# TOUR DE FRANCE DES SERVICES VÉLOS

Résultats d'enquête et boîte à outils à l'attention des collectivités

www.gart.org

# Tour de France des services vélos

**Résultats d'enquête et boîte à outils à l'attention des collectivités**

**Mai 2009**

# Préface

Le vélo est un mode de déplacement propre et vertueux, à même de contribuer au défi d'une mobilité durable, c'est-à-dire pensé « pour tous ». Aujourd'hui, les collectivités territoriales, l'Etat et les professionnels ont saisi tout le potentiel de ce mode actif, et tentent d'apporter des réponses appropriées aux besoins des usagers.

Pourtant, si de nombreux progrès ont été accomplis et si le dynamisme des collectivités est indéniable sur ce sujet, l'usage du vélo en France a encore d'énormes marges de progression. En effet, à l'inverse de certains pays européens comme les Pays-Bas, le vélo n'a pas encore trouvé toute sa place dans les politiques de déplacements urbains. Son existence, même si elle est devenue bien réelle, est encore constamment menacée par le tout-voiture. Un grand nombre de nos concitoyens n'ont pas encore franchi le pas.

A l'heure où les cours du baril de pétrole sont entrés dans un mouvement de hausse structurelle, où la préoccupation environnementale se fait plus pressante et où les problèmes de congestion sont toujours plus aigus dans nos agglomérations, les pratiques de mobilité se situent à un tournant. Depuis 2006, et pour la première fois depuis leur création, les Enquêtes Ménages Déplacement (EMD) analysées par le Centre d'études sur les réseaux, les trans-

ports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), montrent une diminution systématique de la part modale de la voiture au profit des transports collectifs et du vélo.

En complémentarité avec l'offre de transports collectifs, les collectivités territoriales – intercommunalités en tête – sont désormais engagées avec volontarisme dans la définition de leurs premières « politiques vélos ». Certaines collectivités ont ainsi lancé des politiques ambitieuses d'aménagements cyclables et déployé des services vélos sur leur territoire. L'Etat participe également à cet effort en finançant certaines actions vélos, en participant à la création du réseau Véloroutes et Voies Vertes, en soutenant une politique d'innovation technique et de services, en lançant une démarche visant à équiper l'habitat collectif (social et privé), à développer les locaux à vélos, ou encore en aménageant la législation, comme le montrent les premières évolutions du Code de la route durant l'été 2008.

Cependant, mettre en œuvre une politique cyclable, développer des services vélos efficaces et efficients n'est pas chose facile. De nombreux obstacles, notamment techniques et organisationnels se dressent encore pour conduire nos politiques cyclables.

Cette publication, réalisée avec le soutien financier du ministère de l'Ecologie, de l'Energie du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, qui complète l'étude du GART et du Club des Villes Cyclables « Vélo et transports publics, un tandem gagnant pour la mobilité durable », apporte une expertise supplémentaire nécessaire pour la mise en œuvre de services vélos. Que le GART et toute son équipe en soient ici très vivement remerciés !

*Hubert Peigné,*
*Coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo*

>>> *Le vélo est un mode de déplacement propre et vertueux, à même de contribuer au défi d'une mobilité durable, c'est-à-dire pensé « pour tous ».*

# Edito

A l'heure où la France, dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, s'est engagée à réduire de 20 % ses émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020, il n'est plus nécessaire de démontrer toute l'importance d'imposer les modes actifs comme une composante essentielle du système des déplacements urbains.

A ce titre, les travaux menés dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, faisant une large place aux réflexions sur la gouvernance et la nécessaire évolution des compétences des autorités organisatrices de transports en France, ont permis de pointer du doigt la nécessité de repenser la place du vélo dans un système de mobilité vraiment durable.

Par le biais d'une enquête réalisée début 2007 avec le Club des Villes Cyclables auprès des autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) et des collectivités membres de leurs réseaux respectifs, intitulée « Vélos et transports collectifs : un tandem gagnant pour la mobilité durable », le GART avait déjà mis en évidence l'inscription croissante du vélo dans la chaîne globale des déplacements, grâce à sa double logique de rabattement et de relais des transports collectifs.

A ce jour, au vu du retour en force du vélo dans les pratiques, en partie grâce à l'essaimage et à la médiatisation des systèmes en libre service, le GART a

choisi d'étayer son analyse en y incluant l'ensemble des services vélos mis à disposition par les collectivités, et en envisageant les divers enjeux posés, dans leurs dimensions tant institutionnelle et juridique, qu'économique et financière.

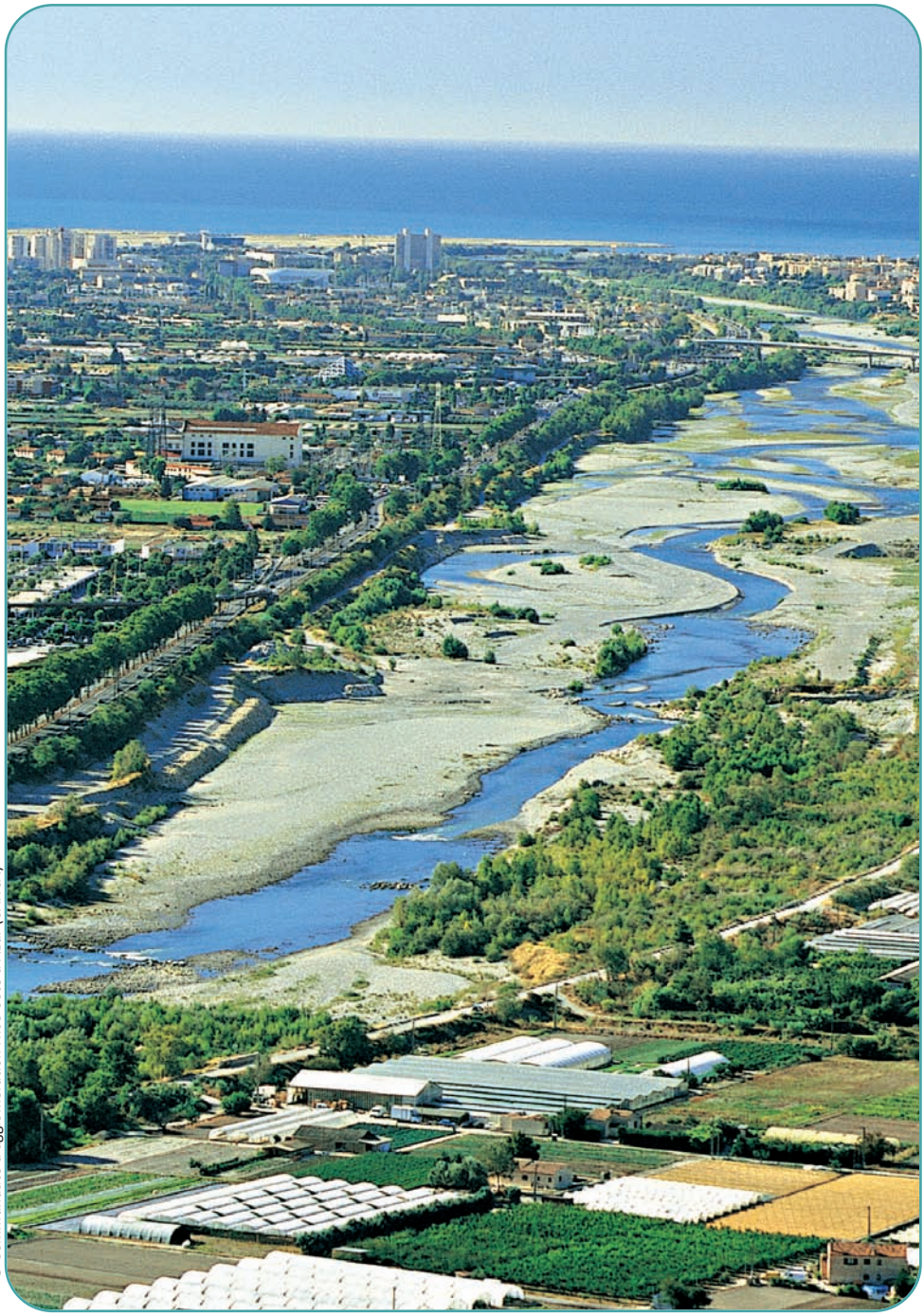
Une nouvelle enquête a ainsi été lancée au printemps 2008 auprès des AOTU adhérentes et non adhérentes du GART, pour actualiser nos connaissances sur les pratiques des collectivités en matière de services vélos. L'ensemble des informations directement collectées sur le terrain, analysées au regard du défi environnemental actuel et des questions de gouvernance, tentent de guider les choix des collectivités locales confrontées à la question du financement de leurs réseaux de transports collectifs et à la complexité de la répartition des compétences (voirie, stationnement, etc.).

Par le biais de cette enquête, soutenue par la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo, nous avons identifié les questions actuellement posées, et les solutions qui s'offrent aux autorités organisatrices de transport désireuses de développer leurs politiques cyclables par la mise à disposition de services vélos. Plus précisément, l'étude s'interroge sur la typologie des services existants, leur complémentarité, leur adaptation aux spécificités territoriales, leur inscription dans les documents de planification et leur intégration à la chaîne des transports publics.

Si l'article 20 de la loi du 17 décembre 2008 relative au financement de la sécurité sociale a tout récemment officialisé l'existence des « services publics de location de vélos » en l'inscrivant dans le marbre, cette étude a un cœur de cible plus large car elle tend à considérer tous les types de services vélos proposés par les collectivités locales à ce jour, intégrant également le prêt, l'offre de stationnement, ou encore les « vélostations ».

*Roland Ries,*
*Président du GART*

>>> *L'étude s'interroge sur la typologie des services existants, leur complémentarité, leur adaptation aux spécificités territoriales, leur inscription dans les documents de planification et leur intégration à la chaîne des transports publics.*



© Communauté d'agglomération Nice Côte d'Azur (CANCA)

*Plaine du delta du Var, Alpes maritimes.*

# Sommaire

**Préface** 2
**Edito** 4

## Le vélo, petite reine de la mobilité durable 9

**De multiples jalons pour le développement durable** 11
Vers un rayonnement des courtes et moyennes distances 11
Pour une activité locale et des individus en bonne santé 13
**Enjeux à considérer avant d'entrer en piste** 15
Un usager à la fois flexible et réactif 15
Un cercle d'acteurs à rayons multiples 16

## L'offre des collectivités en pleine ascension 19

**Services vélos, le feu vert est donné** 21
Cinq types de services vélos mis en œuvre… 21
… Trois concepts principaux 23
**Quand les initiatives publiques prennent de la vitesse** 24
Coup d'accélérateur depuis 2007 24
Caractéristiques de l'offre 26
La démographie, pivot de la structuration de l'offre 28
Quelques déterminants préalables au choix d'un service vélos 32

## Un nouveau souffle pour nos politiques de déplacement 43

**Le couple service vélos - infrastructure cyclable** 45
Une dynamique réglementaire favorable aux politiques cyclables 45
La nécessité de politiques de planification coordonnées 51
**Vélos et transports collectifs : un tandem gagnant** 57
Une complémentarité nécessaire dans la chaîne des déplacements 57
Des clés pour la mise en œuvre de services complémentaires 59
Les services vélos « pris en main » par l'AOTU 61
L'autorité organisatrice de transports légitimée 63

## Enjeux et recommandations pour maintenir le cap 65

**Vers des services plus complets et plus adaptés** 67
Des solutions techniques à fiabiliser et à développer 67
Vers de nouveaux services plus adaptés aux usages 69
Des exploitants à convertir aux services vélos 72
**Une politique cyclable intégrée à la politique de déplacements** 73
Un document de planification à l'échelle de l'AOTU 73
Un cadre général adapté au vélo 73
**L'AOMD, lévier organisationnel pour une politique vélo durable** 76
L'Autorité Organisatrice de la Mobilité Durable 76
Des actions intégrant les politiques vélos dans les politiques de déplacement 76

**Protocole d'enquête** 79

© S. Schneider pour TISSEO - Toulouse

# Le **vélo, petite reine** de la **mobilité durable**

# De multiples jalons pour le développement durable

**Pièce indispensable d'une politique de mobilité durable, le vélo dépasse largement l'enjeu environnemental pour investir les champs économique, social et sanitaire.**

## Vers un rayonnement des courtes et moyennes distances

Dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, lancé en juillet 2007, la France s'est fixé comme objectif de diminuer de 20 % ses émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2020, et de les diviser par quatre d'ici à 2050. En France, les transports constituent le principal secteur contributeur aux émissions de gaz à effet de serre avant le bâtiment, avec un rejet équivalent à 27 % du total des émissions en 2006 et une augmentation de 20 % entre 1990 et 2006. Ce secteur, largement dominé par la route, est aussi le principal secteur consommateur de pétrole. Dans ce domaine, la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre va de pair avec une nécessaire maîtrise de la consommation d'énergie, ainsi que la réduction des pollutions atmosphérique et sonore particulièrement élevées en milieu urbain. Les modes actifs sont bien entendu les modes les plus respectueux de l'environnement puisqu'ils ne rejettent pas un gramme de $CO_2$.

Pour contrecarrer l'impact environnemental de nos déplacements, il faudra donc repenser notre mobilité, tant professionnelle que de loisirs, en explorant toutes les possibilités qui s'offrent à nous, parmi lesquelles le vélo constitue une véritable opportunité d'amélioration sur le long terme.

© SYTRAL (Lyon)

*Les modes actifs garants de la qualité du cadre de vie.*

On sait aujourd'hui que seuls 3 % des déplacements urbains quotidiens sont effectués à vélo alors que la bicyclette constitue le mode de déplacement le plus rapide pour les trajets de 500 mètres à 3 kilomètres (parfois même jusqu'à 5 à 6 kilomètres). Or, ces trajets courts représentent plus de la moitié de nos déplacements en milieu urbain. Si la totalité des trajets de moins de 3 kilomètres étaient réalisés avec un mode actif, 700 kilos de $CO_2$ par Français seraient économisés en moyenne

> *En France, les transports constituent le principal secteur contributeur aux émissions de gaz à effet de serre. Une augmentation évaluée à 20 % entre 1990 et 2006.*

chaque année, soit 10 % des émissions annuelles moyennes ![1]

Outre ces avantages environnementaux, les atouts de la pratique du vélo en milieu urbain sont indéniables. Pour l'usager, ce mode de transport est non seulement le plus rapide et le plus souple, mais également le plus économique pour les déplacements urbains. Il permet généralement à l'usager d'éviter les problèmes de congestion, fréquents en agglomération et garantit de réelles économies de temps de parcours.

Pour la collectivité, la pratique du vélo crée les conditions d'un cœur urbain moins encombré, moins pollué et moins bruyant. Notons qu'un vélo dans le flux de circulation consomme en moyenne quatre fois moins de place qu'une voiture, et dix fois moins si l'on considère l'espace nécessaire à son stationnement.

Aussi, le développement de ce mode s'inscrit pleinement dans le cadre des missions des autorités organisatrices de transport. A l'heure où les AOTU mettent en œuvre des politiques de transport collectif de plus en plus abouties, une politique cyclable vient compléter l'offre de transports collectifs, tant d'un point de vue spatial, sur des zones géographiques où leur implantation est difficile, que temporel, aux heures où ils ne fonctionnent pas. Elle crée ainsi une offre flexible pouvant dans de nombreux cas se substituer à l'usage de la voiture particulière et favoriser l'accès à l'emploi. Elle peut aussi permettre aux usagers de se libérer de leur voiture particulière et de ne plus être captifs de son usage. La mise en œuvre d'une politique cyclable semble donc incontournable si l'on souhaite créer les conditions d'une mobilité durable sur un territoire.

© J. Dorkel - Communauté urbaine de Strasbourg

*Le vélo, mode peu consommateur d'espace.*

[1] *Source :* ADEME ; hypothèse d'une voiture diesel émettant 180 g $CO_2$/km, avec une majoration de la consommation de 20 % car le moteur est à froid.

## Pour une activité locale et des individus en bonne santé

Face à un pétrole cher et à un pouvoir d'achat en berne, une politique cyclable est une réponse concrète au renchérissement du coût des déplacements des Français. Elle facilite entre autres l'accès aux centres-villes, notamment aux commerces, aux bureaux et aux équipements de loisirs, sans pour autant s'imposer comme une contrainte au citoyen. Alors qu'il s'agit de réduire les consommations de pétrole (53 % de la consommation française étant due au secteur des transports, et en majorité aux véhicules particuliers), le vélo est une solution alternative réaliste pour nos déplacements courts.

Parallèlement, la pratique du vélo favorise l'activité des commerces situés en centre-ville. Avec des sacoches ou un panier, un cycliste peut transporter entre 5 et 10 kilos d'achats. Une étude de la Fubicy[2] et de l'ADEME a montré que piétons et cyclistes se rendent plus fréquemment chez les commerçants. Ils ne rencontrent pas les difficultés de stationnement que connaissent les

© Communauté d'agglomération de Tours

*Faire ses courses à vélo : c'est possible !*

**En matière de rapprochements astucieux entre les commerçants et les cyclistes, l'Association « Droit au vélo » (ADAV) qui promeut l'usage du vélo dans la Région Nord-Pas-de-Calais, en partenariat avec une autre association, Villavélo, propose aux commerçants qui le souhaitent de mettre à disposition des cyclistes une pompe à vélo, et de devenir ainsi des points SOS Vélo. En cas de crevaison, on peut également y trouver du petit matériel de réparation (rustines, démonte-pneus, jeu de clés,...). L'inauguration des premiers points SOS Vélo a eu lieu le vendredi 21 mars 2008. L'ADAV propose à tous les commerçants de s'associer à cette opération pour rendre service à leurs clients cyclistes. Les commerçants qui participent apposent l'autocollant « SOS vélo » sur leur vitrine et s'engagent à fournir pompe et kits de crevaison aux cyclistes malchanceux. Les kits sont offerts par l'ADAV et les pompes sont vendues par Villavélo aux commerçants à prix coûtant (10 € au lieu de 25 € en magasin).**

[2] « Piétons et cyclistes dynamisent les commerces de centre-ville et de proximité », étude réalisée par la Fubicy, en collaboration avec l'ADEME. Dossier du vélo urbain n° 6, août 2003 – publication ADEME n° 4841.

© P. Schuller pour le SYTRAL (Lyon)

*Vers un partage plus équitable de l'espace public.*

automobilistes et contribuent à améliorer la convivialité et la sécurité aux abords des commerces.

De plus, la pratique du vélo contribue à la bonne santé des individus. A l'heure où le couple sédentarité/suralimentation constitue le quatrième facteur de « mort évitable » après le tabac, l'alcool et les accidents de la route, un Français se déplaçant à vélo deux fois 15 minutes par jour diminue considérablement ses risques d'obésité, réduit de deux fois le risque de subir un accident cardiovasculaire et de 30 % sa propension au diabète.

Une pratique régulière du vélo est donc un facteur d'allongement de l'espérance de vie, d'autant que la mobilité en bicyclette n'est pas plus accidentogène que la mobilité piétonne, contrairement aux idées reçues. Pour autant, l'appellation québécoise « modes actifs » pour désigner la marche à pied et le vélo est on ne peut plus appropriée, car elle met en avant la dimension sanitaire et tonique qui les caractérise.

