

Gestion des déplacements urbains

Evaluation de l'axe d'expérimentation :

Le vélo et la pratique du vélo en ville

Neuilly Plaisance



Rochefort

27. 8. 2001



Illkirch

Document final - mars 2002

ALTERMOTAL



Sommaire

PRÉAMBULE	5	
ENTRE SERVICES, AMÉNAGEMENTS, INFRASTRUCTURES, QUELS DÉBATS ?	7	
1.1	Méthode d'évaluation	7
1.2	En France, le vélo a presque disparu dans les déplacements quotidiens	9
1.3	Influences des politiques d'aménagement des villes en matière de déplacement	11
RÔLE DES SERVICES LIÉS AU VÉLO DANS LA CHAÎNE INTERMODALE	14	
1.4	Analyse méthodologique des contraintes et caractéristiques du rabattement vélo sur les pôles d'échanges	16
1.4.1	Le transfert modal en faveur du vélo	17
1.4.2	Analyse des comportements sociaux à propos des choix de modes de déplacement	18
1.5	Les différentes approches du report modal vers le vélo (en Allemagne, en Suisse)	24
1.5.1	Les modes de calcul du report modal de l'agence allemande ADFC	24
1.5.2	Les modes de calcul du report modal utilisé en Suisse (SCHWEIZER BAU DOKUMENTATION - 1995)	25
1.6	Le pôle d'échange et son attractivité	28
1.6.1	Les critères d'attractivité d'un pôle d'échange	28
1.6.1.1	L'îlot vélo de Neuilly Plaisance	29
1.6.1.2	La station d'Illkirch	32
1.7	Le contexte urbain et routier dans la zone d'attractivité du pôle d'échange	33
1.7.1	Le contexte urbain et routier	33
1.7.1.1	L'îlot vélos de Neuilly Plaisance	33
1.7.1.2	La station d'Illkirch	35
1.8	Les pratiques du gardiennage vélo	36
1.8.1	Quelques constats chiffrés sur le gardiennage de vélos en France, en Allemagne, en Suisse	36
1.8.1.1	Le gardiennage des vélos en France	36
1.8.1.2	Le gardiennage des vélos en Allemagne	37
1.8.1.3	Le gardiennage des vélos en Suisse	37
1.8.2	Les différents types de modes de transfert en faveur du vélo (contexte français)	39
1.8.3	Synthèse des critères objectifs du choix du mode vélo par rapport à un autre mode de déplacement initial	45
1.8.3.1	Le trajet à parcourir	45
1.8.3.2	L'environnement urbain	46

1.8.3.3	Les conditions de déplacement	47
1.8.3.4	Les conditions réelles ou perçues influant sur le choix du mode vélo par rapport au mode de déplacement initial	48
1.8.4	Le public concerné - offre et demande actuelles pour le stationnement des vélos	50
1.8.4.1	Les critères d'analyse des pratiques de stationnement	50
1.8.4.2	Le stationnement des vélos à la station RER de Neuilly Plaisance	51
1.8.4.3	Les réactions des premiers usagers de l'îlot vélos de Neuilly Plaisance au regard d'autres systèmes de consigne (Grenoble et Montpellier)	53
1.8.4.4	La station d'Illkirch	55
1.9	Les pratiques de location ou de prêt de vélo	57
1.9.1	L'analyse des pratiques de location de vélo en ville	57
1.9.2	Les forfaits mobilité « Roue Libre » de la RATP	60
1.9.3	Les résultats de l'enquête d'Illkirch	65
EVALUATION DES TROIS EXPÉRIENCES (ILLKIRCH, ROCHEFORT, NEUILLY PLAISANCE)		71
1.10	STRASBOURG – VELOTRAMSERVICE – prêt de vélos à la station de tramway du Campus d'Illkirch	71
1.10.1	Contexte de la politique locale des transports	71
1.10.2	Les partenaires de l'opération vélotramservice	71
1.10.3	Le déroulement du service	71
1.10.4	Le montage juridique de l'opération	72
1.10.5	Le montage économique	72
1.10.6	Evaluation des résultats au regard des moyens mis en œuvre	72
1.10.7	Quelles perspectives ?	74
1.10.8	Fiche de synthèse du vélo-tramservice d'Illkirch-Graffenstaden	74
1.11	Rochefort – les vélos bleus	75
1.11.1	Contexte de la politique locale des transports	75
1.11.2	Les partenaires de l'opération	78
1.11.3	Le déroulement des services	78
1.11.4	Le montage juridique de l'opération	82
1.11.5	Le montage économique – les coûts de l'opération	83
1.11.6	Evaluation des résultats au regard des moyens mis en œuvre	84
1.11.7	Les enseignements de l'opération de Rochefort	85
1.11.8	Fiche de synthèse de Rochefort	86
1.12	L'îlot vélos de Neuilly-Plaisance	87
1.12.1	Contexte de la politique locale des transports	87
1.12.2	Les partenaires de l'opération	88
1.12.3	Le montage juridique de l'opération	88
1.12.4	Le montage économique	88
1.12.5	Evaluation des résultats au regard des moyens mis en œuvre	89

1.12.6	Perspectives	89
1.12.7	Fiche de synthèse de l'îlot vélos de Neuilly-Plaisance	89
SYNTHÈSE DES ÉVALUATIONS – RECOMMANDATIONS		90
1.13	Où implanter les services ?	90
1.14	Avec quels moyens ?	90
1.14.1	Aspects techniques	90
1.14.1.1	Pour le stationnement de nuit	90
1.14.1.2	Pour le stationnement dans la journée	90
1.14.2	Aspects humains	91
1.14.3	Aspects financiers	91
1.15	Les points clés dans la mise en œuvre des services?	93
1.16	Développer la notion de service pour le déplacement	94
LES ANNEXES		95
1.17	Les fiches des sites	95
1.17.1	Fiche de synthèse des trois expériences analysées	95
1.17.2	Fiche de Neuilly Plaisance	95
1.17.3	Fiche d'Illkirch-Graffenstaden	95
1.17.4	Fiche de Rochefort	95
1.17.5	Fiche de Grenoble	95
1.17.6	Fiche de Nancy	95
1.17.7	Fiche de Nantes	95
1.17.8	Fiche de Paris	95
1.17.9	Fiche de Rennes	95
1.17.10	Fiche de Strasbourg	95
1.17.11	Fiche de Versailles	95
1.17.12	Fiche de Gütersloch et d'Ibben Büren (Allemagne)	95
1.17.13	Fiche de Genève « Bike Tree » (Suisse)	95
1.17.14	Fiche de Genève et Berne « Genev'Roule » et « Bern 'roule »	95
1.18	Le projet de loi sur la pratique du vélo	96
1.18.1	Texte de la proposition de loi d'Armand Jung (7 nov. 2001) sur la pratique du vélo	96
1.19	Les questionnaires	96
1.19.1	Le questionnaire sur le prêt ou la consigne à Illkirch	96
1.19.2	Le questionnaire sur le gardiennage	96
1.19.3	Le questionnaire sur la location	96

Figures

Figure 1 - nombre de déplacements par jour et par habitants en France	9
Figure 2 - pratique du vélo et de la marche à (enquêtes ménage) pied par tranche d'âge en France	9
Figure 3 - moyenne de la répartition des modes de déplacement en France	10
Figure 4 - répartition des trajets en voiture selon leur longueur - ADEME juillet 2000	10
Figure 5 - adéquation vitesse et trafic automobile et choix des aménagements cyclables France et au Pays Bas	12
Figure 6 - boulevard urbain à Chambéry	13
Figure 7 - rue piétonne à Carpentras	13
Figure 8 - extraits des enquêtes Altermodal - Etude réalisée pour l'AFIT (Agence française de l'ingénierie touristique) - déc. 2001	23
Figure 9 - déplacements en ville selon différents modes (temps comptés de porte à porte) dans	45
Figure 10 – répartition en % selon les modes vélo - voiture – marche, en fonction de la distance parcourue	46
Figure 11 - les coupures urbaines - schéma de Frédéric Héran dans Transports en milieu urbain : les effets négligés	47
Figure 12 - part des modes de déplacements à Rochefort (comptages faits hors période scolaire)	77
Figure 13 - Les modes de déplacement des scolaires	79

Tableaux

Tableau 1 - les 4 sphères de la vie quotidienne (Vincent Kaufmann)	18
Tableau 2 - les qualificatifs de la voiture exprimés dans 4 villes: Grenoble, Berne, Genève, Lausanne	21
Tableau 3 - évaluation pour la France des potentiels de report modal vers le vélo - comparaisons avec la Hollande et l'Allemagne	24
Tableau 4 - Part des modes de rabattement sur la station RER de Neuilly Plaisance - enquête RATP de 1997	30
Tableau 5 - les données chiffrées du gardiennage (nb. mois de fonctionnement, tx de remplissage, nb. places de stationnement) en France, en Allemagne, en Suisse	36
Tableau 6 - flux des entrants et sortants de la station Neuilly Plaisance le jeudi 18/10/01	87
Tableau 7 - flux des entrants et sortants de la station Neuilly Plaisance le samedi 13/10/01	88

Préambule

Les trois derniers intitulés des congrès des villes cyclables étaient très évocateurs :

« Villes cyclables, villes durables » au congrès de Bordeaux
« Villes cyclables, villes d'avenir » au congrès d'Amiens
« Le vélo, un atout pour la ville » au congrès de Strasbourg

La « Gestion des déplacements urbains » - thème du PREDIT - dont nous assumons l'évaluation en ce qui concerne « le vélo et la pratique du vélo en ville » nous renvoie bien évidemment à une réalité plus prosaïque à travers des « expériences plus ou moins réussies »¹

La note introductive qui suit illustre bien le chemin qu'il nous reste à parcourir pour reconnaître et faire évoluer la pratique du vélo en ville ainsi que tous les services qui l'accompagnent.

Circuler à vélo, les bénéfices cachés ...

Le cycliste qui choisit, pour ses trajets urbains, le vélo plutôt que la voiture individuelle rend à la ville et à tous ses habitants, des services extrêmement utiles mais ces services ou bénéfices collectifs sont tous aussi discrets que conséquents !

