



LE MAGAZINE D'INFORMATION DES VILLES CYCLABLES

V i l l e
& v i l l e



4€

n° 13

Dossier > pages 6 à 13

janvier/février 2005



Plans de déplacements d'entreprises > un scénario gagnant-gagnant!

>>> Le site cycl@ble > page 14 >>> Expo 2004 > suivez le guide > pages 15 à 18 >>>



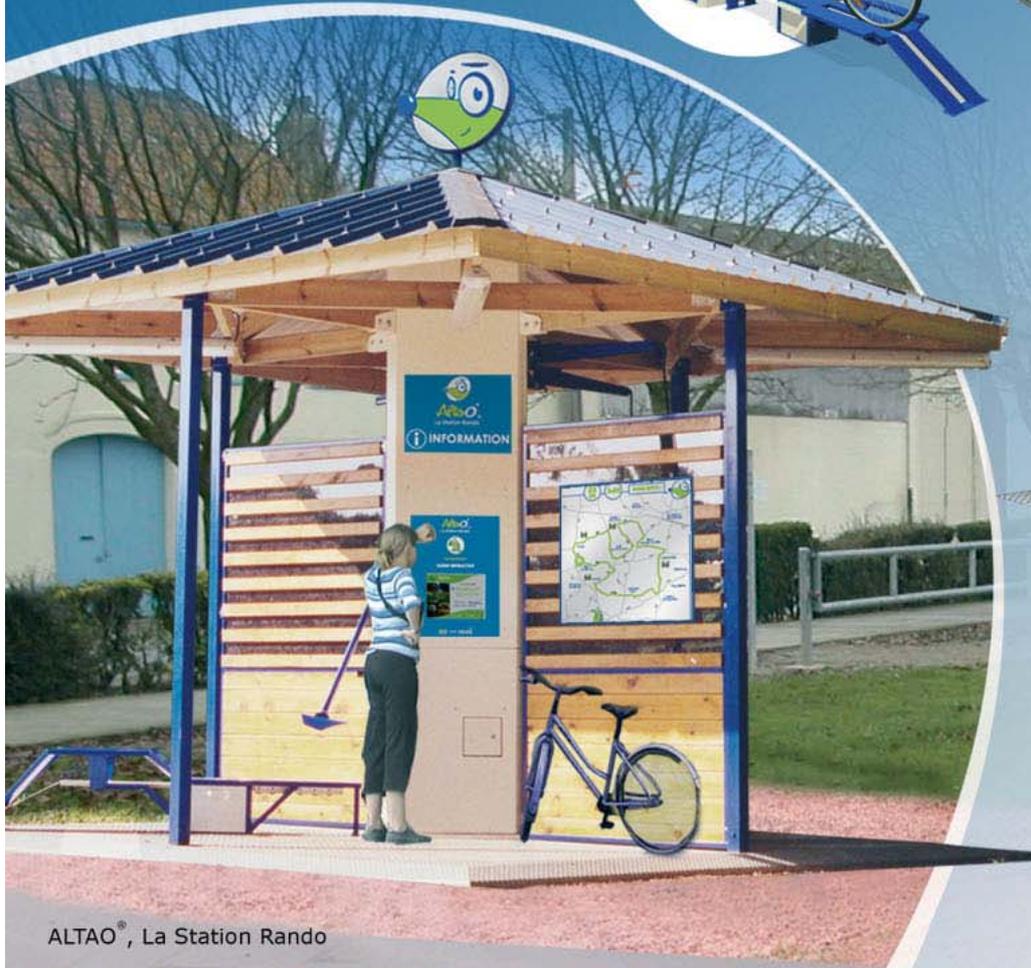
Altao®

ALTAO : LES STATIONS DE SERVICES VELO

LAVAGE-REPARATION-GONFLAGE-BORNE D'INFORMATION... EN LIBRE SERVICE !



ALTAO® Modulo



ALTAO®, La Station Rando



- Brevets et modèles déposés



Choisir ALTAO® c'est :

- > Répondre à la demande des cyclistes et les fidéliser
- > Leur apporter confort et sécurité sur leurs sites de pratique
- > Proposer un support pédagogique pour sensibiliser à la pratique du vélo
- > Matérialiser et valoriser un point de départ/d'arrivée d'itinéraires cyclables

Exemples de sites d'implantations :

- > Véloroutes et Voies Vertes
- > Bases de loisirs
- > Point de départ d'itinéraires cyclables urbains et peri-urbains
- > Espaces de Location/Gardiennage de vélos
- > Equipements sportifs pour club cyclo/VTT
- > Stations touristiques (mer, montagne, campagne...)
- > ...

Altao® est une création Altinnova
Initiative par l'innovation

Altinnova S.A.S - Porte des Flandres, rue Simone de Beauvoir - 62 138 Auchy-Les-Mines
Tél : +33 (0)3 21 25 89 66 - Fax : +33 (0)3 21 25 89 66 - www.altinnova.com

www.altinnova.com >>> Découvrez la gamme ALTAO®



agenda

Recherche, innovation
et politiques publiques :
Quels transports
pour demain ?
Carrefour du Predit
Clermont-Ferrand
du 15 au 17 mars 2005
www.predit.prd.fr

Rencontre du Club
des villes cyclables :
le périurbain,
un défi pour le vélo et
les circulations douces ?

30 mars 2005

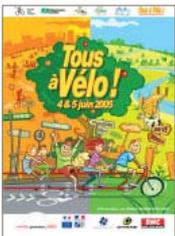
Hôtel de ville de Paris
programme sur
www.villes-cyclables.org



Vélo-City 2005 à Dublin
31 mai > 3 juin 2005
www.velo-city2005.com



Epomm 2005
9^e conférence européenne
du management
de la mobilité
1^{er} > 3 juin 2005
à Harrogate (UK)
www.epomm.org



Tous à vélo !
La Fête du vélo
4 et 5 juin 2005
dans toutes les villes
de France
Contact: infos.lafeteduvelo@wanadoo.fr



L'absence de politique nationale vélo, une exception française ?

édito

Comment allons-nous ? Pour y répondre, la onzième édition de Francoscopie vient à point qui, tous les deux ans, nous fournit une photographie détaillée des Français. 10 000 chiffres commentés, une somme passionnante qui décrypte des tendances et des évolutions et donne une ambiance générale. Plutôt morose, l'ambiance de notre société qualifiée de « mécontemporaine » ! Pessimisme, stress, image dégradée des institutions, peur de l'avenir, sentiment de déclin, repli sur soi...

Dans ce genre d'ouvrage, le réflexe est de se précipiter sur les analyses qui portent sur son domaine d'activité ou sa spécialité. Histoire de voir si ça change et de préférence si c'est en mieux... Gérard Mermet, son auteur, était intervenu lors du congrès du Club en 2001 à Strasbourg. Il nous avait livré sa vision de la mobilité entre « vélo écolo maso » et « auto macho sado ». Entre atouts et faiblesses de ce qui était encore et surtout un loisir ou un sport et peinait à devenir un mode de déplacement.

Bonne nouvelle, l'édition 2005 de Francoscopie enregistre une évolution et met en évidence le potentiel du vélo utilitaire si on sait fidéliser ses usagers occasionnels et convaincre les captifs de la voiture ou ceux qui hésitent devant la pénibilité supposée de ce moyen de transport. Ce changement de cap est à interpréter aussi à la lumière des évolutions relatives à la voiture, à la santé, à l'apparence, au confort.

La France occupe la deuxième place en Europe pour l'achat de vélos derrière l'Allemagne et le troisième rang pour le taux de possession avec 5 vélos pour 100 habitants derrière les Pays-Bas et l'Allemagne. Mais, contrairement à ces deux pays et à plusieurs autres en Europe, et malgré des promesses récentes du Gouvernement, notre pays n'a toujours pas adopté de stratégie nationale pour développer l'usage du vélo. Malgré l'évidente nécessité d'encourager une mobilité durable et une opinion publique favorable ! La non-politique du vélo serait-elle une énième exception française ? Elle correspond en tout cas à ce défaut de vision que relève G. Mermet, cette « myopie collective » qui nous empêche de nous comparer ou de nous projeter dans un avenir qu'on voudrait meilleur. Dommage !

Denis Baupin, président



Êtes vous texto-vélo ?



↳ **Nantes Métropole** lauréate du Ticket d'or attribué par Rail et transports dans le cadre de son palmarès des villes 2004.

Déjà à la première place en 1993, c'est pour l'offre globale de services à la mobilité que l'agglomération nantaise est encore récompensée, une offre globale de qualité à laquelle concourt efficacement le vélo avec quelque 300 km d'itinéraires cyclables...

www.laviedurail.com

↳ **Ikéa**

s'implante à Genève, aux conditions formulées par le département de l'aménagement du canton parmi lesquelles un « plan de mobilité » prévoyant le financement d'une piste cyclable.

↳ Une vélostation place de la gare à **Rennes**.

Elle accueille 50 vélos de 5 heures à 23 heures sur 70 m². Tarifs : 3 € la semaine, 10 € le mois, 20 € le trimestre et 40 € l'année. Coût : 30 000 € financés par Rennes Métropole, la Ville de Rennes et la SNCF. 3 autres vélostations, d'une vingtaine de places chacune et situées sur des parkings voitures actuels, doivent ouvrir en centre-ville courant 2005.
mharand@ville-rennes.fr

↳ **Bordeaux** démarre le marquage des vélos. Nouvelle ville à adopter le Bicycode lancé et géré par la FUBicy, en partenariat avec le Club des villes cyclables en

juin 2004, Bordeaux a acquis une machine à graver et propose le gravage du vélo contre 3 €.

www.fubicycode.org

↳ **Lyon**

a sa maison du vélo. Créée par le Grand Lyon en partenariat avec 4 associations qui y domicilient leur siège, le lieu est un centre de ressources documentaires, de formation à la réparation et d'accès à la qualification professionnelle de mécanicien vélo, de conseils aux écoles et aux entreprises, de marquage des vélos, enfin de convivialité avec un café cantine, un espace d'expositions et de conférences.

flarcher@grandlyon.org

Vélos en libre-service

Clear Channel a remporté l'appel d'offres abri-voyageurs de la Communauté urbaine de Bordeaux.

Au contrat figure également la mise en place d'un plan vélo. Avec une première tranche de 500 vélos d'ici l'été 2005 et à terme 1 000 vélos.