# Enjeux à considérer avant d'entrer en piste

**Les collectivités locales sont nombreuses à exprimer un réel intérêt pour le développement de la pratique quotidienne du vélo sur leurs territoires. Elles doivent s'atteler à satisfaire des usagers généralement exigeants, qui regardent de près les politiques cyclables proposées. Or, force est de constater que les offres techniques ne sont pas toujours assez adaptées à la demande, ni à la hauteur des attentes.**

## Un usager à la fois flexible et réactif

Il faut avant tout prendre conscience que tout territoire n'est pas forcément propice à la pratique du vélo. Le cœur de cible des déplacements à vélos « utilitaires » sont les déplacements de moins de 3 kilomètres et inférieurs à 30 minutes. En outre, la topographie du territoire est déterminante pour la pratique du vélo. Un territoire vallonné constitue une contrainte souvent rédhibitoire à son usage quotidien. En revanche, contrairement aux idées reçues, l'ensoleillement n'est pas un facteur déterminant. Les taux d'utilisation des vélos en libre service (VLS) et l'expérience de villes comme Strasbourg montrent que la rigueur de l'hiver ou les jours de pluie ne découragent pas drastiquement leur utilisation.

La simplicité d'utilisation de ce mode de déplacement et son caractère peu onéreux sont des pré-requis ancrés dans les esprits. La propension à payer du cycliste est en effet minime, évaluée à 100 € par an maximum. Le cycliste attend aujourd'hui un traitement de plus en plus professionnel de son mode de déplacement accompagné d'une véritable politique cyclable cohérente.

Trop souvent, les politiques cyclables n'ont pas été élaborées en fonction des itinéraires, alors que quelques points noirs suffisent à rebuter un cycliste. De même, la simple pose d'arceaux de stationnement n'est pas toujours suffisante, alors qu'aujourd'hui les usagers souhaitent bénéficier de systèmes de stationnement sécurisés pour leurs vélos.

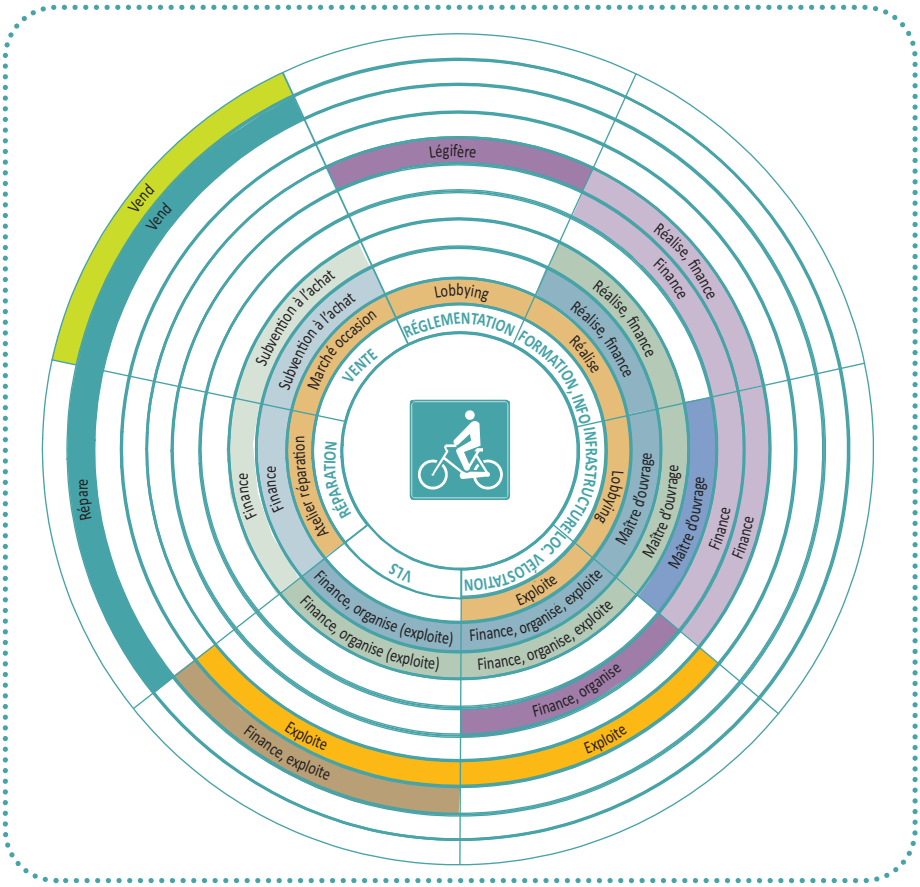
© F. Maigrot - Communauté urbaine de Strasbourg

*Allier mobilité et convivialité.*

## Un cercle d'acteurs à rayons multiples

Ce cercle illustre la grande diversité des besoins des usagers (infrastructures, services, formation/information) et l'importance du nombre d'acteurs qui interviennent dans ce domaine. Chaque cercle concentrique représente un acteur, et chaque portion du disque un des besoins du cycliste. L'enjeu repose donc sur la capacité des acteurs à se fédérer pour offrir au cycliste les services et infrastructures de qualité qu'il attend.

Pour autant, les acteurs publics (collectivités et Etat) ont un rôle majeur à jouer en la matière. Alors que leur intervention dans le domaine des services vélos a souvent été observée avec une certaine crainte par les acteurs privés du secteur, celle-ci a, au contraire, permis un essor sans équivalent de la vente de vélos de ville en France. L'intervention de la sphère publique dans les services a en effet généré l'apparition d'un grand nombre de cyclistes propriétaires qui a dynamisé le secteur du cycle.




*Source : GART*

Il est particulièrement important aujourd'hui de transformer l'essai en poursuivant l'effort actuellement consenti en matière de politiques cyclables. Celles-ci sont sans aucun doute de plus en plus spécialisées, avec l'apparition d'une filière professionnelle autour des services vélos (offre des transporteurs et des publicitaires). A celle-ci s'ajoute une riche intervention du monde associatif qui mène des actions particulièrement efficaces pour le développement de l'usage du vélo (offres vélocampus, ateliers de réparation, vélobus, formations…).

*>>> La mobilité en bicyclette n'est pas plus accidentogène que la mobilité piétonne.*

© J. Dorkel - Communauté urbaine de Strasbourg

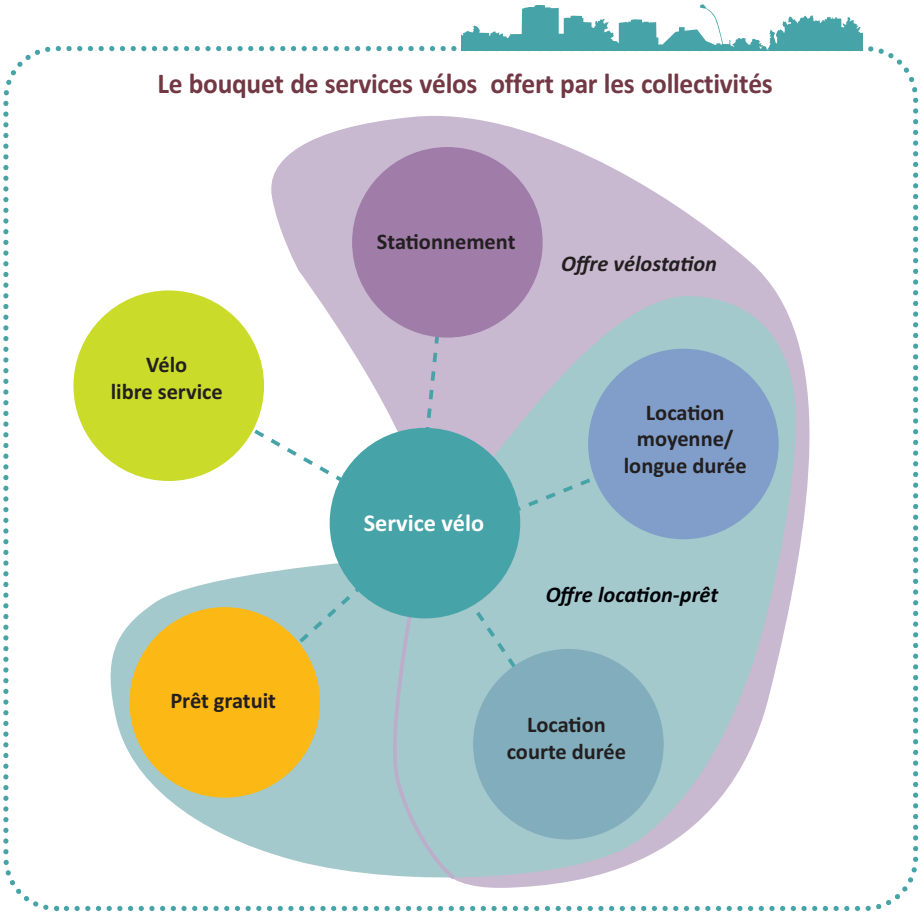
*Association « Vélocation » à Strasbourg, rue des Bouchers.*

© F. Le Lan / Communauté d'Agglomération de La Rochelle

# **L’offre** des **collectivités** en pleine **ascension**

# Services vélos : le feu vert est donné

**De nombreux services sont mis en œuvre par les collectivités. Cependant, l'offre tend à se structurer autour de trois grandes familles de services : le VLS (vélo en libre service), la vélostation et l'offre de location-prêt.**




Source : GART

## Cinq types de services vélos mis en œuvre…

Cinq principaux types de services sont identifiés : la location longue et moyenne durée, la location courte durée, le VLS (vélo en libre service), le stationnement et le prêt gratuit.

• L'offre de location moyenne / longue durée, attribue un vélo public à un usager pour un usage répondant à un besoin de mobilité régulier. Le

vélo loué à la semaine, au mois ou à l'année est entretenu par la collectivité ou son exploitant.

• L'offre de location courte durée est un service de location à l'heure, à la demi-journée ou à la journée.

• Le vélo en libre service (VLS) est le service qui a connu l'essor le plus important ces dernières années. C'est un service relativement lourd à mettre en œuvre basé sur un système de location automatisée de très courte durée, comprenant des stations maillant très finement le territoire.

• L'offre de stationnement est un service qui attribue et assure une place sécurisée à l'usager. Ce service qui historiquement mobilisait de la main d'œuvre sur place est aujourd'hui partiellement automatisé, afin d'assurer des amplitudes horaires plus importantes.

• Enfin, le prêt gratuit répond à une logique de diffusion de l'usage du vélo. Il s'agit alors soit d'une offre de prêt à l'année, soit d'une offre de location/prêt plus courte (jour ou semaine), qui met à disposition des vélos plus coûteux, principalement le Vélo à Assistance Electrique.

A noter que l'offre couplant la location (courte, moyenne et longue durée) et le prêt correspond à celle proposée dans les dispositifs communément appelés « Maison du vélo », qui peuvent aussi proposer d'autres services complémentaires à la mise à disposition de vélos, comme de l'information spécifiquement destinée aux cyclistes.

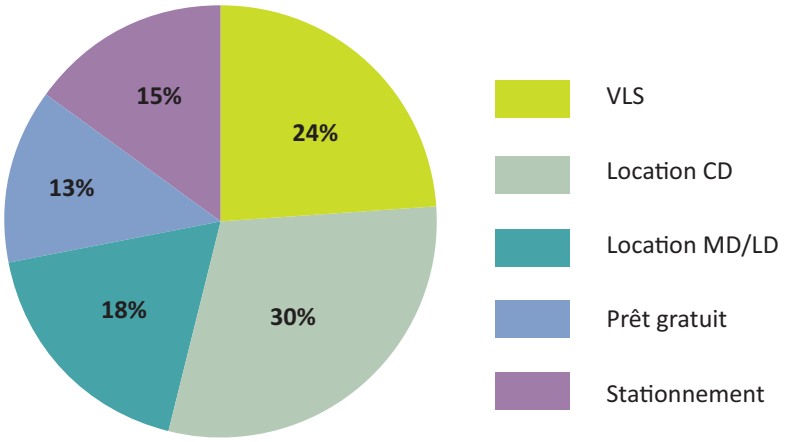
© Ville de Saint-Etienne

*Vélos en libre service, Saint Etienne.*

© SYTRAL (Lyon)

*Plan cyclable, Lyon.*

**Les types de services proposés par les collectivités**




*Source : GART*

## … Trois concepts principaux

La majorité des collectivités mettant en œuvre un service vélos combinent les différents services présentés. Trois grands types d'offres de vélos se dégagent, qui répondent à des objectifs politiques différents :

- Une offre nouvelle de déplacement, indépendante des offres publiques existantes. Ce sont essentiellement les systèmes VLS qui répondent à cet objectif en offrant un nouveau service public de transport maillant intégralement une zone urbaine dense.
- Une offre complémentaire fonctionnant en intermodalité avec l'offre de transport collectif existante. La vélostation est un système qui répond à cette problématique en proposant en premier lieu une offre de stationnement complétée généralement par des services « annexes », dont la location courte, moyenne et longue durée.
- Une offre de services incitative à l'usage du vélo en ville, dans une logique de promotion du mode actif vélo. Ces services s'articulent alors autour d'une maison du vélo proposant généralement des offres de prêt longue durée et de la location/prêt courte et moyenne durée.
- Ces actions se doublent d'événements festifs et de formations sur le vélo.

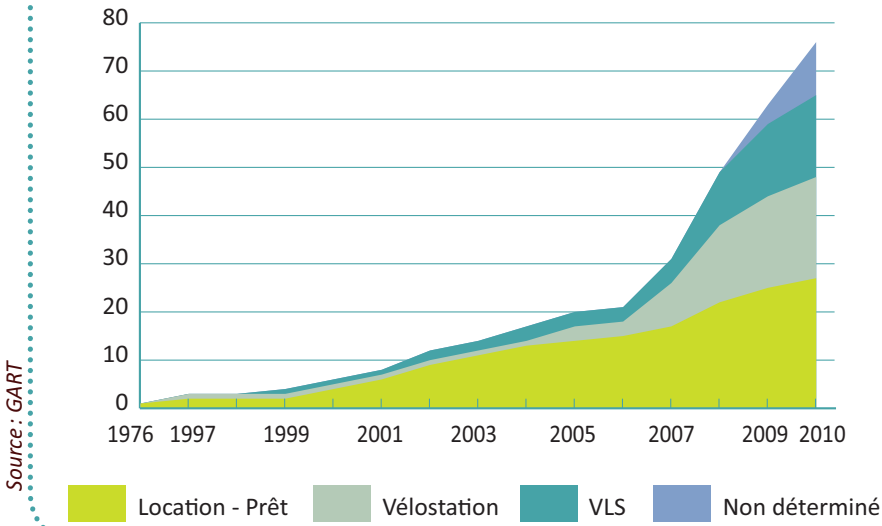
*Usagers des services vélos, Montpellier.*

© Transports de l'Agglomération de Montpellier (TAM)

# Quand les initiatives publiques prennent de la vitesse

**L'enthousiasme des collectivités pour les services vélos est confirmé pour les prochaines années. Le secteur, très dynamique, oscille entre l'amélioration de l'offre existante pour les plus grandes agglomérations, et la création d'un premier service pour les plus petites.**

**Evolution du nombre de services vélos de 1997 à 2010 par type de service proposé**

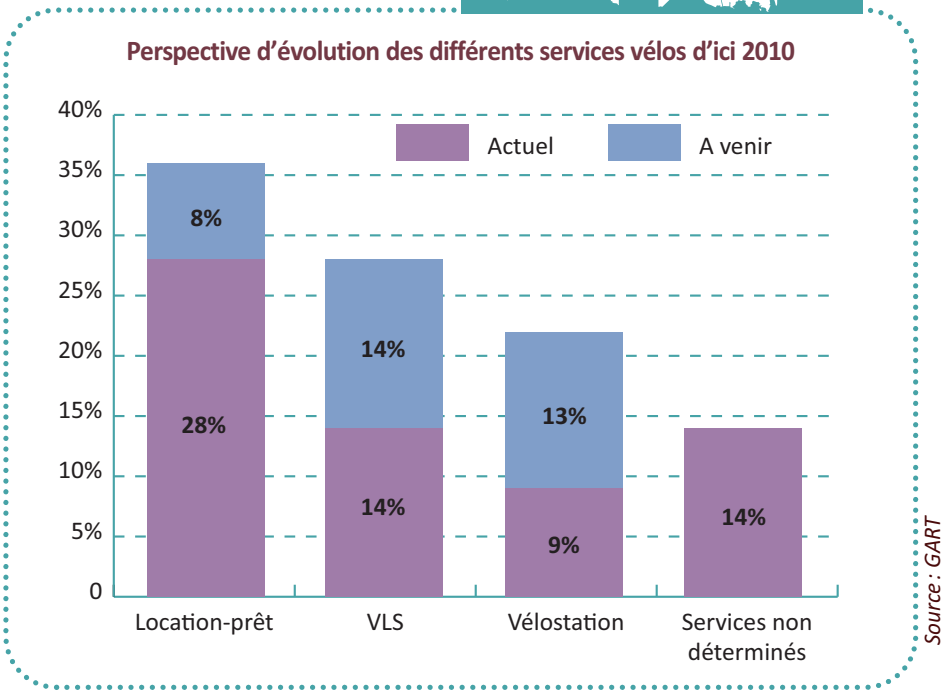



*Source : GART*

## Coup d'accélérateur dès 2007

Les résultats de l'enquête mettent en évidence l'explosion des services vélos proposés par les collectivités et indiquent que leur nombre devrait pratiquement doubler d'ici 2010. Si quelques collectivités ont joué le rôle de précurseurs en mettant en œuvre ces services avant les années 2000 (« Vélos Jaunes » à La Rochelle en 1976, « Vélo à la carte » à Rennes en 1997), la plupart des services ont vu le jour après cette date, avec un boom en 2007.

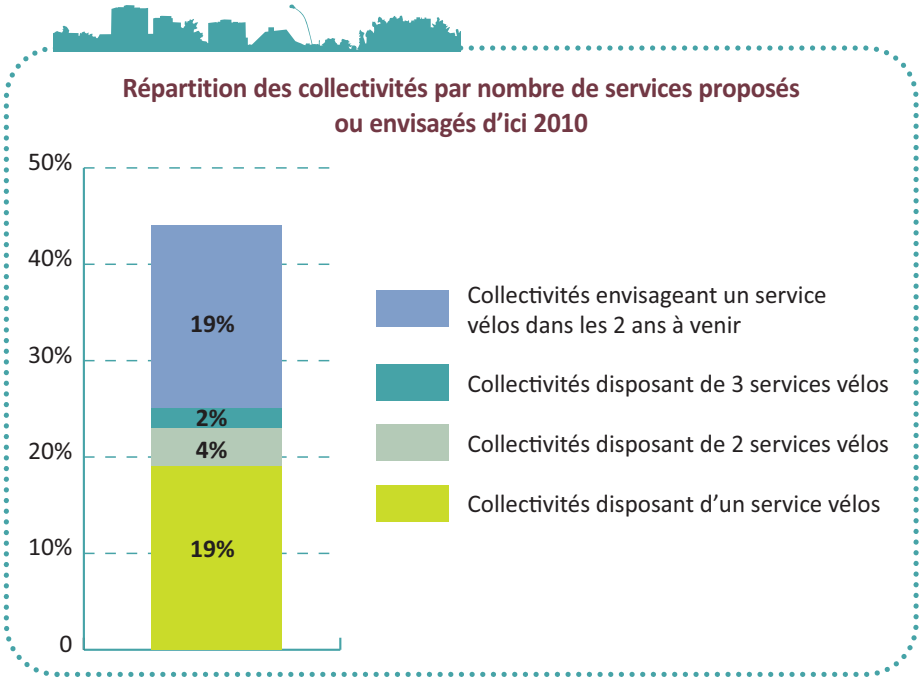
Le vélo en libre service (VLS) a donné un formidable coup d'accélérateur au développement de ces systèmes. Avant 2007, la majorité des services concernait la location ou le prêt




(courte, moyenne ou longue durée) avec une flotte de petite taille (moins de 50 vélos), impliquant de la main d'œuvre sur place. Cette offre était tantôt développée à des fins touristiques, tantôt en guise de test pour la mise en place d'un premier service vélos. Rennes a lancé son VLS dès 1997 et c'est en 2005, à partir de la mise en place du système « Vélo'V » à Lyon, que le VLS a connu un véritable engouement en France. Ce système et son montage financier ont ensuite été imités et adaptés par de nombreuses collectivités françaises.

