

Le vélo : un outil de développement durable des villes

Sommaire

LE VÉLO : UN OUTIL DE	1
DÉVELOPPEMENT DURABLE DES VILLES	1
Sommaire	1
Allocution d'ouverture	3
Danièle PATIER	3
Vice Présidente de Centre Ville en Mouvement	3
Le vélo dans les préoccupations du développement durable des villes	4
Hubert PEIGNE	4
Coordinateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo au MEDAD	4
Le vélo réhabilité ?	6
Jean-Marie GUIDÉZ	6
Expert en mobilité urbaine au CERTU	6
.I Le frémissement tant attendu deviendrait-il réalité ?.....	6
.II Le vélo parmi les modes de déplacement à Berlin.....	7
Panorama des offres de service en matière de vélo en ville	8
Table ronde	8
.I Les différents types de services offerts en France	8
.II Le système développé par JCDecaux.....	9
.III L'image du vélo	10
.IV Les coûts des services.....	13
.V Comment développer les services sur d'autres territoires ?.....	14
Les conclusions du Grenelle de l'Environnement sur le vélo	20
Claude GRESSIER	20
Vice Président de Centre Ville en Mouvement	20

Aménagement de la voirie, réglementation,	22
stationnement et sécurité	22
Table ronde	22
.I Quels espaces pour le vélo ? Comment assurer la sécurité de la circulation des cyclistes ?	22
.II Le stationnement	28
.III Comment accompagner le développement du vélo ? Quelle communication mettre en place ?.....	32
.IV Débat	34
Conclusion des travaux	36
Hubert PEIGNE	36
Coordinateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo au MEDAD	36

Allocution d'ouverture

Danièle PATIER
Vice Présidente de Centre Ville en Mouvement

Nicolas MERCAT

Bonjour à tous, je vous remercie d'être venus aussi nombreux aujourd'hui pour cette journée organisée par Centre Ville en Mouvement, association de parlementaires, d'élus et de hauts fonctionnaires, qui ont décidé de se réunir pour faire progresser la question des déplacements dans les centres de villes.

Danièle PATIER

De nombreuses études sont réalisées sur la logistique urbaine, l'urbanisme et les transports en Europe et en France, mais les échanges sont rares sur les expérimentations. Nous avons donc décidé de créer l'association Centre Ville en Mouvement, afin de faire avancer la réflexion sur ce sujet de faire progresser les centres villes.

Je tiens à remercier le MEDAD, qui nous accueille aujourd'hui, et le CERTU, qui a préparé cette journée. L'association souhaite organiser des rencontres, des journées de ce type, afin de faire connaître la recherche sur l'urbanisme et les transports aux chambres consulaires, aux élus des villes et aux techniciens. Nous organisons ainsi des assises régulièrement, ce qui nous permet d'échanger. Toutefois, nous ne parvenons pas à traiter de manière approfondie tous les sujets que nous souhaitons évoquer. Nous avons donc décidé d'organiser des journées techniques, pour traiter d'un sujet particulier. Nous organisons aujourd'hui notre premier colloque et avons choisi comme thème, à la suite du Grenelle de l'Environnement, la question du vélo, qui conduit à nous interroger sur le partage de la voirie et sur la sécurité. Nous partagerons, au cours de cette journée, différentes expériences, et discuterons notamment des modes d'organisation et des modes de financement des projets.

Nous organiserons prochainement une journée sur le commerce de proximité et choisirons les thèmes de nos prochaines rencontres en fonction de vos préoccupations.

Le vélo dans les préoccupations du développement durable des villes

Hubert PEIGNE

Coordinateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo au MEDAD

Nicolas MERCAT

Hubert Peigné, vous êtes ingénieur des Ponts et Chaussées. Vous avez dirigé la direction de l'équipement en région PACA, avant de devenir animateur du comité de suivi vélo. Vous allez nous parler du rôle de l'Etat dans le développement du vélo comme moyen de transport et des perspectives en matière de développement durable pour les villes.

Hubert PEIGNE

Le sujet est vaste, mais je chercherai de ne pas me disperser ! Le vélo est un outil parmi d'autres au service des déplacements en ville. Sa place en France est très faible et pourrait fortement augmenter, si le vélo pouvait rendre tous les services qu'il est à même d'offrir. Le vélo soulève en outre un certain nombre de questions dans les villes, comme le partage de la voirie. Il révèle des conflits entre différents modes de transport, qui existent même en l'absence de déplacement en vélo. Par ailleurs, ce dernier joue un rôle central en matière d'inter-modalité et de partage de l'espace d'une ville. Le vélo offre des services à l'ensemble de la population et en particulier à tous ceux qui souhaitent pouvoir se déplacer en utilisant ce moyen de transport.

Concernant le rôle de l'Etat, je me contenterai d'éléments généraux. Lors du vote des lois de décentralisation, l'Etat a cessé de s'intéresser à la question du vélo, alors que, parallèlement, se créent la fédération nationale des usagers de la bicyclette, puis en 1989 le club des villes cyclables. L'Etat a recommencé à s'intéresser au vélo en 1995, en créant la fête du vélo et en relançant la production de guides techniques. Les correspondants vélos ont également été nommés dans les CETE (centre d'études techniques de l'équipement).

Par ailleurs, les années 90 ont été l'occasion du développement du vélo-loisir, que je n'évoquerai pas aujourd'hui. Le réseau national des vélos routes et voies vertes a vu le jour à cette époque, sous l'impulsion des usagers, et notamment de la fédération française de cyclotourisme. Ces éléments sont intéressants, car la pratique du loisir est souvent une étape en vue de la reprise d'une pratique du vélo comme mode de déplacement urbain.

Au début des années 2000, le comité vélo a été mis en place et a permis quelques avancées dans le code de la route. Le congrès européen velocity a en outre été organisé à Paris en 2003 et a eu de nombreuses retombées. Environ 30 mesures ont été proposées par la suite au premier ministre par la suite, en 2004. Un poste de coordinateur interministériel au développement du vélo, que j'occupe actuellement a alors été créé. Il fait l'objet d'une lettre de mission pour une période de trois ans.

Mes correspondants internationaux sont tous très surpris qu'il soit nécessaire de créer un tel poste. En effet, dans certains pays, le vélo est une tradition et il n'est pas utile de désigner un coordinateur

interministériel, alors que dans d'autres pays, la pratique du vélo est faible. En France, malgré la décentralisation, il a paru nécessaire de créer ce poste, pour jouer en particulier un rôle incitatif auprès des acteurs locaux. En Allemagne, assurer la cyclabilité des routes est une question qui ne se pose pas de la même manière qu'en France, car la taille du réseau routier national est plus faible et les routes nationales sont ordinaires, alors qu'en France, ces routes présentent souvent un caractère autoroutier. En Suisse ou en Suède, la question se pose également différemment, pour des raisons de densité de population.

Comment qualifier mon rôle en tant que coordinateur vélo ? Depuis quelques années, la commande politique évolue rapidement. Nous le voyons d'ailleurs aujourd'hui avec l'organisation de cette journée technique par l'association Centre Ville en Mouvement. En outre, il est aujourd'hui admis par tous que le vélo s'intègre parmi d'autres modes de transport et que la façon de se déplacer en vélo est diverse en ville.

De mon point de vue, je joue essentiellement un rôle de facilitateur : je cherche à résoudre les difficultés qui apparaissent dans les différentes villes. Par exemple, j'interviens dans le cadre de la démarche « code de la rue » lancée en 2006. Je facilite également la mise en place, localement, de garages à vélo dans les logements collectifs. L'Etat n'est bien sûr pas opérateur dans ce domaine, mais peut jouer un rôle en matière fiscale notamment. Je suis aujourd'hui en contact avec le cabinet du Ministre de l'Economie afin de traiter ces questions.

Par ailleurs, je fais en sorte que l'Etat soit présent dans les projets d'écoquartiers et je travaille sur le volet désenclavement du plan Egalité des Chances, qui est un volet prioritaire. Je souhaite être présent afin de faire valoir aux villes candidates l'intérêt du thème des transports collectifs et du vélo.

En outre, l'Etat joue un rôle de partenaire et cofinance les véloroutes et les voies vertes, l'intermodalité entre les vélos et le train. Il pourrait également intervenir pour que les villes soient plus cyclables, comme le fait l'Etat néerlandais. L'Etat doit par ailleurs réaliser un bilan carbone de ses activités et a lancé un appel à projet vélo dans le cadre du PREDIT, ce qui constitue une première. La branche industrie du Ministère de l'Economie organisera prochainement une journée sur le vélo et le Directeur des Routes a demandé que les services déconcentrés lui fasse connaître les opérations qui justifierait un investissement spécifique sur le vélo.

En tant que coordinateur vélo, je travaille également sur les questions de la santé et suis en contact avec l'Education nationale, qui présentera prochainement un projet très intéressant. Je ferai des propositions sur l'éducation routière et la formation et souhaite que la question du vélo soit prise en compte dans les grandes commandes passées notamment à Réseau ferré de France.

L'Etat joue par ailleurs un rôle en termes de communication sur le vélo et se doit de participer aux principaux investissements financiers.

Nicolas MERCAT

L'Etat joue donc un rôle de facilitateur, d'opérateur de transport, de coordinateur pour les voies vertes, et de financeur.

Le vélo réhabilité ?

Jean-Marie GUIDEZ
Expert en mobilité urbaine au CERTU

.I Le frémissement tant attendu deviendrait-il réalité ?

Nicolas MERCAT

Jean-Marie Guidez, vous êtes un expert reconnu en matière de mobilité et dressiez par le passé un tableau noir sur le vélo. Avez-vous évolué aujourd'hui ?