En effet le cycliste :

- Il circule sans bruit, alors que le bruit des véhicules de toutes sortes est l'un des handicaps majeurs des concentrations urbaines .
- Il est très économe en place dans le flux de la circulation et encore plus en stationnement : dans les deux cas , il améliore donc grandement la fluidité de la circulation et lutte efficacement contre l'envahissement des paysages et espaces publics urbains : places, rues de quartiers historiques, squares, perspectives des monuments....
- Il ne pollue pas et ne génère que le gaz carbonique du pédaleur, alors que les pollutions de gaz et poussières liées aux moteurs sont une menace croissante pour les habitants de la ville comme au niveau planétaire en contribuant notablement à l'effet de serre .
- Et surtout, il génère très peu d'accidents graves contre tous les autres usagers de la ville, piétons ou automobilistes !

Voilà les principaux avantages directs qu'offrent silencieusement et en cadeau à tous les usagers de la ville, les modestes cyclistes urbains qui font l'effort quotidien de chevaucher leur vélos !

Sont ils récompensés pour ce civisme si profitable à tous ?

¹ Titre d'une publication du PREDIT 1996-2000 « déplacements et innovations, 25 expériences + ou – réussies »

Tenter simplement d'évaluer cette contribution, c'est déjà faire exister ce bénéfice collectif aux yeux de tous les urbains qui en profitent.

Discrets et silencieux, ces nombreux avantages sont offerts gracieusement à tous les urbains par ceux qui – à contre courant du laisser faire actuel - utilisent leur vélo en ville .

Alors allons nous reconnaître officiellement et donc encourager ces services rendus à tous et à la ville ?

C'est tout à fait le sens de ***la proposition de loi, déposée par le député Amand JUNG à l'Assemblée Nationale le 12 Novembre 2001***, pour redonner toute sa place au vélo en ville et reconnaître enfin sa formidable mais si discrète contribution ! Il propose que cette place soit reconquise tant au niveau de la voirie, que des parkings, du code de la route, de la lutte contre le vol, de l'encouragement du petit commerce, du statut fiscal des déplacements ...sans parler de la culture de base des écoliers, futurs cyclistes urbains !

Assumer l'évaluation de programmes innovants dans le domaine des services favorisant le développement de l'usage du vélo, amène à prendre en compte des facteurs dépassant largement chacun des projets étudiés.

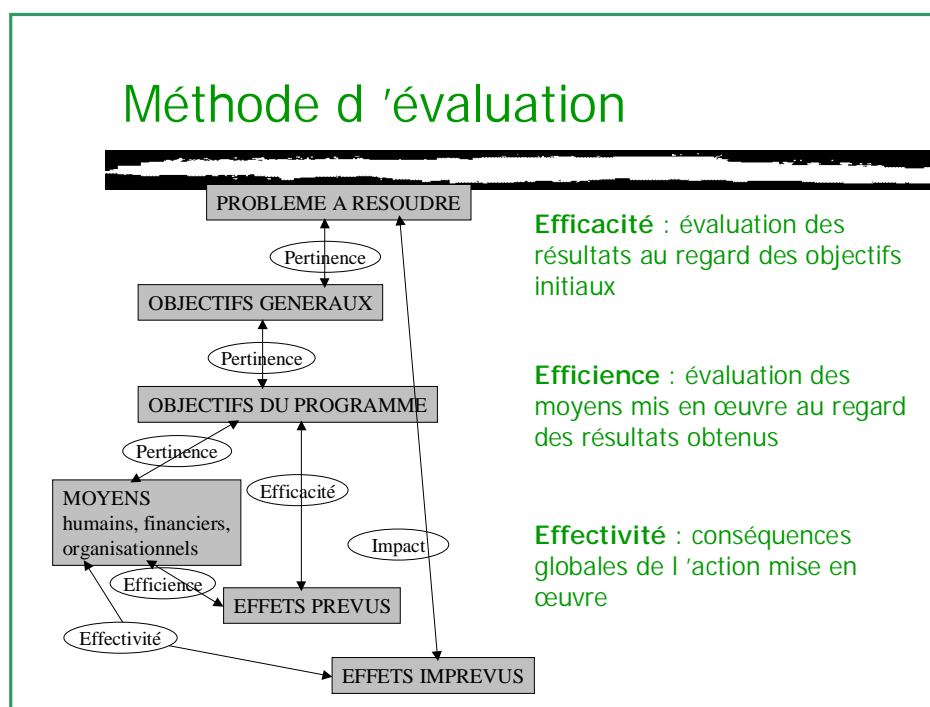
Si l'objectif essentiel qu'il faudra pouvoir conserver est bien de savoir si les services mis en place autour du vélo en ont réellement influé la pratique, l'analyse du contexte socio-culturel (ville – pays) dans lequel se situe le projet étudié apporte souvent un éclairage sur le potentiel de chacun des projets actuels et futurs.

1.1 Méthode d'évaluation

Le raisonnement traditionnel en matière de transport et de déplacement porte, en général, sur une réflexion propre à une action, sans que l'on recherche les connexions logiques entre les différents projets connus.

Pourtant, un projet réalisé de façon isolée est rarement optimisé, que ce soit par rapport à la finalité ou au coût. En effet, un projet est composé d'un groupe d'actions spécifiques et est conçu à un moment donné pour répondre à un problème précis. Mais il n'offre pas forcément la réponse la plus adéquate à une conception plus globale. Il doit donc impérativement s'insérer dans un cadre de solutions capables d'atteindre les objectifs fixés.

Au regard des objectifs fixés, nous observerons dans les différents cas de figure étudiés si les moyens apportés ont parfois contribué à les atteindre ou bien si les résultats escomptés n'ont pu être encore pérennisés, les expériences françaises de services liés au vélo étant encore limités, nous nous appuyerons sur les expériences étrangères notamment celles d'Allemagne et de Suisse.



A travers l'analyse des sites, nous effectuerons une évaluation des objectifs généraux et spécifiques de chacune des expérimentations au regard des moyens mis en œuvre.

Nous analyserons plus particulièrement :

- Le système de prêt de vélos au Véloparc tram d'Illkirch
- Le système de gardiennage et de location de l'îlot vélo de Neuilly Plaisance
- Les services de location à Rochefort

Au regard d'autres expériences en France, en Allemagne et en Suisse :

En Allemagne

- la station vélos de la gare Gütersloh (projet des « 100 Radstation » en Rhénanie Wespalie)
- la station vélos de la gare d'Ibben Büren (projet des « 100 Radstation » en Rhénanie Wespalie)

En Suisse

- le projet Berne Roule
- le projet Genève/Roule
- le système « Bike Tree » - les arbres à vélos

En France

- les services VELOCATION à Strasbourg
- Le système de « vélo à puce » à Rennes
- Les services Roue Libre de la RATP à Paris
- Les services de location de vélos dans les parkings de Nantes
- Les services multiples de Cyclotop autour du vélo à Nancy
- Le VELOPARC de Grenoble
- Le Point Multiservices Vélo de la gare de Versailles Chantier

Nous avons synthétisé l'analyse de ces sites sous forme de fiche où l'on a mentionné :

- le projet et les dates essentiels du projet
- des éléments de contexte – part des différents modes de transports, pôles générateurs, population
- les promoteurs et les partenaires
- les objectifs
- les moyens mis en œuvre (en terme de personnel)
- les résultats obtenus
- les coûts engagés
- le mode d'exploitation
- le fonctionnement, les horaires et les tarifs
- les contacts (coordonnées des personnes impliquées dans le projet)

1.2 En France, le vélo a presque disparu dans les déplacements quotidiens

En France, la politique des services autour du vélo arrive timidement après la politique des aménagements cyclables fortement relancée par la Loi sur l'Air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996² amenant les villes à élaborer des plans de déplacements urbains et donc à se questionner sur la place qu'elles souhaitent donner aux circulations douces.

Cette politique des services s'opère la plupart du temps dans un contexte où la pratique du vélo reste très faible dans la plupart des villes, rappelons que la part modale du vélo en France ne dépasse pas les 2% et que la ville la plus cyclable, Strasbourg atteint 10% de part vélo au sein de son agglomération et 25% dans l'hyper-centre lorsque nos voisins allemands, suisses, néerlandais, danois et italiens ont conservé une part vélo très importante (taux des déplacements à vélo : à Groningue 40%, à Fribourg 35%, à Amsterdam 25%, à Ferrare 30%, à Pise 16%).

La difficulté en France est de reconquérir des déplacements à vélo qui ont presque disparu ; la pratique de la marche à pied a elle aussi régressé, elle tend à se stabiliser depuis les années 90.

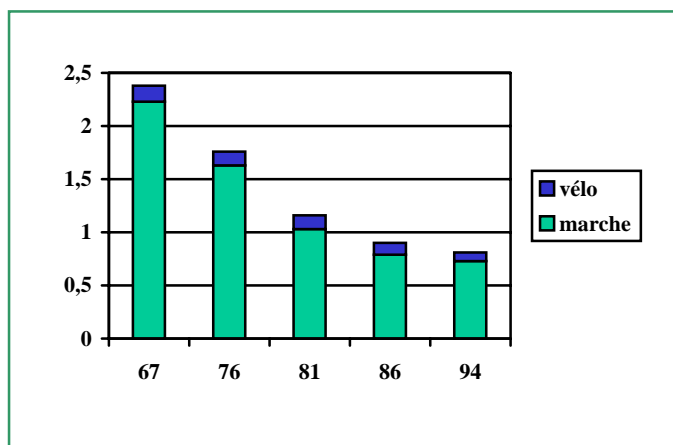


Figure 1 - nombre de déplacements par jour et par habitants en France (enquêtes ménage)

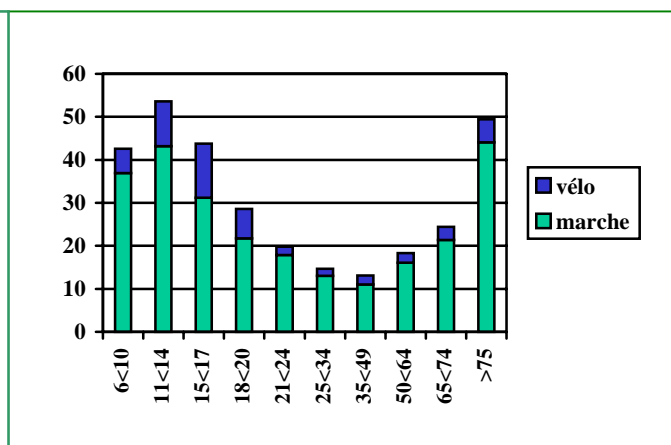


Figure 2 - pratique du vélo et de la marche à pied par tranche d'âge en France

L'association entre recul de la pratique du vélo, de la marche à pied et comportements socio-culturels est de plus accentuée par le fait que ces modes de déplacement sont socialement peu visibles car ils sont peu utilisés chez les actifs.