Contact : 01 40 64 24 15

↳ **Dijon**

va consacrer près d'un million d'euros en 2005 pour développer le réseau cyclable dans l'agglomération.

La Comadi, communauté d'agglomération, vient d'adopter son schéma directeur vélo, et ambitionne, avec 165 km d'itinéraires contre 55 aujourd'hui, de faire évoluer la part

modale de 2,7% des déplacements à 10%. 6 Dijonnais sur 10 font des déplacements de moins de 3 km, 58% des actifs travaillent dans leur commune de résidence... un bon potentiel pour le vélo !

comadi@agglo-dijon.fr

Les auto-écoles

adeptes des contre-sens cyclables.

Leur magazine *La Tribune des auto-écoles* présente ces aménagements qui « se multiplient dans certaines villes de France et d'Europe » dans son édition d'octobre 2004 et, donnant la parole à Michel Petit, vice-président de la FUBicy, présente leurs avantages pour la rapidité et la sécurité des déplacements à vélo.

↳ La « station **Oxygène** »,

un nouveau concept alliant vélos électriques et segway.

Développées par Keolis, gérées par sa filiale Transpole, l'opérateur de transports urbains de l'agglomération lilloise, deux stations Oxygène ont été inaugurées en décembre 2004.

18 vélos et 16 segways sont ainsi disponibles contre 7 € la demi-journée pour le vélo et 20 € pour le segway.

Le dispositif complète l'offre de transports collectifs, pour les petits trajets.

Coût de l'opération : 120 000 € dont une participation de l'Ademe de 35 K€.

www.transpole.fr

« Les espaces verts ne sont pas des musées, il faut qu'ils soient utilisés », c'est le commentaire de Nicolas Sarkozy, président du Conseil général des Hauts-de-Seine, en appui de sa décision d'autoriser l'accès des vélos dans le parc des Chantereines à Genevilliers, pour une période d'expérimentation à compter du 1^{er} janvier 2005.
www.hauts-de-seine.net

↳ « À vélo, tu dois être vu. Vu ? »

L'Adav, l'Association des usagers du vélo de Lille, a réalisé une pleine page d'informations et de recommandations dans l'édition du 8 décembre du quotidien *La Voix du Nord* sur la nécessité d'être visible à vélo.

Le 8 décembre était un mercredi, jour des enfants, et les conseils leur étaient tout particulièrement adressés.

Une mine de conseils pratiques, d'informations et de témoignages utiles. Bravo !

adavaille@nordnet.fr
www.lavoixdunord.fr

↳ **Les zones 30**

bilan des pratiques en 2000, vient de paraître au Certu.

Pour tout savoir sur cet aménagement gagnant pour les piétons, les cyclistes, les personnes à mobilité réduite...

et les automobilistes.
www.certu.fr



➔ Île-de-France

le Conseil régional a voté un budget de 1,3 million d'euros pour les itinéraires cyclables et les parcs de stationnement vélos.

➔ Strasbourg

2 nouveaux parkings à vélos ont été inaugurés le 29 novembre 2004, dans les parkings Broglie (64 vélos) et Austerlitz (48). Ils permettent aux usagers de garer gratuitement leur vélo dans un local éclairé. Le coût pour la Communauté urbaine : environ 80 K€. Un parc deux-roues (motos de toutes cylindrées, mobylettes, scooters, vélos, trottinettes...) est également gratuitement mis à disposition du public, au parking Wilson du Centre des Halles. Objectif 2005 : créer plus d'une centaine d'emplacements réservés aux vélos. À l'horizon 2007, le parking de la Gare offrira aux cyclistes environ 900 emplacements abrités, Sainte-Aurélie plus de 500.

Contact : sasencio@cus-strasbourg.net

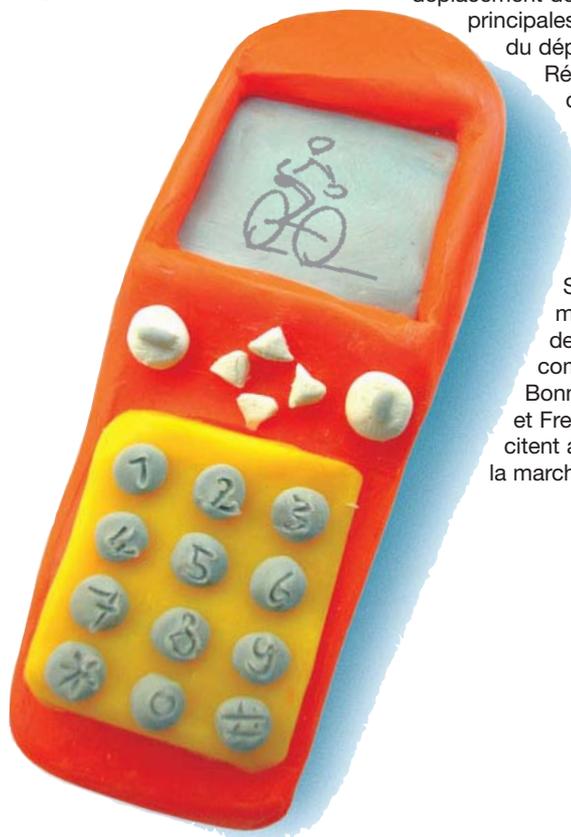
Vélos de service

pour les agents de la mairie de Rueil-Malmaison qui, dans le cadre de son projet d'aménagement et de développement durable, travaille à l'élaboration d'un plan de mobilité des employés municipaux.

10 vélos sont ainsi déjà mis à la disposition du personnel.

La ville souhaite dorénavant proposer un vélo contre la restitution de la carte de parking. 20 vélos ont été acquis dans ce but. Un local pour le stationnement des vélos a été aménagé. Et entend inciter les entreprises privées à faire la même chose. www.mairie-rueilmalmaison.fr

La SNCF a récompensé Mulhouse, Fontainebleau-Avon et Lille dans le cadre de son prix « des vélos et des gares » destiné à encourager et à promouvoir l'intermodalité train + vélo. gilles.durantet@sncf.fr



Des vélos de fonction

pour les élus et les agents de Limeil-Brevannes (94). Convaincu que les élus doivent donner l'exemple, le maire de la commune considère qu'il s'agit de la première étape d'un dispositif plus ambitieux incluant des parkings dans les deux gares fréquentées par les Brevannais, des stationnements un peu partout et des itinéraires cyclables. Une occasion pour le quotidien *Le Parisien* dans son édition du Val-de-Marne d'enquêter sur les modes de déplacement des maires des principales communes du département.

Résultats : des voitures, petits ou grands modèles, avec ou sans chauffage. Seuls les maires de deux communes, Bonneuil et Fresnes, citent aussi la marche ■

vite-dit

Si le transport collectif est utilisé 4 fois plus à Berne qu'à Grenoble, ce n'est pas parce que les Suisses ont des chromosomes différents, c'est parce qu'on y trouve 4 fois plus de km de tramway et 4 fois moins de places de parking en centre-ville.

Jean Sivardière, président de la FNAUT dans Rail & Transports 1/12/04

L'idée, aujourd'hui, serait de mettre en place un moyen de transport non polluant : le vélo à assistance électrique pour rendre plus facile les 5-6 premiers coups de pédale, les plus durs, qu'un facteur est amené à faire de nombreuses fois par tournée. Ce qui rendrait moins impactant le poids du courrier transporté et nous éviterait dans bien des cas d'être obligé de passer au transport motorisé. Nous nous sommes associés avec les postes finlandaise, néerlandaise, belge et italienne dans un projet de recherche, cofinancé par l'Union européenne, sur un tel vélo spécialement conçu pour la distribution du courrier.

Patrick Wildoeder, directeur du développement durable du groupe La Poste



ourquoi les plans de déplacements d'entreprises qui visent à réorganiser en profondeur la mobilité professionnelle dans l'intérêt du salarié, de l'entreprise et de la collectivité ne connaissent-ils pas un franc succès quatre ans après leur relance par la loi Solidarité et renouvellement urbain ?

Les enjeux sont plus importants que jamais – accessibilité et développement économique des territoires, lutte contre les nuisances atmosphériques et sonores, santé publique – mais ce remède au tout-automobile ne se généralise pas encore. La recette en est-elle trop complexe ? Non, ont répondu les intervenants de la table ronde du 15^e congrès du Club des villes cyclables à Tours le 29 octobre 2004. Mais ils ont mis en évidence le déficit de moyens et de communication, le poids des habitudes et la nécessité d'une approche transversale et partenariale. Les expériences montrent pourtant que les solutions sont simples dès lors que les acteurs concernés travaillent ensemble : chefs d'entreprises, salariés, collectivités territoriales, opérateurs de transport, associations... Avec une vraie carte à jouer pour le vélo parce que facile, peu coûteux, et bien accueilli par les salariés.

Tour d'horizon des plans de déplacements d'entreprises, entre incitation et obligation, carottes et bâtons, avantages et contraintes, choix personnel et intérêt général...

Les PDE français en 4 dates :

- 1982 : la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) dispose que les autorités organisatrices de transport doivent « mettre en place un service de conseil en mobilité à l'attention des employeurs et des services générant des flux de déplacements importants ».
- 1996 : la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie évoque en filigrane les PDE dans le cadre des plans de déplacements urbains.
- 2000 : les PDE sont inscrits dans la loi Solidarité et renouvellement urbain qui prévoit également que les autorités organisatrices doivent mettre en place un conseil en mobilité au service des entreprises.
- 2003 : parution du guide du « Conseil en mobilité : une nouvelle mission, un nouveau métier » édité par le Certu.

www.certu.fr

Les PDE en Europe

Les premiers plans de déplacements d'entreprises ont vu le jour en 1990, d'abord aux Pays-Bas où le ministère des Transports, s'inspirant des démarches américaines des années 80, avait lancé un programme d'action « gestion des transports » afin d'encourager et d'aider les entreprises.

Aujourd'hui, près de 2000 entreprises ont déjà un PDE aux Pays-Bas, plusieurs centaines en Angleterre, en Belgique, en Allemagne et en Suède.



...Plans de déplacements d'entreprises : un scénario gagnant-gagnant !