Le secteur des vélos a été marqué par le développement des vélostations depuis 2007, modèle désormais situé en tête de peloton des services les plus dynamiques à ce jour aux cotés du VLS. Il présente des avantages multiples, combinant une offre de stationnement gardienné avec la location de vélos, le plus souvent au sein d'un pôle multimodal. De plus en plus de collectivités optent aujourd'hui pour cette formule.

Au cours des deux prochaines années, les collectivités envisagent de développer majoritairement des VLS ou des vélostations, lesquels devraient plus que doubler sur la période. En revanche, les offres de location/prêt courte, moyenne ou longue durée, qui resteront vraisemblablement majoritaires en 2010 (constituant aujourd'hui 36 % de l'offre globale), ne sont pas vouées à se développer avec la même vigueur, malgré les bénéfices tirés de la crois-




sance des services vélos dans leur ensemble.

Soulignons par ailleurs que 14 % des collectivités qui envisagent de développer un service vélos d'ici 2010 n'ont pas encore décidé du système qu'elles mettraient en œuvre.

## Caractéristiques de l'offre

L'offre se développe aussi bien dans les collectivités qui jusqu'ici ne proposaient pas encore de services vélos, que dans celles dores et déjà dotées.

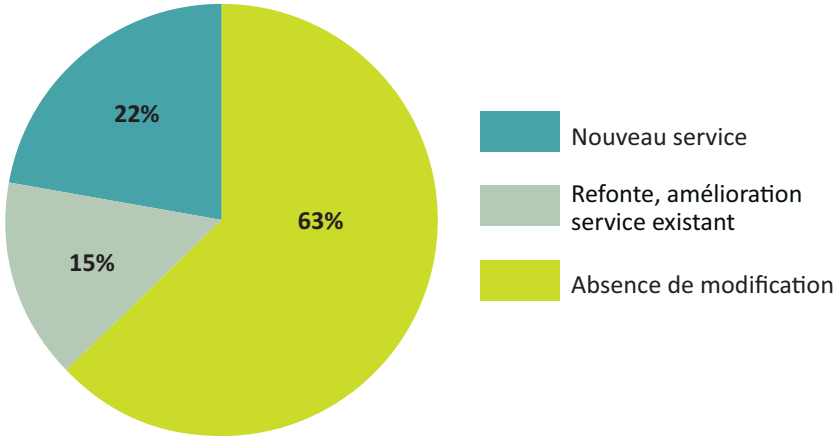
Actuellement, 25 % des AOTU enquêtées disposent au moins d'un service vélos sur leur territoire, et 19 % envisagent la mise en œuvre d'au moins un premier service vélos dans les deux prochaines années. En 2010, 44 % des AOTU enquêtées seront alors équipées d'au moins un service vélos.

Deux types d'évolution des services sont donc répertoriés : le développement d'une offre existante pour les collectivités déjà dotées, et la création de premiers services pour celles qui n'en disposent pas encore.

Parmi les collectivités déjà dotées (25 %), 6 % ont déjà mis en œuvre plusieurs services vélos complémentaires. Bénéficiant d'une première expérience et pour quelques unes d'une véritable « culture » du service vélos, elles doivent maintenant déve-

*>>> En 2010, 44 % des AOTU enquêtées seront équipées d'au moins un service vélos.*

**Perspectives d'évolution des services vélos dans les collectivités déjà dotées**




*Source : GART*

lopper, restructurer, ou compléter leur offre. Cela passe par :

- une extension de l'offre au niveau territorial ou par l'augmentation du nombre de vélos/places de stationnement gardiennées (pour les vélostations),
- une restructuration totale des services,
- la création d'un nouveau service, complémentaire à l'offre déjà proposée.

Ainsi, 22 % des collectivités déjà dotées envisagent de développer leur offre par la création d'un nouveau service, tandis que 15 % souhaitent restructurer leur offre. Il s'agit généralement dans ce cas de collectivités

## L'évolution des services vélos à Nantes

**Trois services vélos coexistent actuellement à Nantes.**

- **En 1997, l'association étudiante Vélocampus, soutenue financièrement par Nantes Métropole, propose 300 vélos en prêt aux étudiants du Campus (cotisation annuelle de 40 € versée à l'association). Par ailleurs, un service de réparation est proposé, complété par l'organisation de promenades et voyages à vélos, ou de ventes de vélos d'occasion.**
- **En 2004, l'offre « Ville à vélo » est créée. Ce service de location courte et moyenne durée (200 vélos, de 8 heures à 20 heures tous les jours de la semaine) est proposé dans les cinq parkings exploités par Nantes-Métropole Gestion Equipements.**
- **En 2008, Nantes métropole a créé le service VLS Bicloo (700 vélos) exploité par JC Decaux, dans le cadre de son marché public de mobilier urbain.**

> *22 % des collectivités déjà dotées envisagent de développer leur offre par la création d'un nouveau service, tandis que 15 % souhaitent restructurer leur offre.*

présentant une offre vélo déjà ancienne et fournie.

Les collectivités déjà impliquées dans la mise en œuvre de services vélos présentent donc encore un fort potentiel de développement de leur offre.

Dans le même temps, de nombreuses collectivités non dotées souhaitent développer un premier service. Certaines ont même élaboré des projets plus ambitieux, proposant la mise en place simultanée de deux ou trois nouveaux services. Cependant, l'enquête montre que, pour ces collectivités, si les projets font l'objet d'une forte volonté politique, leur élaboration n'est généralement pas suffisamment aboutie. Elles sont en effet peu nombreuses à avoir été en mesure de préciser le type de service qu'elles envisageaient de développer.

## La démographie, pivot de la structuration de l'offre

Le développement de services vélos dans les prochaines années sera particulièrement lié à la taille des AOTU. Alors que les plus grosses AOTU (supérieures à 200 000 habitants) se situeront dans une logique d'élargissement et d'augmentation de leur offre, les plus petites (inférieures à 100 000 habitants) auront pour objectif de proposer un premier service vélos en rapport à une capacité de financement moindre et à des contraintes territoriales spécifiques.

A ce jour, les plus grandes agglomérations (supérieures à 500 000 habitants) sont toutes dotées d'au moins un service vélos, présentant une moyenne de 2,2 services mis en œuvre. Toutes mènent d'autres actions vélos (stationnement, communication…), et 80 % d'entre elles

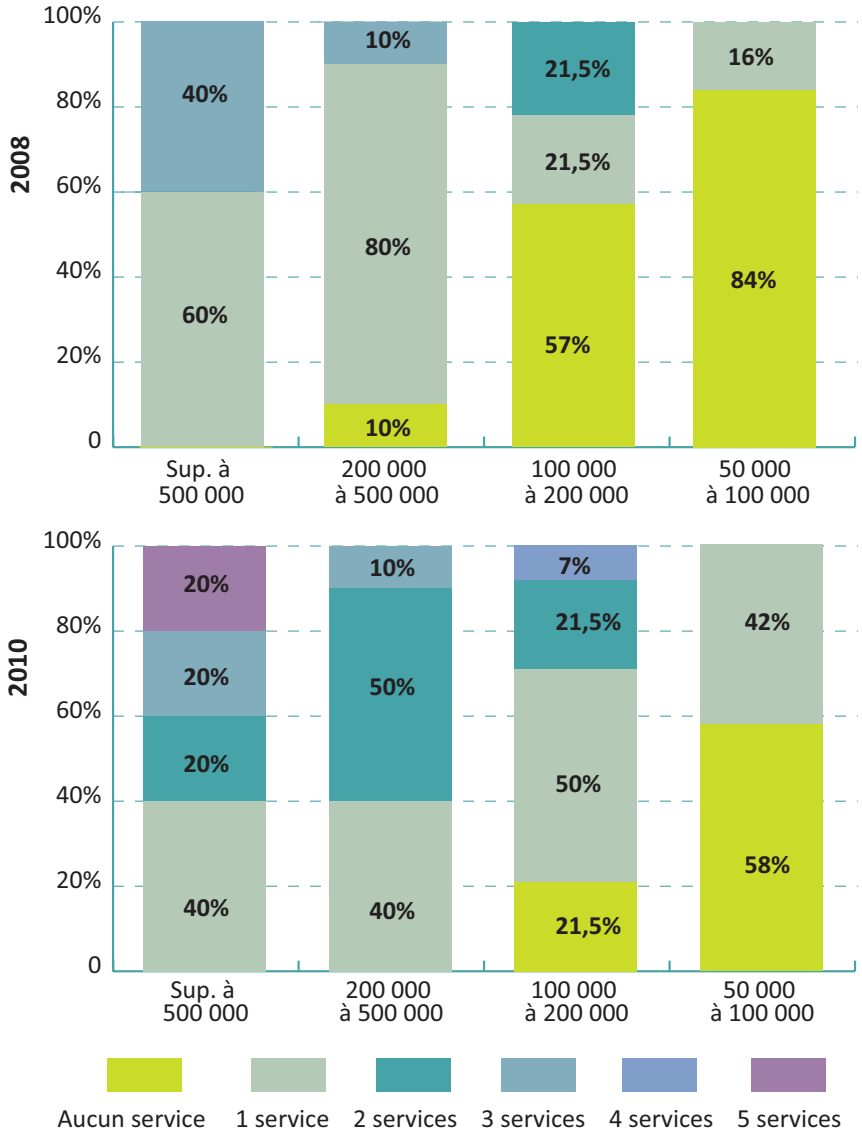
© Club des Villes Cyclables

*Bande cyclable en milieu urbain.*

déclarent ou souhaitent mettre en œuvre un VLS (100 % envisagent de proposer d'ici 2010 un système de location en réseau).

Les AOTU de 200 000 à 500 000 habitants les suivent de près : toutes seront équipées d'ici la fin 2008 d'un service vélos. 48 % d'entre elles vont développer un service complémentaire dans les deux prochaines

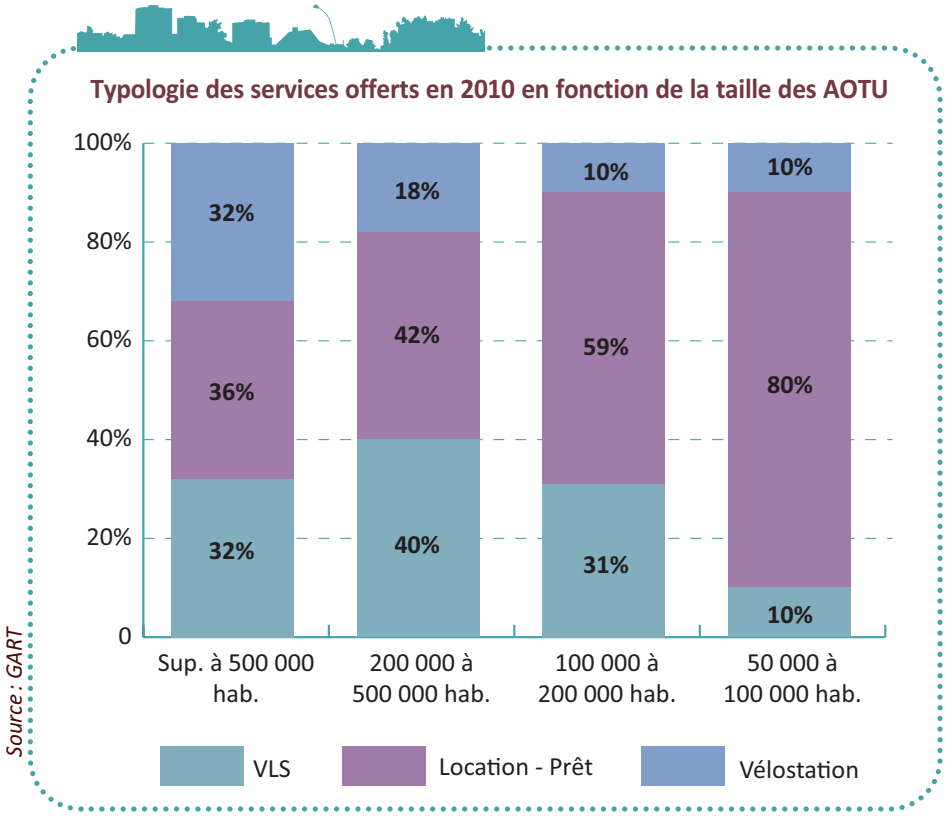
**Répartition de services offerts en 2008 et 2010 selon la démographie de l'AOTU**




*Source : GART*

années, et toutes mènent d'autres actions en faveur de ce mode (stationnement, communication…)

Concernant les plus petites AOTU, les perspectives de développement de services vélos sur leurs territoires sont plus complexes. S'il existe une véritable volonté de créer de tels services, l'expérience sur laquelle elles peuvent s'appuyer est beaucoup plus limitée.




Dans les deux prochaines années, 50% des AOTU de 100000 à 200000 habitants devraient offrir un premier service vélos sur leur territoire.

S'il est probable que les AOTU de 100000 à 200000 habitants rattraperont les plus grandes AOTU (77% d'entres elles proposeront un service vélos d'ici 2 ans, et 28% disposeront déjà de plusieurs services opérationnels sur leur territoire), il n'en demeure pas moins que la mise en œuvre de tels services sera beaucoup plus laborieuse pour celles de taille inférieure : malgré une demande dynamique de la part des AOTU de 50000 à 100000 habitants, seules 24% d'entre elles s'équiperont d'un service dans les prochaines années (16% en sont actuellement équipées). Aucune n'envisage de développer un deuxième service. Les AOTU de moins de 50000 habitants qui ont ou vont développer un service vélos sont extrêmement rares à ce jour.

>>> *La typologie des services offerts à l'horizon 2010 sur le territoire des AOTU montre l'importance du facteur démographique.*

**Bordeaux : une politique active en faveur du vélo**

**Inaugurée en 2003, la « Maison du vélo » de Bordeaux, qui se situe en centre ville, a vocation à répondre à toutes les questions liées à la petite reine. Elle est avant tout dédiée au prêt gratuit de vélos aux Bordelais, mais dispose aussi d'une aire de stockage (48 vélos), d'un atelier de mécanique et d'une station de lavage. Six agents assurent le fonctionnement de cet équipement financé pour partie par des crédits européens.**

**Le plan des pistes cyclables de la ville et le guide pratique du vélo y sont disponibles gratuitement. Moyennant 3 €, il est possible de faire graver son vélo (Bicycode de la FUBicy). Enfin, depuis mai 2005, la Maison du Vélo décerne un diplôme du Cycliste Citoyen qui a vocation à sensibiliser le cycliste au bon usage de la bicyclette en ville. Des cadeaux sont offerts, notamment des Ponchos, des brassards réfléchissants, des casques… Deux antennes de la Maison du Vélo ont été créées depuis (juillet 2007 et septembre 2007) dans deux autres quartiers.**

**Actuellement, 4 000 vélos sont prêtés gratuitement aux administrés. Pour avoir accès à cette offre, il faut être majeur ou étudiant, et présenter une pièce d'identité, un justificatif de domicile et un relevé d'identité bancaire. Une autorisation de prélèvement de 180 € (150 € pour les étudiants) est signée, pour caution. La durée du prêt est limitée à 12 mois consécutifs, un nouveau prêt ne pouvant intervenir qu'après un délai minimum d'interruption de 3 mois.**

**Un système de VLS devrait être mis en place à court terme.**

*Source : Ville de Bordeaux*

La typologie des services offerts à l'horizon 2010 sur le territoire des AOTU montre l'importance du facteur démographique sur le choix des services mis en œuvre.

Sur la plupart des territoires des plus grosses AOTU, les collectivités développent des services VLS. Ces services interviennent souvent comme un préalable à la création d'autres services vélos. L'importance relative des VLS par rapport aux autres services dépend en réalité de la diversité des services mis en œuvre sur un même territoire.

En revanche, les plus petites AOTU ne sont généralement pas en mesure de développer un tel service, coûteux financièrement et peu adapté aux caractéristiques de leurs territoires. Elles développent des dispositifs classiques de locations ou de prêts, même si, ceux-ci n'ont jusqu'ici pas connu le même succès.

Pour répondre à ce nouvel engouement pour les services vélos, l'un des principaux enjeux aujourd'hui – outre la consolidation des politiques de services vélos existantes – sera donc la création de nouveaux services adaptés aux territoires moins denses, moins peuplés et aux moyens financiers plus faibles.

## Quelques déterminants préalables au choix d'un service vélos

Un certain nombre de questions se posent préalablement à la mise en œuvre d'un service vélos. Les ressources financières et le choix de l'exploitant sont déterminants pour opter pour un type de service et le modèle économique correspondant.

### *Quel coût, quel financement et quel exploitant pour quel service ?*

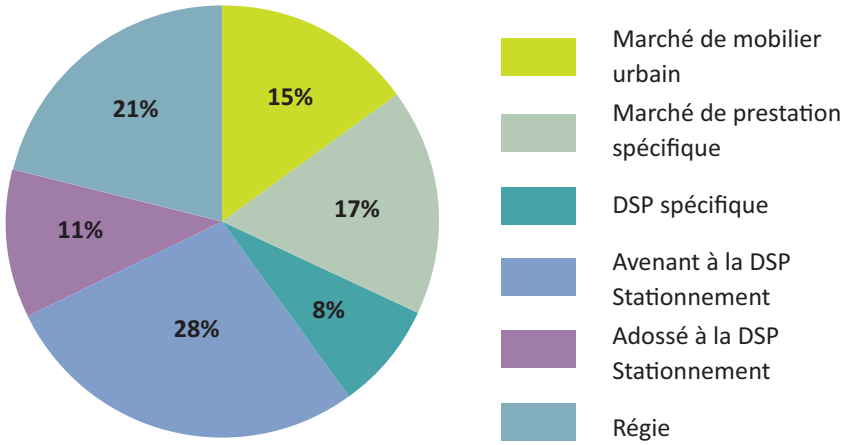
Comme pour la plupart des services de transports, le financement d'un service vélos ne peut généralement pas être assuré uniquement par les recettes des services, souvent minimes comparées aux coûts. Gardons à l'esprit que la quasi gratuité des services est une des raisons de leur succès auprès des usagers. Il est donc important de dégager des sources de financements pérennes pour ces services qui, lorsqu'ils prennent de l'ampleur, pèsent sur les finances locales.