L'une de nos interrogations portera donc sur le recul de la pratique du vélo en France, recul que l'on associe souvent aux comportements socio-culturels en oubliant que ceux-ci sont aussi la conséquence des choix de politiques publiques contradictoires où l'on a développé fortement le réseau routier sans en anticiper les

conséquences. Les politiques de transport en commun ont été importantes en investissement dans les villes de plus de 100000 habitants notamment depuis les PDU et la réintroduction des tramways dans plusieurs villes, ailleurs, la voiture a plutôt progressé par manque d'offre de transport mais surtout parce que les problèmes de circulation ne sont pas perçus tant qu'ils ne sont pas importants (cf. la ville de Rochefort). Quant aux politiques cyclables, elles sont récentes (moins de 5 ans dans la plupart des villes) et pour l'instant très liées aux aménagements, peu aux services.

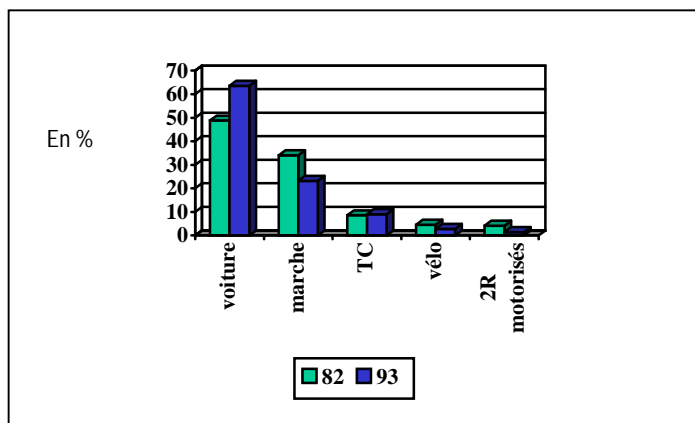


Figure 3 - moyenne de la répartition des modes de déplacement en France

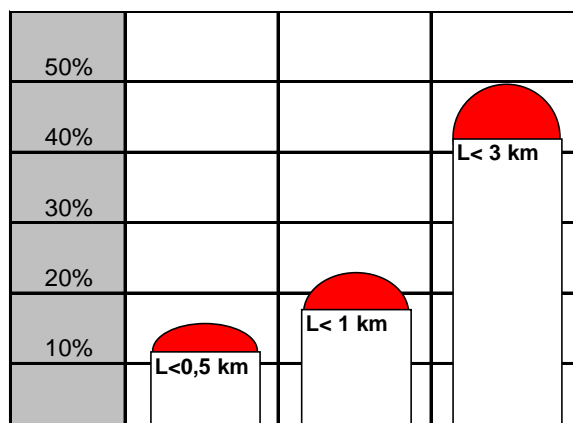


Figure 4 - répartition des trajets en voiture selon leur longueur ³- ADEME juillet 2000

En France, les villes se sont agrandies par rapport aux axes routiers, appelés pénétrantes lorsque ces axes permettaient de rentrer dans la ville et contournements lorsque l'on souhaitait éviter ou contourner la ville.

Les premières secousses liées au choc pétrolier de 1973 n'ont pas remis en cause la politique des infrastructures routières, c'est au contraire l'époque des autoroutes qui traversent les villes (Lyon, Vienne, Valence ... pour la vallée du Rhône), bordent les rivières (bords de Seine à Paris) et parfois les recouvrent (la Leysse à Chambéry).

² La loi sur l'Air réaffirme comme objectif essentiel « la diminution du trafic automobile, le développement des transports collectifs et des moyens économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et de la marche à pied ».

³ Les petits trajets effectués en ville et moteur froid engendrent une forte surconsommation (+80% au 1^{er} km, + 50% au 2^{ème} ...) et une pollution accrue. Sur ces petits trajets, la consommation de carburant est multipliée par trois et les émissions de polluants presque par quatre.

1.3 Influences des politiques d'aménagement des villes en matière de déplacement

La gestion du réseau de voirie est marquée en France par le concept de hiérarchisation⁴ consistant à donner à chaque voie une fonction principale selon son profil, son niveau de trafic, les vitesses autorisées et enfin les types d'activité présents. Les trois niveaux de voirie associés sont :

- les voies de desserte
- les voies de distribution
- les voies artérielles

« C'est dans les grands ensembles construits durant les années 60 que la hiérarchisation des voies, et son corollaire, la ségrégation des modes de déplacement, a été initiée, mettant ainsi en œuvre les principes développés par Le Corbusier et l'architecture moderne. Ce type d'aménagement des voies urbaines n'a pas été sans influence sur les formes urbaines. Les quartiers sont entourés par une voie structurante, et traversés par des voies de desserte, souvent en impasse. Ces routes principales constituent souvent des barrières, difficilement franchissables en particulier par les piétons et les cyclistes, et contribuent à l'enclavement de ces quartiers » Arantxa Julien – cf. Frédéric Héran sur les coupures urbaines.

Cette politique routière a eu des effets désastreux sur la pratique du vélo en ville qui devenait de plus en plus difficile car les structures viaires mises en place ont été peu évolutives et ont pour conséquence directe l'allongement des distances à parcourir tant à bicyclette qu'à pied.

Depuis 1990⁵ trois catégories de voies ont été instaurées en ville :

- les zones 30
- les rues limitées à 50 km/h
- les sections de route à 70 km/h

Les aménagements cyclables que l'on voit apparaître depuis les années 90 se sont faits dans ce contexte « conduisant ainsi à une hiérarchie d'objectifs au travers d'un critère comportemental agrégé : la vitesse »⁶

Le couplage entre vitesse et nombre de voitures détermine l'adéquation théorique avec le choix des aménagements cyclables.

La circulation mixte est notamment préconisée lorsque les vitesses des voitures sont faibles. On s'aperçoit pourtant que la tolérance au trafic est très relative, les zones 30 ne constituent pas toujours un paradis pour les

⁴ Arantxa Julien – Association Metropolis – aménagement cyclable et espace urbain – sept. 2000

⁵ décret du 30 novembre 1990 relatif aux catégories de voies

⁶ (Fleury – 1998)

cyclistes et les piétons lorsque ces quartiers supportent un trafic régulier important⁷ fluidifié par les ronds points pourtant tous équipés de plateaux piétonniers (cf. Chambéry).

Les manuels d'aménagements cyclables sont tous fondées aujourd'hui sur le fait que la pratique de la bicyclette est incompatible avec des vitesses et des niveaux de trafic élevés.

Les adaptations faites par les Pays Bas en particulier tendent à rabaisser le plafond pour les bandes cyclables à 6000 véhicules/jour alors qu'il est à 8000 véhicules/ jour dans le manuel RAC 2000 du Certu pour la France.

En France, la plupart du temps les obstacles physiques (chicanes en zone 30, plots escamotables pour réserver l'accès aux riverains) limitent effectivement le passage des voitures.

Les politiques de modération de la circulation en Allemagne sont assez proches, on parle de zone 10 dans les « cours urbaines » des centres villes qui comportent des aménagements lourds pour ralentir les voitures, les zones 30 sont plutôt réservées aux quartiers résidentiels.

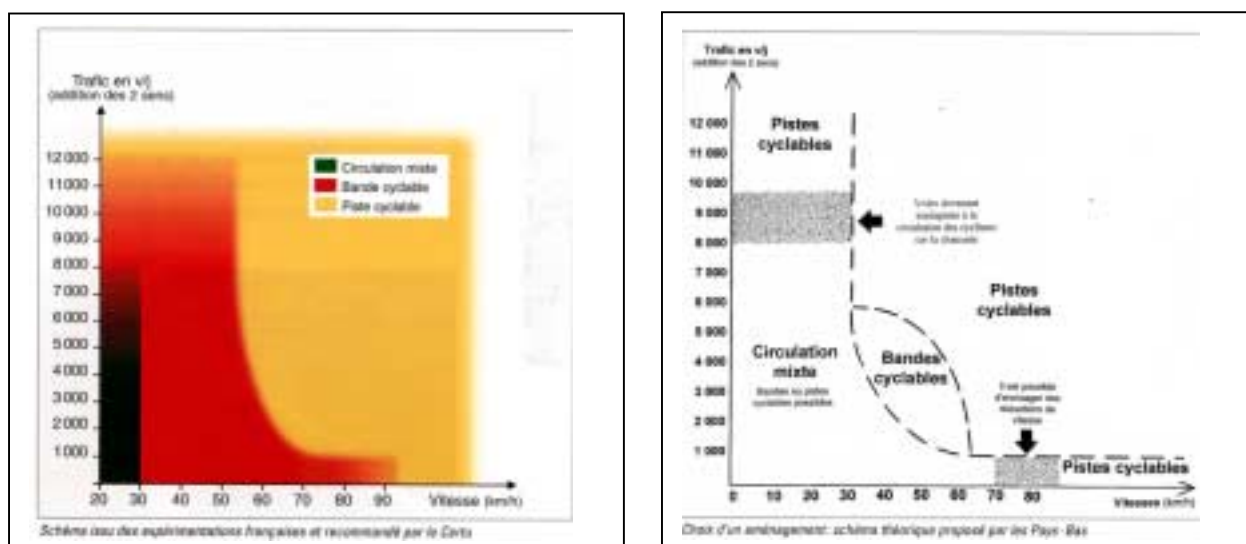


Figure 5 - adéquation vitesse et trafic automobile et choix des aménagements cyclables France et au Pays Bas

En fait, le débat entre intégration et ségrégation des cyclistes est influencé par **la morphologie urbaine** et par le **réseau de voiries** dominant dans un pays.