Premier paradoxe, on encourage la mobilité alternative, or nous avons encore en France des dispositions fiscales très favorables à la voiture. Mieux, l'utilisation d'une grosse cylindrée est plus avantageuse que celle d'une petite voiture sur la feuille d'imposition ! Le barème des frais kilométriques est en effet établi en fonction de la puissance fiscale de la voiture et de la distance parcourue dans l'année pour la déduction des frais réels. La distance entre le domicile et le lieu de travail ne doit pas excéder 40 kilomètres ou être justifiée par des circonstances particulières liées à l'emploi... Loin d'agir sur le rapprochement des lieux d'habitat et d'activités, on contribue ainsi à produire des « véhicules kilomètres » : on est bien loin des objectifs de développement durable pourtant au rang des priorités nationales. Maxime Jean, spécialiste du management de la mobilité au Certu, a rappelé ce contexte peu favorable en introduction à

la table ronde du congrès du Club des villes cyclables consacrée aux PDE. Façon de planter le décor pour Serge Morin, vice-président du Club et adjoint au maire de Lorient qui observe ainsi que « le vélo n'est pas un moyen de déplacement du point de vue de la fiscalité ». Nos voisins belges ont, eux, une fiscalité cohérente avec les objectifs de mobilité durable : la déduction des frais kilométriques pour les déplacements domicile-

travail est la même quel que soit le mode de transport utilisé. Et, comme on le verra plus loin, la possibilité est aujourd'hui donnée aux employeurs belges de

favoriser le vélo et d'en faire le mode le plus avantageux...

Plus de lisibilité

En attendant une prime cycliste, la France pourrait mettre en cohérence ses règles fiscales et ses priorités environnementales. Ceci nécessite, comme le rappelle Maxime Jean, une modification de la loi... donc une proposition de loi ou une ordonnance. Ces dispositions permettraient également de remédier à plusieurs écueils comme l'absence d'harmonisation des cadres législatifs de la région Île-de-France et de la province. En effet, en province, le remboursement par l'employeur des frais de transport en commun est assujettie à l'impôt sur le revenu quand il dépasse le montant de l'ancienne prime mensuelle de 23 francs par mois revalorisée à 4 euros. En outre, une modification par voie législative permettrait aux employeurs de rembourser les frais de transport ● ● ●

Le chèque-déplacements

un dispositif actif proposé par le Club des villes cyclables

Aujourd'hui, les dispositions relatives au remboursement des frais de transport par l'employeur ne concernent que les transports publics. L'absence de cadre réglementaire pour la prise en charge des frais liés à l'usage du vélo, comme des autres modes alternatifs (marche, covoiturage...), est un frein. Tout remboursement par l'employeur de frais de transport pour ces modes de déplacements alternatifs à la voiture particulière est considéré comme une rémunération selon l'article L 242-1 du Code de la Sécurité sociale. L'introduction d'un "titre-transport" ou "chèque-déplacements" calqué sur les dispositions du "titre-restaurant" (décret 67-1165) serait de nature à encourager tous les modes et services liés aux déplacements domicile-travail : transports publics, vélo (achat, location, réparation), marche (vêtements, accessoires), covoiturage (entretien, contrôle technique), voiture en temps partagé (abonnement), en permettant une exonération pour le salarié du versement forfaitaire sur les salaires et de l'impôt sur le revenu de ce complément de rémunération, dans une limite à fixer (elle est de 4,60 € par jour et par salarié pour les titres-déjeuner) ainsi qu'une exonération des cotisations de Sécurité sociale pour l'employeur.

Un tel titre-transport existe déjà en Italie calqué sur le titre-restaurant.



● ● ● pour d'autres modes de déplacement comme le vélo, le covoiturage, la marche, aujourd'hui assimilables à des avantages en nature et donc impossibles pour le salarié et soumis à cotisations sociales.

Rappelons au passage que l'attribution d'une place de stationnement à un salarié n'est pas considérée aujourd'hui comme un avantage en nature... Et quand on peut garer sa voiture sans souci, on n'hésite pas à l'utiliser. Un avantage, lui, bien lisible...

Le management de la mobilité doit ainsi progresser dans un contexte opaque et contourner beaucoup d'obstacles. Y compris dans les services de l'État.

Illustrations :

le 28 juillet 2004, la Direction générale de l'Administration et de la fonction publique écrit au ministère de l'Intérieur pour dire que l'article 109 de la loi SRU n'est pas applicable en l'état parce que le niveau de remboursement n'est pas fixé ni la limite géographique de cette prise en charge (transports urbains ou/et interurbains). Tous les services de l'Etat sont donc concernés, et les administrations qui proposent déjà cette prise en charge ne seraient donc pas dans la légalité.. Ces dispositions seraient de plus applicables à la fonction publique territoriale. Les contre-arguments sont en cours de rédaction à la DTT et un décret est en projet relatif à la participation de l'Etat aux frais de transport de son personnel.

Les freins résident aussi dans le peu de lisibilité des dispositions actuelles. En effet, Maxime Jean observe que si les PDE se développent encore peu dans notre pays, c'est que les modalités pra-

tiques et l'intérêt du PDE sont peu connus des entreprises. C'est aussi qu'à la différence de l'Île-de-France, il n'y a pas d'obligation pour l'employeur, en province, de rembourser au salarié une partie de son abonnement aux transports collectifs. La loi SRU dispose en effet dans son article 109 que «*l'employeur peut prendre en charge tout ou partie du prix des titres d'abonnement souscrits par ses salariés [...]»*.



C'est tout l'enjeu de la création par la collectivité territoriale d'un conseil en mobilité qui va informer les entreprises, les aider dans la mise en œuvre de leur plan de mobilité, rendre lisible les dispositions actuelles

et mettre en évidence les atouts économiques de la démarche. La loi SRU confie en effet à l'autorité organisatrice de transports dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants une mission de conseil en mobilité auprès des entreprises et des établissements. Voilà pour le cadre théorique, mais on est encore loin de la généralisation des conseils en mobilité.

Une indemnité vélo ?

Dans *Vélocité*, la revue de la Fubicy, de janvier 2004, un chroniqueur faisait un rêve, celui d'« un monde meilleur » où il lui serait donné de recevoir ● ● ●

>>> Ces "Ticket Trasporto" sont échangeables chez les opérateurs de transports publics contre des titres de transport.

Pour Serge Morin, 1^{er} vice-président du Club des villes cyclables, le chèque-déplacements permettrait de donner un moyen très concret aux entreprises d'agir sur la palette des modes alternatifs, et de relancer la démarche PDE en créant une véritable dynamique autour de la mobilité des salariés.

Proposé par Christian Philip dans son rapport sur le financement des transports urbains remis au secrétaire d'État aux Transports fin 2003, le chèque-déplacements rencontre aussi un bon accueil du côté du grand public qui, sondé par *Le Figaro* début 2004, en approuve la création à 60% ! Le Club et le Certu ont impulsé la création d'un groupe de travail pour mieux définir ce concept et faire rapidement des propositions au Gouvernement.

PDE du Port de Bruxelles

Le volet vélo du PDE du Port de Bruxelles

Adopté en 2000, premier plan élaboré par une administration, le PDE du Port de Bruxelles a d'abord enquêté auprès des 121 employés. 91% du personnel a répondu au questionnaire en précisant ses choix de mobilité. 64% utilisent la voiture, 30% les transports collectifs, 6% le vélo, la moto ou la marche. 25% des « autosolistes » sont disposés à utiliser le vélo si on apporte des solutions aux problèmes qu'ils soulèvent. 50 mesures concrètes sont élaborées pour 2000-2005 avec une évaluation annuelle.

Parmi lesquelles 8 mesures concernant directement le vélo : achat de 15 vélos d'entreprise, 10 parcs à vélos, vestiaires, tenues de pluie aux couleurs du Port... et une indemnité de 15 centimes d'euro du kilomètre exonérée d'impôt ainsi que l'entretien gratuit des vélos ! >>>



● ● ● une indemnité vélo de son employeur. Il ajoutait que ce monde existe... et n'est pas si loin. En Belgique, si vous venez travailler à vélo, votre employeur peut vous offrir une indemnité exonérée de l'impôt sur le revenu de 15 centimes d'euros du kilomètre. Si le trajet domicile-travail comporte une partie en transports en commun, cette prime est cumulable avec une prise en charge d'une partie de l'abonnement aux transports publics. La Ville de Gand a ainsi montré l'exemple dès 1998 en octroyant à tous ses employés cette indemnité.

Amélie Cardyn, du bureau d'études belge Traject, précise toutefois que cette indemnité fédérale cyclable n'est assortie d'aucune obligation pour les employeurs. Les vélos de service pour les trajets professionnels – à la différence des vélos de fonction que le salarié peut utiliser pour ses déplacements domicile-travail – ne sont pas soumis à cotisation pour l'employeur et ne sont pas imposables pour le salarié. Toujours au plan législatif, les PDE sont désormais obligatoires pour les entreprises de plus de 200 salariés qui doivent se doter de cet outil avant la fin de l'année. Mais aucune sanction n'est prévue pour celles qui ne l'auront pas fait. En Belgique comme en France, les voitures de fonction posent un gros problème. Ce dispositif constitue un salaire indirect et un avantage acquis bien difficile à remettre en cause.

Des élus et des dirigeants à vélo

Si la Belgique a pris des mesures volontaristes pour encourager les déplacements à vélo, comme l'ouverture de tous les sens uniques aux cyclistes, il y a un décalage entre le discours et les actes et des disparités territoriales. La région Flandres est plus avancée que ses voisines. En 2004, le ministre Pascal Smet a relevé le défi lancé par un journal de se passer de sa voiture pendant un mois. Il a rédigé chaque jour un petit compte-rendu de ses déplacements à vélo et a repris à

s o n



compte tout ce que les associations cyclistes ont relevé comme obstacles à la pratique... Crédibilisant par là les revendications des associations... et le vélo comme mode de déplacement à part entière. À côté des actions que recommande Amélie Cardyn, classiques et indispensables comme le parking vélo, le service entretien (tous les six mois par exemple avec un mécanicien qui vient dans l'entreprise), les kits de réparation, les vestiaires, les conseils pour mieux circuler à vélo..., les entreprises peuvent encourager l'usage de la bicy-

clette avec des mesures originales. Par exemple, la « mobitombola » : l'entreprise met 25 euros en jeu chaque mois et on procède à un tirage au sort. Si le salarié ainsi sélectionné n'est pas venu en voiture, il gagne la cagnotte. Dans le cas contraire, la somme est remise en jeu pour le mois suivant. La mobitombola est une animation qui permet aussi de rappeler en permanence le plan de déplacement. Autre astuce de communication ; s'il y a un club de sport dans l'entreprise, c'est l'occasion de dire que le vélo est bon pour la santé, le bien-être, et pour garder la ligne...