Le plus coûteux des services vélo, le VLS, a ainsi été adossé, dans la plupart des cas, aux recettes publicitaires des marchés publics de mobilier urbain. Le service est alors financé partiellement ou en totalité par l'affichage publicitaire. Ce mode de financement restreint toutefois le choix de l'exploitant du service aux deux uniques acteurs du marché que sont Clear Channel et JC Decaux. Par ailleurs, le montage financier du système induit une certaine opacité des coûts, puisqu'il est souvent difficile d'évaluer les coûts réels des services VLS et la valeur du patrimoine publicitaire concédé. Aujourd'hui, les coûts estimés des systèmes proposés par ces acteurs se situent généralement entre 2 000 et 3000 € par vélo et par an, avec un contrat de 10 à 15 ans, investissement compris. Il faut par ailleurs savoir que la grande majorité des villes pouvant utiliser ce type de levier de financement sont déjà équipées, les autres ne possédant pas un marché publicitaire susceptible de financer le service.

D'autres agglomérations comme le Grand Châlon ont choisi de développer leur VLS en l'adossant à leur délégation de service public (DSP) transport. Ce mode de financement a pour effet direct de diminuer les coûts du service en utilisant des synergies avec l'existant dès lors qu'elles sont possibles. Châlon a ainsi limité le nombre d'emplois directement liés au système à un poste (le régulateur) tandis que l'ensemble des autres tâches (commerciales et techniques) ont été affectées au personnel du réseau de transport collectif. Ce mode de financement, adossé à des contrats de concession existants, avec du personnel disponible et des locaux existants, peut être utilisé pour de nombreux autres types de services (location). Le service est alors essentiellement rendu par le délégataire de transport ou le concessionnaire d'un parking de stationnement.

25 % des collectivités ont choisi d'opérer la gestion de leur service par

**Les choix contractuels des collectivités pour la mise en place de leurs services vélos**




*Source : GART*

le biais d'une procédure de marché public ou de DSP spécifique. Ce type de contrat permet de mieux maîtriser les coûts réels des services, bien qu'il ne soit pas possible de s'appuyer sur des synergies. En revanche, le service vélos constituant la mission première du délégataire, la qualité du service est souvent meilleure.

Enfin, 21 % des collectivités utilisent la régie pour exploiter leur service.

Il faut cependant noter que le cas du VLS est particulier : il nécessite d'importantes dépenses en investissement et en fonctionnement (2 000 à 3 000 € par vélo et par an).

Les autres services sont bien moins coûteux à mettre en place (l'investissement, après le foncier, concerne essentiellement le coût des vélos à l'achat qui va de 200 à 300 €). Les charges de personnel représentent les principales dépenses d'exploitation. Celles-ci peuvent être rentabilisées s'il existe un trafic important au sein de la vélostation ou du service de location/prêt, ou encore dans les cas où une offre complémentaire de service est proposée (l'information aux usagers par exemple). Le choix du type de service vélos est souvent fonction des services proposés par la collectivité : exploitants des transports collectifs pour la collectivité AOTU, exploitants des parkings de stationnement…

### *Mobilisation de personnel sur place ou service automatisé ?*

Avec le VLS, les services automatisés de location ou de stationnement sécurisé se sont développés massivement ces dernières années. Le choix n'est pourtant pas toujours évident. Les services automatisés sont souvent plus compliqués à mettre en œuvre, et les technologies, non compatibles entre elles, sont généralement la propriété des exploitants. Choisir un sys-

tème automatisé revient alors surtout à choisir un exploitant (un publicitaire ou un transporteur) et donc à abandonner la régie, ou le service animé par une association locale. La Rochelle, toutefois, se distingue sur ce point car elle envisage de développer des services automa-tisés en régie. Ces systèmes sont généralement coûteux en investis-sement mais permettent en contrepartie un maillage du territoire et une amplitude horaire à moindre coût. Ce choix technologique est idéal pour du stationnement disséminé ou une offre de location maillant finement un territoire (VLS).

Les services gérés par du personnel sur place sont plus simples à mettre en œuvre. Ils peuvent être considérés comme des générateurs d'emplois et de convivialité, car ce sont de véritables services de proximité.

Soulignons à ce titre le rôle du secteur associatif qui a d'ores et déjà pris de nombreuses initiatives dans ce domaine.

Enfin, la présence de personnel sur place permet de compléter l'offre de location ou de stationnement par d'autres actions menées autour du vélo comme la promotion, la réparation, la formation, etc.

© J.-L. Wimmer / Ville et Communauté urbaine de Strasbourg

*Aux heures creuses, prendre le Tram avec son vélo.*

**Nombre de vélos pour 10 000 habitants**

| Population sur le territoire de l'AOTU | Nombre de vélos pour 10 000 habitants |
|---|---|
| Supérieure à 500 000 | 23,28 |
| Comprise entre 200 000 et 500 000 | 21,24 |
| Comprise entre 100 000 et 200 000 | 21,00 |
| Comprise entre 50 000 et 100 000 | 4,76 |

*Source GART, 2008*

### *Combien de vélos mis à disposition ?*

La majorité des plus grandes AOTU (supérieures à 100 000 habitants) proposent entre 20 et 25 vélos publics par 10 000 habitants. On observe une rupture pour les collectivités de moins de 100 000 habitants qui proposent moins de 5 vélos publics pour 10 000 habitants en moyenne. Cela s'explique essentiellement par le fait que leurs services vélos sont encore très peu développés. Si la présence des services VLS explique en partie le grand nombre de vélos mis à disposition par habitant, les collectivités proposant des vélos en location longue durée (1 an) offrent en moyenne autant de vélos par habitant que celles qui ont mis en œuvre un service VLS. Ce type de service est par ailleurs peu coûteux, puisqu'il entraîne un investissement de l'ordre de 200 € par vélo, assortis de coûts d'exploitation quasi nuls.

Certaines collectivités commencent par ailleurs à subventionner l'achat d'un vélo par les particuliers.

### Colmar : l'achat d'un vélo subventionné

**Depuis le 6 avril 2008, la municipalité de Colmar subventionne l'achat d'un vélo par ses administrés à hauteur de 100 €. L'offre est limitée à un vélo par foyer sur la durée du mandat électoral. Pour se voir octroyer la somme, il suffit de fournir un justificatif de domicile, une facture attestant de l'achat du vélo, et un relevé d'identité bancaire. La mesure a déjà été budgétisée à hauteur de 3 millions d'euros. Cela correspond à l'acquisition d'un vélo par chacun des 31 000 foyers de Colmar. En un mois, la ville a enregistré 988 demandes, dont près de 500 ont été validées.**

**Colmar mène par ailleurs une politique cyclable incluant aménagement (67 kilomètres de pistes cyclables), et services, avec un point de location « Kiosque Colmarvélo », plutôt dédié aux touristes (30 vélos) et un point de location en gare « Colmar Vélo Gare » où des vélos équipés à la demande sont mis à disposition du public sous forme d'abonnements mensuels au prix unitaire de 25 €.**

## Boîte à outils des vélos en libre service (VLS)

| Données générales | | | |
|---|---|---|---|
| Type de service | Location automatisée en réseau | | |
| Zone | Centre urbain dense et mixte | | |
| Autorité organisatrice | Commune, structure intercommunale, AOTU | | |
| Pré-requis | Ressources financières importantes, accès à la voirie, densité de population et taille d'agglomération importante | | |
| **Données financières et contractuelles** | | | |
| Coût estimé d'investissement | *Systèmes lourds :* 35 000 €/station - 6 000 €/vélo | *Systèmes plus légers :* 1 500 €/station - 6 000 €/vélo | |
| Coût estimé d'exploitation | 1 500 €/vélo | 1 000 €/vélo | |
| Coûts moyens investissement + exploitation | 2000 à 3000 €/vélo/an | | |
| Durée des contrats | 10 à 15 ans | | |
| Propriété du matériel | Exploitant | | |
| Type de contrat | Marché public de mobilier urbain | Marché public de prest. spécifique | Avenant à la DSP transport |
| **Données techniques** | | | |
| Stations | Tous les 200 à 400 mètres (14 à 18 stations/km²)<br>Environ 10 bornes/station | | |
| Nombre de vélos | Environ 6 à 7 vélos/station | | |
| Technologie mise en œuvre | *Intégrée à la borne*<br>Syst. publicitaires + Effia (lourd) | *Intégrée au vélo*<br>Syst. Allo Cyclo / TAM | |
| Accessibilité au service | Abonnement / Carte bleue / Téléphone portable | | |
| Coût du service | Abonnement (10 à 30 € par an) ; 1 € la journée | | |
| Durée moyenne de location | 30 minutes à 1 heure | | |
| Rotation/vélo/jour | > 10 dans les plus grandes agglomérations (Paris, Lyon)<br>2 à 3 dans les plus petites agglomérations | | |

**Réalisations**

| AO | Nom | Exploitant* | Système tech. choisi | Type de contrat | Nombre de vélos | Rotation/ vélo |
|---|---|---|---|---|---|---|
| La Rochelle | Libre service vélos | Régie | Léger | Sans objet | 120 (350 fin 2008) | Inconnu |
| Grand Lyon | Vélo'v | JC Decaux | Lourd | Publicitaire | 4 000 | 7 |
| Dijon | Vélodi | Clear Channel | Lourd | Publicitaire | 400 | 2 |
| Grand Châlon | Réflex | Transdev | Léger (allo-cyclo) | Avenant à la DSP transport | 300 | < 1 |
| Orléans | Vélo + | Effia | Lourd | Marché public de prest. spécifique | 400 | 2 |
| Montpellier | Vélomagg | TAM | Léger | DSP transport | 450 | |

* Exploitants publicitaires (JC Decaux, Clear Channel), transporteurs (Transdev, Véolia), en régie ou SAEM (La Rochelle, TAM).

## Boîte à outils des vélostations

| Données générales | |
|---|---|
| Type de service | Stationnement gardienné et location aux pôles multimodaux, automatisé ou humanisé |
| Zone | Gares , pôles multimodaux |
| Autorité organisatrice | - Conventions SNCF / AOTU / région<br>- AOTU - Commune / Intercommunalité |
| Pré-requis | Pôle générateur de trafic (Gare, nœud multimodal) |
| **Données financières et contractuelles** | |
| Coût estimé d'investissement | Infrastructure : 200 € à 4 000 €/place de stationnement (hors foncier) - Vélos : 200 € à 300 € par vélo |
| Coût estimé d'exploitation | 150 000 €/an (essentiellement charges de personnel : 1, équivalent temps plein avec 12 heures d'ouverture par jour) |
| Durée des contrats | 4 à 5 ans |
| Propriété du matériel | Autorités organisatrices de transport |
| Type de contrat | Délégations de services publics / régies / conventions |
| **Données techniques** | |
| Superficie | 0,75 à 2 m²/vélo + 100 à 200 m² |
| Nombre de places de stationnement | 1 place pour 25 entrants dans le pôle multimodal (gare) |
| Technologie mise en œuvre | Humanisé<br>Automatisé : badge permettant d'accéder au stationnement |
| Coût du service | Compris entre 50 et 100 € par an |
| Durée de location | A la journée, au mois ou à l'année |
| Services complémentaires | Réparation, station de recharge pour vélos à assistance électrique, distributeur chambres à air… |

**Réalisations**

| AO | Nom système | Exploitant* | Services offerts | Type de contrat | Nombre de places | Technologie |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Grenoble | Métrovélo | Vinci / Semitag | Stationnement<br>Location<br>Gonflage + information | Marché public | 260 + 530 places | Humanisée (consigne automatisée envisagée) |
| Chambéry | Vélostation | Agence écomobilité | Stationnement<br>Location<br>Information | Convention | 140 places | Humanisée + consigne automatisée |
| Angers | Vélo Gare | SNCF | Stationnement | Convention | 40 + 20 vélos | |
| Lille | Vélopôle | Transpôle | Stationnement<br>Location<br>Autres services | DSP | 10 vélos | Humanisé |
| Strasbourg | Vélostation | Vinci Park | Stationnement<br>Autres services | DSP | 850 places | Humanisé |

* Exploitants : SNCF, Transdev, Véolia,Kéolis, Vinci, régies / associations

.

## Vélostation : le modèle suisse

**Les premières vélostations suisses sont nées en 1990 et sont essentiellement implantées en Suisse alémanique (22 vélostations, 6 515 places).**
**Ces vélostations se sont développées dans un contexte de réseau transports collectifs très dense, avec un objectif d'intermodalité. 8% des usagers des trains se rendent ainsi à vélo à la gare. Elles sont aussi particulièrement liées aux politiques sociales car elles emploient souvent du personnel relevant des services sociaux.**
**Les horaires d'ouverture sont très variables, allant de 5 heures à 1 heure du matin à 24 h/24 pour les stations toutes automatisées. Les tarifs s'élèvent à 1 à 2 ChF par jour pour le stationnement à la journée, et de 100 à 150 ChF par abonnement annuel.**
**Les services sont variables selon les vélostations : des services de réparation, des distributeurs de chambre à air, des douches, des vestiaires, des consignes, des stations de recharge pour vélo électrique et des services de location viennent compléter l'offre de stationnement sécurisé.**
**L'investissement est pris en charge par le secteur public à hauteur de 80 %, et de 20 % par l'entreprise de transport ferroviaire CFF, équivalent suisse de la SNCF. L'exploitation est financée par des fonds publics, notamment à travers des programmes sociaux.**

© E. Laemmel - Communauté urbaine de Strasbourg

*« Vélocation », gare SNCF de Strasbourg.*

## Boîte à outils de la location courte, moyenne et longue durée

| Données générales | |
|---|---|
| Type de service | Location humanisée |
| Zone | Pôles multimodaux, parkings, maisons du vélo |
| Autorité organisatrice | AOTU, intercommunalité, communes |
| Pré-requis | Aucun |
| **Données financières et contractuelles** | |
| Coût estimé d'investissement | Vélos : 200 € à 300 € par vélo |
| Coût estimé d'exploitation | 110 000 €/an (essentiellement charges de personnel : 1, équivalent temps plein avec 9 heures d'ouverture par jour) |
| Durée des contrats | 4 à 5 ans |
| Propriété du matériel | Autorités organisatrices de transport |
| Type de contrat | Délégations de services publics / marché public /régies |
| **Données techniques** | |
| Nombre de vélos | Location courte durée : 10 à 400 vélos (éventuellement VAE)<br>Location longue durée : 50 à 4 000 vélos (éventuellement VAE) |
| Coût du service | Compris entre 50 et 100 € par an |
| Durée de location | A l'heure, à la demi-journée, à la journée, au mois, à l'année |
| Services annexes | Information, événementiel, réparation |

**Réalisations**

| AO | Nom système | Exploitant* | Services offerts | Type de contrat | Nombre de vélos |
|---|---|---|---|---|---|
| Bordeaux | Maison du vélo | Ville de Bordeaux | Prêt gratuit longue durée / Information | Régie | 4 000 |
| Clermont-Ferrand | Moovicité | Véolia | Location courte, moyenne, longue durée<br>Réparation | Marché public | 250 + 50 VAE |
| Poitiers | Cap' Vélo | Communauté d'agglomération de Poitiers | Location courte, moyenne, longue durée | Régie (parkings) | 280 |

* Exploitants : Transdev, Véolia,Kéolis, Vinci, régies / associations

*VAE : vélo à assistance électrique*

# « Coup de pouce » pour l'achat d'un vélo

**Les habitants de Chambéry métropole peuvent bénéficier d'un « coup de pouce » de 250 € pour l'achat d'un vélo ou d'un scooter à assistance électrique.**

Ce dispositif vise à amplifier la politique de développement de l'usage des deux-roues. Il est vrai que Chambéry (Savoie) est une ville où la pratique du vélo urbain peut peiner à séduire les usagers. La motorisation peut encourager le passage à l'acte et porter le report modal en faveur du « deux-roues » à 7 % à l'horizon 2010 (scénario PDU). L'enquête déplacement montre que la distance moyenne des dépla-cements urbains affiche moins de 5,5 kilomètres en voiture, la moitié d'entre eux étant inférieure à 3 kilomètres. L'utilisation des deux roues, avec ou sans assistance électrique, est donc tout à fait appropriée à ce contexte

## Le vélo électrique, pourquoi ?

Parce qu'il permet de:

- parcourir des distances plus longues : 8 à 10 kilomètres (contre 4 en vélo non motorisé)
- limiter l'effort lors des franchissements de côtes et au démarrage.

Cela en fait un vecteur de transition de la voiture au vélo urbain et attire les seniors ou les non-sportifs qui ne feraient pas la démarche avec un vélo classique.

Pour lever les freins à l'usage des deux roues électriques (coût, autonomie, rechargement, manque d'information…), Chambéry métropole a mis en place une politique globale d'accompagnement :

- encourager l'essai gratuit des deux-roues électriques ;
- proposer un service de location courte durée de deux-roues à assistance électrique ;
- aider à l'achat, grâce au chèque deux roues de 250 €. En 2009, 168 chèques seront distribués ; 9 vélocistes de l'agglomération sont partenaires de l'opération.
- implanter des bornes de rechargement. Les communes membres perçoivent une aide de 1 500 € par borne de chargement implantée.

© Chambéry Métropole

*Rencontre avec les futurs usagers.*

© P. Morel – Chambéry Métropole

*Le relief dompté...*

Cette initiative volontariste vient compléter utilement l'effet « Plan de Déplacements des Entreprises ». Plus de 5 000 salariés du territoire en bénéficient déjà. Certains employeurs offrent jusqu'à trois versements de 150 € au salarié choisissant le vélo pour se rendre au travail.

De même, certaines communes participent à l'effort, telle La Motte Servolex, qui accorde 100 € à chacun de ses administrés qui laisse sa voiture au garage !

>>> *L'enquête déplacement montre que la distance moyenne des déplacements urbains affiche moins de 5,5 kilomètres en voiture, la moitié d'entre eux étant inférieure à 3 kilomètres. L'utilisation des deux roues, avec ou sans assistance électrique, est donc tout à fait appropriée à ce contexte.*

© M. Lerouge

# Un **nouveau souffle** pour nos **politiques** de **déplacement**

# Le couple service vélos - infrastructure cyclable

**La réussite d'un service vélos est particulièrement liée à la politique d'aménagement cyclable mise en œuvre, et au degré d'intégration de celle-ci dans les politiques de déplacement.**

Une politique d'aménagement cyclable en agglomération est aujourd'hui obligatoire. Offrir un service vélos à l'usager en complément de cette politique est un des stimulants possibles pour massifier les flux sur les infrastructures cyclables.

© Club des Villes Cyclables

*Bande cyclable.*

## Une dynamique réglementaire favorable aux politiques cyclables

La mise en œuvre d'une politique cyclable est aujourd'hui obligatoire en agglomération. Aussi, de nombreuses collectivités développent-elles des outils de planification à cette fin. Si jusqu'à présent, les politiques étaient essentiellement tournées vers l'aménagement cyclable, elles évoluent désormais en incluant de plus en plus le service vélos. Le contexte réglementaire pourrait par ailleurs évoluer pour encourager le développement des services vélos et rééquilibrer le Code de la route en faveur des cyclistes.