Les villes anciennes plus nombreuses en Europe et où dominent les rues étroites ne peuvent fonctionner que sur des principes d'intégration des différents modes de déplacement.

En revanche, au Québec où l'espace disponible pour la circulation est important même en ville, le RAC⁸ tend à privilégier des aménagements ségrégatifs.

Il n'empêche que les villes européennes ont aussi de larges boulevards urbains (souvent 2 X 2 voies) que l'on voit suite aux plans de déplacements urbains, être réaménagés en 2 X 1 voie avec un terre-plein central arboré ou végétalisé et des pistes ou bandes cyclables de chaque côté.

⁷ On compte environ 25000 véhicules par jour sur les ronds points du centre ville de Chambéry

⁸ RAC – Recueil des aménagements cyclables



Figure 6 - boulevard urbain à Chambéry



Figure 7 - rue piétonne à Carpentras

La circulation des vélos dans les centres villes est en train de devenir possible au fur à mesure des réalisations de schémas cyclables. Les aménagements cyclables n'ont cependant pas pour autant généré la pratique du vélo. Le handicap au développement du vélo se situe plus par rapport à l'efficacité de la voiture qui reste encore largement favorisée dans les aménagements.

Les choix d'urbanisation des années 60-70 ont autorisé l'étalement urbain pour ce qui est des habitations et le développement des pôles d'activité en couronnes. Les voies rapides urbaines ont favorisé les déplacements en voiture entre villes-centres-couronnes et périphérie-périphérie. Nous subissons toujours 30 ans après les conséquences de ces choix qui permettent d'aller en voiture en peu de temps de plus en plus loin.

Ce phénomène n'est pas exclusif à la France, la plupart des pays occidentaux le connaissent, mais il s'agit souvent plus de conurbation que d'étalement urbain pour ce qui est des habitations.

Le territoire français est grand et rend cet étalement possible, les pays d'Europe du Nord ont relativement moins de place, ils ont donc limité de fait cette occupation du sol.

Nous serons amené à **vivre avec cet état de fait** : on peut dire qu'en France 80% du tissu urbain est construit et le mitage qui l'accompagne est une réalité dont il sera difficile de se départir malgré les mesures récentes de la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) de décembre 2000 où l'on parle enfin de Schéma de Cohérence Territoriale, les fameux SCOT.

L'une des réponses possibles à cet état de fait est d'associer le vélo à plusieurs modes de transport afin de résoudre la question de l'éloignement entre les lieux d'habitation et les pôles d'activité.

Nous analyserons donc, **la pratique de l'intermodalité, là où les services devraient jouer un rôle majeur.**

Rôle des services liés au vélo dans la chaîne intermodale

La multiplicité des activités et l'allongement des distances à parcourir conduisent à composer des trajets s'appuyant sur l'usage de plusieurs modes de transport.

Cette chaîne intermodale est combinée autour de modes de transport tantôt collectifs, tantôt individuels, ou bien complètement collectifs, ou bien complètement individuels.

Nous analyserons la combinaison d'un mode de transport collectif ou individuel avec le vélo, à savoir tramway + vélo ou métro + vélo ou bus + vélo ou voiture + vélo – en observant comment peuvent s'opérer les transferts de mode, de la marche à pied vers le vélo ou bien de la voiture vers le vélo etc.

Ces choix multiples ont tous comme objectif commun de pouvoir gagner du temps sinon de l'argent.

Nous verrons que la représentation de cet objectif « gagner du temps » recouvre dans les faits des comportements très différents selon les individus mais aussi selon le contexte culturel et politique du pays où l'on se trouve.

Nous traiterons les deux cas d'études – l'îlot vélos près de la station RER de Neuilly Plaisance à l'Est de Paris et la station de prêt de vélos d'Illkirch près du tramway au Sud de Strasbourg et nous mettrons ces exemples en perspective par rapport notamment à l'expérience de la Rhénanie Wespalie en Allemagne.

Rappelons un élément de cadrage important par rapport aux pays nord européens en ce qui concerne la pratique du vélo : en France, comme nous l'avons indiqué précédemment même si le vélo a repris une place ces dernières années, notamment grâce aux loisirs, il représente toujours une part marginale dans les modes de déplacement (2% en moyenne dans les villes françaises) et l'intermodalité est une pratique naissante.

Les services liés au vélo (location, consigne, stationnement) constituent en France un développement récent lié notamment aux réflexions menées autour des plans de déplacement urbains depuis 1996. Nos voisins européens, notamment l'Allemagne (les 100 vélo-stations de Rhénanie Wespalie) ont démarré leur politique de services il y a une dizaine d'années.

Ces services accompagnent et complètent les aménagements cyclables mais la pratique du vélo reste malgré tout faible en France même si aux abords des pôles d'échange les vélos peuvent se compter.

Dans les pays nord-européens, il en est tout autrement, la pratique du vélo ne s'est jamais interrompue et les services se sont greffés sur cette pratique. En Allemagne, les milliers de vélos étaient près des gares avant que l'on ne mette en place les « vélo-stations », il s'agissait donc entre autre de savoir si les cyclistes allaient garer leur vélo et prendre un abonnement à la vélo-station pour libérer l'espace urbain autour des gares.

La pratique marginale du vélo est telle en France que nous ne pouvons nous appuyer que sur l'évolution des comportements à venir – comportements que l'on peut largement favoriser par des aménagements, des services,

des accompagnements pédagogiques dès l'école et bien sûr par une politique publique forte. Ce dernier point est nous le verrons au cours de nos développements l'un des nœuds sensibles de la politique des services vélo.

Nous tenons précisément à rappeler ces préalables car nous nous sommes heurtés dans les trois cas que nous avons à étudier à des situations d'échec évoluant pour l'un d'eux de manière positive très récemment.

- l'îlot vélo a ouvert ses portes le 1^{er} octobre 2001 alors que le bâtiment était terminé début 2001, la municipalité de Neuilly Plaisance avait décliné son offre de prise en charge des services de gardiennage et de location de vélos. C'est finalement la RATP et l'association Diapason qui en assurent la gestion et le fonctionnement.
- Le prêt de vélos aux abonnés de la CTS (Compagnie de Transport Strasbourgeoise) à la station d'Illkirch s'est interrompu en août 2000.
- La location des vélos bleus de Rochefort sur la place Colbert n'a pas été reconduite depuis juillet 2001

Nous traiterons tout d'abord les deux premiers cas d'intermodalité

- celui de l'îlot vélos, bâtiment de 560 m² situé à la sortie du RER de Neuilly Plaisance où deux activités principales sont actuellement en service : le gardiennage de vélos avec un potentiel de 200 emplacements et la location de 100 vélos.
- celui de la station d'Illkirch, bâtiment de 250 m² situé à la sortie de la station de Tramway d'Illkirch où l'on prêtaient 50 vélos aux abonnés de la CTS (Compagnie strasbourgeoise de transport), ce service a fonctionné durant 3 ans de 1997 à août 2000.

1.4 Analyse méthodologique des contraintes et caractéristiques du rabattement vélo sur les pôles d'échanges

En préalable à cette analyse nous mentionnerons les obstacles au transfert modal en faveur du vélo.

Nous illustrerons ensuite par nos deux études de cas – Neuilly Plaisance et Illkirch - l'analyse méthodologique des contraintes et des caractéristiques du rabattement vélo.

Les critères retenus dans cette analyse concernent trois grands thèmes :

- **Le pôle d'échange et son attractivité**
- **Le contexte urbain** (présence d'aménagements cyclables, d'un maillage de rues) et routier (nombre de véhicules/jour) aux abords immédiats et autour de sa zone d'attractivité
- **Le public concerné** - offre et demande actuelles concernant le stationnement des vélos

L'ensemble de ces critères va permettre de déterminer si les sites évalués sont susceptibles d'être candidats pour devenir de bons pôles d'intermodalité basés sur le rabattement à vélo.

Bien que ces critères objectifs soient fondamentaux dans l'analyse des sites, il existe d'autres paramètres très déterminants qui emporteront souvent le choix d'un site, il s'agit :

- de la **disponibilité foncière à proximité immédiate du pôle d'échange** (pour le bâtiment, entre 200 et 600 m² sont nécessaires – sachant qu'un vélo occupe une surface au sol de 0,6 à 2 m² en comptant les dégagements
- de **l'accueil de la commune vis à vis du projet**

Enfin, il est nécessaire de s'assurer du **mode d'exploitation de l'activité** de location/gardiennage/réparation de vélos au moment de la conception du projet.

Le mode d'exploitation et de fonctionnement des différents projets est un point incontournable, il en détermine en grande partie la réussite.

1.4.1 *Le transfert modal en faveur du vélo*

Les obstacles à ce transfert modal

Pour obtenir un transfert modal en faveur du vélo au niveau d'une ville, plusieurs séries de problèmes se posent :

- ceux que l'on peut résoudre localement, si la **volonté politique** existe (modes de stationnement, aménagements cyclables, zone 30 et mesures de restrictions de la circulation automobile ...)
- ceux liés à la **localisation des habitations par rapport aux pôles générateurs**
- ceux liés **aux habitudes comportementales** liées notamment à l'image que représente le vélo
- ceux qui sont fortement reliés à la **politique nationale** en faveur des modes de déplacements non polluants et économes en énergie au détriment des investissements routiers⁹

L'un des autres aspects à prendre en compte est de regarder si le vélo représente un complément ou un concurrent des transports publics.

Là où l'offre de transports en commun est inexistante ou peu attractive, le vélo et les transports publics ont un rôle à jouer. Ce à condition que le cycliste puisse circuler en toute sécurité, soit en réseau propre, soit sur des itinéraires à partager avec l'automobile dont on a ramené la vitesse à 30 km/h pour rendre cette cohabitation possible. A condition aussi que le cycliste puisse garer son vélo aux arrêts, aux gares, à son domicile, près des commerces et enfin sur le lieu de son travail.