Ne pas se limiter à une mesure phare, conseille Traject, mais privilégier des dispositifs qui agissent sur plusieurs plans, et mixant mesures incitatives ou « mesures carotte » et « mesures bâton » comme la diminution du nombre de places de stationnement voiture. Autre cocktail : des mesures hard (infrastructures) et des mesures soft qui agissent sur la culture d'entreprise. Enfin, outre le nécessaire diagnostic préalable de leur mobilité, Traject préconise un travail d'information auprès des salariés et une évaluation. Et, bien évidemment, invite les collectivités à réaliser simultanément des itinéraires rapides et sûrs. Au bilan, Amélie Cardyn souligne que le vélo a toujours du succès dans les PDE. Ce qui n'est pas toujours vrai du covoiturage. À la mairie de Gand qui a voulu montrer l'exemple en mettant en œuvre son propre PDE, on est passé de ● ● ●

>>> En 2002, 26 000 km ont été payés à 11 salariés.

Deux ans après la mise en œuvre du PDE, 16 employés ont abandonné leur voiture et parmi eux 10 ont choisi le vélo ! Une nouvelle culture vélo est née dans l'entreprise. Le réflexe vélo est acquis notamment pour les déplacements sur le site portuaire (2 640 km en 2001-2002), les courses et le courrier urgent... À cela s'ajoutent des animations autour du vélo (animations sportives) et caritatives (120 vélos envoyés à des enseignants de Kinshasa).

PDE d'Échirolles



Lauréate des trophées du vélo 2003, la ville de l'Isère rappelle quelques constats comme « 50% des accidents du travail sont des accidents de la circulation », « en ville, sur une distance inférieure ou égale à 5 km, le vélo est plus rapide que la voiture », ou rappelle le coût de l'entretien d'une voiture et invite le personnel à mieux organiser ses déplacements avec moins d'automobiles et plus de transports collectifs, de vélo, de marche, de covoiturage. La brochure du PDE présente 3 itinéraires, soit 3 cas concrets, permettant de comparer les services (temps) et les coûts des différents modes. Le transport public est aidé à 50% puisque la Ville finance la moitié de l'abonnement aux TAG, Transisère et SNCF et à 100% pour le vélo car la Ville met des vélos équipés d'antivol à la disposition de ses agents. Des vélos de service (qui restent sur le lieu de travail) complètent le dispositif. >>>

● ● ● 15 % de déplacements domicile-travail à vélo en 1998 à 28 % aujourd'hui. Le maire, lui-même cycliste, a été le premier ambassadeur de la démarche. Rien de tel aussi qu'un directeur général pratiquant le vélo, remarque en souriant Amélie Cardyn citant le PDE du Port de Bruxelles...

Méthode rochelaise

Alain Bucherie, adjoint au maire de La Rochelle et conseiller communautaire, et Sophie Bon, conseillère en mobilité de la Communauté d'agglomération rochelaise, soulignent que les actions vers les entreprises du centre-ville sont intégrées à toute la démarche multimodale rochelaise. Même si le PDU rochelais adopté en 2000 ne consacrait que 8 lignes sur les 180 pages aux plans de déplacements d'entreprises... La réalisation d'un premier parking relais et son relatif échec ont invité à repenser la

stratégie globale. La réflexion a d'abord porté sur le personnel de la Ville, de l'agglomération et du centre communal d'action sociale soit plus de 1 000 personnes qui disposaient d'un parking gratuit en centre-ville, ou qui se garaient un peu partout aux abords de la mairie lorsque les 500 places en étaient occupées, en mettant leur carte de parking bien en vue. Il a donc fallu négocier pour que les personnels municipaux et communautaires



se garent un kilomètre plus loin, en leur proposant un stationnement et une navette. C'est à cette occasion que la collectivité a créé un produit de stationnement en direction des entreprises, avec un abonnement

annuel à 150 euros, avec accès au centre-ville par la navette. Une démarche réussie. Le parking-relais de 650 places compte 453 abonnés dont 220 du secteur privé ainsi que de l'hôpital.

Méthodologie : on considère le centre-ville comme une entreprise. On engage la concertation avec tous les acteurs. Quelques chiffres : 15 000 salariés dans le centre-ville, 7 000 migrations pendulaires sur l'hyper-centre, 7 000 voitures ventouses. Pré-

enquêtes qualitatives, identification des besoins confiée à un bureau d'études puis sensibilisation des employeurs en amont, enquêtes diagnostic (6 100 questionnaires distribués aux employeurs du centre-ville), puis élaboration de solutions qu'on teste auprès de groupes qualitatifs. On passe ensuite à la commercialisation de ces solutions. On enquête ensuite afin de vérifier l'adéquation des solutions et des attentes du public.

Allons au travail à vélo

Une animation grenobloise dans le cadre de « Tous à vélo ! » 2004



Parce que les trajets domicile-travail constituent l'un des plus importants motifs de déplacement, l'association grenobloise ADTC a choisi d'organiser des animations sur ce thème dans le cadre de la Fête du vélo 2004 en partenariat avec l'agglomération. Avec des actions de sensibilisation sur deux sites, une table ronde, un challenge inter-entreprises sur l'ensemble de l'agglomération. L'accompagnement des non-cyclistes sur un trajet domicile-travail en groupes permet de lever des appréhensions et de démontrer les atouts du vélo. 14% des 10 000 salariés des entreprises et administrations participantes ont testé l'opération, malgré un jour de météo médiocre. Un résultat qui montre que le vélo est bien à considérer comme une des solutions sérieuses pour se rendre >>>

Une gamme de dispositifs pour :

- Le stationnement des vélos
- La protection contre le vol

Présent dans + de 80 villes et gares, en France et à l'étranger

2 vélos côte à côte

1 vélo

2 vélos face à face

6, 12, 20 vélos + parkings sécurisés

SÉCURITÉ

- Evite la chute du vélo en présence d'un enfant sur le porte-bagages, conformément à la loi Scrivener sur la protection des consommateurs.
- Réalisée sans angles vifs.
- Conforme à la recommandation AFNOR sur la protection des aveugles.

PROTECTION

- Verrouillage du vélo contre le vol.
- Absence de voilage des roues et de dégradation de la peinture.

IMPLANTATION

- Rangement ordonné de l'ensemble des vélos.
- Un maximum de vélos sur un minimum d'espace (14 vélos sur 5 m x 1,70 m)

VelParc
55, rue de l'université - 75007 PARIS
Tel/Fax : 01 45 19 01 98 ou : 05 55 31 91 66
Mobile : 06 12 66 08 14

Modèles déposés



● ● ● La démarche s'appuie aussi et surtout sur l'offre multimodale rochelaise qui n'oublie pas le vélo. 350 vélos jaunes en location. 4 points de location dont un au pôle d'échange de la gare, des points temporaires l'été. Un abonnement combiné transports collectifs et vélo proposé aux abonnés mensuels et annuels du réseau. Le prêt de vélo est gratuit pour la journée... Aux utilisateurs du parking relais Jean-Moulin, il est proposé d'emprunter gratuitement un vélo jaune. Le stationnement voiture est gratuit pour la journée pour les déplacements domicile-travail et seul l'abonnement navette est payant. Autre option, la personne rejoint le parking relais avec son vélo personnel et le gare dans un parc sécurisé avant d'emprunter un vélo jaune.

Le passeur électrique est accessible aux vélos depuis peu, avec un abonnement TC.

Autres déclinaisons de la combinaison vélo et transport public : le bus estival pour l'île de Ré est accessible aux vélos. Enfin, 1 800 places de stationnement vélos ont été aménagées dans le centre-ville. 130 km d'itinéraires cyclables ont été réalisés avec un objectif de 300 en 2010.

Juin 2003, l'enquête diagnostic est lancée, auprès de 495 entreprises concernées dont une quinzaine d'entreprises publiques (préfecture, DDE, poste) et, parmi les entreprises privées, surtout des commerçants et des professions libérales. 6 100 questionnaires distri-

bués et un taux de réponses satisfaisant de 38 %. Actuellement l'enquête se poursuit auprès de l'hôtellerie, des bars, restaurants... pour lesquels les solutions sont plus complexes en raison des



horaires décalés. 46 % des automobilistes se déclarent prêts à changer de comportement. Parmi les 1 100 employés de la mairie, de la communauté d'agglomération et du CCAS, environ la moitié a changé de comportement. Parmi les salariés du privé, 330 personnes ont abandonné la voiture au profit des transports collectifs et du vélo, soit au total

en un an 870 personnes qui ont modifié leurs façons de se déplacer et utilisent un mode de transport alternatif.

Affaire de langage

Pour Philippe Bertrand, responsable du programme mobilité des entreprises de la Chambre de commerce et d'industrie de Grenoble, le langage qu'on tient est au moins aussi important que le sujet qu'on développe en direction des entreprises. L'objectif de la CCI : faire en sorte qu'un territoire se développe économiquement. Or, quand les trois vallées qui débouchent sur l'agglomération sont saturées tous les matins et que la situation s'aggrave chaque année un peu plus, rien ne garantit que la bonne santé économique actuelle de l'aire grenobloise se maintienne. Aussi la mobilité est-elle une thématique légitime dans les missions de la chambre consulaire.

Il faut démystifier la problématique PDE, formuler un discours simple qui croise les logiques économique et écologique, les deux ayant du sens pour la CCI, en s'inscrivant dans un programme à long terme, pour expliquer, informer et convaincre. L'interface CCI crédibilise ce fameux langage de l'entreprise. Sa mission consiste à mettre les acteurs économiques d'un territoire en relation, à favoriser l'échange d'information et à montrer l'exemple. ● ● ●

>>> à son travail. Parmi les propositions des salariés : l'installation de parkings vélos sécurisés et suffisamment grands, l'amélioration du réseau cyclable et l'accès à des vestiaires/douches ont été le plus souvent cités. L'ADTC, lauréate des trophées du vélo 2004, observe aussi que les salariés non cyclistes sous-estiment le gain de temps à vélo sur des distances inférieures à 5 km par rapport aux salariés pratiquant régulièrement ou occasionnellement ce mode de transport.

pour en savoir plus

contact@adtc-grenoble.org

Toulouse

3 semaines pour essayer et adopter le vélo

L'association Movimento a proposé pendant 3 semaines un prêt de vélos gratuit et un accompagnement individualisé des salariés sur les sites de Métro France et Motorola, en partenariat avec les comités d'entreprises. Sur 20 participants, 7 ont conservé le mode vélo pour leur trajet domicile-travail et 5 se sont déclarés prêts à choisir la solution métro+vélo lorsque la vélostation prévue sera mise en service. Enfin, 8 envisagent d'utiliser le vélo occasionnellement, en complémentarité avec le métro. Movimento a été récompensé dans le cadre des trophées du vélo 2004 pour cette opération et pour son logiciel d'optimisation de la location de vélos.