Jean-Marie GUIDEZ

Nous réalisons des enquêtes ménages sur les déplacements dont les déplacements à vélo depuis environ 30 ans, ce qui nous permet de disposer de données exploitables, même si nous savons bien que les réponses varient en fonction de la saison à laquelle les enquêtes sont réalisées. Nos chiffres sur le vélo n'étaient pas toujours satisfaisants, et je n'étais, par conséquent, pas invité aux colloques sur le vélo. Aujourd'hui, je suis de nouveau invité, ce qui est bon signe.

Nous avons parlé pendant de nombreuses années d'un frémissement et nous le constatons aujourd'hui dans les chiffres. Auparavant, les données n'étaient pas satisfaisantes sur le vélo et n'évoluaient pas. Ainsi, le nombre de déplacement par personne et par jour en vélo était de 0,03 en Ile de France, de 0,06 à Lille et de 0,02 à Lyon. Le nombre de kilomètres parcouru par an était de 1 000 kilomètres en Europe du Nord, pour moins de 100 kilomètres en France. Le vélo ne jouait donc pas un rôle important, hormis à Strasbourg, qui constituait une exception.

Depuis 2006, nous assistons à une évolution, liée aux offres de location de vélo et à l'augmentation de la mobilité en vélo dans la communauté urbaine de Lille, où l'on passe de 0,06 déplacement par jour et par personne en vélo à 0,09. A Lyon, le nombre de déplacement est passé à 0,06, soit un triplement, dû au Vélov. Ce projet ne suscitait d'ailleurs pas l'enthousiasme, car les systèmes de location de vélo étaient des échecs dans les autres villes. L'avantage du système est qu'il réhabilite le vélo et conduit les personnes à ressortir leur vélo de leur cave. Voir des vélos en nombre permet d'en faire de nouveau un mode de déplacement crédible pour les habitants comme pour les élus.

Je m'amuse de constater que le vélo était le summum de la ringardise il y a quelques années, alors qu'il est devenu aujourd'hui le summum de la tendance. Les publicitaires se sont d'ailleurs saisis du sujet et rédigent des articles sur le thème : « comment être à la mode sur son Vélib ». Dans le journal Vingt minutes, il est indiqué aujourd'hui même que la pratique du vélo a augmenté de 66 % en un trimestre à Paris. 30 % des vélos en circulation dans Paris sont des Vélib, ce qui signifie que 70 % des vélos circulant appartiennent aux particuliers.

Toutefois, le Vélib comme le Vélov concerne uniquement les centres villes et il convient de s'interroger sur leur extension dans les zones périurbaines. Un article est paru récemment sur les atouts du vélo dans les quartiers de banlieues denses. Les habitants de ces dernières n'évoquent pas

la question des vols, ni celle du vélo loisir, mais parlent du vélo pour se rendre à son travail ou pour faire ses courses. Le vélo utilitaire est donc bien pris en compte par les habitants de banlieue. J'espère que les élus en seront conscients rapidement.

Je tiens à insister sur le fait que les modes de déplacement se cumulent. Il ne s'agit pas d'exclure la voiture au profit des vélos, mais de faire du vélo un mode de déplacement reconnu. Aujourd'hui toutefois, la voiture voit son poids diminuer parmi les modes de déplacement, au profit du vélo dans de nombreuses villes de France. Néanmoins, il reste une large place pour le vélo, notamment quand nous comparons notre situation à celle d'autres pays européens.

Nicolas MERCAT

Le retour du vélo en centre ville ne peut que nous satisfaire.

.II Le vélo parmi les modes de déplacement à Berlin

Yann DEVAUT, Ambassade de France en Allemagne

En Allemagne, le vélo représente 9 % des déplacements urbains, contre 5 % en France. Il est vrai que, géographiquement, l'Allemagne est un pays relativement plat et que les villes disposent de plus d'espace qu'en France. En outre, politiquement, en Allemagne, le vélo est considéré comme un système par tous les partis. L'objectif est de permettre d'utiliser son vélo aussi facilement que sa voiture, en développant des services spécifiques, comme la police mobile ou les réparateurs mobiles. Le code de la route a également évolué et des parkings à vélo ont été créés dans les grandes villes notamment. L'infrastructure n'est pas considérée comme suffisante pour permettre le développement du vélo. Les pistes cyclables sont certes intéressantes, mais des services parallèles sont jugés nécessaires pour que le poids du vélo s'accroisse dans les déplacements urbains.

Isabelle LESENS, Consultante

Les publicitaires sont souvent en avance sur leur époque et font apparaître des vélos régulièrement dans les affiches. Ce simple fait nous donnait déjà de l'espoir pour le développement du vélo parmi les modes de transport en ville.

Panorama des offres de service en matière de vélo en ville

Table ronde

Myriam MONTCOUQUIOL, Correspondante accessibilité/déplacements au CETE Sud Ouest
Albert ASSERAF, Directeur général en charge de la Stratégie, des Etudes et du Marketing de JCDecaux
Véronique MICHAUD, Secrétaire générale du Club des Villes Cyclables
Julien MANNIEZ, responsable de Vélostation de Chambéry
David JOSEPHSON, Directeur général de la société Véloway, groupe Véolia Transport
Gilles DURANTET, Responsable de la mission vélo à la SNCF
Geneviève LAFERRERE, Responsable écomobilité à la Région Ile de France

Nicolas MERCAT

La table ronde vise à dresser un état des lieux des services offerts concernant le vélo. Nous découvrons les résultats obtenus par les systèmes de libre-service, puis traiterons des coûts et des financements des services, avant de nous intéresser aux étapes à venir pour que le développement du vélo se poursuive, en misant notamment sur l'intermodalité.

Un film, disponible sur le site www.centrevilleenmouvement.com, est projeté en ouverture de la table ronde.

.I Les différents types de services offerts en France

Myriam MONTCOUQUIOL

Le Vélov et le Vélib ont rencontré un grand succès au cours des dernières années, mais les premiers services de location de vélo sont nés à La Rochelle en 1974. La ville de Rennes a également mis en place des vélos en libre service en 1998. Par ailleurs, les vélos sont de plus en plus tendance, comme nous le voyons au salon du deux-roues. Les services de livraison et de taxis en vélo se développent et les palaces parisiens proposent aujourd'hui des vélos à leurs clients.

Aujourd'hui, environ 15 villes disposent d'un système de vélos en libre service, attaché ou non à un marché publicitaire. Ce système consiste à répartir des vélos sur le territoire de la ville, par groupe d'environ dix, dans des stations équipés d'une borne. Les personnes qui souhaitent utiliser le service s'abonnent et du personnel assure la régulation. Deux publicitaires interviennent sur le marché et proposent le même système. En règle générale, une demi-heure est offerte, puis les personnes doivent payer le service. Certaines villes signent un contrat qui prévoient souvent une augmentation de l'affichage publicitaire et versent ou non une redevance pour les vélos en libre service. D'autres ont choisi de ne pas se lier à un publicitaire, notamment la ville d'Orléans, qui finance le service offert par une filiale de la SNCF. Transdev propose également une adaptation du système allemand de location de vélo, qui utilise le téléphone. Le paiement se fait à l'utilisation et le

système ne fonctionne pas avec des bornes, mais avec des cadenas, qui sont déverrouillés avec le code fourni par téléphone. En France, des stations ont été installées, alors que ce n'est pas le cas en Allemagne.

A la Rochelle, l'offre est intégrée au système de transport en commun et à Montpellier, le système, également intégré, concerne aussi bien les locations de courte et de longue durée. Les abonnés ont accès à une boîte à clef et utilisent des bornes pour déverrouiller les vélos.

De nombreuses villes proposent par ailleurs des services de location de vélo. La ville de Bordeaux a choisi de rendre le service gratuit pendant un an. Certaines villes préfèrent recourir à leur propre personnel, alors que d'autres font appel à l'extérieur. En termes de parking, Strasbourg est la ville qui propose l'offre la plus importante, avec des parcs à vélo à chaque station de tram.

En Europe, la ville de Copenhague propose le citybag, qui correspond à des vélos en libre service sur le même principe que les caddies de supermarché. Certaines villes d'Europe proposent des systèmes de parking en hauteur et d'autres des systèmes souterrains en spirale pour « ranger » les vélos.

De fait, coupler l'offre de vélo en libre service au contrat publicitaire ne peut se faire que pour les centres villes et le dispositif ne peut exister dans toutes les villes, pour des raisons de coûts. La complémentarité avec le système de transport public pose en outre problème. En outre, le vélo en libre service ne répond pas aux besoins liés au déplacement domicile-travail, qui se font encore à 70 % en voiture.

Un film sur le développement des systèmes de vélos en libre service est projeté.

.II Le système développé par JCDecaux

Nicolas MERCAT

Albert Asseraf, vous attendiez-vous à un tel succès pour les Vélib et les Vélov ?

Albert ASSERAF

Les Vélib sont disponibles depuis quatre mois et demi. Nous avons dû travailler très rapidement, ayant obtenu le contrat au mois de février 2008, pour une mise en œuvre au mois de juillet. Nous comptabilisons à ce jour 14,6 millions de location. Hier, nous avons atteint 65 000 locations sur la journée. Les jours de pluie, le système est moins utilisé, alors qu'il est plus utilisé les jours de grève. Le Vélib est réellement un outil de l'intermodalité. Il ne s'agit pas uniquement d'un objet de loisir. Nous comptons ainsi 170 000 abonnés pour l'année, qui utilisent le système notamment pour leur déplacement domicile-travail. Le dispositif est en outre utilisable par toute personne munie d'une carte bancaire. La durée de trajet moyen atteint 22 minutes et les personnes parcourent environ deux kilomètres. Par ailleurs, nous avons créé 400 emplois à Paris pour assurer la maintenance et la logistique des Vélib.