En règle générale, les entreprises de transport, les responsables politiques et techniciens, tous soucieux de rentabiliser l'investissement en transport public, ont tout intérêt à développer l'usage du vélo au lieu de considérer le cycliste comme un concurrent ou un gêneur. Or en règle générale et notamment en France, le complément des transports publics est encore trop souvent la voiture. Cela est illustré par les fameux « Park & Ride », sans nier l'intérêt de ces initiatives, on constate souvent que le mode vélo n'a pas la place qu'il devrait avoir au sein de ces aménagements alors que son coût est bien moindre. Autrement dit, le seul développement des transports publics aussi important soit-il, ne saurait suffire à améliorer la qualité des déplacements en ville.

D'autres initiatives très récentes vont dans le sens d'un complément entre voiture et vélo. L'exploitant des parkings sous-terrains de Paris la SAEMES vient d'installer en décembre 2001 à la porte d'Orléans le système « Bike Tree » de parking à vélos sécurisé (accès individuel par carte magnétique).

⁹ par exemple : la politique de prix du carburant et des voitures. Au Danemark, les voitures sont très taxées et sont vendues 2 à 3 fois plus chères qu'en France

1.4.2 Analyse des comportements sociaux à propos des choix de modes de déplacement

Nous appuierons notre réflexion sur deux études

- celle de l'IAURIF¹⁰ sur le rabattement à vélo dans les gares d'Ile de France
- celle du sociologue Vincent Kaufmann dans son ouvrage intitulé « Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines – la question du report modal »¹¹
- ainsi que sur les enquêtes menées par Altermodal

La complexité des choix de modes de déplacement est très reliée à la multiplicité de nos activités quotidiennes. Nos activités sont en effet – tantôt découpées, tantôt superposées (je travaille, je vais chercher mes enfants à l'école – je fais mes courses pour le repas mais j'en profite pour m'arrêter au kiosque à journaux et je parcours les titres de mon quotidien préféré ...).

Selon les individus, le degré de superposition sera plus ou moins fort selon le contexte dans lequel ils se trouve. Son exigence et sa souplesse quant aux choix des modes de déplacement seront influencées par la complexité de sa vie quotidienne « plus ou moins superposés ».

A partir de ces observations, Vincent Kaufmann fait la proposition suivante : « les activités de la vie quotidienne sont articulées autour de quatre sphères régies par des logiques d'actions spécifiques : la sphère du travail, la sphère de l'engagement, la sphère domestique et la sphère du temps libre ».

	Activité rémunérée	Activité non rémunéré
Temps contraint	Sphère du travail	Sphère domestique
Temps « libre »	Sphère de l'engagement	Sphère du temps libre

Tableau 1 - les 4 sphères de la vie quotidienne (Vincent Kaufmann)

Différents travaux en sociologie tendaient dans les années 70 (Bell en 1978 et Dumazedier en 1974) à opposer ces sphères et à compartimenter les activités et les comportements de la vie quotidienne.

Vincent Kaufmann relève à juste titre que ce type d'analyse ne recouvre pas la réalité sociale actuelle.

«Les activités sportives de loisirs peuvent être régies par une logique de compétition qui n'est pas forcément en opposition avec l'aspiration de la réalisation de soi, de même pour l'activité professionnelle, on ne voit pas pourquoi elle ne pourrait pas être vécue comme un épanouissement ».

Ceci étant, ces observations nous renseignent sur des comportements qui restent souvent à la marge.

Au niveau macrosocial on observe malgré tout que la vie quotidienne s'articule bien autour de ces quatre sphères, chacune régie par des logiques et des symboles spécifiques.

Mais revenons sur la question des déplacements - en quoi ces différentes logiques vont-elles influencer sur le choix des modes de déplacement, quels sont les symboles que l'on peut leur associer ?

¹⁰ Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile de France – enquête réalisée en 1995 auprès de 1378 personnes dans 50 gares d'Ile de France. Les personnes enquêtées étaient cyclistes ou non-cyclistes et habitaient à moins de 5 km de la gare. Les enquêtes ont eu lieu en semaine, en octobre, novembre 1995 aux heures de pointe le matin (1/3) et au cours de la journée (2/3).

¹¹ Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines – paru en 2000 aux Presses polytechniques et universitaires romandes. Vincent Kaufmann – enquête réalisée par téléphone en 1993-94 auprès de 500 personnes actives de chacune des agglomération (Genève, Berne, Lausanne, Grenoble)

La sphère du travail, qui répond prioritairement à une logique de productivité et d'acquisition de statut, va nous renvoyer vers des modes de déplacement symbolisant cette représentation – confort personnel, richesse apparente ou voyante, rapidité et gain de temps.

Les pratiques modales des déplacements domicile-travail répondent plutôt à une logique d'efficacité s'appuyant sur une minimisation des temps de déplacement effectifs ou perçus.

Ainsi une personne ayant un mode vie très urbain et qui investit fortement la sphère du travail aura tendance à opérer ses pratiques modales selon une logique d'efficacité et à l'inverse une personne qui investit fortement la sphère du temps libre aura tendance à opérer ses pratiques modales davantage selon une logique de plaisir.

Le choix du vélo comme mode de déplacement est en ce sens très significatif car il empiète en quelque sorte sur ces deux types de comportement à la fois.

C'est **un mode très efficace** pour les déplacements urbains de moins de 3 km et c'est **un mode ludique**, toutes les personnes qui pratiquent le vélo régulièrement en connaissent le plaisir ; l'engouement militant de ce choix écologique ne saurait suffire à rendre pérenne ce mode de déplacement.

Lors de notre enquête¹² auprès des usagers sur les « forfaits mobilité loisirs » et les « forfaits mobilité professionnelle », nous avons pu observer ce type de comportement.

L'une des personnes ayant un « forfait mobilité professionnelle » de la RATP indiquait qu'elle se servait du vélo pour aller voir ses clients dans Paris mais aussi pour se balader tout en travaillant.

Quant à la représentation sociale « positive » du vélo (liberté de se déplacer, bien être physique) on la retrouve le plus souvent chez les hommes, chez les cadres, chez les étudiants (enquête IAURIF – 80 % des usagers appartenaient à ce type de population). La pratique du vélo est d'ailleurs très régulière chez ces usagers acquis à ce mode de déplacement (enquête IAURIF – 80 % des usagers utilisent leur vélo tous les jours).

Les motivations des cyclistes sont aussi très significatives (enquête IAURIF – 75% pour la rapidité du trajet, 22% pour le plaisir, 18 % pour faire du sport, 12 % pour faire des économies).

Quant aux difficultés rencontrées, un tiers des cyclistes n'en rencontrent aucune car la pratique effective du vélo permet de les relativiser. Les difficultés sont beaucoup plus souvent mentionnées par les non-usagers, la moitié d'entre eux parlent d'insécurité et indiquent qu'ils feraient du vélo s'il y avait des pistes cyclables.

Les problèmes d'insécurité du trajet liés à la circulation automobile sont bien le frein majeur au développement de la pratique du vélo.

Toutes les personnes que nous avons interrogées lors de nos enquêtes sur la location et la consigne de vélo (à Paris, Neuilly Plaisance, Illkirch, Montpellier) ont mentionné cet obstacle en premier dans les déplacements urbains.

Les freins psychologiques sont sans doute les plus importants dans un contexte comme la France où la pratique du vélo reste encore très limitée.

Nous reprenons ci-après quelques éléments de l'enquête CREHAM faite auprès de non-cyclistes¹³ où les personnes expliquaient comment se déroulaient leurs trajets aller et retour.

Le trajet aller était soumis aux exigences imposées par la ponctualité au travail :

« je suis déjà stressé le matin »

« je suis en retard à chaque fois que je vais travailler »

Ce trajet coïncide aussi pour la plupart des usagers avec le début de la journée, moment d'éveil, de semi-torpeur pour certains qui ressentent le contact avec l'extérieur comme une sorte d'agression.

« j'ai des difficultés à m'extraire du cocon de la maison »

« le matin, je ne suis pas en forme surtout l'hiver »

« le vélo n'apporterait pas grand chose, parce que de toutes façons, c'est pas une fin en soi, y a d'autres trajets qui vont suivre, donc le faire en bus ou en vélo pour cette partie-là, ça ne changera rien »

La première partie du trajet nécessite donc à la fois une grande efficacité en terme de temps et un certain confort. La chaîne de déplacement doit être la plus linéaire possible, pas de rupture entre les différents modes.

Le trajet retour fait suite à une journée de travail et coïncide avec un certain niveau de fatigue mais moins de stress horaire, le trajet retour est globalement plus centré sur la satisfaction personnelle.

« le soir, il y a beaucoup de monde, plus que le matin, on ne peut pas s'asseoir, c'est plus fatigant, on a hâte d'arriver chez soi »

On peut aussi associer le trajet retour à d'autres activités (cinéma, courses, musée ...)

« des fois à la Défense, j'en ai marre des transports, je fais le tour des « 4 temps » ou je vais au cinéma »

Le trajet domicile-gare tel qu'il a été présenté à travers ces interviews s'inscrit dans un contexte social, spatial et temporel déterminant en partie le choix modal et les évolutions potentielles concernant ce choix.

Le développement du mode vélo va donc se heurter à la fois au contexte urbain et aux représentations sociales de ce mode. Il est donc nécessaire de travailler

- **à la fois sur la qualité des espaces de la ville** – qualité qui s'accompagne inévitablement d'une restriction de la part laissée à la voiture – les aménagements cyclables doivent être l'occasion de repenser les différents usages de ces espaces
- **et sur les représentations sociales, le vécu concernant les choix des modes de déplacement**

¹² Enquête téléphonique réalisée en octobre 2001 auprès de 30 personnes ayant acquis un « forfait mobilité loisirs » ou un « forfait mobilité professionnelle » - deux produits « Roue libre » de la RATP permettant de disposer d'un abonnement pour un quota de jours sur l'année soit en semaine (mobilité professionnelle), soit en week end (mobilité loisirs)

L'enjeu central de nos réflexions est de savoir si nous pouvons remettre en cause la place prise par la voiture dans nos villes. Les représentations sociales liées à la voiture seront d'autant plus difficiles à battre en brèche qu'elles renvoient d'une manière générale à un consensus remarquable sur les qualités qui lui sont reconnues.

Nous reproduisons ci-après les résultats de l'enquête faite par Vincent Kauffmann dans quatre villes au contexte très différents.