Des exploitants de transports urbains pro-vélo

La communauté d'agglomération de Grenoble, la « Métro », a confié à la Semitag, l'exploitant du réseau Tag, la location de vélos. Les vélos de ses agents, seront loués à l'année moyennant 200 euros par unité, sans contribution financière >>>

● ● ● La CCI de Grenoble expérimente ainsi son propre PDE auprès des 550 salariés permanents. Philippe Bertrand aborde résolument les plans de déplacements d'entreprises en termes de rentabilité. S'il faut faire un PDE, c'est parce que c'est rentable ! Démonstration à l'appui auprès du chef d'entreprise. Une place de parking a un coût - 5 000 euros avec l'amortissement foncier - et lorsqu'on recrute 200 collaborateurs nouveaux par an comme STMicroelectronics, l'extension du parking est une réalité économique. D'où l'alternative qui consiste à offrir la moitié de la somme au salarié recruté qui s'engage à ne pas venir en voiture et à investir l'autre moitié en anticipant une réalisation pro-

grammée. De même, dans des secteurs de pointe où le recrutement du collaborateur spécialisé, la « perle rare », est un exercice difficile soumis à forte concurrence, « le moindre critère positif peut aider l'entreprise ».

moins et « mieux » de voitures, par exemple en offrant aux visiteurs plus de places de stationnement à coûts constants. La CCI de Grenoble a mis au point une démarche très structurée pour convaincre les entreprises.



L'attractivité d'un site, les services proposés par l'entreprise déterminent aussi le choix de ces collaborateurs. Le PDE, c'est

« PDE pro » est une marque déposée proposée aux entreprises qui disposent ainsi d'un outil à décliner selon leurs attentes, contraintes et objectifs avec une charte graphique et des documents clefs en main. Aux petites et moyennes entreprises, il est proposé de s'associer sur un territoire autour d'un PDE commun... Chaque fois, il s'agit d'abord d'estimer le potentiel de changement de modes de transport. La cartographie qui permet de visualiser les lieux de domicile des salariés est le document de travail de départ. L'identification des coûts et des bénéfices quantitatifs et qualitatifs de la démarche PDE et la liste des aides et réductions possibles des différents partenaires - Ademe, Cram, Urssaf, exploitants de transports urbains et régionaux... - complètent le tableau. La démarche associe les salariés dans des groupes de travail qui vont définir la programmation des actions suivant

>>> du salarié. L'entretien est également assuré par la Semitag. Par ailleurs, le Syndicat mixte des transports en commun, l'autorité organisatrice sur l'agglomération, a confié à la Semitag la mission de sensibiliser les sociétés publiques et privées aux PDE. La Semitag a ainsi créé un pôle déplacements qui a accompagné en 2002 près de 50 PDE touchant environ 75 000 salariés, soit 35% des actifs de l'agglomération grenobloise. www.semitag.com

Chambéry à l'honneur

La capitale de la Savoie est lauréate du palmarès des villes 2004 de la revue *Rail & Transports* dans la catégorie « innovation » pour son PDE qui concerne quelque 1 800 agents invités à abandonner leur voiture au profit des transports publics et du vélo. Pour cela, la municipalité a fait disparaître 300 places de parking auto et prend en charge une partie de l'abonnement aux TC ou la location d'un vélo.

Le plan vélo de la société Julius Blum Cmbh

Implantée à Höchst et Bregenz (Autriche) et employant 2 100 salariés, la société a fait le choix du vélo début 1990 car 90% du personnel habitent à moins de 9 km de leur lieu de travail.

Avec un panel de mesures exemplaire :

- stationnement des vélos devant l'entrée de l'entreprise, parking voitures derrière les bâtiments, station de gonflage sur place
- seuls les employés habitant à plus de 10 km (contre 4 km auparavant) et ne pouvant utiliser un bus sont indemnisés de 0,12 € du km. La société a réinvesti les économies ainsi faites dans le stationnement des vélos
- 20 vélos de service pour les déplacements professionnels et la pause déjeuner

>>>

BionX
VÉLO INTELLIGENT

une nouvelle dynamique pour votre flotte

BION'X est le seul dispositif d'assistance au pédalage qui vous permet de revaloriser votre flotte existante.

...pour agrémenter les déplacements et les moments de loisirs...

TESTÉ SUR
120 000 km
AVEC SUCCÈS

Prévu pour être installé sur la majorité des cycles existants*, vous offrez une image dynamique à vos utilisateurs, qui y apprécieront les 4 niveaux d'assistance et les 4 niveaux de récupération d'énergie.

Polyvalence, simplicité, efficacité et économie.

BION'X a été valorisé lors des tests comparatifs sur les vélos à assistance électrique du CEVEQ en 2001.

www.bionx.fr

distribué en France par
EV-ShowRoom - tel : 04 78 37 50 44 - <http://petrol.free.fr>

● ● ● qu'elles sont de mise en œuvre simple et peu coûteuse ou qu'elles sont sources de profits, tandis que d'autres sont plus complexes et/ou nécessitent plus d'investissement.

Recette simple

Pour réussir un bon PDE, si les diagnostics, pré-enquêtes, cocktail de mesures contraignantes et d'incitations, campagne d'information et de promotion sont les outils incontournables, il faut surtout que la direction de l'entreprise ou de l'établissement public soit motivée. Chef d'entreprise, maire ou directeur de services de l'Etat, convaincus du bénéfice global de la démarche pour

l'établissement et pour les salariés, créent la dynamique. Et parce que le panel de mesures est vaste et qu'il s'agit de se lancer, peu ou prou, dans une aventure un peu nouvelle, l'interface du conseil en mobilité est indispensable. Enfin, l'observation des initiatives réussies et les témoignages de leurs opérateurs montrent qu'en matière de PDE aussi, c'est une bonne dose de pragmatisme qui forcera les réticences et les obstacles réels... ou surestimés. Le PDE est un outil efficace pour faire changer les habitudes de mobilité. Comme le font observer Alain Bucherie et Serge Morin, l'enjeu n'est pas aujourd'hui de convaincre les individus – ils sont déjà conscients

qu'elles devront changer – mais de les aider à passer à l'acte et de les accompagner dans cette évolution de comportement de mobilité. En commençant déjà par leur proposer des solutions efficaces, rapides, attractives. En rendant la voiture de moins en moins pratique et les solutions alternatives de plus en plus crédibles. Le vélo pour les déplacements domicile-travail, seul ou combiné aux transports collectifs, est un des produits gagnants de l'offre de solutions alternatives à la voiture. Une démarche marketing, un langage approprié, un effort de promotion et de communication et, à coup sûr, de nouvelles habitudes s'installent... durablement! ■

>>> • conditions spéciales d'achat, prix des vélos négociés avec les détaillants

• check-up vélo et réparation par un professionnel sur le site avec participation de l'employeur aux frais de main-d'œuvre et de pièces

• participation de l'entreprise à hauteur de 14,50 euros à l'achat d'un vêtement de pluie « innovant » et de kits d'éclairage

• information, loterie vélo, week-end d'apprentissage, journée pour les enfants, manifestations sur le thème de la sécurité, concours photo, accueil « glace à la crème » pour les cyclistes les jours de forte chaleur...

De 1990 à 2000 le nombre d'utilisateurs du vélo a doublé passant de 17 à 25%. 180 places de stationnement voiture à 5 800 € chacune ont ainsi été >>>

Réconcilier le vélo et la ville...

ACCROCHE-VELOS

RACKS DOUBLES

ABRIS

CONSIGNES

... avec le spécialiste du parking à vélos !

AGUIDON PLUS - BP 44
 29, rue Rieussec - 78220 VIROFLAY
 Tél.: 01 30 24 60 95
 Fax : 01 30 24 60 96

Retrouvez tous nos produits sur :
www.aguidonplus.fr

Revendeur

www.AZDESIGN.fr

Visite virtuelle de l'exposition
"Vélo boulot, vélo plaisir"
de l'AUAO en juin
et juillet 2004.

le site cycl@ble



ans chaque numéro de *Ville & Vélo* nouvelle formule, nous vous proposons désormais de découvrir un site Internet. Pas obligatoirement un site « cycliste » mais à coup sûr un site très fréquentable pour les acteurs de la mobilité et les citoyens ouverts sur le monde, la ville, l'urbanisme, l'écologie urbaine que sont les usagers du vélo quotidien. Inauguration de cette nouvelle rubrique avec le site de l'agence d'urbanisme d'Orléans qui inscrit le vélo dans le paysage urbain à la mesure de la place que les circulations douces prennent peu à peu sur la toile.

<http://www.auao.org>



Le site de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise – www.auao.org – invite à la découverte de ce territoire et de ses projets. Créée en 1976,

l'Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise a pour vocation d'assister les collectivités locales et l'État dans leurs réflexions en matière d'aménagement et d'urbanisme. Elle a notamment élaboré les documents d'urbanisme que sont le schéma directeur, le PDU et le PLU. L'AUAO est aussi un lieu de débats sur l'avenir des territoires.

En 2004, à l'occasion de « Tous à vélo! » – la Fête du vélo, l'Agence d'urbanisme a réalisé une exposition consacrée au « vélo comme vous en rêviez ». Cette exposition a permis de

découvrir de bonnes occasions de monter à vélo à travers des expériences exemplaires (ramassage scolaire à vélo, PDE, Loire à vélo...), de drôles de machines roulantes (vélos électriques, Segway, triporteurs...), des systèmes de stationnement sécurisés des vélos... Retrouvez tous ces éléments et les panneaux d'une exposition bien documentée sur le vélo www.auao.org (rubrique actualités-clin d'œil), en n'oubliant pas de faire quelques petits détours du côté des grands projets, des interviews de personnalités comme celle de Michel Cantal-

Dupart pour qui « *l'urbanisme n'est pas l'affaire d'un seul architecte si bon soit-il. Mieux vaut multiplier les lieux: pas plus d'un hectare à un seul architecte!* », bref de tout ce qui contribue à imaginer la ville qui va avec!... ■

>>> économisées sur cette période, la place de stationnement vélo couverte revient à 1 070 €. Prochaine étape envisagée, l'introduction du stationnement payant pour les automobiles ?