Nicolas MERCAT

La plupart des utilisateurs n'étaient pas cyclistes jusqu'à présent.

Albert ASSERAF

En effet, les personnes qui disposaient déjà d'un vélo continuent à les utiliser, car elles trouvent cette solution plus flexible. Le système de libre service concerne des personnes qui ne disposent pas d'une place suffisante, ou qui ont des craintes. Elles peuvent utiliser un vélo très aisément, des bornes étant installées tous les 300 mètres environ.

Nicolas MERCAT

Vous attendiez-vous à un tel succès, tant pour le Vélov que pour le Vélib ?

Albert ASSERAF

La montée en puissance avait été progressive à Lyon, alors que nous sommes passés en une journée d'aucun vélo disponible à 10 000 vélos en libre service à Paris, ce qui a suscité quelques inquiétudes. Nous étions toutefois forts du succès rencontré à Lyon, où chaque vélo est utilisé 10 à 15 fois par jour.

.III L'image du vélo

Nicolas MERCAT

Véronique Michaud, l'introduction des vélos en libre service a-t-elle eu un impact sur votre association ?

Véronique MICHAUD

L'impact du Vélov est évident pour l'ensemble des villes. Nous devons par le passé développer des arguments pour défendre l'usage du vélo, alors qu'aujourd'hui, les habitants demandent quand un système de location de vélos sera mis en place dans leur ville et les collectivités locales nous contactent pour disposer d'informations.

De nombreuses idées reçues ont volé en éclat, notamment sur la sécurité et sur la nécessité de créer un réseau cyclable préalablement. Lyon a montré que l'usage du vélo pouvait se faire en sécurité sans avoir créé de réseau, bien qu'aujourd'hui, la question se pose.

J'aimerais par ailleurs revenir sur les enquêtes ménage, qui sont très intéressantes pour nous. Les enquêtes d'opinion mettaient ainsi depuis plusieurs années le vélo en tête parmi les modes de déplacement pour les années à venir. Les personnes répondant aux enquêtes estimaient que le vélo serait appelé à se développer plus que les autres moyens de transport. Le vélo en libre service leur a

donné la possibilité d'essayer ce mode de transport, et de remettre en cause la question de la pénibilité et de sécurité. La pénibilité et les distances étaient évoquées par les jeunes, ce qui nous donnait de grands espoirs.

En outre, les médias ont encouragés le développement du système, en parlant des systèmes de location.

Nicolas MERCAT

Nous constatons déjà un frémissement dans la pratique du vélo au cours des dernières années. J'aimerais savoir, pour répondre à la question sur la sécurité, si le développement de la pratique cyclable a conduit à une augmentation du nombre d'accidents en ville.

Un intervenant

Une enquête réalisée à Lyon montre que le nombre d'accidents impliquant des vélos est stable : il est passé de 90 en 2004 à 95 en 2006, alors que le nombre de déplacements a fortement augmenté.

Nicolas MERCAT

L'augmentation de la pratique cyclable a tendance à engendrer une réduction du risque individuel dans l'ensemble de l'Europe.

Véronique MICHAUD

Les usagers en sont conscients et disent bien que plus le nombre de cyclistes augmente, plus ils se sentent en sécurité.

Une intervenante

Les automobilistes prennent conscience de la présence des vélos et changent de comportement quand ces derniers deviennent nombreux.

Nicolas MERCAT

David Josephson, nous constatons que les vélos ont plus tendance à concurrencer les transports en commun que les voitures. Comment réussir l'intermodalité sur ce point ?

David JOSEPHSON

Nous considérons, au sein de Véolia Transport, que la concurrence comme la complémentarité sont faibles entre le vélo et les transports en commun. En théorie, la complémentarité entre le train ou le

tram et le vélo devrait être forte, le vélo étant un mode idéal de « rabattement ». En réalité, nous n'avons pas encore trouvé les moyens de valoriser cette complémentarité.

Nicolas MERCAT

A Lyon, la compagnie de transport estime uniquement que la saturation est moins forte en période de pointe, mais que les usagers du VéloV restent des usagers des transports publics.

David JOSEPHSON

La fréquentation des transports en commun a augmenté à Lyon.

Laurent MERCADE

A Montpellier, l'offre de vélos en libre service est couplée à l'offre de transport en commun : les usagers ont accès, à coût constant, au vélo et à un service d'autopartage. De fait, le risque de transfert des transports en commun vers le vélo est limité. La concurrence semble plus forte quand les transports en commun sont peu développés dans le lieu d'habitation des cyclistes.

Laurent PEIGNE

Les statistiques nous montrent qu'il n'y a pas de concurrence entre le vélo et les transports en commun. Les villes qui ont les réseaux de transports en commun les mieux développés sont des villes où le vélo est très utilisé. Nous le constatons en France comme en Suisse, à Zurich par exemple.

En outre, quand les conditions de circulation sont favorables au transport en commun, elles sont en général également favorables aux usagers du vélo.

Nicolas MERCAT

Pourquoi le groupe Véolia s'intéresse-t-il au vélo et quelle offre propose-t-il dans ce domaine ?

David JOSEPHSON

Nos clients, quel que soit le pays, nous demandent d'ajouter à notre service de transport en commun un service de vélo, sans apporter de grandes précisions sur ce dernier. Nous cherchons donc à répondre à leur sollicitation.

Nous proposerons à partir de la semaine prochaine deux types d'offres, sachant que deux technologies sont développées actuellement dans le monde : les bornes, ou les technologies d'accès par téléphone portable. Nous proposerons pour notre part des technologies appropriés aux besoins des zones d'habitation dense et des technologies adaptées pour les zones de faible densité de population, afin de répondre aux besoins de transport domicile-travail.

.IV Les coûts des services

Nicolas MERCAT

Albert Asseraf, le coût du système est-il raisonnable pour les villes ?

Albert ASSERAF

L'information est bien sûr confidentielle, la concurrence étant de mise sur ce marché. A Paris, nous avons investi 90 millions d'euros pour mettre en place Vélib, en comptant le mobilier urbain associé au contrat et l'achat des vélos. De notre point de vue, l'essentiel est que le coût d'accès au système soit modique pour les habitants, afin de permettre son usage par tous.

Nicolas MERCAT

Les investissements sont donc importants, mais le système n'est, de votre point de vue, efficace que si le coût d'accès est limité.

Albert ASSERAF

Le tarif payé par l'utilisateur est fixé par la collectivité locale. En outre, une partie du coût est financé par la publicité, qui peut diminuer dans la ville à l'occasion d'un contrat de ce type, comme à Paris.

Nicolas MERCAT

Les coûts ramenés au déplacement restent raisonnables, quel que soit le système choisi.

Julien Manniez, la ville de Chambéry a opté pour un autre mode de fonctionnement, avec le système vélostation, qui propose des locations longue durée. Quel en est le coût ?

Julien MANNIEZ

L'agglomération de Chambéry compte 120 000 habitants et a choisi de créer une vélostation qui est passé de 30 à 320 vélos. Le budget, hors achat des vélos, atteint 125 000 euros par an, sachant que nous comptons quatre permanents à plein temps. Les vélos représentent un coût limité, sans doute du fait de la caution, dont le montant est élevé. Les recettes commerciales représentent 25 % des dépenses. Nous proposons aujourd'hui un service consigne, une location de courte durée et une location de longue durée, destinée essentiellement aux étudiants.

Nicolas DELAHAYE

A Nantes, nous proposerons un nouveau service de location de vélo dans les jours à venir. Nous avons choisi de le rendre indépendant du marché publicitaire et investissons 6,3 millions d'euros sur dix ans.

Georges FISMAN, Mairie d'Angers

J'aimerais connaître le coût à la personne transportée pour la collectivité.

Un intervenant

Le coût est d'environ un euro par déplacement.

Un intervenant

A Paris, un contrat a été signé entre un annonceur et la ville, ce qui a permis de déployer un projet d'ampleur. Ainsi, l'image du vélo a été fortement valorisée. En moins de six mois, Paris a changé de manière de circuler. Le bénéfice est très important pour la cause du vélo, en particulier en termes de communication.

Didier CAUVEL, Chargé de mission Vélo à la Ville de Paris

Bordeaux a mis en place un système de prêt de vélo lors des travaux du tramway, qui rencontre un grand succès, mais il n'a pas fait l'objet de la même publicité que le système mis en place à Paris.

Le système de *call a bike* n'enregistre pas les mêmes résultats en France qu'en Allemagne et le système de libre service ne s'est pas non plus développé à Rennes comme à Paris.

Albert ASSERAF

Le fait que les vélos soient visibles et que les stations soient proches les unes des autres est très important. En outre, le système est disponible 24 heures sur 24 heures. D'ailleurs, 15 % des locations sont faites entre 22 heures et 6 heures du matin.

.V Comment développer les services sur d'autres territoires ?

Nicolas MERCAT

Actuellement, les services de vélos ne sont pas développés dans les banlieues et dans les zones d'activité. Comment les étendre ?

Geneviève LAFERRERE

En Ile de France, nous étudions la question. Aujourd'hui, la rotation des vélos est une nécessité des services de libre service. Or elle n'est possible que lorsque les distances sont courtes et que la densité d'habitation est forte. Le déploiement n'est donc possible que dans les zones proches de Paris. Il paraît donc nécessaire de permettre le développement d'autres services que les vélos en libre service.

Personnellement, je pense que nous devons rechercher une complémentarité des modes de transport en région parisienne. Nous travaillons sur la question du vélo dans ce sens et profitons de l'image du Vélib : les collectivités demandent aujourd'hui des parcs de stationnement pour les vélos et des aménagements cyclables plus qu'autrefois.