### *Vers une législation encourageant des politiques cyclables globales*

**Un cadre global, moteur pour la mise en œuvre de politiques cyclables**

La loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (dite « LAURE »), et notamment son Titre V relatif aux Plans de déplacements urbains (PDU) a modifié les dispositions de la Loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI), en encourageant la mise en œuvre de politiques cyclables.

En vertu du nouvel article 28 de la LOTI (introduit pas l'article 14 de la loi « LAURE »), les AOTU comprises dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, visées à l'article L. 221-2 du code de l'environnement[3], ou recoupant celles-ci, doivent éla-borer un PDU, avec pour objectif de définir les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la

© Région Provence Alpes Côte d'Azur (PACA)

*Port du gilet de sécurité hors agglomération, Région PACA.*

circulation et du stationnement dans les périmètres de transports urbains.

Au terme de l'article 28-1, le PDU porte notamment sur :

- l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en définissant notamment un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers et en mettant en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;
- la diminution du trafic automobile ;
- le développement des transports collectifs et des modes de déplacements économes et moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et de la marche à pied ;
- l'organisation du stationnement […] en privilégiant les véhicules peu polluants ;
- l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports collectifs et du covoiturage.

Une politique cyclable s'inscrit donc pleinement dans le cadre des objectifs globaux définis au niveau national.

**Des instruments juridiques pour une politique d'aménagements cyclables**

Il faut également noter que la loi LAURE prévoit dans son article 20, qu'*« à compter du 1er janvier 1998, lors des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et des voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des contraintes et des besoins de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires doit tenir compte des orientations du Plan de Déplacements Urbains lorsqu'il existe »*. (Loi n° 96-1236, art. 20 ; codifié au Code de l'environnement par l'article L. 228-2).

La loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000 renforce la prise en compte du vélo dans l'aménagement

[3] Cet article ne fait qu'évoquer les agglomérations de plus de 100 000 habitants, sans pour autant les définir. L'alinéa 2 de cet article prévoit qu'*« un décret fixe les objectifs de qualité de l'air, les seuils d'alerte et les valeurs limites ainsi que la liste des substances mentionnées au III de l'article L. 221-1. La liste et la carte des communes incluses dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants ainsi que dans les agglomérations comprises entre 100 000 et 250 000 habitants sont annexées à ce décret »*.

à travers les documents de planification, notamment les plans locaux d'urbanisme. L'article L 123-1 (6°) du code de l'urbanisme indique que les PLU peuvent préciser le tracé et les caractéristiques des voies de circulation y compris les itinéraires cyclables.

Cela impose donc aujourd'hui clairement aux communes et aux Etablissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de mettre en œuvre une politique d'aménagements cyclables sur leurs voiries. Si l'article 20 de la loi LAURE n'est pas systématiquement appliqué à l'heure actuelle, il a déjà fait l'objet d'un recours victorieux devant les tribunaux administratifs (Jurisprudence Valence). Il est donc fortement recommandé à l'ensemble des collectivités compétentes en matière de voirie urbaine de mettre dès aujourd'hui en œuvre une politique d'aménagement cyclable conformément à la Loi.

## La jurisprudence « Valence »

**• Rappel des faits :**

**Le conseil municipal de Valence, dans une délibération du 27 avril 1998, avait décidé de réaménager partiellement une avenue de la commune sans prévoir l'aménagement d'itinéraires cyclables. L'association « Roulons en ville à vélo » a formé un recours devant le tribunal administratif de Grenoble en s'appuyant sur l'article 20 de la LAURE. Cet article dispose qu'en cas de réalisations ou de rénovations de voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, il doit être mis au point des itinéraires cyclables en fonction des besoins et contraintes de la circulation, et en tenant compte des orientations du PDU, lorsqu'il existe.**

**Le tribunal administratif de Grenoble, dans son jugement du 9 avril 1999, a donné raison à la commune de Valence. Cependant, la Cour administrative d'appel de Lyon, par un arrêt du 28 juillet 2003, a annulé le jugement de Grenoble, et donné raison à l'association, considérant qu'en l'espèce aucune disposition légale n'empêchait le conseil municipal de Valence de mettre au point des itinéraires cyclables. En ne mettant pas au point ces itinéraires, le conseil ne respectait pas les termes de l'article 20 de la LAURE.**

**• Portée de la jurisprudence Valence :**

**L'arrêt de la Cour administrative d'appel de Lyon est très important en ce qu'il reconnaît à l'article 20 de la loi LAURE sa nature contraignante. Plus généralement, et en poursuivant l'effort que le législateur avait engagé en 1996 dans la reconnaissance du vélo comme un mode de déplacement offrant une alternative économique et écologique aux déplacements automobiles, la cour administrative d'appel de Lyon a reconnu et renforcé cette politique.**

© Ville de Saint-Etienne

*Zone pacifiée, circulation mixte vélos-piétons.*

**Vers une législation favorable aux politiques cyclables proposant des services vélos**

Le comité opérationnel sur les transports urbains et périurbains du Grenelle de l'environnement, a proposé *« d'encourager le développement de réseaux cohérents de vélos en libre service pour des déplacements sur de courtes distances, en complément des autres modes »*. Le groupe recommande de promouvoir l'usage du vélo, avec l'étude du projet de « code de la rue ». L'intermodalité devrait englober les déplacements à vélo et, à ce titre, les véhicules non motorisés pourraient être davantage pris en compte dans les PLU et PDU.

Tout porte à croire que les textes de lois issus du Grenelle de l'environnement relaieront la nécessité, soulignée par les acteurs du Grenelle et notamment le comité opérationnel qui a traité des transports urbains et périurbains, de voir encouragé le développement des politiques cyclables et la mise en place de services vélos par les collectivités territoriales.

• Le projet de loi de programme, dans son article 12, dispose ainsi que *« l'État encouragera, dans le cadre des plans de déplacements urbains, la mise*

*en place de plans de déplacement d'entreprises, d'administrations, d'écoles ou de zones d'activité, ainsi que le développement du covoiturage, de l'autopartage et du télétravail, de la marche et du vélo, notamment par l'adoption d'une charte des usages de la rue. L'État encouragera également le transport par câble. Les compétences nécessaires à la définition d'une politique globale de mobilité durable seront attribuées aux autorités organisatrices des transports urbains à l'issue d'une concertation avec les collectivités territoriales concernées ».*

• Le projet de loi d'engagement national pour l'environnement envisage, quant à lui, que les communautés de communes et les communautés d'agglomérations puissent organiser à titre optionnel un service de mise à disposition des usagers de vélos « en libre service ». Autrement dit, la loi reprend la possibilité dont certaines AOTU s'étaient déjà saisies de mettre en place un service de VLS.

## Décret du 30 juillet 2008 portant modification au Code de la route

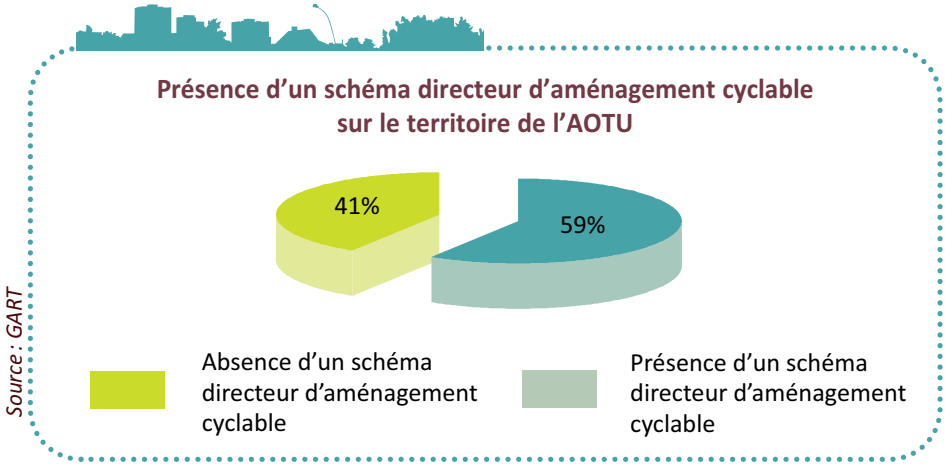
**Le décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses dispositions de sécurité routière, publié au journal officiel n° 0178 le 1er août 2008, page 12314, fait évoluer la sécurité des cyclistes en modifiant le Code de la route.**

**L'article 20 du décret dispose notamment qu'après l'article R. 431-1 du Code de la route, il est inséré un article R. 431-1-1 ainsi rédigé : *« Art. R. 431-1-1. Lorsqu'ils circulent la nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout conducteur et passager d'un cycle doivent porter hors agglomération un gilet de haute visibilité conforme à la réglementation et dont les caractéristiques sont prévues par un arrêté du ministre chargé des transports. Le fait, pour tout conducteur ou passager d'un cycle, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 2e classe. »* Ces dispositions sont entrées en vigueur le premier octobre 2008.**

**Par ailleurs, le décret modifie le Code de la route en précisant les définitions des zones de rencontre et des zones 30, facilitant la prise en compte des modes actifs, et notamment la marche et le vélo, dans ces espaces. Les zones 30 peuvent dorénavant être créées hors agglomération, tandis que les futures zones de rencontre, en agglomération, sont limitées à 20 km/h. Les zones piétonnes deviennent en revanche strictement piétonnes ; les anciennes zones piétonnes, où certains véhicules étaient admis, relevant désormais du concept de zone de rencontre.**

**Les doubles sens cyclables sont généralisés à l'ensemble des zones de rencontre et des zones 30 (le décret étant applicable pour les zones 30 existantes au 1er juillet 2010), sauf disposition contraire prise par l'autorité investie du pouvoir de police.**

**Enfin, le devoir de prudence des conducteurs vis-à-vis des usagers vulnérables (notamment les cyclistes) figure désormais dans le Code de la route.**




Ces avancées vont dans le sens d'une approche systémique du vélo, en intégrant au sein des politiques publiques, les infrastructures, les services, et la réglementation (code de la rue). Par ailleurs, il est important de souligner l'intégration de cette approche dans une politique globale de la mobilité, en favorisant une approche complémentaire entre modes.

### *De nombreux instruments de planification utilisés par les collectivités*

Pour planifier leurs politiques d'aménagements cyclables, de nombreuses collectivités mettent en œuvre un schéma directeur d'aménagement cyclable.

Le schéma directeur d'aménagement cyclable s'attache à :

- doter les élus et les services techniques d'un cadrage général indispensable pour dégager des priorités, des objectifs et programmer des aménagements ;
- assurer la coordination technique des aménagements ;
- fixer les orientations budgétaires tant en investissement qu'en fonctionnement.

Les résultats de l'enquête viennent confirmer ceux de l'enquête réalisée par le GART et le Club des Villes Cyclables en 2007. Ils montrent qu'il existe au moins un schéma directeur d'aménagement cyclable sur pratiquement 60 % des territoires des AOTU, que ce soit à leur échelle ou à échelle supra/infra territoriale.

Pour autant, les schémas directeurs d'aménagement cyclable restent encore trop souvent des initiatives isolées, conduites en marge du document de planification réglementaire de référence qu'est le PDU : en effet, seulement une petite moitié des schémas directeurs d'aménagement cyclable sont intégrés au PDU.

Les schémas directeurs d'aménagement cyclable ne sont cependant pas les seuls documents de planification utilisés par les collectivités. Certaines d'entre elles intègrent par exemple tout ou partie de leurs politiques cyclables dans des Agendas 21, qui se

>>> *85 % des collectivités ayant mis en œuvre un service vélos sont dotées d'un schéma directeur d'aménagement cyclable à leur échelle, ou à échelle infra/supra territoriale.*

superposent dans certains cas à un schéma directeur d'aménagement cyclable.

## La nécessité de politiques de planification coordonnées

Conformément aux lois créant les PDU, les modes « actifs » doivent désormais être largement pris en compte dans ces documents. Ils apparaissent cependant essentiellement sous le prisme de l'aménagement et de la planification de liaisons cyclables, et non à travers une politique globale intégrant les services de mobilité. Ainsi, les résultats de l'enquête montrent que moins de la moitié (48 %) des services vélos sont inscrits dans le PDU. Cela s'explique entre autres par l'historique des PDU qui envisageaient essentiellement les modes actifs au travers d'un nouveau partage de l'infrastructure.

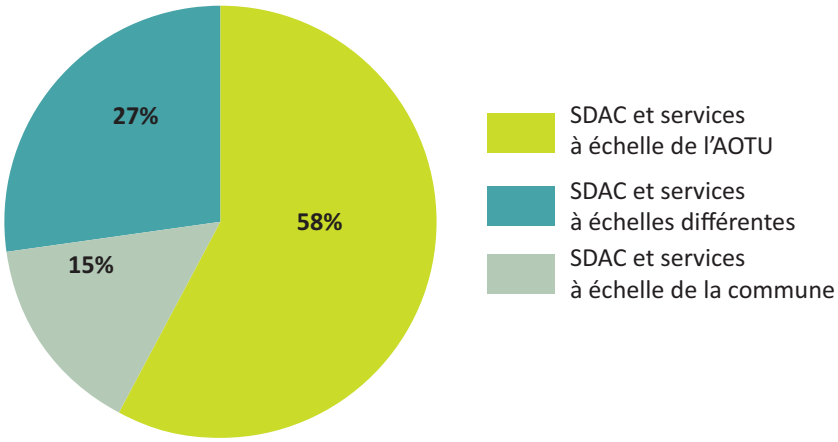
### *Une politique d'aménagement : un préalable à la création d'un service vélos*

Pourtant, les résultats de l'enquête montrent que l'existence d'une politique d'aménagement cyclable est pratiquement un préalable à la mise en œuvre de services vélos. Ainsi, 85% des collectivités ayant mis en œuvre un service vélos sont dotées d'un schéma directeur d'aménagement cyclable à leur échelle, ou à l'échelle infra/supra territoriale.

Ce résultat concorde avec les données collectées auprès des techniciens d'autorités organisatrices qui expriment leur difficulté à développer avec succès un service vélos en l'absence de politique coordonnée d'aménagement cyclable sur leur territoire. Ainsi, ils soulèvent l'importance du sentiment de sécurité du cycliste, qui apparaît déterminant pour l'usage d'un service vélos. Par ailleurs, certains évoquent la complémentarité des deux politiques qui, pour l'une, crée les conditions d'une pratique du vélo sûre sur un territoire, et, pour l'autre, assure un flux de cyclistes suffisant pour justifier l'investissement financier dans cette politique.

Cependant, d'autres affirment que dans certains cas, notamment la mise en œuvre d'un système de vélos en libre service, les aménagements cyclables ne sont pas forcément un préalable. En effet, si le service permet de constituer une masse critique de cyclistes sur la voirie, le sentiment d'insécurité de ce mode diminue, et de fait l'accidentologie également.

**Echelles de mises en œuvre du schéma directeur d'aménagement cyclable et du service vélos**




*Source : GART*

### *L'importance des échelles de mise en œuvre des schémas et services*

Les résultats de l'enquête confirment qu'une politique cyclable mêlant services et infrastructures apparaît plus facile à mettre en œuvre lorsqu'elle est réalisée à un même échelon territorial.

Ainsi, près des trois quarts des territoires qui proposent un service vélos et une politique d'aménagement cyclable les mettent en œuvre à même échelle. Près de 60 % sont des AOTU qui disposent ainsi des outils pour inclure ces politiques dans des politiques plus globales de mobilité. Ce sont d'ailleurs celles-ci qui intègrent leurs schémas d'aménagement cyclable dans leurs PDU.

**Un exemple de schéma directeur intégrant infrastructure et service**

**Le Territoire de la Côte Ouest a mis en œuvre un document qu'il a nommé Schéma Directeur Intercommunal Vélo (SDIV). Cette communauté d'agglomération qui regroupe 5 communes de l'Ouest de la Réunion (La Possession, Le Port, Saint Paul, Trois Bassins, Saint-Leu) a décidé de développer la pratique du vélo sur son territoire. Le document mis en œuvre est en cohérence avec le PDU en cours d'élaboration et constitue son volet opérationnel en matière de vélo. Il intègre l'ensemble des pratiques du vélo, qu'il s'agisse de fonctions utilitaires, sportives ou de loisirs. L'aménagement de pistes cyclables et le stationnement vélo, notamment en gare, sont inclus dans ce document, ainsi que le développement de services vélos : location de vélos, vélos-taxis, ou encore possibilité de places de vélos dans les bus pour embarquement.**

ZOOM

# Strasbourg : un schéma directeur vélos en cours de concertation sur le territoire de la communauté urbaine

La Communauté urbaine de Strasbourg a engagé une politique de promotion du vélo dans les années 1970. Parmi les actions significatives mises en œuvre par la collectivité figurent :

- un premier schéma directeur vélo dès 1978
- la réalisation progressive d'un réseau cyclable structurant sur l'agglomération
- l'édition régulièrement actualisée du plan-guide du réseau cyclable
- la mise en service d'une structure de location de vélos
- la mise à disposition de vélos de service pour les agents et élus de la CUS
- le jalonnement du réseau
- le développement d'équipements de stationnement pour les vélos sur le domaine public
- la prise en compte du stationnement des vélos dans les plans d'occupation des sols (POS)

*Clin d'œil à la politique volontariste de la ville.*

Strasbourg et la CUS figurent en tête des agglomérations françaises en matière d'aménagements cyclables et d'usage de la bicyclette. Mais les marges d'amélioration sont encore grandes. Pour les déplacements de proximité (moins de 3 kilomètres), le vélo ne représente pas plus de 10 % du total des déplacements malgré la qualité de l'offre et des aménagements. La CUS s'est donc engagée à faire progresser jusqu'à 20 % la part modale du vélo dans l'agglomération.

Le nouveau schéma directeur vélo de la CUS a pour objectif principal d'identifier les aménagements permettant de compléter le réseau cyclable principal, et de pointer les actions prioritaires à mettre en place, dans une forte logique d'innovation. Les mesures proposées sont très variées. Elles concernent les infrastructures, le stationnement, le jalonnement du réseau cyclable, les plans de déplacements, ou encore la mise à disposition de vélos.

ZOOM

## Infrastructures

### Aménagements cyclables

Les propositions d'aménagements prioritaires du réseau cyclable concernent la continuité des itinéraires existants, l'aménagement des axes structurants, le franchissement des coupures physiques, l'achèvement du circuit des Forts, les doubles-sens cyclables dans les rues en sens unique, les couloirs bus, les zones 30 et zones de rencontres. L'ensemble des propositions seront à valider dans le cadre de la démarche de concertation, à l'échelle de chaque commune.

### Zones 30 et zones de rencontres

L'idée sera :

- d'établir un schéma directeur des zones 30 sur son territoire, en vue de la programmation et de l'aménagement des différentes rues concernées ;
- d'engager une démarche « code de la rue » pour tenir compte des modifications du Code de la route induites par le décret de juillet 2008.