Formation pro-vélo



Formation pro-vélo par l'association Pro Vélo à Bruxelles

Des conseils de base pour circuler à vélo dans le trafic urbain, choisir le meilleur itinéraire, bien s'équiper avec un module d'une heure et demie ou, mieux, une semaine à vélo, soit un vélobus d'une quinzaine de vélos prêtés par l'association avec accompagnement, information, assistance technique !

Les aides financières de l'Ademe

- Études :
50% maximum des études sur une assiette soumise à conditions et limitée à 75 000 € HT
- Investissements :
30% maximum des investissements sur une assiette plafonnée à 300 000 € HT pour les opérations exemplaires.

pour en savoir plus

www.ademe.fr
(liste des délégations régionales)

Expo 2004 suivez le guide...

Retrouvez les temps forts
du congrès, en textes et en images sur
www.villes-cyclables.org



Le 15^e congrès fut l'occasion d'un anniversaire. Parti de 10 villes en 1989, le Club compte plus de 750 collectivités, villes, départements et régions, partenaires institutionnels, associations et entreprises. Un moment privilégié de réflexion sur des thématiques renouvelées. Un débat qui n'est plus seulement technique mais qui aborde les questions d'image, d'économie et de développement durable de nos territoires. Mais le congrès 2004 a permis d'exprimer une impatience, celle de ceux qui agissent sur le terrain et qui ont aujourd'hui, malgré les espoirs donnés par la mission parlementaire sur le vélo dont les conclusions ont été remises au Premier ministre huit mois plus tôt, le sentiment d'être laissés au milieu du gué... La nécessité d'une stratégie nationale pour le vélo en France s'est plus que jamais ressentie pour changer de braquet. Sans délai !

Les trophées
du vélo 2004
organisés par le



Les lauréats :

▷ dans la catégorie
"Collectivités territoriales"
les villes de Bordeaux (33)
et de Mouans-Sartoux (06)
et une mention aux villes
de Ham (80) et de
Tournefeuille (31)

▷ dans la catégorie
"Associations"
Movimento (*agglomération
toulousaine*) et ADTC
(*Association pour le dévelop-
pement des transports en
commun, des voies cyclables
et piétonnes dans la région
urbaine grenobloise*)
et une mention à l'APEI
(*Association de parents
d'enfants inadaptés de
l'Aube*) et à l'association
Point de Mire (Le Havre)

▷ dans la catégorie
"Entreprises"
L'hôtel du Nord -
Le Pari vélo (Paris)

▷ Consultez
les présentations
des dossiers lauréats
et des mentions
du jury sur :
www.villes-cyclables.org



Liste des exposants 2004



ABRI-PLUS ÉQUIPEMENT

Mobilier urbain
M. Gerondeau
c.deprez@abri-plus.com
rue de l'Industrie ZA de Grand Lieu
44 310 St. Philibert-de-Grand-Lieu
02 40 78 08 08
02 40 78 08 10
www.abri-plus.com

Leader français des abris chariots, ABRI-PLUS a développé une gamme d'abris voyageurs et d'abris cycles à destination des collectivités et de l'industrie.

AF3V

Association
M. Savary
info@af3v.fr
5 avenue François Collignon
31 200 Toulouse
05 34 30 05 59
05 61 26 05 87
www.af3v.org

Association qui agit pour le développement en France des véloroutes et voies vertes. L'AF3V participe aux projets européens et nationaux, régionaux et départementaux d'aménagement; informe les usagers - cyclistes, piétons, rollers, personnes à mobilité réduite - sur les véloroutes et voies vertes existantes, et les «porteurs de projets» sur les moyens de créer ces VVV et édite un Catalogue touristique.

tantes, et les «porteurs de projets» sur les moyens de créer ces VVV et édite un Catalogue touristique.

AGUIDON PLUS

Mobilier urbain
M. Fourel
dfaurel@aguidonplus.fr
29 rue de Rieussec BP 44
78 220 Viroflay
01 30 24 60 95
01 30 24 60 96
www.aguidonplus.fr

AGUIDON PLUS est le spécialiste du parking vélos, c'est son seul et unique métier. AGUIDON PLUS propose une très large gamme de solutions, construite en partenariat avec les meilleurs fabricants (allemands exclusivement), du stationnement de courte durée sur voirie jusqu'au gardiennage en vélostation sur deux niveaux. De nombreuses solutions originales apportent des réponses nouvelles, par exemple pour les écoles primaires ou pour l'habitat collectif.

ALOISIR

Mobilier urbain
M. Delacroix
info@aloisir.fr
RN 20 3130 route du Nord
82 000 Montauban
05 63 63 56 26
05 63 63 62 34
www.aloisir.fr

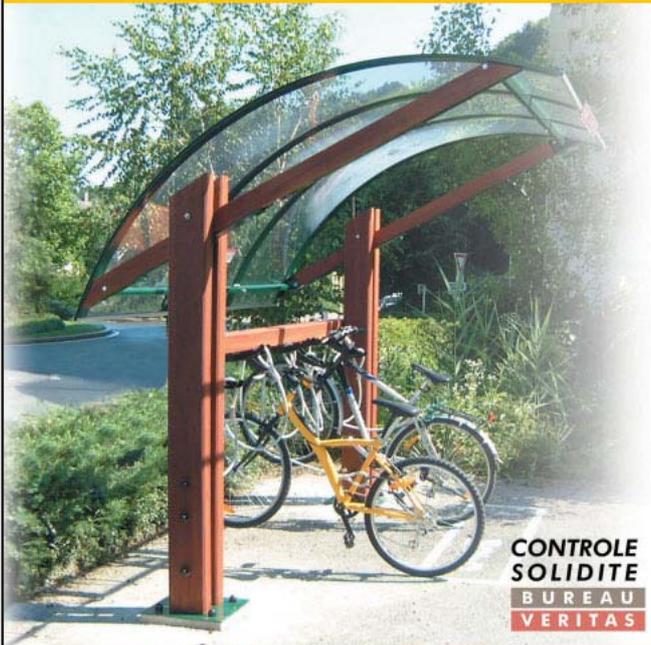
ALOISIR, spécialiste de la location de parcs de cycle longue durée sur toute la France. Détenteur également du brevet SECU-BIKE.

ALTINNOVA

Mobilier urbain
Mme Verdier
cverdier@altinnova.fr
Porte des Flandres
rue Simone de Beauvoir
62 138 Auchy-les-Mines
03 21 25 89 66
03 21 25 89 66
www.altinnova.com

ALTINNOVA a créé les premières stations-service dédiées aux cyclistes en libre-service. Baptisée ALTAO, la station rando, et ALTAO modulo, elles permettent aux cyclistes de laver, réparer, gonfler leur vélo, de trouver une gamme d'informations touristiques par l'intermédiaire d'une borne interactive tactile...

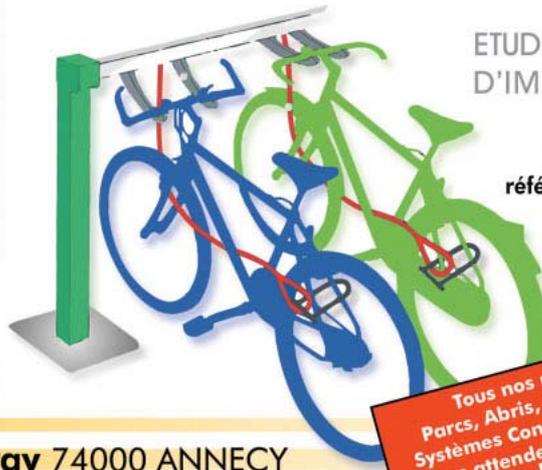
PARCAGE ANTIVOL Vélos Ayez le réflexe sécurité !



CONTROLE
SOLIDITE
BUREAU
VERITAS

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

le seul antivol protégeant **intégralement** toutes les parties du vélo



ETUDES - PROJETS
D'IMPLANTATION

Nombreuses
références en France

Tous nos produits :
Parcs, Abris, Appuis-vélos,
Systèmes Consignes, Boxes ...
vous attendent sur notre site
www.cyclogard.com



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

FABRICANT

Modèles déposés / systèmes brevetés

**ARD****Revêtement et signalétique**

M. Dhervilly
societe.ard@wanadoo.fr
 Immeuble Iliade
 1, place Saint-Clair
 14 200 Hérouville-St-Clair
 02 31 54 58 61
 02 31 53 92 97
www.activsol.com

ECOVOIE® stabilise les sols naturels de surface à l'aide de liants hyper-pouzzolaniques. Ces procédés présentent une alternative aux enrobés ou aux bétons désactivés tout en offrant comme avantage de conserver les caractéristiques naturelles des sols que sont leur couleur et leur aspect. Les sols ainsi traités s'intègrent harmonieusement dans leur environnement. ECOVOIE® élaboré par A.R.D. se compose essentiellement de produits de recyclage.

AREA MOBILIER URBAIN**Mobilier urbain**

M. Sastourné
l.sastourne@area.fr
 17, rue d'Ariane
 31 240 L'Union
 05 34 25 21 00
 05 34 25 21 01
www.area.fr

AREA Concepteur et fabricant de mobilier urbain a développé depuis 1994 des gammes d'appui vélos.

BRAUMAT**Marquage**

Mme Charrier
contact@braumat.fr
 ZA Le Clair de Lune
 44 360 St-Etienne Montluc
 02 40 86 91 68
 02 40 85 90 72
www.braumat.fr

BRAUMAT est le spécialiste des équipements pour la signalétique. De multiples collectivités territoriales travaillent depuis des années avec les équipements et consommables de BRAUMAT : plotter de découpe, imprimantes grand format, machines à graver à fraise ou laser, matières à graver, films vinyliques adhésifs, etc.