Nicolas MERCAT

Le vélo s'inscrit donc dans une chaîne de service.

Geneviève LAFERRERE

Oui, je pense que nous devons jouer sur la complémentarité entre les services proposées selon les zones géographiques. Je crains que le développement du Vélib ne se fasse au détriment des autres modes d'utilisation du vélo, mais j'espère que les collectivités seront intervenir.

Nicolas MERCAT

Gilles Durantet, quel regard porte la SNCF sur les vélos en libre service ?

Gilles DURANTET

Les vélos en libre service répondent au besoin d'une partie de notre clientèle, mais pas de celle qui utilise le train pour se rendre à son travail. En effet, elle ne pourrait accepter que des vélos ne soient pas disponibles. Or cela peut arriver avec les vélos en libre service.

Nous distinguons pour notre part la clientèle dite pendulaire et les touristes, les premiers ayant besoin de parcs à vélo et les seconds de pouvoir transporter leur vélo dans les trains.

Nicolas MERCAT

La SNCF intervient donc plus pour faciliter le stationnement des vélos, plus que pour faciliter le transport des vélos.

Gilles DURANTET

Nous agissons différemment sur le réseau grand ligne et sur les réseaux TER, où le trafic est en très forte croissance. Nous rencontrons alors des difficultés en termes de capacité de transport des vélos dans les trains et privilégions le stationnement des vélos dans les gares. Les personnes qui se rendent à leur travail en vélo ont besoin de parcs fermés, car elles laissent leur vélo à proximité de la gare la nuit. Nous réfléchissons à ces questions avec les régions et les collectivités locales.

Nicolas MERCAT

Julien Manniez, je crois savoir que votre parc de stationnement est saturé.

Julien MANNIEZ

Notre parc de stationnement ne peut accueillir que 40 vélos, alors que la demande est très nettement supérieure. La plupart de nos clients pour ce service de consigne n'utilisaient pas le train par le passé et tenaient à ce système de parking. Sans ce dernier, ils reprendraient leurs voitures.

Nicolas MERCAT

Comment augmenter les possibilités de stationnement des vélos en gare ?

Gilles DURANTET

Le vélo fait partie des services que nous cherchons à proposer en gare. Nous répondons, quand nous disposons de places, aux demandes de points vélos. La SNCF loue des espaces pour ces derniers aux agglomérations ou aux associations.

De la salle

Nous traitons ici de l'écomobilité. En tant qu'adjoint au maire en charge de l'environnement à Vincennes, je constate qu'il est difficile d'assurer la liaison avec la ville de Paris. Il me paraît essentiel que la compatibilité soit assurée entre les systèmes de location, sachant qu'ils font l'objet d'appel d'offres et que chaque ville de l'agglomération parisienne peut être appelée à traiter avec un opérateur différent. On ne peut que regretter que Paris ait agi seul dans ce domaine.

Geneviève LAFERRERE

La Région ne peut que veiller à l'interopérabilité des systèmes. Il paraît difficile d'assurer la compatibilité. En outre, il pourrait être possible d'utiliser le pass Navigo comme outil de paiement pour les vélos. Par ailleurs, dès aujourd'hui, les personnes prennent souvent un vélo pendant 29 minutes, pour ne pas avoir à payer le service et pourraient ainsi changer d'opérateurs sans être trop gênées.

Nous cherchons également une interconnexion entre les différents modes de transport et ne parions pas sur le transport des vélos dans les trains. Néanmoins, à l'avenir, chaque rame de train disposera de trois places pour les vélos, comme le fait par exemple la Ville de Copenhague.

De manière générale, il me paraît nécessaire d'assurer une cohérence entre les politiques des régions et des collectivités locales.

Abel GUYANAM

Nous avons présenté jusqu'ici de manière très positive les services de vélos en libre service. Il ne faudrait pas considérer que les usagers du vélo sont également les usagers des transports en commun. Entre 2002 et 2003, le taux d'utilisation du vélo a fortement augmenté, sans doute suite à la grève qui a eu lieu au printemps 2003.

Par ailleurs, j'aimerais connaître le nombre d'utilisateurs du Vélib et le nombre d'utilisation de chaque Vélib. Il me semble que l'on stagne à 5,5 utilisations par jour depuis le lancement du système, soit un taux inférieur à celui de Lyon. Chaque vélo est utilisé entre une heure et demi et deux heures, soit autant que les vélos individuels.

Albert ASSERAF

Votre chiffre est proche de la réalité. Les vélos sont loués entre cinq et sept fois par jour en moyen, mais parfois, les locations augmentent fortement. A l'automne, le nombre de location atteignait environ 100 000 par jour. Quand tous les vélos seront disponibles, ce chiffre devrait encore augmenter, ce qui témoignera du succès du système. En outre, l'utilisation de chaque vélo est équivalente à Lyon.

Certains trajets sont aujourd'hui effectués à vélo, alors qu'ils étaient effectués en voiture auparavant. Nous cherchons par ailleurs une complémentarité avec les transports publics.

Nicolas MERCAT

David Josephson, quel type de solutions proposez-vous pour les villes de moindre densité de population ?

David JOSEPHSON

L'essentiel est de jouer sur la complémentarité entre les systèmes, afin de répondre aux besoins variant selon les territoires. Il convient de permettre le passage d'un mode à l'autre, en utilisant la même carte par exemple, sans pour autant aller jusqu'à l'interopérabilité, qui semble difficile à atteindre.

Frédéric AIMANT, Chercheur en Economie des Transports, Université de Lille

De fait, nous manquons aujourd'hui d'études comparatives entre les différents systèmes. Or le coût au déplacement semble varier de un à dix entre la location et le libre service. La part supportée par l'utilisateur et celle supportée par la collectivité sont également très différentes selon les villes. La SNCF semble également manquer d'une étude sur le coût au mètre carré des différentes solutions vélos, sachant que les espaces dans les gares sont limités et que les choix se font en fonction de la recette au mètre carré.

Actuellement, il n'existe aucune étude sur la recette réalisée grâce au stationnement des vélos en gare centrale, par rapport à la recette du stationnement des voitures par exemple.

Nicolas MERCAT

Cette question est en effet particulièrement importante, car se pose aujourd'hui la question des capacités de développement des stationnements en gare. L'espace manque cruellement.

Gilles DURANTET

Les espaces des gares ont différents propriétaires, ce qui engendre une certaine complexité foncière. Aujourd'hui, des pôles d'échange multimodaux se mettent en place à l'endroit des gares, qui se transforment. Nous travaillons avec l'ensemble de nos partenaires, notamment à Bordeaux, qui va créer un espace fermé pouvant accueillir 300 vélos.

Bernard DELESAY, Ile de France Environnement

Les vélos ne pourront pas tous être transportés dans les trains. Ce n'est d'ailleurs pas une solution intéressante. Il est donc nécessaire de proposer des espaces des stationnements autour des gares. Or actuellement, certaines gares sont gérées par des sociétés commerciales qui ne souhaitent pas accorder de l'espace aux vélos. Par ailleurs, les usagers des transports doivent pouvoir utiliser leur vélo jusqu'à la gare de départ et depuis la gare d'arrivée. Or, à Paris, les Vélib ne peuvent être qu'à 500 mètres des gares, pour des raisons de contrats publicitaires.

Pierre CLAVERIE, Association Dynamo Sénart

Il n'a été question jusqu'ici que des vélos classiques, alors que différentes marques proposent des vélos pliables, qui sont utilisés par un certain nombre de personnes, notamment à Lille.

Concernant le stationnement des vélos, notre association a réalisé une étude qui montre qu'il s'agit d'un des freins majeurs pour permettre le développement du vélo en ville. Le Vélib résout ce problème à Paris, d'où son succès.

Par ailleurs, en tant qu'association, nous devons nous adresser à de multiples acteurs publics pour obtenir des parcs de stationnement pour les vélos devant les gares, les collèges, les lycées, etc.

Nicolas MERCAT

Nous ne parlons ce matin que du stationnement en gare.

De la salle

Les projets se multiplient actuellement en Ile de France. Quels sont alors les risques d'entrave à la concurrence quand l'on recherche des complémentarités entre les systèmes ? Quels sont, plus globalement, les freins juridiques ?

Un intervenant

Le choix du système de libre de service a des conséquences générales en termes économiques et juridiques, en particulier quand le contrat est lié à un contrat publicitaire. La communauté d'agglomération de Plaine-Commune peut intervenir à l'échelle de son territoire, mais pas en empiétant sur Paris.

Par ailleurs, les utilisateurs occasionnels n'utilisent que rarement les Vélib en hiver. Le nombre d'utilisation moyen par vélo devrait donc de nouveau évoluer avec l'arrivée du printemps. Nous ne pourrions dresser un premier bilan qu'après un an d'utilisation.

Concernant le transfert modal, le vélo est utilisé en substitution de la marche à pied, des transports publics et de la voiture, comme le montre l'exemple de Lyon, où 7 % des déplacements effectués autrefois en voiture sont aujourd'hui effectués en vélo.

J'aimerais connaître les positions des commerçants sur l'évolution des déplacements. A Lyon, les commerçants s'inquiétaient de la mise en place des vélos, mais aujourd'hui sont très satisfaits.

Christian de VALENCE

Les usagers ont besoin de disposer de stationnement de vélos dans les gares, de type arceaux, afin de garer leurs vélos pour la nuit ou pour la journée. Or la question n'est pas prise en compte dans les projets de rénovation de toutes les gares à l'heure actuellement.