### Doubles sens cyclables

Aujourd'hui dans la CUS, 357 rues à sens unique (250 à Strasbourg) sont aménagées pour une circulation cycliste en double sens, par le biais d'une matérialisation de l'espace réservé aux cyclistes, ou par simple mesure réglementaire. Il est proposé d'étendre le principe du double-sens cyclable à l'ensemble des communes de la CUS pour toutes les rues en sens unique, sauf cas particuliers.

© E. Laemmel - Communauté urbaine de Strasbourg

*Vélopark, gare SNCF de Strasbourg.*

### Couloirs bus

A Strasbourg, 12 couloirs bus sont autorisés aux cyclistes. Il est proposé de prendre en compte systématiquement la circulation des cyclistes dans l'aménagement des futurs couloirs bus dans l'agglomération, et de procéder à l'ouverture de certains couloirs bus existants non autorisés aux cyclistes en concertation avec la CTS et le CADR (association qui œuvre pour la promotion du vélo en ville).

## Stationnement

Un relevé du parc de stationnement existant a été engagé sur le domaine public de la CUS en 2007 et 2008. Il est proposé à partir de là d'actualiser annuellement le fond cartographique avec les nouveaux équipements installés, permettant l'établissement d'un programme pluriannuel d'installation de nouveaux arceaux sur l'ensemble du domaine public de

la CUS. La CUS propose aussi d'installer 1 200 nouveaux arceaux par an, sur le trottoir ou la chaussée. L'offre de stationnement (parcs de stationnement sur voie publique, parcs vélos dans les parkings publics en ouvrage…) sera mentionnée dans le plan-guide de la CUS.

### Extension du stationnement vélos

Des extensions de dispositifs de stationnement vélos sont prévues pour ce qui concerne l'ensemble du parc de stationnement en ouvrage pour les parkings privés et publics existants et pour les futurs projets de parkings.

### Amélioration de l'intermodalité vélos et transports en commun

La CUS mène actuellement une évaluation du fonctionnement des 21 véloparcs (environ 650 places) dans les stations tramway et arrêts de bus. Il est prévu d'améliorer le contrôle d'accès à ces équipements et d'accompagner leur implantation de création d'itinéraires cyclables de rabattement de façon plus systématique.

### Protocole d'accord avec la SNCF

Par ailleurs, dans le programme de réaménagement des gares SNCF, figure le stationnement des bicyclettes. Pourtant, sur les 14 gares implantées sur le territoire de la CUS, Vendenheim est la seule pour l'instant à avoir été réaménagée et équipée d'un abri à vélo sécurisé. Un protocole d'accord pour l'installation de véloparcs au droit des gares SNCF a été signé en mars 2009 entre la Région Alsace, la CUS et la SNCF pour plusieurs gares. A la gare centrale de Strasbourg, depuis juin 2007, 1 600 places vélos sont aménagées : parc vélo de la gare (850 places payantes, 34 € par an pour les abonnés TC), parc sainte Aurélie (430 places gratuites), parc Wodli (80 places gratuites), arceaux sur la place (250 places). Cette offre est saturée. D'autres offres sont recherchées.

### Renforcement des normes concernant le domaine privé

Le règlement du POS de Strasbourg comporte des normes de stationnement spécifiques au vélo, rendant obligatoire la réalisation d'emplacements dans toute construction neuve et de changement d'affectation de locaux. Ces normes sont en train d'être renforcées. Il est proposé, en complément, d'adapter le règlement des POS et des PLU de l'ensemble des communes de la CUS, sur la base de celui de Strasbourg lors de toute modification, révision ou transformation en PLU du document d'urbanisme, et d'assurer un suivi des permis de construire pour mesurer l'impact de cette mesure.

ZOOM

>>> *Strasbourg et la CUS figurent en tête des agglomérations françaises en matière d'aménagements cyclables et d'usage de la bicyclette.*

## Autres axes forts

### Jalonnement du réseau cyclable

L'ensemble du réseau cyclable principal de la CUS va être progressivement jalonné.

### Plans de déplacements entreprises et plans de déplacements écoles

Un chargé de mission PDE travaille en interne (programme GEODE avec création d'un parc de stationnement de 300 places devant le centre administratif où 2 000 agents travaillent, mise à disposition de vélos, fourniture d'accessoires,…), et en externe (grands employeurs comme les hôpitaux, les banques, les campus,…), en vue de favoriser les modes alternatifs à l'autosolisme sur les déplacements domicile / travail.

La CUS envisage de développer des plans de déplacements école et des vélo-écoles pour les adultes débutants.

### Etude sur les services vélos

Engagement d'une étude sur la location de vélos dont l'objectif est de définir un ou des systèmes de location / mise à disposition de vélos adaptés au contexte local. Le ou les systèmes retenus devront répondre à l'ensemble des besoins (déplacements pendulaires, tourisme…) et être adaptés aux différents contextes des communes.

© Communauté urbaine de Strasbourg

*Bientôt 350 arceaux vélos à destination du personnel de la CUS au pied de l'Hôtel d'agglomération.*

# Vélos et transports collectifs : un tandem gagnant

**Les services vélos peuvent apporter une réelle plus-value à une politique de transport collectif. Loin de la concurrencer, les services vélos permettent au contraire de la renforcer grâce à un service directement complémentaire à l'offre de transport public.**

## Une complémentarité nécessaire dans la chaîne des déplacements

Un service vélos peut agir en intermodalité avec le réseau de transport collectif ou en complément, pour le compléter ou s'y substituer aux heures et aux lieux où il n'est plus pertinent.

• un complément géographique au réseau : les services vélos et plus globalement la « Politique vélo » peuvent permettre à moindre coût le rabattement des usagers vers un mode lourd et rapide. Le vélo, qui ne concerne qu'une partie des usagers (aptes physiquement à l'utiliser), constitue un outil de mobilité souple et efficace pour atteindre des lignes de transport collectif. Pour l'exploitant et l'autorité organisatrice, ce service permet donc de renforcer certaines lignes structurantes du réseau. L'offre d'un service vélos peut aussi remettre en question l'existence des lignes les moins utilisées et les moins rentables au profit de ce mode individuel non polluant, parfois plus adapté aux besoins, et moins coûteux.

*Intermodalité vélo / train express régional.*

• un complément temporel à l'offre de transport collectif : les systèmes automatisés offrent un service 24 heures/24 utile aux heures où les transports collectifs ne sont pas en service. La collectivité offre ainsi à tous et à toute heure une offre publique de déplacement.

• une nouvelle offre pertinente qui se superpose au réseau existant : le maillage d'un réseau de transport collectif ne peut, seul, répondre de manière pertinente à l'ensemble des besoins en mobilité des usagers. Or, dans un contexte où les pouvoirs publics souhaitent voir l'usage individuel de la voiture diminuer, la création d'une offre nouvelle, répondant de

façon plus fine que les transports collectifs existants aux besoins de mobilité est nécessaire. Cette offre qui s'inscrit dans une logique multimodale permet de rationnaliser l'usage du réseau existant, et de le soulager aux heures de pointe.

Créer une offre de services vélos ne concurrence donc pas l'offre de transport collectif, mais permet au contraire de « crédibiliser » et de compléter l'offre de transport offerte par la collectivité. Si l'on observe que la majorité des usagers des services vélos sont aussi des utilisateurs des transports collectifs, ne considérons pas pour autant ces politiques comme un échec. Elles vont au contraire dans la bonne direction avec une amélioration de l'offre du service de transport collectif aux usagers ; c'est bien une offre performante et efficiente de l'offre publique qui participera au report modal de la voiture individuelle vers les offres alternatives.

© GART

**Le Vélib' parisien : résultats de l'enquête TNS-SOFRES de mai 2008**

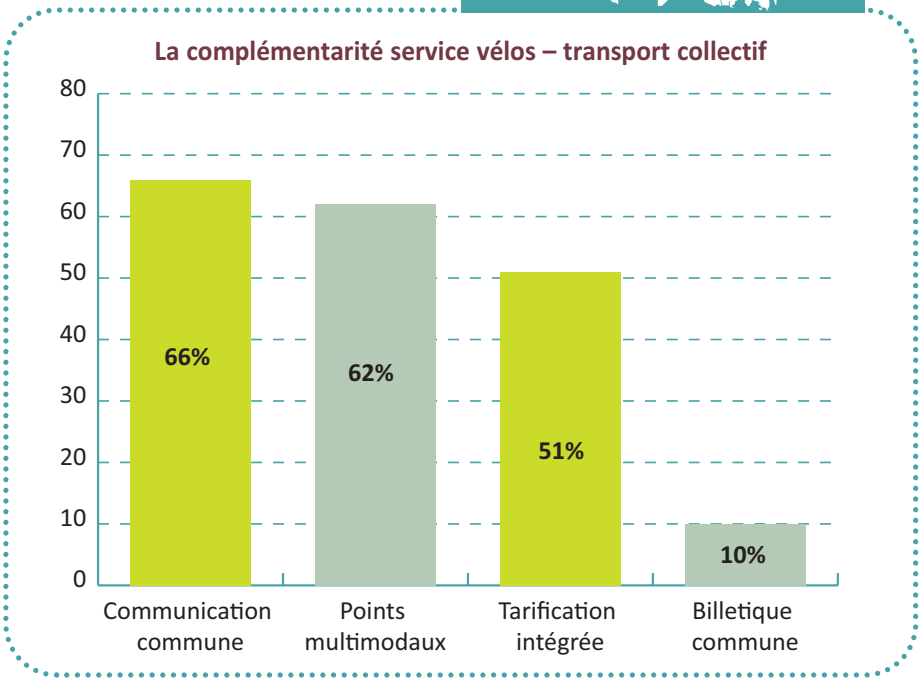
**L'enquête TNS Sofres sur le système Vélib' est particulièrement éclairante sur les pratiques de mobilité des usagers de ce nouveau service.**

**Vélib' a profondément modifié les pratiques de mobilité de certains parisiens. Ainsi, 61 % des abonnés longue durée utilisent Vélib' pratiquement quotidiennement pour un trajet domicile-travail (ou domicile-école).**

**Vélib' est par ailleurs source de nouvelles mobilités, puisque 19 % des usagers affirment qu'ils ont effectué avec Vélib' des déplacements qu'ils n'auraient pas effectués dans d'autres conditions. On peut imaginer que ces déplacements proviennent en partie des 59 % des usagers qui utilisent Vélib' après la fin de service des transports collectifs.**

**Enfin, les déplacements des parisiens sont redessinés par Vélib', puisque 20 % des usagers affirment avoir réduit l'utilisation de leur voiture personnelle depuis la mise en place de Vélib', et 84% considèrent que Vélib' complète l'offre de transport déjà existante. Ainsi, pratiquement 25% des usagers utilisent Vélib' pour commencer ou terminer un trajet effectué avec un autre mode de transport tandis que 15 % des usagers l'utilisent entre deux moyens de transport.**

**Nous ajouterons que la signature de la campagne de lancement *« Vélib', la plus grande salle de sport de Paris »* met l'accent sur le bénéfice santé de l'usage de ce mode de déplacement doublement attratif.**




Le vélo public peut être considéré comme le dernier maillon de la chaîne de transport public, comme l'est aujourd'hui la marche à pied. Le service offert est en effet comparable à une offre de transport à la demande, à moindre coût, à destination de tous les usagers physiquement capables de se déplacer en vélo. Il est alors efficient, dans une logique d'intermodalité qui doit être mieux considérée, notamment aux côtés des réseaux peu maillés en milieu rural. La vélostation répond à cette logique tandis que le Vélo en Libre Service agit davantage dans une logique multimodale, en offrant une alternative à l'offre de transport collectif proposée.

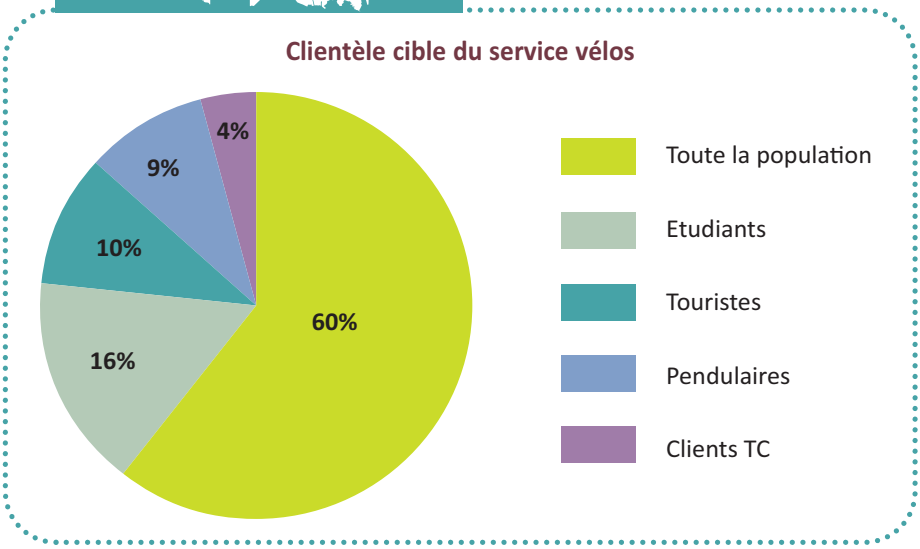
© Communauté urbaine de Strasbourg

*Partage équitable de la voirie.*

## Des clés pour la mise en œuvre de services complémentaires

De nombreuses collectivités mettent déjà en œuvre des services qui soulignent la complémentarité vélo-transport collectif.

Ainsi, la première action de mise en complémentarité des politiques vélos-




*Source : GART*

transport collectif correspond au déploiement d'actions de communication communes (plaquettes d'informations) ; 66 % des services existants en bénéficient.

Ils sont quasiment autant à avoir été conçus dans un objectif d'intermodalité. Les services sont en effet proposés au sein de plateformes multimodales (arrêts de transport collectif, gares…) pour faciliter l'accès de l'usager de transport collectif au service vélos et réciproquement.

Par ailleurs, 51 % des services vélos bénéficient d'une tarification intégrée à la tarification des transports collectifs, c'est-à-dire proposant des prix globaux ou des réductions pour l'usage de l'offre combinée transport public-service vélos.

Enfin, 10 % des services vélos sont dotés d'un support billettique commun à celui des transports collectifs. Si ce pourcentage peut sembler particulièrement faible, il n'en est pas moins prometteur car seuls les services automatisés (les plus récents) mettent en œuvre de tels systèmes particulièrement coûteux. Cela signifie que pratiquement tous les services modernes (services automatisés) impulsent une politique d'intégration particulièrement poussée de leur service vélos au système de transport collectif.

La clientèle cible des services est segmentée. En ce qui concerne la clientèle touristique, les services vélos sont généralement anciens et leur tarification n'est pas compatible avec un usage régulier du service.

Une évolution se dessine. Bien que 60 % des services soient destinés à toute la population, ils ciblent de plus en plus des usagers « types ». Si 16 % s'adressent aux étudiants (offres de location à l'année sur des campus), on observe l'émergence d'une offre privilégiée pour l'usager des transports collectifs (services réservés aux usagers abonnés effec-

tuant un trajet TER pendulaire – vélostations).

Ces services ne devraient pas devenir majoritaires. Mais les résultats de l'enquête démontrent que les nouvelles clientèles sont ciblées avec une politique tarifaire adaptée. Il est probable que des offres globales de mobilité associant vélos et transport collectif se généralisent dans les prochaines années.

## Les services vélos « pris en main » par l'AOTU

La mise à disposition de vélos ne relève d'aucune compétence définie par le Code Général des Collectivités Territoriales, mais les AOTU (essentiellement communautaires) tendent à proposer des services vélos sur leurs territoires.

### *Le vélo, une compétence transport ?*

**Le vélo est reconnu juridiquement comme un moyen de déplacement et non comme un mode de transport.** Il ne relève donc d'aucune compétence définie par le Code Général des Collectivités Territoriales, mais peut être rattaché à certaines d'entres elles.

L'article 5 de la LOTI rappelle ce qu'est un service de transport public et ce qui s'y rattache. Combiné aux dispositions des articles 7 et 29 de la LOTI, il résulte que seuls deux types de transport constituent des services publics: les services réguliers et les services à la demande.

Ce sont les articles 25 et 26 du décret n°85-891 du 16 août 1985, relatifs aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes qui définissent ces deux types de transport.

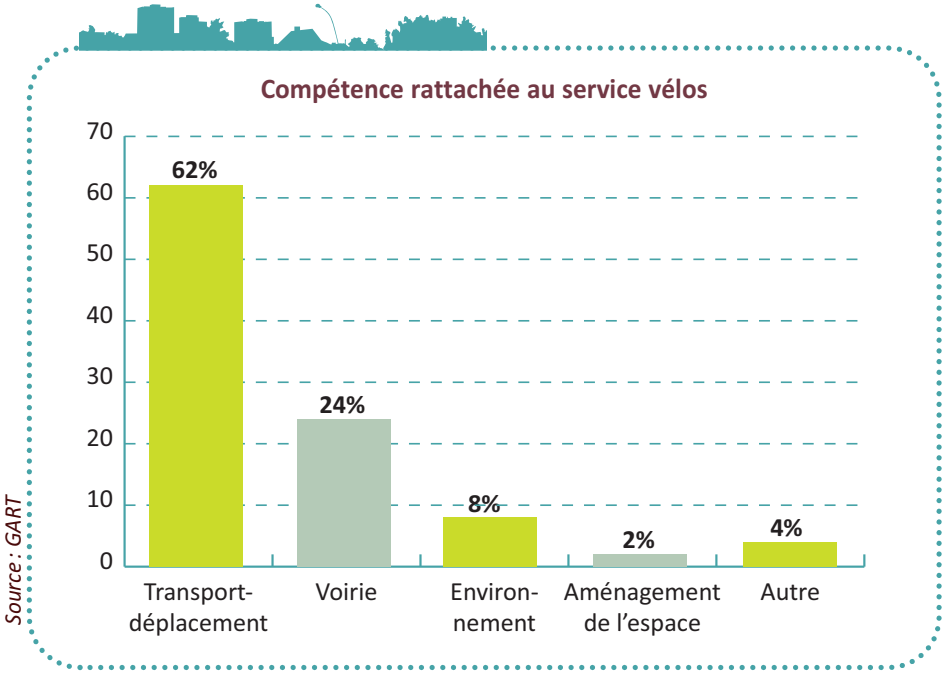
Les services publics réguliers de transport routier de personnes sont des services dont les itinéraires, points d'arrêts, fréquences, horaires et tarifs sont fixés et publiés à l'avance. Dans ce type de service, tout est donc déterminé en amont et le véhicule doit circuler selon les horaires et l'itinéraire prévus même s'il ne transporte aucun passager. Les services scolaires en font partie.

Les services publics à la demande de transport routier de personnes sont des services collectifs déterminés en fonction de la demande des usagers et dont les règles générales de tarification sont également définies. Ils sont réalisés avec des véhicules dont la capacité minimale est fixée à quatre places, y compris celle du conducteur.

La principale caractéristique des services réguliers et à la demande est qu'ils doivent être organisés par une personne publique (articles 7 et 29 de la LOTI).

Les services vélos, même lorsqu'ils sont créés par des collectivités territoriales ou des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), n'entrent pas dans le cadre de ces définitions.

