonix.com - Site web : www.velonix.com



Tous à Vélo !

5 & 6 juin 2004



Informations sur
www.tousavelo.com