Stéphane WONIAROWSKI, Communauté d'Agglomération de Plaine Commune

Nous souhaitons lancer un système de vélos en libre service. Notre procédure d'appel d'offres est en cours et le cahier des charges contient un point sur la complémentarité avec le système mis en place à Paris. Nous optons actuellement pour 300 vélos et 20 stations, ce qui ne couvre pas l'ensemble de notre territoire. Il est certain que le vélo en libre service ne répondra ainsi pas à l'ensemble des besoins et que nous devons rechercher d'autres solutions.

Les conclusions du Grenelle de l'Environnement sur le vélo

Claude GRESSIER
Vice Président de Centre Ville en Mouvement

Nicolas MERCAT

Claude Gressier, comment le vélo a-t-il été pris en compte lors du Grenelle de l'Environnement ?

Claude GRESSIER

Le Grenelle de l'Environnement s'est beaucoup intéressé à l'urbanisme et au transport, car ces deux thèmes apparaissent, pour les cinq composantes, comme des enjeux majeurs. Déjà, depuis deux ans, le nombre de véhicule-kilomètres a diminué globalement et en particulier pour les déplacements de proximité.

Les groupes de travail ont remis un rapport, puis le Ministre du Développement durable a rassemblé des commissions. Aujourd'hui, nous sommes organisés en comité opérationnels, dont l'un est consacré aux questions de transport urbain et périurbain, qui est présidé par Jean-Louis Borloo et Dominique Bussereau et a pour rapporteur le Maire de Grenoble. Des objectifs nous ont été fixés en matière de gouvernance. Il s'agit qu'au niveau des agglomérations, une autorité unique soit compétente pour le transport urbain, le transport de marchandises et l'urbanisme, c'est-à-dire essentiellement le stationnement. Le travail législatif sur ce sujet est très important.

Le comité discute également des modes de circulation doux, comme le vélo. Pour la circulation en centre ville et pour les déplacements de proximité, le vélo devrait jouer un rôle essentiel. Le laboratoire d'économie des transports de Lyon a étudié la question du tramway et de la liaison avec Mézieux. Le nombre d'emplois a été multiplié dans cette zone par six et leur accès en transport en commun, en utilisant les vélos en libre service, a été multiplié par sept.

Le vélo peut en outre être utilisé pour les déplacements de proximité en banlieue. Il faudrait toutefois pour cela aménager les voiries et les parkings. Il convient également de développer les possibilités d'accès aux réseaux de transport en commun, et notamment aux gares, mais je crois que vous en avez déjà parlé ce matin.

Notre souhait est que les expériences menées depuis quelques années se généralisent rapidement dans les agglomérations. Centre Ville en Mouvement a un rôle à jouer dans ce domaine, en agissant auprès des pouvoirs publics.

Nicolas MERCAT

En tant qu'actionnaire majoritaire de la SNCF et de RFF, comment l'Etat peut-il aider à dégager les mètres carrés nécessaires au développement de l'intermodalité ?

Claude GRESSIER

L'Etat est certes l'actionnaire de référence, mais il se doit d'intervenir à ce niveau aussi bien que dans le cadre de sa politique de transport. L'Etat peut demander, ainsi que les régions, qui sont les autorités organisatrices des TER, à la SNCF ou à RFF d'organiser des services de stationnement sécurisé pour les vélos dans les gares.

Madame Idrac a présenté récemment le projet Proximité, qui vise à mettre l'accent sur les services dans les contrats passés avec les régions. Parmi ces services, il ne faudrait pas oublier le stationnement des vélos.

Aménagement de la voirie, réglementation, stationnement et sécurité

Table ronde

Nicolas NUYTTENS, chargé de mission vélo groupe sécurité, déplacements et usagers au CERTU
Bruno PARASOTE, directeur services techniques de la ville d'Ilkirch-Graffenstaden (Bas Rhin)
Christian de VALENCE, vice-président de la FUBICY
Hubert PEIGNE, coordinateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo au MEDAD
Patrick JOURDAN, directeur commercial et marketing de Vinci Park
Philippe BERTRAND, responsable du programme mobilité et déplacement à la CCI de Grenoble

.I Quels espaces pour le vélo ? Comment assurer la sécurité de la circulation des cyclistes ?

Nicolas MERCAT

Nicolas Nuyttens, circuler à vélo représente-t-il un réel danger ?

Nicolas NUYTTENS

Nous disposons de peu de données sur les accidents impliquant des cyclistes. Les résultats des enquêtes ménages montrent toutefois que le risque est de l'ordre de 2, alors que le risque lié à la moto est compris entre 25 et 50, pour une base de 1 pour les voitures.

En outre, la gravité des accidents est moindre quand un vélo est impliqué. Néanmoins, le cycliste reste un usager de la route vulnérable. Cependant, quand le nombre d'usagers se multiplie, le nombre d'accident diminue en proportion. A Lyon et à Villeurbanne, le nombre de cyclistes a été multiplié par quatre, mais le nombre d'accident n'a pas augmenté.

Je rappelle par ailleurs que la loi oblige à prévoir des itinéraires cyclables quand une voirie urbaine est créée ou rénovée, quelle que soit la taille de la commune. Tous les travaux devraient donc conduire à s'interroger sur l'organisation de l'espace en faveur des cyclistes.

Les usages de la bicyclette sont divers en ville : il peut s'agir de déplacement domicile-travail ou de déplacement de loisirs. Ainsi, les cyclistes n'ont pas tous la même expérience de la circulation en ville, ce qui modifie les modes d'aménagement. Par exemple, il peut être intéressant de créer une piste cyclable en site propre pour permettre à des enfants de se rendre au collège. Il est en outre nécessaire d'assurer la continuité des itinéraires cyclables, en proposant les distances les plus courtes possibles entre deux points donnés. Les aménagements doivent également être entretenus.

Deux solutions sont en réalité possibles : la mixité des modes de déplacement ou leur séparation. Dans les zones limitées à 30 kilomètres par heure pour les voitures, la mixité est intéressante. Or, de notre point de vue, 80 % des voiries des villes pourraient passer en zone 30. Il n'est alors pas nécessaire de prévoir des aménagements cyclables spécifiques. Les aménagements contigus à la chaussée sont préconisés pour les zones limitées à 50 kilomètres par heure et les pistes cyclables pour les zones où la vitesse atteint 70 kilomètres par heure.

Par ailleurs, les aires piétonnes sont ouvertes aux cyclistes en règle générale, à condition qu'ils roulent au pas. Seules quelques aires ne sont pas autorisées, par arrêté municipal. Certaines villes optent également pour le **double sens cyclable**¹, qui est un outil de sécurité apprécié des cyclistes. Certains couloirs de bus deviennent en outre aisément des aménagements cyclables, en particulier dans les centres villes, où les vitesses des bus sont limitées. Il convient alors de mettre en place une signalétique adaptée.

Les bandes cyclables doivent, de notre point de vue, mesurer 1,5 mètre de large, alors que les pistes cyclables présentent un certain nombre d'inconvénients, comme l'accès des riverains et la réinsertion des cyclistes dans la circulation générale quand l'aménagement prend fin. En effet, les cyclistes et les automobilistes n'ont pas nécessairement une bonne perception réciproque quand ils circulent de façon parallèle sur des chaussées éloignées et rencontrent des difficultés en fin d'aménagement cyclable. Il est alors intéressant de transformer la piste cyclable en bande cyclable quelques mètres avant un carrefour par exemple.

Les bandes cyclables sur les trottoirs posent par ailleurs un problème de cohabitation avec les piétons. Il est alors nécessaire de séparer de façon stricte le cheminement piéton et le cheminement cycliste, par une petite dénivellation par exemple.

Pour conclure, j'évoquerai la voie verte, qui demande un espace important et permet de mêler la circulation des vélos, des piétons et des cavaliers, selon les statuts. Le développement reste limité, mais ce type de voie devient une réalité. Enfin, il est important de développer, en même temps que les voies de circulation pour les vélos, les lieux de stationnement, en créant des petites unités en centre ville et des unités plus grandes dans les lieux très fréquentés.

Nicolas MERCAT

Les zones 30 pourraient se développer et éviter les aménagements cyclables, sachant que la gravité des accidents est nettement moins forte dans ces zones que sur les axes où la vitesse atteint 50 kilomètres par heure.

Bruno Parasote, vous étiez surpris d'être invité aujourd'hui pour parler des double sens cyclables, car il s'agit selon vous d'une solution simple à mettre en œuvre.

1 Rue à double sens dont un sens est réservé au cycliste, autrement dit, rue à sens unique pour les véhicules motorisés et à double sens pour les cyclistes.

Brunot PARASOTE

La ville d'Illkirch Graffenstaden appartient à la communauté urbaine de Strasbourg et compte 25 000 habitants. La voiture est très présente et la ville dispose de plus de 50 kilomètres d'itinéraires cyclables. Néanmoins, le nombre de cyclistes a diminué entre 1990 et 2000, ce qui a fait réagir la ville, sachant que la plupart des déplacements en voiture sont internes à la ville. Cette dernière a donc choisi de favoriser le transport à vélo, dans le cadre d'un plan global, qui inclut les déplacements piétons. Un schéma directeur vélo a été mis en place à partir de 2001. Nous avons créé des zones 30 et des double sens cyclables. Nous cherchons à donner, de manière générale, un aspect plus ludique à nos rues, afin qu'elles deviennent des lieux de vie. Nous réfléchissons très en amont à l'intégration des pistes cyclables.

Nous avons par ailleurs montré qu'il était possible de circuler d'un point à un autre de la ville en 15 minutes, en utilisant des lignes droites, c'est-à-dire en passant par les double sens cyclables. Ces derniers assurent une certaine sécurité, car ils évitent de passer par les grands axes et limitent la vitesse de circulation des voitures, qui voient des vélos en vis-à-vis.