Une modification du décret d'application de la LOTI serait insuffisante pour permettre aux services vélos d'entrer dans le cadre d'un service de transport à la demande ; une modifi-




cation de la loi serait nécessaire. Cependant, des contraintes importantes pourraient se dresser pour leur mise en œuvre :

- seules les AO pourraient organiser le service. Les partenariats ou soutiens ne pourraient plus être une façon de déléguer le service, et les communes qui n'ont pas de PTU ou ne disposent pas de la compétence transport n'auraient pas, de droit, la compétence pour organiser le service. Elles devraient obtenir une délégation de compétence du conseil général.
- les AO qui n'entendent pas exécuter le service en régie ne pourraient conventionner qu'avec les entreprises inscrites au registre des transporteurs (article 7 de la LOTI). Cela exclurait des structures de types sociétés coopératives ou associations. Les publicitaires mettant en œuvre des services VLS n'étant pas, pour l'heure, inscrits au registre des transporteurs, cette solution ne serait vraisemblablement pas satisfaisante.

Ainsi, l'enquête montre que, lorsque les collectivités mettent en place un service vélos, celui-ci est rattaché à quatre compétences institutionnelles : transport, aménagement de l'espace, environnement et cadre de vie, voirie.

Cependant, les services vélos sont généralement rattachés à la compétence transport, preuve que le vélo est bien considéré aujourd'hui comme un mode de déplacement et qu'il est complémentaire aux autres services de transports publics organisés par les collectivités.

Les services qui ne sont pas organisés par l'AOTU le sont au titre d'autres compétences que la compétence transport (par exemple : un certain

nombre de services VLS ont été mis en place au titre de la compétence voirie). En effet, ce type de service nécessite un accès à la voirie qui ne relève pas toujours de la compétence de l'AOTU.

## L'autorité organisatrice de transport légitimée

Les services vélos sont aujourd'hui majoritairement organisés par les AOTU (63 %). Parmi les autres structures organisatrices, 12 % sont des intercommunalités pour lesquelles la compétence transport a été confiée à un syndicat ou des groupements régions - AOTU (cas des vélostations). Un quart des services sont actuellement mis en place par des communes, qu'elles soient ou non AOTU.

© Ville de Saint-Etienne

*Tram, Vélos : une ville apaisée.*

L'enquête du GART et du Club des Villes Cyclables « Vélo et transports publics, un tandem gagnant pour la mobilité durable » publiée en 2007, montrait que la prise de responsabilité vélo par l'AOTU l'était surtout par les AOTU généralistes (communautés urbaines, communautés d'agglomérations et SAN).

Cela s'explique entre autres par le fait qu'elles peuvent exercer une compétence vélo globale. Les communautés urbaines bénéficient en effet de la compétence voirie qui leur permet de mettre en œuvre des politiques d'aménagement cyclable. Les communautés d'agglomération peuvent choisir d'exercer cette compétence sur une partie de la voirie déclarée d'intérêt communautaire. Les résultats de l'enquête corroborent ces résultats, puisque la quasi-totalité des services vélos mis en œuvre par des AOTU le sont par des AOTU généralistes. Cela semble démontrer que les AOTU mettent plus facilement un service vélos en œuvre lorsqu'elles peuvent mettre en place une politique globale d'aménagement cyclable. L'enquête révèle en effet que la plupart des collectivités instaurant un service vélos, mettent parallèlement en œuvre une politique d'aménagement cyclable (infrastructure cyclable et stationnement). Cependant, selon leurs déclarations, les deux politiques (aménagement cyclable et services vélos) ne sont pas directement liées.

Aujourd'hui, la complémentarité du couple vélo-TC n'est plus à démontrer. L'usager apprécie d'utiliser cette offre combinée qui se structure peu à peu autour de la demande. C'est pourquoi l'organisation des politiques vélos et des transports urbains tend à se développer à un même niveau organisationnel lorsque cela est institutionnellement possible.

© Vincent Lecigne

# **Enjeux** et **recommandations** pour **maintenir** le **cap**

# Vers des services plus complets et plus adaptés

**Même si les services vélos ont connu un essor important ces dernières années, même si cette tendance se confirme pour les années à venir, la plupart des services vélos proposés en sont encore à leurs balbutiements.**

## Des solutions techniques à fiabiliser et à développer

Le marché des services vélos constitue une niche où les systèmes les plus complexes (VLS) ne sont pas toujours parfaitement maîtrisés par les exploitants. JC Decaux mis à part, qui commence à avoir une expérience reconnue en France avec son offre VLS Cyclocity, et dans une moindre mesure Clear Channel, les autres exploitants (Effia, Transdev, Véolia, ou encore Kéolis) n'ont tout au plus qu'une expérience sur le territoire français de systèmes automatisés. Il est par ailleurs important de préciser que la quasi totalité des marchés adossables au marché publicitaire ont déjà été conclus. Il est donc probable que, dans les prochaines années, ce seront ces opérateurs « non publicitaires » qui remporteront la plupart des marchés automatisés.

Les services automatisés nécessitent encore, y compris pour les exploitants les plus chevronnés, de nombreuses améliorations. Les nouveaux systèmes connaissent encore des difficultés liées à leur mise en place récente, que ce soit au niveau de la régulation, de la gestion des abonnements et des cautions, ou encore de la solidité des vélos retenus qui s'avère parfois inadaptée à l'utilisation détournée qui en est faite. Par ailleurs, la lutte contre le vandalisme qui n'a pas encore trouvé de solution pleinement satisfaisante renchérit les coûts du système (un vélo neuf automatisé coûte en moyenne 6 000 € à l'achat). Ces systèmes extrêmement chers sont réservés aux aires urbaines les plus riches.

© SYTRAL (Lyon)

*Borne Vélov'.*

**Véli'b soumis au vandalisme**

**Un an après la mise en service des quelques 16 000 Vélib' parisiens, 3 000 vélos ont été volés et 3 000 ont subi des dégradations nécessitant une opération de maintenance qualifiée de « lourde » par JC Decaux. On dénombre également des roues volées et des vélos tagués.**

**Pour y faire face, JC Decaux, en plus du système de caution, a choisi de lister les utilisateurs ayant volé, dégradé un Vélib' ou n'ayant pas respecté les conditions générales d'utilisation. Les usagers délictueux récidivistes pourraient se voir priver d'abonnement durant trois ans après trois tentatives.**

Quelques systèmes alternatifs se développent (Montpellier, La Rochelle), avec des solutions techniques innovantes, moins coûteuses pour la collectivité. Ces initiatives devront être favo-risées à terme pour produire une offre de services beaucoup plus abordable. On peut également espérer que les prix des systèmes actuels diminueront peu à peu au fur et à mesure qu'ils prendront de l'ampleur en France et à l'étranger. Il faut toutefois noter qu'aujourd'hui, dans certaines villes, les services mis en œuvre sont considérés comme des vitrines par l'exploitant ; aussi des réductions importantes sont pratiquées par rapport au coût réel du service affiché.

Certains systèmes automatisés moins coûteux s'appuient sur le téléphone portable et permettent d'éviter un maximum de technologie embarquée sur le vélo ou dans la borne. Ces systèmes sont particulièrement recommandés pour les agglomérations de petite taille, car beaucoup moins coûteux et plus simples à réguler. L'usage du téléphone portable est d'autant plus intéressant que le taux d'équipement de la population française est supérieur à celui en carte bleue (les jeunes notamment y ont plus facilement accès). Toutefois, le téléphone portable est un frein pour l'usager régulier du service. En effet, il faut compter, pour chaque location, une communication de 30 secondes avec le centre de régulation. Une personne utilisant le service en moyenne deux fois par jour consommerait 30 minutes de forfait par mois, ce qui peut, de fait, constituer un frein important à l'usage régulier du service. Les autorités organisatrices et les exploitants seraient favorables à un système de numéro vert (le coût de l'appel étant du coup intégré dans le prix de la location), mais les opérateurs de téléphonie mobile ne permettent pas d'établir à ce jour des communi-cations gratuites vers les numéros verts à partir d'un téléphone mobile.

On voit se développer des services mettant en location des vélos à assistance électrique. Ces vélos apportent une réponse aux territoires présentant

des topographies pentues et aux séniors. Ces vélos sont extrêmement coûteux (1 000 à 2 000 € l'unité contre le prix public d'un vélo urbain standard qui varie entre 200 et 300 €). Il est probable, au vu de l'explosion du marché en France, mais surtout à l'étranger (10 % du marché aux Pays-Bas, 110 000 vélos vendus), que les prix vont considérablement diminuer dans les prochaines années. Certains constructeurs proposent déjà des modèles d'entrée de gamme à 400 €. Dans ce cas, il sera alors possible que les flottes de vélos publics urbains deviennent peu à peu des vélos à assistance électrique, et que des services vélos apparaissent dans des lieux ou la topographie semblait, à première vue, inadaptée au vélo urbain.

## Vers de nouveaux services plus adaptés aux usages

Avec le succès rencontré, certaines grandes agglomérations envisagent de nouveaux services vélos ou restructurent leurs services existants pour répondre au mieux aux besoins des usagers. Ces services sont généralement des services ciblés vers des usagers (étudiants…) ou des usages (dernier kilomètre pour un trajet domicile travail…). Ces services complémentaires constituent l'un

**Saint-Etienne propose le service de location de vélos « Velostas » depuis le 26 janvier 2008. Le parc compte 200 vélos. 410 vélos (avec 1/3 du parc à assistance électrique seront à terme disponibles à la location. A cela s'ajoutent également des services pour les vélos personnels (gardiennage, marquage contre le vol). La Société des transports en commun de l'agglomération stéphanoise (STAS) est l'exploitante du service.**

**Des tarifs préférentiels sont accordés aux abonnés annuels détenteurs d'un Pass STAS (abonnement de transport collectif de l'agglomération de Saint-Etienne) ou d'un Pass OùRA :**

- **la location d'un vélo urbain classique coûte 3 € la journée, 13 € le mois, 30 € les 6 mois ou 45 € pour un abonnement annuel.**
- **pour un vélo à assistance électrique, un abonné annuel Pass STAS ou Pass OùRA débourse 5 € à la journée, 26 € au mois, 60 € pour 6 mois ou 90 € à l'année.**

**Le Pass OùRA ! Saint Etienne émane de la carte OùRA mise en place en décembre 2006 sur le territoire Rhône-alpin, qui à terme pemettra de voyager sur tout le territoire régional avec un support unique. Ce pass propose une gamme de tarifs multimodaux (occasionnels et abonnements) sur le périmètre des transports urbains de Saint-Étienne (découpé en 2 zones : Grand Saint-Etienne et Grand Giers), et permet de combiner des trajets sur le réseau TER et sur le réseau urbain de la STAS.**

*Source : Velostas*

### Des ateliers de recyclage

**A l'instar de « Pignon sur rue » à Lyon, ou encore de l'association « Un p'tit vélo dans la tête » à Grenoble, de nombreux ateliers coopératifs d'apprentissage de la mécanique vélo voient le jour dans différentes villes de France. Ces Ateliers Vélo récupèrent les vélos abandonnés pour les recycler. Ils mettent des pièces détachées, des outils et des conseils à disposition des cyclistes qui réparent eux-mêmes leur vélo. Une douzaine d'Ateliers Vélo ont créé un réseau, « L'heureux Cyclage », pour développer ce service qui répond aux besoins des cyclistes propriétaires de leur vélo.**

des principaux potentiels de croissance des services vélos pour les années à venir.

Pour autant, tout porte à croire qu'ils seront souvent plus complexes à mettre en œuvre. Après avoir passé le stade de l'expérimentation ou de la mise à disposition d'un premier service vélos, il s'agit de créer des familles de services complémentaires et opérationnels. Dans un objectif d'intermodalité, le développement des services vélos au cœur des gares semble une solution très pertinente pour les prochaines années.

La vélostation notamment peut proposer un service complet dans les gares principales (stationnement, location, réparation) et des points de stationnement disséminés en certains endroits stratégiques (pôles de vie ou équipements publics).

L'un des défis actuels consiste à développer l'information qui accompagne la mise en place de services vélos (la pratique du vélo, les aménagements cyclables existants, l'évolution de la législation et les déplacements sur le territoire). Pour citer un bon exemple, l'association « Pignon sur rue », maison du vélo et des modes doux à Lyon, propose, outre un « atelier du recycleur », un centre de documentation sur les vélos ainsi que des animations sur la thématique des déplacements.

Plus largement, il faudra redoubler d'efforts pour intégrer au sein des politiques cyclables l'ensemble des acteurs proposant des services vélos (associations, entreprises mettant en œuvre des solutions vélos dans leurs plans de déplacements d'entreprises, etc.) pour proposer à l'usager

>>> *Avec le succès rencontré, certaines grandes agglomérations envisagent de nouveaux services vélos ou restructurent leurs services existants, pour répondre au mieux aux besoins des usagers.*

une offre vélos moins éclatée et plus lisible.

Enfin, il faudra développer des services adaptés aux petites agglomérations, au périurbain et au monde rural. A ce jour, il n'existe aucun service qui réponde avec pertinence aux contraintes techniques et financières des territoires ruraux et périurbains. Les volontés politiques existent pourtant, mais les services vélos proposés sont très loin de connaître le succès des services VLS dans les plus grandes agglomérations françaises. Ces territoires cumulent les handicaps : généralement dominés par la voiture avec une part de transport collectif très faible, ils présentent des distances à parcourir souvent plus longues. Les solutions viendront proba-

## L'offre de services vélos rochelaise

**Très tôt, la communauté d'agglomération de la Rochelle a su considérer le vélo comme un mode de déplacement à part entière. Dotée d'un service VLS depuis 2005, l'agglomération a encore innové depuis l'année 2008 avec le développement de nouveaux services de mise à disposition de vélos, distincts et complémentaires. Objectif : donner un nouvel élan à la pratique du vélo sur son territoire, soit comme mode unique, soit en complément d'un autre mode de transport (bus, train, bus de mer…). Les nouveautés sont les suivantes :**

**• Le nouveau vélo jaune : il s'agit d'un vélo plus solide, mieux adapté aux déplacements urbains, avec un accès facilité grâce à un titre de transport unique et simplifié, des modes de prêts adaptés aux différents besoins, un parc de stationnement sécurisé et géré de manière informatisée.**

**• Le libre-service vélo : accessible avec la carte à puce « transport public », ce nouveau service de VLS est géré en régie. L'implantation progressive, depuis le printemps 2009, de 55 stations alimentées électriquement par panneaux solaires permettra à terme de proposer 350 vélos aux usagers.**

**• La location longue durée : elle se fait au mois ou à l'année et concerne les résidents de l'agglomération de la Rochelle, les « pendulaires » (détenteurs d'un abonnement aux transports publics), notamment les salariés et les étudiants par le biais de dispositifs tels que les plans de déplacements d'entreprises.**

**• Le véloparc : il s'agit d'une nouvelle offre de stationnement fermé et à accès contrôlé. Ce service concerne les détenteurs d'une carte à puce « Transport public » pour faciliter / inciter à l'intermodalité sur toute l'agglomération.**

**Avec la location touristique estivale, ces services font la part belle au vélo qui bénéficie d'un réseau cyclable de 160 kilomètres sur l'agglomération en 2008.**

**Le 12 juin 2008, La Rochelle a signé la Charte des Ville et Vélos partagés aux côtés de Paris, Lyon, Dijon, Châlon, Besançon, Toulouse, Barcelone, Séville...**

*Source : Communauté d'agglomération de la Rochelle*

blement de politiques très intégrées proposant des places de stationnement sûres, des infrastructures cyclables adaptées, et des services articulés avec les réseaux de transport collectif existants.

## Des exploitants à convertir aux services vélos

Si les transporteurs ont désormais compris l'intérêt des services vélos, les habitudes de terrain sont souvent les plus fortes, et le développement des services vélos n'est pas considéré avec grand intérêt dans les réseaux.

Par ailleurs, le développement de services tels que la vélostation est rendu particulièrement complexe par sa localisation en gare. Bien que les représentants de la SNCF affichent aujourd'hui un volontarisme sur ce dossier, les espaces dédiés aux vélos ne sont pas suffisants, et souffrent des arbitrages en faveur du développement d'autres services tels que les commerces. Aussi, ce service à l'usager, considéré comme non rentable du point de vue commercial, est-il souvent relégué dans des endroits peu engageants, ou limité aux petites gares et aux enjeux économiques moindres. Dans les faits, pratiquement aucune grande gare n'est aujourd'hui dotée de vélostation (gares parisiennes, gare de la Part Dieu à Lyon…). Seule la gare de Strasbourg en est dotée, cet équipement y rencontre d'ailleurs un franc succès.

La SNCF explique cela par le fait que les plus grandes villes sont déjà équipées de services VLS disqualifiant partiellement les vélostations qui ne répondent pas aux mêmes problématiques. Enfin, selon la SNCF, l'implantation de services VLS en gare ne serait pas performante en raison des flux importants de personnes qui compliqueraient la gestion de stations tantôt vides, tantôt saturées. L'idéal serait que l'exploitant du service vélos dispose d'un point de location avec du personnel mobilisé sur place.

© Communauté d'Agglomération de La Rochelle

*Les célèbres vélos jaunes ont plus de 30 ans.*

# Une politique cyclable intégrée à la politique de déplacements

**Pour entrer dans un cercle vertueux, le vélo doit se situer au cœur d'un système global. Un système qui mette le vélo à la portée de tous, propose une gamme de services qui facilite son accès, repose sur un cadre réglementaire évolutif, bénéficie d'un réseau d'infrastructures dédiées et conçues pour le vélo et adapté, autant que faire se peut, aux autres activités économiques et sociales.**

## Un document de planification à l'échelle de l'AOTU

Il devient donc nécessaire de créer les conditions d'une politique cyclable cohérente. Si la plupart des outils existent, ils sont souvent mal, voire non utilisés. Trop peu de politiques vélos sont intégrées aux PDU, et lorsque c'est le cas, seuls les aménagements cyclables sont envisagés.

Compte tenu des besoins, il est urgent qu'à l'occasion du renouvellement des PDU, les collectivités y intègrent un véritable volet vélo, en liaison avec les éventuelles initiatives privées et associatives. Le dispositif pourrait recenser l'ensemble des actions vélos développées sur le territoire de l'AOTU, et planifier une politique cyclable comprenant infrastructures et services (location, stationnement, formation, réparation…). Il faudra porter une attention toute particulière à des services de stationnement vélos sécurisés, car le vol est un frein important à l'usage régulier du vélo.

## Un cadre général adapté au vélo

Au niveau national, des mesures doivent être prises pour créer les conditions favorables au développement d'une politique cyclable volontariste au niveau local et lever les obstacles à l'usage du vélo. On peut d'ores et déjà saluer certaines avancées récentes, dans le domaine de la sécurité routière et des dispositifs d'aide aux dépla-cements domicile-travail (prime de déplacement).

• Adapter le Code de la route au vélo pour sécuriser le cycliste : les dispositions du décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 porte diverses dispositions de sécurité routière. Publiées au Journal Officiel le 1er août 2008, elles font évoluer la sécurité des cyclistes en modifiant le Code de la route (voir encadré plus haut) et favorisent les modes actifs avec une coha-

bitation plus équitable sur la voirie, notamment en milieu urbain.