	Grenoble	Berne	Genève	Lausanne
1 ^{er} adjectif cité	Pratique	Pratique	Pratique	Rapide
2 ^{ème} adjectif cité	Rapide	Rapide	Rapide	pratique
3 ^{ème} adjectif cité	Rend autonome	Confortable	Confortable	Rend autonome
4 ^{ème} adjectif cité	Chère	Rend autonome	Rend autonome	Confortable
5 ^{ème} adjectif cité	Confortable	Polluante	Chère	Chère
6 ^{ème} adjectif cité	Polluante	Chère	Polluante	Polluante
7 ^{ème} adjectif cité	Plaisante	Bon marché	Encombrante	Personnalisée
8 ^{ème} adjectif cité	Nécessaire	Personnalisée	Personnalisée	Encombrante
9 ^{ème} adjectif cité	Individualiste	Dangereuse	Bon marché	Dangereuse
10 ^{ème} adjectif cité	Sûre	Encombrante	Nécessaire	Encombrante

Tableau 2 - les qualificatifs de la voiture exprimés dans 4 villes: Grenoble, Berne, Genève, Lausanne

Les trois premiers adjectifs cités – pratique, rapide, confortable – sont les mêmes pour les quatre villes ce qui prouve indéniablement qu'il y a un consensus autour des qualités liées à la voiture.

Le terme « chère » n'apparaît qu'en 4^{ème} position à Grenoble puis en 5^{ème} position à Genève et Lausanne. Cela indique bien l'attachement très fort porté à la voiture pour laquelle le prix à payer¹⁴ est tellement intégré qu'il n'est pas perçu comme un obstacle. Cela indique aussi que les taxes sur les carburants et sur les véhicules sont encore limitées en France et en Suisse.

Le terme « polluante » n'apparaît qu'en 5^{ème} position et se trouve cité presque en même temps dans les quatre villes. **L'enquête fait apparaître que le terme « polluante » est beaucoup plus présent parmi les professions intellectuelles et l'encadrement.**

Il est sans doute intéressant de constater que l'usage du vélo est également plus présent au sein de ces populations, en partie pour les mêmes raisons.

Continuons à faire le parallèle entre les adjectifs attribués à l'automobile et ceux attribués au vélo.

Les cyclistes qualifient en effet de « Pratique et rapide » les déplacements à vélo qu'ils effectuent en milieu urbain dans un cadre utilitaire comme les trajets – domicile-travail - la plupart du temps.

¹³ enquête CREHAM faite en 1996 auprès d'une quarantaine d'usagers non-cyclistes se déplaçant à partir des gares d'Antony et de St Quentin en Yvelines.

¹⁴ En France, le budget moyen pour l'année 1999 pour une voiture particulière est de **5866 euros** (38481 F) et un automobiliste qui habite à 20 km de son lieu de travail dépense **207 euros/mois** (1360 F/mois) pour aller travailler (source – plaquette ADEME sur les PDE)

Les automobilistes qualifient eux aussi de « Pratique et rapide » les trajets qu'ils effectuent.

La voiture comme le vélo sont des modes de déplacement individuels, le terme « **rend autonome** » renvoie à ce type d'usage et correspond bien à la possibilité d'avoir des activités multiples dans la journée avec les contraintes que nous connaissons quant aux distances pour le vélo.

Ces parallèles sont à prendre en considération lorsque l'on est amené à évaluer les conditions du report modal de la voiture vers le vélo. L'observation de ces types de comportements est à intégrer dans les politiques de communication en faveur du vélo qui devraient accompagner beaucoup plus fortement les politiques d'aménagement de nos villes.

Au sein des quatre villes étudiées – Grenoble, Berne, Genève, Lausanne – nous avons des contextes urbains fort différents, accompagnés d'une politique des transports publics et d'une politique du vélo elles aussi fort différentes.

- Comment peut-on expliquer qu'il y ait 2500 vélos autour de la gare de Berne ?
Culture germanique ? politique publique des transports ? type d'urbanisme ?

Probablement tous ces facteurs à la fois, avec une avance du vélo liée au fait que cette pratique ne s'est jamais arrêtée – comme en Allemagne - et qu'elle s'est donc imposée dans les choix d'urbanisme – en final dans les choix de mode de vie. De même à Berne, le tramways n'a jamais été supprimé, la ville s'est donc structurée entre autre autour de ce mode de transport ; à Grenoble on observe aussi les effets positifs du tramway construit dans les années 80 - son passage a permis de libérer des espaces urbains pour les piétons et pour les cyclistes.

Les nombreuses villes françaises qui ont réintroduit le tramway dans le cadre de leur PDU verront les effets de leur politique de déplacement porter leurs fruits – du moins au sein des centres villes.

En France, nous avons mené plusieurs politiques en même temps – celle du tout-voiture et celle des transports publics fortement subventionnés¹⁵ au nom d'un égalitarisme des citoyens devant les déplacements, ce fut la même chose sur les choix d'urbanisme avec la liberté d'habiter loin des villes pour ne pas en subir les nuisances.

Les récentes mesures prises dans le cadre de la loi SRU auront beaucoup de mal à revenir sur les conséquences des choix d'urbanisme faits durant plus de 30 ans.

Quant au vélo, nous l'avons constaté à plusieurs reprises lors des enquêtes faites à l'occasion des schémas départementaux¹⁶, il ne renaît de ses cendres qu'au travers des loisirs.

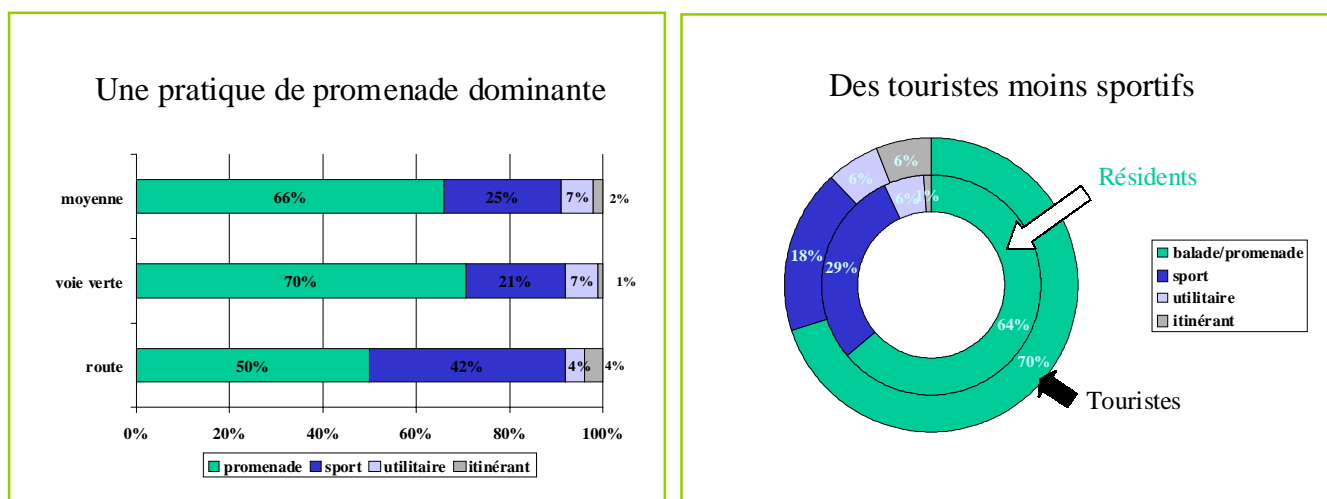


Figure 8 - extraits des enquêtes Altermodal - Etude réalisée pour l'AFIT (Agence française de l'ingénierie touristique) - déc. 2001

La pratique ludique du vélo influencera-t-elle la pratique utilitaire ?

¹⁵ Rappelons que la plupart des transports publics sont subventionnés à 50% et que ceux-ci n'occupent que 20 à 25% des modes de déplacement dans les villes françaises. En Suisse la part des transports en commun atteint environ 50% des modes de déplacement.

¹⁶ ALTERMODAL a effectué depuis 3 ans des enquêtes au sein de nombreux départements où en moyenne 25 % des personnes pratiquent le vélo en vacances notamment dans les départements touristiques

1.5 Les différentes approches du report modal vers le vélo (en Allemagne, en Suisse)

1.5.1 Les modes de calcul du report modal de l'agence allemande ADFC

Nous présentons ci-après les modes de calcul du report modal proposés par l'Agence ADFC (en Hollande – en Allemagne – en Suisse)

Ces évaluations sont le fruit d'observations faites en Allemagne et en Hollande, là où la pratique du vélo en lien avec d'autres modes de transport est déjà très présente.

Les évaluations que nous proposons pour la France sont très théoriques car nous n'avons pas encore pu observer de pratique de report modal vers le vélo très importante.

Les pourcentages indiqués pour la France sont donc prudents et correspondent plutôt à des tendances prospectives que nous prévoyons pour les 5 années à venir en misant sur l'évolution des comportements.

accès gare par mode de transport	Hollande (données Agence ADFC)	potentiel report modal vélo	potentiel emplacements vélos occupés	Allemagne (Rhénanie Wespalie) Agence ADFC	potentiel report modal vélo	potentiel emplacements vélos occupés	France (base enquête RATP 1997 chiffres ramenés à 1000 pendulaires)	potentiel report modal vélo	potentiel emplacements vélos occupés	données enquête 1997 Neuilly Plaisance
marche à pied	500	50%	250	500	25%	125	425	25%	106	6 407
transport en commun	200	50%	100	200	25%	50	411	10%	41	6 185
voiture ou taxi	100	50%	50	100	12%	12	157	5%	8	2 362
deux roues	200	55%	110	200	55%	110	7	80%	6	111
pour 1000 pendulaires	1 000		510	1 000		297	1 000		161	15 065

Tableau 3 - évaluation pour la France des potentiels de report modal vers le vélo - comparaisons avec la Hollande et l'Allemagne

Nota : les pendulaires sont les personnes effectuant des trajets réguliers entre leur domicile et leur travail durant la semaine.

En France, l'usage du vélo en rabattement (pour arriver à un point ou pour repartir d'un point) est quasiment inexistant, le potentiel que l'on peut appliquer par rapport à l'usage du vélo est donc très fort.