Nous avons décidé en 2004 de généraliser les double sens cyclables. Nous aurions aimé prendre un arrêté qui autorise les vélos à circuler dans toute la ville à double sens, mais la loi ne nous le permet pas. Nous avons donc dressé une liste des sens uniques et avons étudié les débouchés, afin de permettre l'insertion et la sortie des cyclistes des rues qu'ils utilisent en sens opposé à celui des véhicules motorisés. Nous avons pris des arrêtés rue par rue et avons réalisé un prétraçage dans chaque rue. Nous avons vérifié l'insertion des voies cyclables, en étudiant notamment les questions de stationnement.

Globalement, le coût de la mise en place de double sens cyclable dans toute la ville d'Illkirch-Graffenstaden est très réduit. En outre, il est pris en charge par la Communauté urbaine de Strasbourg. Dans les zones 30, nous avons mis des logos au sol et dans les voiries de plus de 4,5 mètres de large, nous avons aménagé des bandes cyclables. Dans les autres rues, les bandes ne concernent que les premiers et les derniers mètres des rues. Nous avons aménagé également des orientations aux carrefours majeurs de la ville. Nous insistons également sur les céder le passage et les priorités à droite.

A ce jour, nous n'avons enregistré qu'un seul accident depuis la généralisation des double sens cyclables.

Nicolas MERCAT

Vous avez fait preuve de pragmatisme en agissant au cas par cas et vous assurez un suivi de votre dispositif, ce qui est très intéressant. Votre expérience pourrait sans doute se généraliser dans d'autres villes de France.

Christian de Valence, quel est le point de vue des usagers sur les aménagements cyclables de ce type ?

Christian de VALENCE

Je suis envieux de la situation de la ville d'Illkirch-Graffenstaden ! Aujourd'hui, le vélo représente 4 à 6 % des déplacements dans les zones urbaines, soit un tiers des déplacements en transport en commun hors train, ce qui est loin d'être négligeable.

Concernant le risque, rappelons que le vélo est utilisé avant tout pour se déplacer. Il ne s'agit pas d'un problème de sécurité, contrairement à ce que semble penser les collectivités proches de Paris et les pouvoirs publics. Le vélo dépend d'une politique de déplacement, comme nous le soulignons régulièrement au sein de notre association.

Prenons l'exemple d'une ville de province traversée par la Loire et qui s'est équipé d'un tramway, sans créer de zone 30. Les cyclistes ne peuvent plus se déplacer, car les voiries ne mesurent plus que 3 mètres. Aujourd'hui, 20 % des déplacements se font à vélo pour traverser la Loire, mais des cyclistes ont cessé d'utiliser leur vélos, car ils ne souhaitent pas traverser avec les voitures, ni passer sur les voies du tramway.

Pour notre association, l'une des questions essentielles est de traiter les discontinuités. De manière générale, nous ne sommes pas favorables aux pistes sur les trottoirs, car nous craignons qu'elles ne soient pas respectées. En outre, les tracés sont rarement visibles. Toutefois, dans certains cas, ces pistes sont intéressantes et permettent aux enfants de se rendre à l'école à vélo par exemple. A ce sujet, il nous paraît souhaitable de donner la priorité aux déplacements scolaires à vélo. Nous sommes également favorables aux zones 30 et aux bandes cyclables.

En revanche, les aménagements visant à réduire la vitesse des voitures sont souvent dangereux pour les vélos, c'est pourquoi nous nous y opposons. Il existe d'autres types d'aménagement qui ne présentent moins de risques.

Les cyclistes connaissent en outre le coût des aménagements cyclables dans les villes et agissent de manière responsable. Ils connaissent également l'article 20 de la loi sur l'air et constatent qu'il n'est que très rarement appliqué par les communes et que les préfets n'agissent pas pour que ce soit le cas. Concernant le stationnement, de mon point de vue, la question se pose essentiellement dans les immeubles existants.

De la salle

L'action menée à Illkirch-Graffenstaden me paraît remarquable. Quel est le pourcentage de rues en sens unique ?

Bruno PARASOTE

Notre ville compte 80 kilomètres de voiries, dont huit en sens unique. Nous avons donc créé huit kilomètres de double sens cyclable. Seules deux rues sont restées en sens unique.

De la salle

Le comité départemental de cyclotourisme de l'Essonne a demandé au Préfet de l'Essonne d'exercer le contrôle de légalité sur un aménagement prévu par le Conseil général et nous avons obtenu gain de cause.

Georges FISMAN, Mairie d'Angers

Dans notre ville, les cyclistes utilisent les voies de bus, ce qui pose un problème au carrefour où nous avons mis en place un départ anticipé pour les bus, départ anticipé que nous n'autorisons pas pour les vélos, malgré l'action des associations.

Nicolas NUYTTENS

Le CERTU a créé un groupe de travail sur la question, qui n'a pas encore rendu ses conclusions. Nous réfléchissons au partage des voiries de bus avec des experts de la signalisation.

Bruno PARASOTE

Nous avons créé des sas aux feux de signalisation, afin de permettre aux cyclistes de se repositionner.

De la salle

Des accidents sont survenus lors de l'introduction du Vélib. Je constate que les vélos passent aux feux rouges et utilisent les trottoirs quand ils ne peuvent pas avancer. Il faudrait communiquer auprès des cyclistes sur l'usage de la route. Cela n'a pas encore été fait, alors que les personnes qui utilisent les Vélib n'ont souvent pas circulé à vélo depuis de nombreuses années et n'ont sans doute jamais appris à circuler en ville à vélo.

Nicolas MERCAT

Globalement, le nombre d'accidents lié aux vélos n'a pas augmenté.

Romain, Association Voiture éco

Nous avons créé des ateliers, comme d'autres associations, afin d'apprendre aux cyclistes à rouler en sécurité sur la voirie à Paris comme à Lyon.

Le représentant de la ville de Paris

La plupart des cyclistes ne commettent pas d'infraction. Nous avons d'ailleurs relevé ces dernières au sein de la Ville de Paris. En outre, nous avons souhaité fournir des informations aux usagers du

Vélib, en distribuant des documents rappelant les éléments de sécurité aux abonnés et en traitant la question sur le site Internet de Vélib. Nous proposons par ailleurs des actions de familiarisation à la pratique du vélo en ville avec des associations. Les participants sont très satisfaits de ces formations, qui sont mises en place dans d'autres villes, comme à Bordeaux.

En outre, le comportement des cyclistes devrait être comparé à celui des motards et des personnes roulant en scooter.

Régis VINQUIER

Qu'en est-il du port du casque pour les cyclistes ?

Nicolas MERCAT

Vous ouvrez là la boîte de Pandore ! Le sujet fait en effet débat.

Christian de VALENCE

Notre association est contre l'obligation du port du casque, car elle réduirait fortement le nombre de personnes roulant à vélo. Le nombre de cycliste a fortement augmenté à Paris comme à Lyon et dans d'autres centres villes et cela a contribué à augmenter la sécurité pour l'ensemble des cyclistes.

Nicolas MERCAT

En Australie, le casque est obligatoire, ce qui a conduit à une baisse du nombre de cycliste, alors que le nombre d'accident est stable.

De la salle

De mon point de vue, rendre obligatoire le port du casque revient à dire aux autres usagers de la route qu'ils n'ont pas à modifier leur comportement, car les cyclistes se protègent eux-mêmes. Or, le problème n'est pas lié au cycliste, mais au fait que les automobilistes n'acceptent pas les vélos sur la route. Autrefois, les automobilistes ralentissaient à l'approche d'un vélo ou d'un piéton, alors qu'aujourd'hui ce n'est plus le cas.

Christian de VALENCE

Un accident est survenu à Paris il y a peu de temps et n'aurait pas été empêché si le cycliste avait porté un casque. L'essentiel est, dans toutes les villes, de communiquer vis-à-vis des automobilistes d'une part et des poids lourds et des bus d'autre part.

Par ailleurs, certains chiffres sont manipulés pour servir des logiques différentes. Le taux de tués a diminué de 42 % d'après la prévention routière pour les vélos entre 2006 et 2007. Auparavant, nous

ne disposions que de statistiques globales pour les deux-roues, sans distinguer les deux roues motorisés des vélos.

Nicolas MERCAT

Le taux d'accident mortel est bien plus fort en campagne qu'en ville.

Damien CHABBE, professionnel du cycle

Il ne sera plus possible d'utiliser les Vélib si le casque devient obligatoire !

.II Le stationnement

Nicolas MERCAT

Les vols de vélos sont apparemment plus élevés en habitat collectif que sur la voie publique. Hubert Peigne, comment intervenir pour créer des stationnements de vélos dans les immeubles ?

Hubert PEIGNE

Nous ne traitons cette question que depuis peu de temps. Elle était auparavant négligée par l'ensemble de nos interlocuteurs, que ce soit les services de l'Etat en charge de la politique du logement, les villes ou les organismes de logement.

Nous sommes mieux écoutés depuis environ huit ans. Par exemple, le directeur général de l'Agence nationale d'Amélioration de l'Habitat, qui finance les réhabilitations d'habitat privée ancienne, s'est montré intéressé. Il acceptait de financer des lieux de stationnement pour les rénovations programmées. Hélas, aucune publicité n'a été faite par les villes sur le sujet. Il est vrai qu'alors les moyens de communication sur le vélo étaient faibles.

Par ailleurs, la journée organisée en 2003 à Paris par le MDB a été l'occasion d'entendre des témoignages d'opérateurs de logements, qui étaient intervenus dans des logements existants, en proposant un nombre de places suffisants et des équipements de qualité. Ces acteurs ont entendu la demande des usagers.