CARRIÈRE DES MINIÈRES**Revêtement et signalétique**

M. Faugeron
 Les Minières 86 700 Payré
 05 49 42 44 45
 05 49 42 04 80

CARRIÈRE DES MINIÈRES produit depuis 10 ans un stabilisé renforcé à partir de granulats de calcaire, durs, non gélif. Il s'agit d'un produit naturel. Il peut être appliqué au finisseur ou à la main en réalisation de pistes cyclables, places, parkings, allées ou trottoirs. Quelques références de réalisations : Loire à Vélo, Le Grand Parc du Puy du Fou, le Tramway et les quais de Bordeaux, Île de Ré et Oléron...

CYCLOGARD**Mobilier urbain**

M. Vidonne
vidonne@cyclogard.com
 3, route de Vovray
 74 000 Annecy
 04 50 45 13 45
 04 50 51 88 12
www.cyclogard.com

CYCLOGARD, parcages antivol deux roues, apportent une solution efficace contre le vol en protégeant intégralement le vélo, le scooter ou la moto par son système de câble ; produit breveté, exclusif et novateur. Ses abris esthétiques, ses boxes individuels ou collectifs ont une bonne intégration dans l'environnement.

EV SHOWROOM**Fabricant et distributeur**

M. Bayle
 3, rue Vieil Rensversé
 69 005 Lyon
 06 71 33 67 44

Précurseur du vélo à assistance électrique moderne, EV SHOWROOM a été le premier en Europe à réunir sous une même enseigne, l'intégralité des marques européennes de qualité professionnelle.

FUBICY**Association**

M. Bassetti
f.bassetti@fubicy.org
 12, rue des Bouchers
 67 000 Strasbourg
 03 88 76 70 87
 03 88 36 84 65
www.fubicy.org

La FUBICY a pour objectif d'encourager les déplacements à vélo au quotidien regroupant 130 associations françaises de cyclistes urbains, elle favorise les échanges d'idées et de services entre les associations et entre tous ceux qui veulent agir pour le vélo en ville.

GAZELLE**Fabricant et distributeur**

Alexandre Berthaud
 363, rue de l'Olivette
 34980 St Clément de Rivière
 04 67 02 48 78
 04 67 02 48 78

La société GAZELLE propose une gamme de 4 vélos électriques conçus pour la ville. Elle s'adresse aux collectivités locales et territoriales, aux particuliers, aux revendeurs et aux grandes entreprises du sud de la France. Elle garantit un service après-vente irréprochable.

INCM**Conseil et bureau d'études**

M. Parmentier
incm2@wanadoo.fr
 51 bis rue des Epinettes
 75 017 Paris
 01 46 27 82 28
 01 42 28 97 65
www.incm.asso.fr

Organisme de formation professionnelle spécialisé dans le domaine des 2 roues et tout particulièrement dans le cycle. Seul organisme habilité à dispenser la formation pour la préparation du titre de branche CQP (Conseiller Technique et Commercial Cycle), formation conjuguée à la fois le domaine technique, réparation, accessoires, diététique, bonneterie et commercial.

INTERCYCLES**Fabricant et distributeur**

M. Jodet
contact@intercycles.com
 9 rue Ampère Zone acti-sud
 85 003 La Roche sur Yon
 02 51 44 51 51
 02 51 44 51 55
www.intercycles.fr

INTERCYCLES, fabricant français de vélos, est spécialisé dans la fabrication de vélos à la demande des clients avec leur couleur et leurs logos. INTERCYCLES est déjà présent dans les plus grandes villes (Paris, Bordeaux, Nantes, Angers, Toulouse, Annecy, Lille, etc.)

JC DECAUX**Mobilier urbain**

M. Pascal Chopin
 9 Bd Louis XI BP 522
 37205 Tours cedex
 tel 02 47 76 44 30
 fax 02 47 38 23 81
www.jcdecaux.fr

Créé par JC DECAUX, Cyclocity est un nouveau concept d'emprunt de vélo pour concilier en ville : accessibilité et sécurité. Afin de permettre aux usagers de se déplacer en vélo d'un point à l'autre, sans être obligé systématiquement de ramener le vélo, des stations sont réparties dans toute la ville. Dès lors utiliser Cyclocity, rien de plus simple ! l'abonné insère sa carte dans une borne puis sélectionne un vélo alors libéré de sa bornette. Arrivé à destination, l'abonné dépose le vélo à la station la plus proche.

JJG PARTENAIRES**Fabricant et distributeur**

M. Fuchs
ovo.system@wanadoo.fr
 Route d'Ungersheim BP 36
 68 190 Ensisheim
 03 89 83 48 80
 03 89 83 48 81

La société JJG Partenaires développe une gamme de produits sous la marque « OVO System ». L'idée d'OVO System est simple : proposer aux municipalités et autres collectivités territoriales d'intégrer progressivement à leur parc de véhicules, voire de mettre à la disposition du public en complément des transports en commun, une gamme de mobiles électriques pratiques, silencieux, non polluants, économiques et très rentables.

KEOLIS**Fabricant et distributeur**

M. Coenen
 9 rue Caumartin 75 320 Paris Cedex 9
 06 25 89 03 93
fcoenen@keolis.com
 Segway

KÉOLIS développe depuis plusieurs années une véritable politique de développement des moyens de transport doux, utilisant des énergies renouvelables. Le réseau Oxygène est composé de plusieurs stations ou kiosques où l'utilisateur peut trouver à moindre coût, un vélo ou un Segway Human Transporter.

LACROIX SIGNALISATION**Revêtement et Signalétique**

Mme Auclerc
contact@lacroix.fr
 8, impasse de Bourrelrier BP 4
 44 801 Saint-Herblain
 02 40 92 37 93
 02 40 92 04 74
www.lacroix-signalisation.fr



LACROIX SIGNALISATION, un des leaders sur son marché, est devenu le partenaire privilégié des collectivités en proposant des produits et des services dans le domaine d'équipements de signalisation et de mobiliers urbains.

LINNHOF

Fabricant et distributeur

M. Abdul Hamid
philippeah@wanadoo.fr
 4 rue des Saules 95 280 Jouy le Moutier
 01 30 38 26 03
 01 34 33 06 12

La société LINNHOF distribue les vélos électriques EZRE. Avec le vélo à assistance électrique, vous pédalez sans effort même contre le vent et dans les montées. Vous arrivez à destination frais et dispos, vous profitez pleinement des ballades et randonnées, bref, vous pratiquez le vélo plaisir avec un produit écologique et économique.

LKF

Revêtement et signalétique

M. Chatry
f.chatry@free.fr
 48 avenue des Frères Lumière
 78 190 Trappes
 01 30 13 15 72
 01 30 13 17 23

LKF est spécialisé dans la fabrication de bandes et symboles préfabriqués rétro-réfléchissants en thermoplastique. PRE-MARK® est un marquage routier préfabriqué prêt à l'emploi. PRE-MARK® s'applique très facilement à l'aide d'un chalumeau. Aucune machine, aucun équipement n'est nécessaire. La durée de vie de PRE-MARK® est certifiée par l'ASQUER en NF1 (1 million de passages de roues) et NF2 (48 mois).

MAT'LOISIRS

Fabricant et distributeur

M. Dubus
 11, avenue de Chambord
 45 190 Beaugency
 02 38 44 54 68
 02 38 44 83 20

- vente, location, exploitation de matériel de loisirs
- tricycles triporteurs, quadricycles «Rosalie», avec ou sans assistance électrique
- véhicules utilitaires ou de loisirs électriques.

MECAGRAV Industrie

Marquage

M. Boldyreff
info@mecagrav.com
 15, avenue de la Baltique BP48
 Villereben-sous-Yvette 91 942 Courtabœuf
 01 69 28 50 45
 01 69 28 70 84

www.mecagrav.com

Depuis plus de 50 ans, MECAGRAV est le grand spécialiste du marquage industriel, et ses clients sont aussi bien Renault, Peugeot, Snecma, Michelin... Le marquage des vélos par leur pistolet portable P M50 en est le plus vivant des exemples : rapidité de mise en œuvre, aucun besoin de montage particulier, pas de démontage de pièces de vélos, simplicité d'utilisation pour des opérateurs néophytes, marquage parfait.

MOVIMENTO

Conseil et bureau d'études

M. Perucca
william.perucca@movimento.coop
 5 port Saint Sauveur
 31 000 Toulouse
 05 62 17 23 54
 05 62 17 50 16

www.movimento.coop

Des prestations de conseil et d'études en éco-mobilité. Des prestations d'animations et de sensibilisation qui permettent de déconstruire les images (les « à priori ») négatives de l'utilisation du vélo, des transports publics... et de valoriser ces modes pour les déplacements. Des prestations de services pour gérer un réseau de vélo-station.

SECURMARK

Marquage

M. Franzoni
marco.franzoni@securmark.com
 Bleicherweg 39 case postale
 CH-8 027 Zurich
 00 41 1 286 51 50
 00 41 1 287 33 67

www.securmark.com

Son activité principale se concentre sur le marquage de vélos, d'automobiles et d'embarcation et est destiné à une clientèle variée et internationale. Le tatouage est profond et donc très difficile à effacer. Le tatouage est très rapide (moins d'une minute pour 14 signes alphanumériques) et facile à effectuer grâce à la simplicité et au poids réduit de la graveuse électronique.

www.securmark.com
office@securmark.com

SECURITYBIKE

Marquage

M. Rivière
 1 avenue Thomas Edison
 86 360 Chasseneuil du Poitou
 05 49 49 77 77
 05 49 49 77 78

Ce produit s'adresse à tous les usagers du vélo, collectivités urbaines et distributeurs. Il se compose de deux parties : le marquage de vélos proprement dit et une garantie contre le vol 1 ou 2 ans.

TECHNIFOR

Marquage

M. Guerchon
tf@technifor.com
 11 quai du Rhône 01 788 Miribel
 04 78 55 85 42
 04 78 55 22 94

www.pro-pen.fr www.technifor.fr

TECHNIFOR, 1^{er} fabricant mondial de machines de marquage permanent, propose une solution de marquage : le pistolet de marquage M3000 Pro-pen. Cette unité de marquage est fournie avec une batterie qui permet une utilisation mobile en complète autonomie.

VAR

Fabricant et distributeur

Mme Carlier
 19/21 avenue Gustave Eiffel
 28 630 Gellainville
 02 37 33 37 10
 02 37 33 37 17

www.vartools.com

VAR, leader européen d'outillage cycles, conçoit, fabrique et commercialise plus de 250 outils spécifiques au montage, à l'entretien et à la réparation des cycles.