A Neuilly Plaisance, on a pu observer une vingtaine de vélos garés avant l'ouverture de l'îlot vélo, après deux mois de fonctionnement, il y a déjà 20 abonnements. Cela signifie que nous allons assister à une progression sans doute importante du nombre d'abonnements à ce service.

1.5.2 Les modes de calcul du report modal utilisé en Suisse (SCHWEIZER BAU DOKUMENTATION - 1995)

Nous présentons ci-après une méthode d'analyse utilisée en Suisse.

Cette approche est assez générique et peut donc permettre de synthétiser les différents paramètres que nous connaissons dans les différents projets à analyser. Il est bien sûr plus intéressant de faire ce type d'analyse avant l'implantation des services ; dans la réalité les projets prennent en compte une partie seulement des paramètres indiqués, certains facteurs d'influence cumulés deviennent majeurs et peuvent faire échouer un projet.

Méthode de calcul du potentiel de report modal :

Dans le tableau, les facteurs d'influence sont présentés en fonction de la somme des points divisée par 100.

Cela donne le facteur de correction pour la valeur indicative de planification du projet. Des valeurs favorables améliorent les chiffres, des valeurs défavorables les détériorent.

Facteurs d'influence	Points	Commentaires
Topographie <ul style="list-style-type: none"> ▪ Terrain plat ▪ Terrain en légère pente ▪ Terrain pentu 	30 10 0	La topographie des lieux est déterminante pour la pratique du vélo. L'implantation de services vélo (gardienage, location) doit toujours se faire sur un site où le relief est faible ou inexistant, dans le cas contraire cela suppose qu'il existe un système mécanisé de type téléphérique, train à crémaillère, funiculaire dans lequel on peut embarquer le vélo (c'est ce qui existe en Suisse).
Public <ul style="list-style-type: none"> ▪ Très habitué au vélo ▪ Moyennement habitué au vélo ▪ Peu habitué au vélo 	20 10 0	Lorsque la pratique du vélo existe en terme de rabattement avant que l'on mette en place des services vélo, cela rend l'usage des services immédiat (cas de l'Allemagne, de la Suisse). Mais un site où cette pratique est présente mais encore relativement faible peut avoir un potentiel de développement très fort avec la présence de services vélo (cas de la France).
Fluctuations saisonnières <ul style="list-style-type: none"> ▪ Particulièrement faibles ▪ Dans la moyenne des saisons ▪ Particulièrement marquées 	15 10 7	Les fluctuations saisonnières indiquent que la pratique du vélo est liée aux saisons pour des raisons météorologiques En France, le facteur météo influence la pratique du vélo et l'utilisation des services vélo suit souvent la courbe des saisons.
Evolution des besoins dans le temps <ul style="list-style-type: none"> ▪ Peu de variations ▪ Variations bien marquées ▪ Pas de pics 	20 10 0	Lorsque l'on se trouve sur un site touristique soumis à des variations de fréquentations saisonnières, la pratique du vélo sera à la fois liée au niveau de fréquentation touristique et au climat dominant de la région. Cela peut par exemple correspondre aux week-end de printemps et à toute la période estivale. Les services vélo devront s'adapter à ces variations, ce qui pose des problèmes en terme de nombre d'emplacements (espace sous-utilisé en saison creuse) plus qu'en quantité de personnel que l'on peut adapter.

Facteurs d'influence	Points	Commentaires
Risques d'accident <ul style="list-style-type: none"> ▪ Faibles ▪ Moyens ▪ Elevés 	15 10 7	<p>Un site où la pratique du vélo est dangereuse nécessite la prise en compte d'aménagements urbains permettant de sécuriser cette pratique.</p> <p>La qualité des services mis en œuvre ne peut en aucun cas lever le problème de la sécurisation des trajets, surtout lorsqu'il s'agit de prendre en compte le rabattement sur un pôle d'échange.</p>
Accès du site (coupures urbaines) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Facile et direct ▪ Avec des obstacles ▪ Difficile 	20 10 7	<p>Les coupures urbaines qu'elles soient naturelles (rivière, relief) ou humaines (voies ferrées, autoroutes) constituent des handicaps majeurs à la pratique du vélo.</p> <p>Il est nécessaire de prévoir un traitement de ces coupures (passerelle par ex.) ou des itinéraires de substitution de longueur équivalente.</p>
Proximité par rapport au lieu d'échange <ul style="list-style-type: none"> ▪ Optimale ▪ Suffisamment proche ▪ Eloigné 	20 10 0	<p>Les services vélo doivent être implantés à proximité immédiate du pôle d'échange pour que l'intermodalité puisse fonctionner.</p> <p>L'éloignement de ces services à plus de 200 mètres en limitent directement l'usage. L'intérêt du vélo est justement de limiter la rupture de charge entre plusieurs modes de déplacement.</p>
Transports publics <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mauvaise desserte ▪ Desserte moyenne ▪ Bonne desserte 	20 10 7	<p>La qualité des transports publics (fréquence, confort, desserte) rend l'usage du vélo moins attrayant et donc le report vers le mode vélo reste limité.</p> <p>Le vélo peut cependant trouver sa place lorsque les transports publics ne peuvent répondre à tous les critères de qualité requis, notamment au niveau des horaires (très tôt ou très tard).</p>
Protection du site contre les intempéries <ul style="list-style-type: none"> ▪ Partout ▪ En partie ▪ Nulle part 	20 10 0	<p>L'emplacement du pôle de services vélo, même limité au stationnement doit être abrité au dessus principalement mais aussi sur les côtés.</p> <p>L'implantation au sein de locaux préexistants peut faciliter la protection des vélos.</p>
Possibilités de communication par rapport à la ville <ul style="list-style-type: none"> ▪ Partout ▪ En partie ▪ Nulle part 	20 10 0	<p>Pour que le pôle de services vélo fonctionne, il faut qu'il se trouve en liaison avec les pôles générateurs d'activités de la ville. Des aménagements cyclables sont souvent nécessaires pour faciliter ces liaisons.</p>

Nous avons tenté d'appliquer cette méthode d'analyse à l'îlot vélos de Neuilly Plaisance.

Synthèse des critères d'analyse appliqués à l'îlot vélos de NEUILLY PLAISANCE		Points
Topographie	▪ Terrain plat	➔ 30
	▪ Terrains en légère pente	10
	▪ Terrain pentu	0
Public	▪ Très habitué au vélo	20
	▪ Moyennement habitué au vélo	➔ 10
	▪ Peu habitué au vélo	0
Fluctuations saisonnières	▪ Particulièrement faibles	15
	▪ Dans la moyenne des saisons	➔ 10
	▪ Particulièrement marquées	7
Evolution des besoins dans le temps	▪ Peu de variations	20
	▪ Variations bien marquées	➔ 10
	▪ Pas de pics	0
Risques d'accident	▪ Faibles	15
	▪ Dans la moyenne	10
	▪ Particulièrement élevés	➔ 7
Accès du site (coupures urbaines)	▪ Facile et direct	20
	▪ Avec des obstacles	10
	▪ Difficile	➔ 7
Proximité par rapport au lieu d'échange	▪ Optimale	➔ 20
	▪ Suffisamment proche	10
	▪ Eloigné	0
Transports publics	▪ Mauvaise desserte	20
	▪ Desserte moyenne	10
	▪ Bonne desserte	➔ 7
Protection du site contre les intempéries	▪ Partout	20
	▪ En partie	➔ 10
	▪ Nulle part	0
Possibilités de communication par rapport à la ville	▪ Partout	➔ 20
	▪ En partie	10
	▪ Nulle part	0

La somme des points pour Neuilly Plaisance est **131 divisée par 100 soit un facteur de correction positif de 1,31** que l'on peut appliquer au nombre d'emplacements de stationnement. Cela signifie que le taux d'occupation de ces emplacements devraient croître malgré certains facteurs défavorables comme l'usage encore très modéré de la bicyclette dans un contexte urbain plutôt difficile (cf. analyse détaillée du contexte urbain de Neuilly Plaisance).

1.6 Le pôle d'échange et son attractivité

1.6.1 Les critères d'attractivité d'un pôle d'échange

La pertinence d'un pôle d'échange en terme de rabattement vélo (aller jusqu'à la station à vélo ou partir de la station à vélo) s'évalue en fonction de l'étendue de sa zone d'attractivité.

L'étendue géographique va se mesurer :

- En terme de **distance** par rapport aux lieux d'échanges : entre 500 mètres et 5 km et plus généralement entre 1 km et 3 km - nombre d'entreprises, d'écoles, de commerces accessibles à vélo
- En terme de **concurrence avec d'autres modes de transports collectifs** (quantité de bus, autres gares en liaison)

[Carte des pôles d'échanges à Illkirch](#)

[Carte des pôles d'échanges à Neuilly Plaisance](#)

1.6.1.1 L'îlot vélo de Neuilly Plaisance



Photo 1 – implantation générale de l'îlot vélos par rapport aux communes avoisinantes

On peut noter deux grands mouvements indiquant l'attractivité de la station Neuilly Plaisance :

1. **Les entrants**, les personnes qui rejoignent la station RER pour se rendre pour la plupart vers Paris (principal pôle d'activité)
2. **Les sortants**, les personnes qui arrivent à la station RER pour se rendre à Neuilly Plaisance ou dans les communes limitrophes.

Dans le cas 1 - les entrants - nous avons repris les données suivantes :

Lors de l'enquête RATP de 1997, on avait pu identifier que la provenance des personnes se rendant à la station de Neuilly-Plaisance était limitée pour l'essentiel aux trois communes limitrophes dans un rayon de 5 km :

- Neuilly-Plaisance
- Neuilly sur Marne
- Le Perreux sur Marne

Ceci s'explique par la desserte forte du RER et du bus dans toutes les autres communes. Cette desserte s'est d'ailleurs densifiée depuis la construction de la ligne E du RER.

La desserte fine d'une zone par les transports en commun ne favorise pas le développement du vélo comme mode de rabattement sauf conditions particulières décrites par ailleurs (surcharge des bus et manque de fréquence). La station de Neuilly Plaisance comporte en partie ce handicap puisqu'elle est desservie par 3 lignes de bus (203 – 214 – 113) qui parcourt la commune et celles attenantes.