Au cours des dernières années, le club des villes cyclables s'est engagé sur le sujet et l'ANAH a fixé une règle générale sur les lieux de stationnement de vélos. Au mois de juin dernier, nous avons annoncé à six villes qu'elles disposaient de tous les outils pour intervenir. Elles peuvent, notamment, d'un point de vue législatif, utiliser l'article 12 des plans locaux d'urbanisme, qui permet d'imposer un nombre de mètres carrés pour le parking des vélos. En termes de financement, l'ANAH intervient, de même que les organismes HLM, l'Etat traitant aujourd'hui les garages à vélos comme les locaux pour les ordures ménagères par exemple. Des déductions fiscales sont également à la disposition des acteurs du logement. En outre, le CERTU propose un document intéressant sur le stationnement des vélos dans les espaces privés, en insistant sur la sécurité de l'accrochage. Certains organismes HLM souhaitent mettre en place une recette en face de la

dépense engagée pour le parking à vélo et nous y parvenons. Les villes contrôlent par ailleurs le foncier et peuvent y aménager des parcs à vélos qui sont utilisés par les riverains.

Qu'en est-il de l'usage de ces différents moyens à la disposition des villes ? L'article 12 n'est appliqué que dans certaines villes. La plupart me répondent que les équipements sont en cours de réalisation. Dans d'autres, alors que le service de la voirie est très engagé, le service de l'habitat ne traite pas la question. Parmi les organismes HLM, le directeur général de la société anonyme 3F s'est engagé directement et intervient. L'OPAC de Paris mène également une démarche très intéressante, en transformant des places de parking voiture qui ne sont pas utilisés. L'office public d'HLM du Val de Marne crée pour sa part des petites unités au pied des cages d'escalier. La SAGECO, petite société d'HLM appartenant à un groupe propriété de la Caisse des Dépôts et Consignations, a également répondu à la demande de ses habitants. De manière générale, les options financières et techniques varient selon les organismes d'HLM, mais des engagements sont pris.

Par ailleurs, le garage à vélo devient un argument de vente des biens immobiliers, ce qui est très intéressant. Les démarches se poursuivent pour que l'action soit plus importante et nous nous demandons si nous ne lancerons pas prochainement un appel à projet pour l'habitat existant. Il nous reste toutefois à traiter la question des copropriétés, où le circuit de décision est relativement complexe. A ce jour, nous ne sommes pas encore intervenus auprès des syndicats. L'information est en outre limitée dans les revues professionnelles. Nous devons traiter également la question des cités sensibles et des quartiers dépendant de l'ANRU, afin de traduire la priorité donnée actuellement au désenclavement.

Nicolas MERCAT

Les expériences que vous nous présentez sont très intéressantes et montrent les différentes solutions techniques, qui mériteraient de faire l'objet d'une communication importante. Un appel à projet pourrait être intéressant pour l'habitat collectif de centre ville.

Hubert PEIGNE

Il est très important que vous me fassiez remonter toutes les expériences dont vous avez connaissance, afin que je puisse agir au niveau du gouvernement.

Nicolas MERCAT

Patrick Jourdan, quelle est la politique de Vinci Park en matière de stationnement des vélos ?

Patrick JOURDAN

Nous sommes présents depuis peu de temps dans le secteur du stationnement des vélos et notre position reste modeste pour l'instant. Néanmoins, le besoin de stationnement pour les deux roues est très important. Au sein de Vinci, nous distinguons les deux roues motorisés, qui ont besoin de

parking de même type que les voitures, et les vélos, qui constituent une culture en soi. Nous travaillons sur la question avec Raphaël Murat, expert passionné de vélos.

Nous sommes présents sur le marché du stationnement des vélos pour deux raisons : d'une part, le besoin est important dans les logements, d'autre part, le déficit de stationnement est évident aux abords des gares notamment, étant donné la complémentarité entre le vélo et le TER. Il existe donc un marché, qui n'est pas totalement solvable. Cette question peut être résolue en agissant dans le cadre de partenariat public-privé. En outre, les parkings à vélos n'imposent pas les mêmes contraintes que les parkings pour les voitures. Nous devons installer des racks, mettre en place des grillages, etc. Nous constatons d'ailleurs à ce sujet que le niveau de sécurité demandé par les cyclistes est très élevé. Il peut être intéressant de proposer des casiers pour mettre des casques ou des remorques à vélos. Ainsi, le coût du service est élevé. Or les cyclistes ne sont pas prêts à financer ce dernier dans son ensemble.

A l'heure actuelle, nous agissons de deux manières. En premier lieu, nous aménageons les zones de nos parcs automobiles qui ne peuvent pas accueillir des voitures. Toutefois, cette action reste limitée : nous prévoyons de créer 5 000 places pour les vélos, ce qui ne révolutionne pas le problème du stationnement des vélos. En second lieu, nous mettons en place des parcs à vélo dédiés. Nous gérons ainsi le parc à vélo situé sous la gare de Strasbourg, qui compte 850 places. Nous pensions intéresser d'autres villes après l'ouverture de ce dernier, mais toutes semblent aujourd'hui se concentrer sur les systèmes de libre service et non sur les parkings.

Par ailleurs, les cyclistes acceptent de se rendre en sous-sol pour ranger leur vélo, mais nous devons aménager des pistes antidérapantes d'accès et choisir un revêtement de sol adapté. En outre, les sorties de parking représentent un risque quand elles sont utilisées par les voitures et les vélos. Nous avons donc mis en place un système de feu, pour permettre aux vélos de sortir des rampes d'accès plus aisément. Pour l'instant, on ne peut que parler de tolérance quand des espaces vélos sont aménagés dans des parkings pour voiture.

Nicolas MERCAT

Je ne pensais pas que les cyclistes avaient un tel niveau d'exigence en matière de parking. Aujourd'hui, c'est aux collectivités d'intervenir, sachant que vous pouvez leur proposer une offre intéressante.

Frédéric HERANT

J'aimerais témoigner sur les parcs de stationnement dans les copropriétés. J'ai réussi à en faire installer un dans ma copropriété, sur la base d'un seul argument : un local vélo valorise le patrimoine. Les propriétaires peuvent donc revendre leur bien à un prix plus élevé. J'avais développé de nombreux autres arguments, mais seul ce dernier a eu une portée suffisante. Il faudrait donc sans doute communiquer sur ce point dans la presse spécialisée dans l'immobilier.

Raphaël MURAT

Nous ne disposons pas de données sur la demande des particuliers en termes de garages à vélo. Néanmoins, d'après un sondage réalisé par De particulier à particulier, près de 80 % des personnes considèrent qu'un local à vélo représente un plus pour le logement qu'elles recherchent.

De la salle

Quelle est la distance maximum acceptée par un cycliste pour garer son vélo, en tant que riverain ?

Patrick JOURDAN

Les automobilistes sont prêts à parcourir au maximum 300 mètres. Les cyclistes sont plus exigeants, le vélo étant utilisé pour se déplacer porte à porte. Une distance de 50 mètres paraît donc un maximum, mais nous ne disposons pas de données.

De la salle

Les vélos en location ne posent pas de problème de stationnement, contrairement aux vélos individuels. Le vélo pliant peut être une solution intéressante, car il ne pose pas de problème de stationnement ni de vol. Aux Pays-Bas, certains marchands de vélo vendent pour moitié des vélos classiques et pour moitié des vélos pliants. En France, aucune promotion n'est faite sur ces derniers.

De la salle

Vous avez évoqué l'article 12 des Plan locaux d'urbanisme, qui est de plus en plus utilisé dans les communes. Il convient toutefois de s'intéresser à la qualité des espaces dédiés aux vélos. Il ne suffit pas de définir un nombre de mètres carrés. La question de l'emplacement du garage à vélo dans un immeuble doit être étudiée. Parfois, une localisation sur le palier est une solution intéressante, voire un placard dans chaque appartement.

Nicolas NUYTTENS

Nous avons aujourd'hui besoin de recenser les expériences menées et de diffuser celles qui sont réussies, afin qu'elles se généralisent.

Georges FISMAN

Les cyclistes ne semblent pas prêts à payer l'ensemble du coût du parking, d'après Patrick Jourdan. J'aimerais toutefois savoir si Vinci applique un tarif pour les vélos et pour les deux roues motorisés.

Patrick JOURDAN

Pour les deux roues motorisées, nous utilisons des places de parkings de voitures que nous divisons en deux ou trois. Nous pouvons donc appliquer aisément un tarif. Les usagers se sont habitués à payer, notamment à La Défense, où la fréquentation des parcs est relativement importante. Concernant les vélos, le tarif est fixé en fonction de la volonté politique des élus locaux. Il n'a pas de relation avec le compte d'exploitation du parking.

Nicolas MERCAT

Quel est le tarif que les cyclistes sont prêts à payer ?

Patrick JOURDAN

Les usagers de l'intermodalité considèrent qu'il s'agit d'une part du coût du transport, alors que les riverains ne sont pas prêts à payer le parking.

Nicolas MERCAT

Quel est le tarif à Chambéry ?

Julien MANNIEZ

Nous appliquons un tarif de 40 euros par an pour les consignes. Nous proposons également des places à 20 euros par an en ville, alors que le coût des boxes est de 1 500 euros.

Jean-Louis COMBE, Responsable de Véloroutes Voies Vertes

Parmi les outils à notre disposition pour développer le vélo, nous n'avons pas encore parlé des agendas 21 locaux, sur lesquels l'association Centre Ville en Mouvement pourrait s'appuyer. En effet, les circulations douces sont prises en compte dans les agendas 21. Il me paraît donc essentiellement que nous soyons présents pour favoriser la prise en compte du vélo dans les comités de préparation des agendas 21.