Les produits VAR mais aussi des conseils techniques sur leur site Internet.

VELONIX

Fabricant et distributeur

M. Mallet
 1 Chemin de la Bresle BP19
 80 770 Beauchamps
 03 22 30 05 41
 03 22 30 06 82

www.velonix.com

Distributeur exclusif pour la France de la marque PANTHER, fabricant allemand de cycles depuis 1896, spécialiste du vélo de ville de par ses origines. Via sa filiale française, le groupe PANTHER peut accompagner tout développement de l'utilisation du vélo en ville ■

Éditeur :

Ville & Vélo Eurl
 33 rue du Faubourg-Montmartre
 75009 Paris

Directeur de la publication :

Denis Baupin

Rédactrice en chef :

Véronique Michaud

Secrétariat de rédaction,

mise en page :
 David Grumbach
 Denis Desailly

Rédaction / Abonnements :

Ville & Vélo
T 01 56 03 92 14
F 01 56 03 92 16

info@villes-cyclables.org

Photos :



Club des villes cyclables,

Denis Desailly,
 Pascal Quennehen
 Thierry Nava

Publicité :

IM Régie :
 Marc Grand, directeur
 Véronique Annereau
 23, rue Faidherbe
 75011 Paris
T 01 40 24 14 90
F 01 40 24 22 70
v.annereau@impub.fr

Conception maquette

& couverture :
 Studio Desailly
 Denis Desailly
 13, rue Pascal
 75005 Paris
T 01 45 35 79 71
F 01 43 36 30 17
desailly@club-internet.fr

Illustrations

en pâte à modeler :
 Isabelle Duval

Remerciements à :

Véronique Cézard,
 Antoine Desailly,
 Gebhard Von Eickstedt

Photogravure

et impression :
 LVRI
 44 avenue
 de Lattre-de-Tassigny
 91 100 Corbeil-Essonnes
T 01 60 89 06 22
lvri.fr

N° CPPAP :

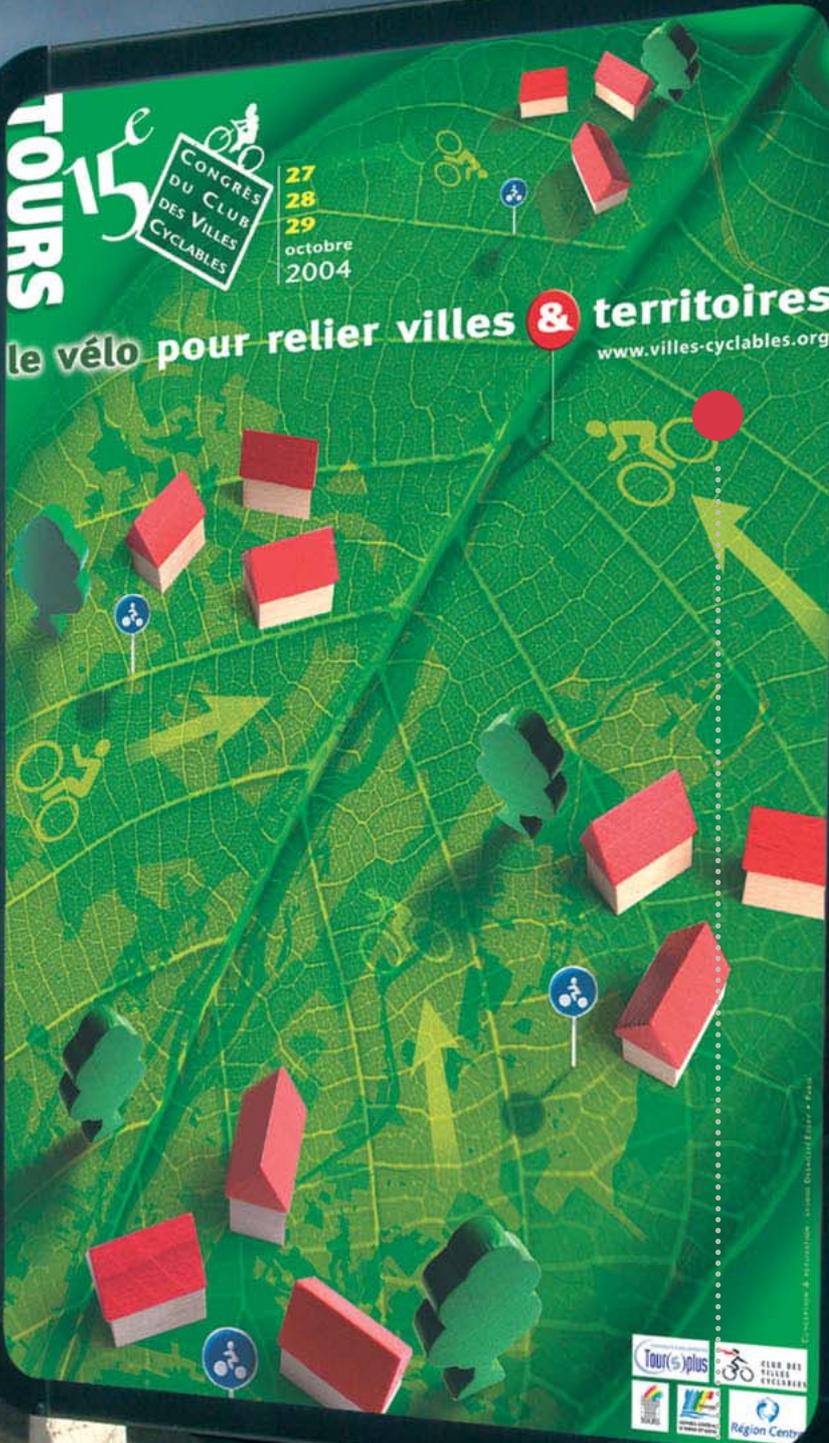
en cours.
 Ville & Vélo est
 membre du SPEJP.

TOURS
15^e

CONGRÈS
DU CLUB
DES VILLES
CYCLABLES

27
28
29
octobre
2004

le vélo pour relier villes & territoires
www.villes-cyclables.org



www.villes-cyclables.org



Jean-Marie Tétart

président de l'Association européenne des véloroutes et des voies vertes

1/ La France figure-t-elle parmi les bons élèves pour la réalisation de véloroutes et de voies vertes ?

Pendant longtemps la France a pu paraître à la traîne par rapport à d'autres pays européens. Elle ne l'était en réalité que par rapport à la politique cyclable. Sa stratégie spécifique « voies vertes » est aujourd'hui plutôt mieux structurée qu'ailleurs. Lancé réellement fin 1998 avec l'approbation du schéma national de véloroutes et voies vertes, le développement des voies vertes connaît actuellement une progression continue de son linéaire de 6% par année. Cela devrait encore s'accélérer car les études entamées en grand nombre après le lancement du schéma national aboutissent aujourd'hui. Et parce que les collectivités locales, principalement les départements et les communes, sont convaincues de l'intérêt de ces réseaux verts et les ont adoptés dans leurs politiques d'équipement ou de financement. Enfin, la demande sociale s'exprime de plus en plus nettement. En témoigne le nombre d'articles consacrés aux voies vertes dans les médias grands publics. Ce schéma propose une maille de fuseaux compatible avec la maille

européenne, susceptible de porter des itinéraires de véloroutes et voies vertes sur lesquels pourront s'arrimer des circuits locaux ou régionaux.

2/ Le vélo est encore et surtout un objet de loisir en France : le développement de ces infrastructures peut-il entraîner une évolution des pratiques ou confortera-t-il avant tout cet usage dominant ?

A l'origine envisagées pour le loisir et le tourisme, les voies vertes sont paradoxalement susceptibles d'inverser cette tendance. D'abord parce que les voies vertes permettent d'accroître ou de maintenir le nombre de pratiquants du vélo en général. Elles sont par ailleurs exigeantes en termes de contraintes de confort, de sécurité, de jalonnement et redonnent confiance à un public d'âge et d'origine variés. Enfin, parce que les voies vertes traversent aussi villes et villages et permettent aussi le déplacement de proximité. Globalement, les voies vertes sont un bon moyen de redécouvrir que la pratique du vélo, c'est possible. Les voies vertes sont un bon sas vers la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens.

3/ Quels sont les enjeux pour demain en matière de développement du réseau européen des véloroutes et voies vertes ?

Les potentialités offertes aux voies vertes en Europe sont insoupçonnées. Le linéaire de voies ferrées désaffectées ou de chemins de halage non encore aménagés est énorme. Il suffit de songer que la seule Sicile vient très récemment de décider une programmation de près de 750 km de voies vertes à partir des voies ferrées et qu'au Portugal, REFER* vient de décider la transformation de plus de 1400 km de voies ferrées. Les enjeux sont donc énormes en termes de nouvelles infrastructures offertes aux non motorisés. Ils le sont plus encore en termes de transformation de l'offre touristique de l'Europe qui a besoin économiquement de diversifier et de conforter encore ce secteur. Enfin les voies vertes constituent un vecteur adapté pour poursuivre de manière simple à travers l'Europe le débat sur d'autres politiques pour les déplacements, la santé, le tourisme, le développement local ■

*Equivalent de réseau ferré de France (RFF)

Les voies vertes en France en 3 dates

• **15 décembre 1998** : adoption du Schéma national des VVV lors du Comité interministériel d'aménagement du territoire.

• **Mai 2001** : publication du cahier des charges « Schéma national des véloroutes et voies vertes » élaboré par les ministères de l'Environnement, des Transports, des Sports et du Tourisme – parution de la fiche « les relais vélo », 1^{re} d'une collection éditée par les mêmes ministères.

• **Janvier 2005** : un inventaire récent présenté à Tours lors du 15^e congrès du Club des villes cyclables par Julien Savary, président de l'AF3V estime à 104 le nombre de voies vertes d'une longueur supérieure à 12 km, portant à 3 250 km le linéaire actuel.

www.aevv-egwa.org

• L'AEVV a été créée en mai 1997. Son siège est en Belgique. Elle rassemble une cinquantaine d'organisations, pouvoirs publics, associations de plusieurs pays européens. Jean-Marie Tétart, maire de Houdan, membre du bureau du Club des villes cyclables a été élu à la présidence de l'AEVV en novembre 2004.