• Rendre obligatoire la présence de garages à vélos sûrs dans tous les logements. Il est nécessaire de proposer des outils de stationnement adaptés aux besoins du cycliste. C'est pourquoi il serait utile d'inciter voire d'imposer la construction de locaux de stationnement vélos dans les résidences privées. Ces locaux devront répondre à des normes d'accessibilité et de sûreté qui restent à définir. De même, des mesures pourraient être prises pour contraindre ou du moins inciter les entreprises à proposer des solutions de stationnement accompagnées de vestiaires et douches pour leurs employés cyclistes.

• Inciter financièrement à l'acquisition d'un vélo, ou à l'abonnement à un service vélos. L'article 20 de la loi du 17 décembre 2008 relative au financement de la sécurité sociale a mis en place des dispositifs d'aides, financés par l'employeur, au personnel du secteur privé et du secteur public (fonction publique territoriale, hospitalière et d'Etat). Ces dispositifs sont destinés à financer les frais de déplacement domicile-travail. Ce nouveau dispositif, appelé « prime-déplacement », a pour but d'étendre, à toutes les régions, le dispositif de remboursement des frais de transport collectif, déjà en place en région parisienne, tout en encourageant l'utilisation des modes de transport les plus respectueux de l'environnement. Il comporte deux volets : l'extension de la prise en charge de la moitié des frais de déplacements domicile-lieu de travail à l'ensemble du territoire national (qui nous intéresse ici) et la prise en charge d'une partie des frais de carburant des salariés pour les modes de transport individuel. Concernant l'extension de prise en charge de la moitié des frais de déplacements domicile-lieu de travail à l'ensemble du territoire national, il est convenu que l'employeur prenne en charge 50 % du prix des abonnements souscrits par son personnel pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, déplacements accomplis au moyen de transports publics de personnes ou de services publics de location de vélos. Parmi les titres d'abonnement ouvrant droit à la prise en charge, on trouve notamment les abonnements multimodaux, annuels, mensuels, hebdomadaires, ainsi que les abonnements à un service public de location de vélos. L'article L.3261-2 du code du travail reconnait donc le vélo comme un mode de déplacement pertinent pour les trajets domicile-travail et incite au développement de ce mode à titre individuel, ou dans les dispositifs tels que les plans de déplacements d'entreprises. Il convient de souligner que ce premier texte de loi évoque les « services publics de location de vélos ». Force est de constater, toutefois, que cette appellation ne recouvre pas l'ensemble des services pouvant être proposés, et notamment les vélostations.

• Sécuriser les vélos. Le vol est un problème majeur pour le cycliste. Plus de 400 000 vélos sont volés chaque année, ce qui concerne un peu plus de 16 % des ventes. Près du quart des cyclistes volés renoncent à racheter un vélo. Pour lutter contre le vol, il est nécessaire de développer des systèmes de stationnement sécurisés (parcs fermés surveillés, systèmes de casiers…). Par ailleurs, la FUBicy propose de marquer les vélos par un code gravé sur le cadre (Bicycode). Plus d'un quart des vélos retrouvés après un vol ne peuvent être restitués à leur propriétaire faute d'identification ; la promotion du Bicycode pourrait être un moyen efficace et peu coûteux de lutter contre le vol. Enfin, le développement d'une offre d'assurances couvrant les dommages, proposée à prix attractif, au besoin intégrée à l'assurance multirisques habitation, pourrait constituer une piste pour lever les difficultés liées au vol.

© G. Moussé – Ville du Mans

*Le Mans en roue libre.*

# L'AOMD, levier organisationnel pour une politique vélo durable

**Les acteurs des politiques vélos et de déplacement sont particulièrement éclatés sur les territoires. Ce morcellement institutionnel est un frein à la mise en œuvre de politiques vélos lisibles, efficaces et efficientes.**

## L'Autorité Organisatrice de la Mobilité Durable

C'est pourquoi le GART plaide pour la transformation des AOTU en autorités organisatrices de la mobilité durable. Cette autorité disposerait de l'ensemble des leviers nécessaires à la mise en place d'une politique de mobilité durable à l'échelle du périmètre de transports urbains.

L'AOMD disposerait de tous les leviers nécessaires à la mise en œuvre des plans de déplacements urbains : outre l'organisation des transports collectifs, l'intercommunalité serait en charge du stationnement (hors voirie et sur voirie), de la politique vélo (itinéraires cyclables et services publics de location de vélos), de l'autopartage, des taxis, et des livraisons de marchandises. Pour ce faire, elle devrait pouvoir exercer la maîtrise d'ouvrage sur toutes les infrastructures nécessaires à l'exercice de ces compétences (voiries réservées, stations, abris-voyageurs, …), en coordonnant ses actions avec les différentes communes concernées. Elle serait également chargée de mettre en œuvre les politiques intermodales avec la région et le département et de coordonner les initiatives publiques ou privées de type PDE (plans de déplacements d'entreprises, d'administrations et de zones…).

Les politiques de mobilité de cette AOMD bénéficieraient de sources de financements pérennes parmi lesquelles :

- Le versement transport existant qui pourrait désormais être utilisé pour l'ensemble des politiques de mobilité durable et non plus pour les seuls transports collectifs.
- L'ensemble des recettes liées à la gestion de la mobilité, notamment les recettes de stationnement et d'éventuelles recettes issues d'un système de péage urbain.
- Des outils fiscaux dédiés à la récupération par les AOTU des plus-values foncières et immobilières consécutives à la mise en place de transports collectifs en sites propres.

## Des actions intégrant les politiques vélos dans les politiques de déplacement

- Un PDU intégrant un Schéma Directeur Cyclable. Ce document de

planification permettrait à l'AOTU de disposer de l'ensemble des moyens nécessaires pour mettre en œuvre sa politique cyclable.

• Une stratégie d'intégration modale forte de tous les services de déplacement. Parce que les clients du transport collectif se déplacent également à pied, en vélo, en covoiturage et en autopartage, il s'agit de penser le vélo comme un des maillons d'une chaîne de déplacements multimodale.

• Une tarification globale de l'offre de transport public, incluant les services vélos. Une tarification intégrée qui permette à l'usager d'opter pour une offre globale de mobilité à même de se substituer à la voiture individuelle. En effet, une tarification individualisée par mode, voire même par service, n'encourage pas l'usager à abandonner sa voiture individuelle, car chaque mode ou service entre dans une forme de compétition, qui n'incite nullement à optimiser sa mobilité en fonction de son besoin réel. A contrario, une tarification globale permettrait de s'affranchir du critère économique pour choisir des solutions multimodales optimales.

• Une action coordonnée. Une politique de déplacements globale nécessite souvent que les collectivités et les réseaux de transport collectif unissent leurs efforts avec l'ensemble des partenaires. Parmi ceux-ci, on compte les entreprises, les scolaires, qui permettent de toucher les usagers, et les associations qui mettent sur pied et relaient des campagnes d'éducation et de sensibilisation efficaces.

© P. Mesnage – Ville du Mans

*Le vélo, mode adapté aux moyennes distances, Le Mans.*

© Ville de Saint-Etienne

# Protocole d’enquête

Un questionnaire de trente questions a été adressé début avril 2008 par mail et courrier à l'ensemble des AOTU, adhérentes ou non au GART, ainsi qu'à certaines communes de la région parisienne, soit un total de 258 collectivités. Il leur était demandé de transmettre le questionnaire à l'éventuelle structure organisatrice d'un service vélos sur leur territoire.

Des questions fermées et à choix multiples ont été posées, englobant les enjeux économiques, juridiques, sociaux et environnementaux des politiques cyclables locales. Le questionnaire se focalisait sur :

- le contexte de la politique cyclable mise en œuvre sur le territoire de l'AOTU ;
- les services vélos offerts et envisagés (avec description de leur dispositif) ;
- les résultats et impacts des services mis en œuvre.

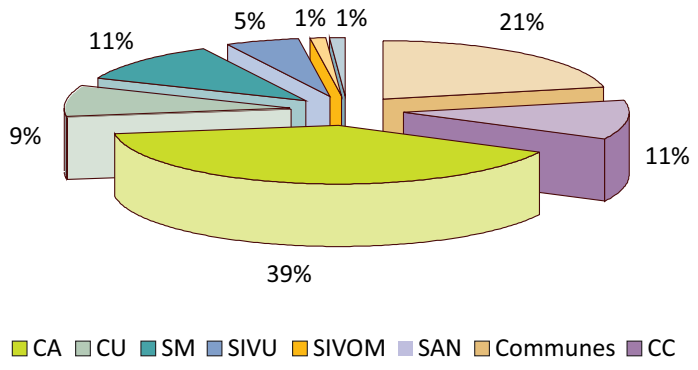
## Une bonne représentativité des structures selon leur type

L'échantillon des AOTU répondantes est représentatif de la diversité des structures d'AOTU en 2008, avec une légère sur-représentativité des syndicats.

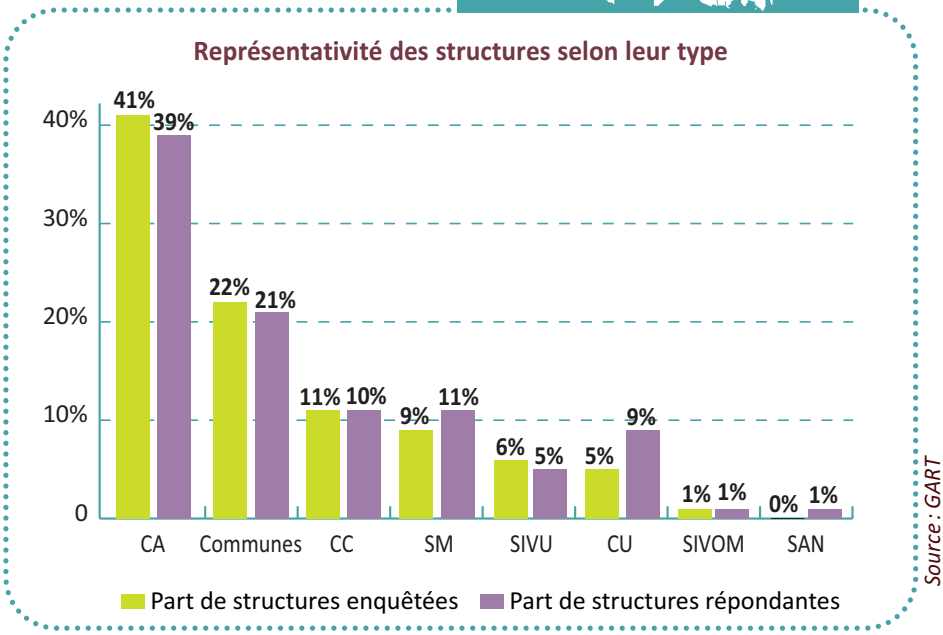
## Une bonne représentativité démographique des collectivités répondantes

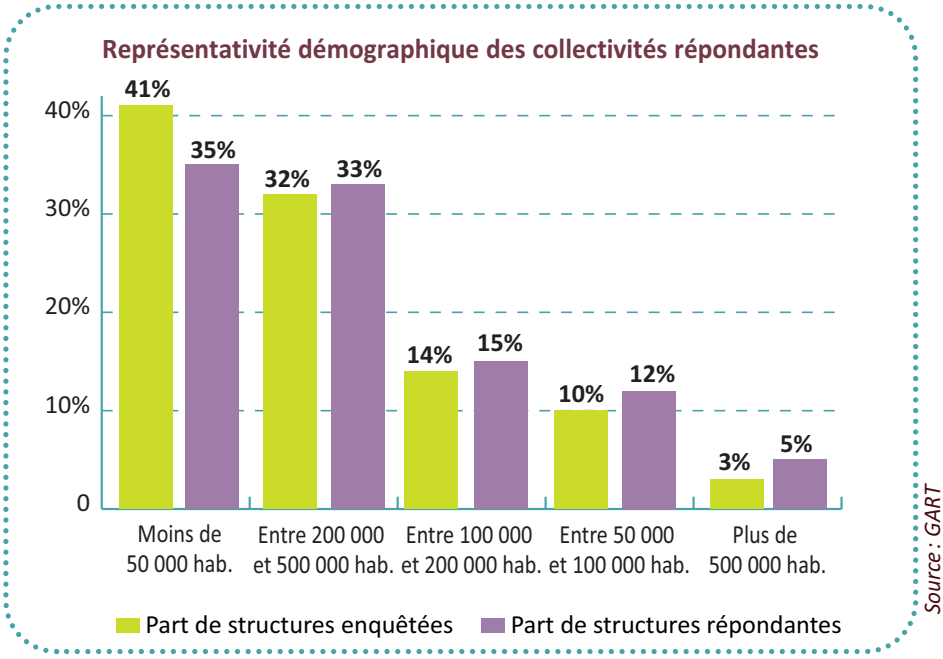
La représentativité démographique des répondants est de bonne qualité. On observe une légère sur-représentation des plus grandes agglomérations (supérieures à 50 000 habitants) et une

**Composition de l'échantillon suivant le type de structure**




*Source : GART*




>>> *114 collectivités ont répondu, soit près de la moitié des collectivités sondées.*

> *Les résultats sont représentatifs des grandes tendances sur le territoire national.*

sous-représentation des plus petites (inférieures à 50 000 habitants).

L'échantillon des répondants est donc de qualité. S'il reste sans doute une sur-représentativité des plus grandes agglomérations et des villes ayant mis en œuvre un service vélos, on peut estimer que les résultats sont représentatifs des grandes tendances sur le territoire national.

Les données collectées se sont généralement révélées être de qualité.

On peut cependant remarquer que les structures associatives soutenues par des collectivités apparaissent très en retrait dans l'enquête. Deux explications peuvent être mises en avant : d'une part, ces structures associatives ne sont pas toujours soutenues par les services qui mettent en œuvre la politique vélo dans une collectivité. D'autre part, certaines bénéficient du soutien d'une autre collectivité présente sur le territoire de l'AOTU.

De même, il semblerait que les services vélos installés dans certains parkings souterrains soient sous-représentés dans les résultats de l'enquête. Ce biais peut être attribué au manque de connaissance de l'enquêté sur l'existence d'un service vélos, compte tenu du fait qu'il n'est pas l'objet principal du contrat.

Enfin, les données économiques sur les services, ou encore les études sur l'utilisation qui en est faite sont rares et peu exploitables de façon globale.

© Droit Au Vélo, NPdC

*Vélobus quotidien dans les rues de Lille.*

© P. Morel – Chambéry Métropole

*Joindre l'utile à l'agréable.*

# Pour aller plus loin...

## A lire sur les politiques cyclables

### *Résultats d'enquêtes récentes*

- « Comment favoriser les usages du vélo en banlieue dense ? ». Recherche lancée par le Club des villes cyclables avec le soutien de la coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo. Rapport final : « Le vélo en couronne dense : aspirations, usages et potentialités de développement ». Paris, septembre 2008.
- « Le vélo en mode actif ». PREDIT, étude réalisée par le groupe Chronos et Media Mundi avec le Club des villes cyclables, JC Decaux, RATP, Vinci Park, août 2008.
- « Vélos et transports publics : un tandem gagnant pour la mobilité durable », GART, octobre 2007.

### *Documents d'informations et de sensibilisation*

- « Vélo et territoires », Revue de l'Association des départements cyclables.
- « Ville et vélo », Magazine d'information des villes et territoires cyclables.
- « Vélocité : la revue du cycliste urbain », Revue de la Fédération des Usagers de la bicyclette (FUBicy)
- « Le Guide du cycliste urbain ». FUBicy, 2007.

### *Autres ouvrages*

- « Le vélo à la reconquête des villes. Bréviaire de vélorution tranquille », N. Pressicaud, L'Harmattan, 2008.
- « Petit traité de Vélosophie – Le monde vu de ma selle », Paris, D. Tronchet, Plon, 2000.

## A lire dans les éditions du GART

### *Etudes*

- « Urbanisme commercial et politiques de déplacements. Jalons pour un aménagement économique durable ». Décembre 2007.
- « Solutions juridiques et financières pour le développement des projets de transports locaux : Quelle place pour les PPP ? ». Octobre 2007.
- « Financement des transports publics urbains. Quel bilan à fin 2007 ? Quelles perspectives ? », GART avec l'Association des Maires des Grandes Villes de France et l'Association des Communautés Urbaines de France et le Groupe Caisse d'Epargne. Septembre 2007.

### *Annuaires*

- « L'année 2007 des transports urbains ». 2008.
- « Annuaire national des transports publics 2007 ». Octobre 2007.
- « Annuaire de la tarification des transports régionaux ». Octobre 2007
- « La tarification unique dans les transports publics départementaux ». Septembre 2007.

**Conduite de l'étude**
*Pôle environnement, aménagement, marchandises :* Jean Plateau (stagiaire)

**Chef de projet**
*Pôle environnement, aménagement, marchandises :* Aurélie Cevaer

**Sous la direction de**
Chantal Duchène, Directrice Générale du GART

**Ont également participé à l'élaboration de cette publication**
*Pôle communication :* Catherine Marion, Valérie Rathier
*Pôle économique :* Julien Allaire, Florence Dujardin
*Pôle juridique :* Benjamin Marcus, Laurence Cour

**Conception de la couverture et de la charte graphique**
Bertrand Dubois

**Conception et réalisation de la maquette**
Evelyne Simonin

Photogravure : POM

Imprimé par PSD sur papier écologiquement responsable
et gestion durable des forêts

# TOUR DE FRANCE DES SERVICES VÉLOS

## Résultats d'enquête et boîte à outils à l'attention des collectivités

Le vélo est un mode de déplacement incontournable pour la mise en place d'une stratégie de mobilité durable pensée « pour tous ». Le potentiel de ce mode actif n'est plus à prouver et les élus tentent d'apporter des réponses adaptées aux besoins exprimés par les usagers de nos territoires.

En France, l usage du vélo a encore d énormes marges de progrès ; il n'a pas, de façon générale, trouvé la place qu'il mérite dans les politiques de déplacements urbains. Son existence, fragile mais bien réelle, est constamment menacée par le « tout voiture ». Bon nombre de nos concitoyens restent encore à convaincre.

Signe encourageant, pour la première fois, les Enquêtes Ménages Déplacements montrent une diminution systématique de la part modale de la voiture au profit des transports collectifs et du vélo. De plus, l'engagement pris par la France de réduire de 20 % ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020 ne peut que valoriser l'usage du vélo comme maillon indispensable de la chaîne des déplacements.

C'est pourquoi certaines collectivités ont lancé des politiques ambitieuses d aménagements cyclables et déployé des services vélos de tous types sur leur territoire (systèmes de prêts, locations, vélo-stations, vélos en libre service…). L'Etat participe également à cet effort par des actions concrètes et une évolution de la législation.

**Cette enquête, soutenue par la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo, recense les solutions proposées par les autorités organisatrices de transport désireuses de développer leurs politiques cyclables par la mise à disposition de services vélos. A ce titre, elle complète l'étude du GART et du Club des Villes Cyclables « Vélo et transports publics, un tandem gagnant pour la mobilité durable » qui avait été publiée en 2007.**

Avec le soutien de

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

GART
GROUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT

22 rue de Palestro, 75002 Paris
Tél. : 01 40 41 18 19
www.gart.org

20 avenue Ségur, 75302 Paris
Tél. : 01 42 19 20 21
www.developpement-durable.gouv.fr