.III Comment accompagner le développement du vélo ? Quelle communication mettre en place ?

Nicolas MERCAT

Philippe Bertrand, la chambre de commerce de Grenoble travaille activement sur les plans de déplacement des entreprises. Le vélo devient un élément des déplacements.

Philippe BERTRAND

Rappelons que la chambre de commerce rassemble des chefs d'entreprise locaux qui souhaitent œuvrer au développement de leur territoire. De fait, les chefs d'entreprise s'intéressent rarement aux plans de déplacements. Ils sont toutefois plus attentifs au discours de la chambre de commerce qu'à celui des élus ou des militants. Nous connaissons en effet bien les problématiques de rentabilité. J'ai moi-même annoncé que je souhaitais présenter aux entreprises les plans de déplacement entreprises comme des outils rentables. Mes confrères ont douté, mais nous sommes tout de même parvenus à convaincre les chefs d'entreprise.

Pourquoi un plan de déplacement est rentable ? Nous rappelons tout d'abord aux chefs d'entreprises qu'ils financent les transports en commun via le versement transport, qu'ils sont seuls à payer. Ils ont donc intérêt à ce que les dispositifs comme les tramways fonctionnent. Ensuite, nous rappelons que les chefs d'entreprises versent une cotisation qui augmente quand le taux d'accident domicile-travail augmente et qu'ils subissent les conséquences financières quand les salariés arrivent en retard. Puis nous indiquons les investissements à réaliser pour les places des parkings, étant donné le prix du mètre carré.

La situation géographique de Grenoble est particulière, car la ville n'est accessible que par trois vallées. Les flux d'entrées sont limités, ce qui a des conséquences sur l'économie locale. Fournir des efforts en matière de déplacement est donc intéressant pour les entreprises.

Grâce à nos actions, 102 plans de déplacement entreprise, qui concerne plus de 33 000 salariés, soit 22 % des emplois de l'agglomération, ont été mis en place. Nous avons réalisé une enquête après trois ans de fonctionnement, et 50 % des entreprises ont répondu. Les secteurs d'activité étaient tous représentés. En termes de taille d'entreprise, les PME sont celles qui ont mis en place le plus de PDE. Nous cherchons à ce sujet aujourd'hui à intervenir auprès des très petites entreprises.

Nous constatons aujourd'hui que les motifs environnementaux sont les premiers mis en avant par les entreprises pour mettre en place un plan de déplacement entreprise, alors que nous pensions que l'argument économique dominerait. Les entreprises se sentent donc concernées par l'environnement et ont agi pour des motifs sociaux également. Elles mettent en moyenne onze mois pour mettre en œuvre un PDE. Elles ont dressé, avec notre aide, un état des lieux, en mettant les adresses des salariés dans un système d'information géographique. Ainsi, nous pouvons connaître le nombre de salariés habitant dans le même village et mettre en place des dispositifs de covoiturage.

Nous avons regardé en outre avec les entreprises tous les moyens à la disposition des salariés pour se rendre au travail. Les entreprises utilisent en outre les outils de participation aux coûts des transports en commun. Mais l'action qui rencontre le plus grand succès en termes de mise en œuvre est l'action vélo.

Après trois ans de mise en œuvre du projet, le nombre de personnes voyageant seules dans leur voiture a diminué de 15 points, soit un résultat nettement plus important que celui enregistré par le tram (baisse de deux points des déplacements en voiture). Les PDE paraissent donc très efficaces. Le report se fait essentiellement sur le vélo, ce qui ne peut que nous réjouir. Nous sommes intervenus avec la FUBICY (fédération des usagers de la bicyclette) de manière active pour développer les déplacements en vélo et y sommes parvenus.

Aujourd'hui, nous poursuivons notre démarche, avec l'aide de nos partenaires, notamment les collectivités locales. Nous cherchons à intervenir auprès des commerçants notamment, qui étaient très défavorables au vélo et qui sont aujourd'hui particulièrement satisfaits et demandent des arceaux devant leur commerce.

Nicolas MERCAT

Vous nous montrez qu'il est possible d'obtenir des résultats non négligeables.

.IV Débat

Damien CHABE

Je m'interroge sur les nouveaux modes de transports. Je me demande notamment quel est le statut juridique des triporteurs à usage familial, qui sont très utilisés en Europe du Nord, mais ne se développent pas en France.

Par ailleurs, il serait intéressant de mettre en place une indemnité kilométrique vélo.

Hubert PEIGNE

Les triporteurs et les outils du même type, qui se développent en permanence, font l'objet d'une réflexion, dans le cadre du code de la rue. Il paraît nécessaire d'agir de manière globale, en tenant compte de la vitesse, plutôt que d'intervenir en fonction de la description des instruments.

Par ailleurs, nous posons la question de l'indemnité kilométrique vélo au cabinet de la Ministre de l'Economie actuellement. Nous nous basons sur des exemples puisés à l'étranger.

Philippe BERTRAND

Une entreprise de Grenoble accorde une prime aux salariés qui viennent en vélo dans la majorité des cas, car elle réalise un gain de 2 500 euros. Elle verse la moitié de ce gain et équipe les vélos des salariés, en offrant notamment des casques et des pompes à vélo. Par ailleurs, pour couper aux remarques sur la pénibilité et la dangerosité, nous avons conclu des partenariats avec des sociétés qui assurent des formations et peuvent intervenir pour la maintenance des vélos. Des actions sont menées aussi collectivement au sein d'une zone artisanale. Nous leur proposons notamment des chartes graphiques, qui les aident à communiquer sur les déplacements à vélo. Nous organisons en outre une journée vélo.

Michel AGER, Infrastructure et mobilité

Les résultats des PDE sont-ils mutualisés au niveau national et diffusez-vous les bonnes pratiques ?

Philippe BERTRAND

Nous sommes pour notre part intervenus au niveau local. La communauté urbaine de Strasbourg nous a demandé de l'aider quand elle a pris connaissance de nos résultats et nous lui avons communiquée nos outils. Nous diffusons également la méthode dans l'ensemble des chambres de commerce de France. Nous organisons des séminaires très régulièrement. Déjà, la CCI Nord Isère applique notre méthodologie, que nous avons modélisée pour mieux la diffuser.

Hubert PEIGNE

L'ADEME joue un rôle très important dans cette modélisation. Elle intervient également comme pilote auprès des employeurs.

Conclusion des travaux

Hubert PEIGNE

Coordinateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo au MEDAD

Nicolas MERCAT

Hubert Peigne, il me semble que cinq points forts se dégagent de nos discussions :

- La tendance de la pratique du vélo en centre ville s'inverse, grâce notamment aux systèmes de vélos en libre service ;
- Le vélo est aujourd'hui pris en compte par les acteurs locaux et nationaux, et ils permettent d'obtenir des résultats intéressants à différents niveaux ;
- Il paraît nécessaire de développer l'ensemble de la chaîne, du service au stationnement en passant par l'aménagement des rues ;
- Il reste à travailler dans les secteurs périurbains et les villes moyennes ;
- Les démarches d'animation rencontrent un succès très intéressant.

Hubert PEIGNE

Vous résumez ici bien notre journée de travail. Je tiens à remercier Véolia, Vinci Park et la Chambre de Commerce de Grenoble d'être présent aujourd'hui. En effet, nous n'attendons pas toujours ce type d'acteurs quand nous discutons du vélo. Or, l'exemple de Grenoble nous montre la pertinence de l'action des chambres de commerce. Ces dernières pourraient mener des actions très intéressantes avec l'ADEME et être écoutés par les administrations, pour leur propre plan de déplacement.

Il est en outre intéressant de voir que des entreprises agissent, sans que l'Etat n'intervienne. Il me paraît à ce sujet important de bien identifier le rôle de chacun concernant le vélo. Je ne suis pas certain que l'Etat ait un rôle à jouer pour le développement des routes et voies vertes, mais je suis intervenu à ce niveau, en pensant à Suisse à Vélo et à Vélo Québec, qui sont toutefois toutes les deux des initiatives privées. Ces dernières se multiplient dans le monde et conduisent les collectivités locales à agir.

Concernant le logement, l'Etat a mis à disposition l'ensemble des outils nécessaires pour développer le vélo. Les grandes villes gèrent même seules les budgets de l'Etat liés au logement. Nous rencontrons toutefois des difficultés pour leur faire comprendre qu'elles disposent de toutes les clefs et n'ont pas à demander à l'Etat d'intervenir. De même, l'Etat n'a pas de rôle à jouer pour la création de voies cyclables. Interviennent dans ce domaine le Conseil régional, le Conseil général et les communes ou intercommunalités.

Concernant le rôle de la SNCF, nous pouvons attendre des actions de la part de Claude Gressier notamment. Je réalise moi-même des études comparatives avec Gilles Durantet sur les différentes situations européennes. Pour le transport des vélos dans les trains longue distance, la SNCF est bien

située et développe ses services, alors que l'on constate une régression dans d'autres pays, où la pratique du vélo est pourtant plus forte.

Je tiens pour conclure à tous vous remercier et à remercier en particulier la ville de Paris, qui a développé les Vélib. Certes, une concertation aurait pu être utile avec les villes voisines, mais il y a fort à parier que le projet n'aurait alors pas été mené à terme. Aujourd'hui, les villes de la petite couronne, au contraire, cherchent à mettre en place des systèmes équivalents.

**Document rédigé à partir des enregistrements du colloque par la société Ubiquis – Tél. 01.44.14.15.16 –
<http://www.ubiquis.fr> – infofrance@ubiquis.com, revu par Benoît Hiron CERTU**