Par contre, on peut noter qu'au sein de la commune de Neuilly –Plaisance (au nord) et sur Neuilly sur Marne, on se trouve dans la zone 3 et non dans la zone 2 de la desserte RATP ce qui implique une augmentation de

l'abonnement mensuel de 100 F. Cela peut concourir à faire le choix du vélo à partir de la station RER de Neuilly - Plaisance.

Carte de Neuilly Plaisance avec la desserte bus

Les modes de rabattement sur la station RER de Neuilly Plaisance se répartissaient de la manière suivante lors de l'enquête RATP faite en 1997 auprès de 750 personnes un jour de semaine entre 6H. et 21H.

Communes d'origine :	Neuilly – Plaisance	Neuilly sur Marne	Le Perreux sur Marne	Total de toutes les communes
Marche à pied	3373	1667	1163	6407
	52,6 %	26 %	18,2 %	
Bus	1584	2919	308	6185
	25,6 %	47,2 %	5%	
Voiture et taxi	645	741	158	2362
	27,3 %	31,4 %	6,7%	
Deux roues	63	14	34	111
	56,8 %	12,6%	30,6 %	
Total	5665	5341	1663	15065
	37,6 %	35,5 %	11 %	

Tableau 4 - Part des modes de rabattement sur la station RER de Neuilly Plaisance - enquête RATP de 1997

Dans le cas 2 - les sortants – nous avons pris en compte la situation suivante :

La commune de Neuilly Plaisance est peu étendue et l'attractivité de ce pôle se situe sur un rayon de 2 km et couvre les communes limitrophes de

- Le Perreux-sur-Marne
- Neuilly-sur-Marne

Se trouvant sur la rive gauche de la Marne.

En terme de pôles générateurs de type utilitaire, nous avons pu identifier environ **6000 emplois** avec

- La zone industrielle des Renouillères (500 emplois)
- La ZAC des Chanoux (500 emplois)
- La ZAC des bords de Marne (800 emplois)
- La ZAC de la Fontaine du Vaisseau (430 emplois)
- L'hôpital Maison Blanche (1750 emplois)
- L'hôpital Ville Evrard (2000 emplois)

La mise en place de **Plans de mobilité** au sein de ces entreprises est une démarche importante à mener pour bien identifier la provenance des flux des personnes et l'impact que cela peut avoir sur la part des différents modes de déplacement.

Il sera intéressant de bien regarder comment peut s'opérer le rabattement à vélo notamment entre la station Neuilly Plaisance et les deux hôpitaux de Maison Blanche et Ville Evrard. La souplesse du mode vélo peut être un atout par rapport aux contraintes horaires du personnel hospitalier.

Plus globalement, sur l'ensemble de ces zones d'emplois, c'est la contrainte du stationnement des voitures sur les lieux de travail qui peut jouer en faveur d'une évolution de modes de déplacements autre que la voiture individuelle.

En terme de pôle générateur « loisirs », on retiendra la proximité immédiate des bords de Marne (environ 300 mètres)



Photo 2 - Entrée de la piste cyclable des bords de Marne **Photo 3 - bords de Marne - accès à pied**

Il existe déjà sur les bords de Marne une fréquentation tous modes (vélo, rollers, marche à pied) sur laquelle il faudra s'appuyer. Les services de l'îlot vélos viendront se greffer en complément de ceux du loueur des bords de Marne déjà implanté sur place. Ce loueur est plus orienté « services de location de rollers » alors que l'îlot vélo est orienté « services de location de vélos » et gardiennage.



Photo 4 - espace locations vélos - rollers

Photo 5 – les bords de Marne

1.6.1.2 La station d'Illkirch

Le prêt de vélos mis en place à la station d'Illkirch¹⁷ était essentiellement destiné à effectuer du « rabattement de prolongement » pour desservir le pôle d'innovation et le campus universitaire d'Illkirch.

Il s'agissait donc de permettre une intermodalité tramway+ vélo ou bus+vélo.



Photo 6 -intermodalité tramway+ vélo



Photo 7 - intermodalité bus+ vélo

Dans un rayon de 500 m, on peut noter la présence

- du campus universitaire d'Illkirch avec la faculté de pharmacie (1000 étudiants)
- du parc d'innovation avec de nombreuses entreprises (2800 salariés dont 1800 à Alcatel)
- du canal du Rhin longé par une voie verte qui dessert Strasbourg (à 4,5 km du centre)

Ces pôles d'activité multiples (école, travail, loisirs) rendaient le choix de la station d'Illkirch particulièrement attractif. On peut cependant émettre quelques réserves sur le fait

- que certains des pôles étaient presque trop proches pour être fait à vélo (moins de 500 mètres)
- que la desserte de la zone en bus était assurée par la ligne 63



Photo 8 - accès au pont du canal Rhin-Rhône



Photo 9 –piste cyclable le long du canal Rhin-Rhône (Strasbourg est à 5km)

¹⁷ le prêt de vélos à la station d'Illkirch est fermé depuis d'été 2000. Nous en analysons les raisons dans un autre chapitre de l'étude.

1.7 Le contexte urbain et routier dans la zone d'attractivité du pôle d'échange

1.7.1 Le contexte urbain et routier

En prenant en compte la zone d'attractivité du pôle d'échange selon les critères ci-dessus (distance, concurrence autres modes dont autres gares ou stations RER), il s'agit d'analyser la zone urbanisée dans un cercle de 3 à 5 km autour du pôle d'échange.

Les données qu'il faudra retenir concernent les facilités d'accès et les problèmes majeurs auxquels les cyclistes peuvent être confrontés.

- Les **coupures urbaines** (emprises importantes, autoroutes ou voies rapides, voies ferrées)
- La finesse du **maillage urbain** (mesures des emprises, bonne desserte de la zone)
- La présence de **rues à sens unique** (risque de détours pour les cyclistes ou possibilité de contresens cyclable)
- Le **relief**

La potentialité d'aménagement pour les cyclistes sera aussi évaluée selon :

- La qualité des **voies d'accès au pôle** (niveau de trafic, pente, espaces publics)
- L'existence des **aménagements cyclables**
- La **faisabilité de nouveaux aménagements** (franchissement de voies ferrées, de voies rapides ...)

1.7.1.1 L'îlot vélos de Neuilly Plaisance

L'îlot vélos de Neuilly Plaisance se trouve à proximité immédiate de la nationale 34 où circulent en moyenne 25000 véhicules par jour. Cette 2 X 2 voies ne comporte pas d'aménagements cyclables et sa traversée par les cyclistes ne peut se faire que par le passage des piétons au feu.

Après la traversée de la N 34 on rejoint par contre aisément les bords de Marne bien équipés en pistes cyclables. La commune de Neuilly Plaisance ne comporte en elle-même aucun aménagement cyclable malgré des artères importantes qui la traversent (D30, N34, N370).



Photo 10 - boulevard Galliéni à Neuilly Plaisance



Photo 11 - devant la station RER de Neuilly Plaisance, les vélos doivent traverser avec les piétons (aucun marquage spécifique)

Au sein de la ville de Neuilly Plaisance, aucun aménagement cyclable n'a été réalisé, de nombreux sens uniques (cf carte de Neuilly Plaisance) constituent même un véritable handicap pour la circulation à vélo, les sens uniques augmentent les distances à parcourir pour les vélos.

Le boulevard Galliéni doit être retraité en 2002-2003. Ce retraitement devrait limiter la circulation des voitures et des camions (aujourd'hui 25000 véhicules/jour dont 10% de camions) et permettre de privilégier la circulation des bus (ligne 113) et celles des vélos.



Photo 12 - Boulevard Galliéni près de la station de Neuilly Plaisance

L'absence de relief sur Neuilly Plaisance (sauf un peu au Nord vers le parc des coteaux d'Avron) et sur les communes alentours est un point positif et majeur pour développer la pratique du vélo.

A ce jour, seuls les bords de Marne sont aujourd'hui aménagés pour les vélos.

Les pistes cyclables le long de la Marne desservent

En rive gauche - les communes de Gourmay sur Marne, Noisy Le Grand

En rive droite – les communes de Neuilly Plaisance, de Brie sur Marne jusqu'au pont de Brie

Il y a une piste cyclable sur les deux rives de la Marne au niveau de Neuilly Plaisance ce qui permet de faire un itinéraire en boucle ; on peut cependant regretter que la piste se trouve souvent en retrait de la Marne de plusieurs mètres, les cyclistes ne voient pas ou peu la Marne à travers les arbres.

Des bandes cyclables peu sécurisées prennent le relais après le pont de Brie en rive droite.

Un projet de piste cyclable est en cours d'évaluation (faisabilité 2003) sur la suite du linéaire pour pouvoir rejoindre le Bois de Vincennes.



Photo 13 – entrée de la piste cyclable



Photo 14 - piste cyclable le long de la Marne

Ce projet permettrait donc à terme de desservir l'ensemble des communes longeant la Marne, cette piste cyclable aurait un intérêt à la fois utilitaire et de loisirs.

La prise en compte des cyclistes dans les aménagements urbains de Neuilly Plaisance est à terme un élément très important à traiter par la commune ainsi que par **l'ensemble des communes qui l'entourent**.

Il faudra également travailler sur **le stationnement des vélos au sein des habitations**.

1.7.1.2 La station d'Illkirch

Le local à vélos se trouve à quelques mètres de la station tramway d'Illkirch sur la gauche de la route du Rhin lorsque l'on vient de Strasbourg. L'objectif initial était de pouvoir continuer à vélo vers le campus ou vers le parc d'innovation situés eux aussi sur la gauche de l'avenue lorsque l'on vient de Strasbourg.



Photo 15 - le véloparc-tram



Photo 16 - la station tramway Campus Illkirch et le véloparc tram

Une piste cyclable bi-directionnelle longe la route du Rhin sur la droite en venant de Strasbourg.

Cette piste cyclable continue ensuite vers Illkirch-Lixenbuhl en passant le pont au dessus du canal du Rhin.

On ne note donc pas de difficultés majeures de circulation pour les cyclistes hormis la légère montée du pont passant sur le canal du Rhin.

[Voir plan du site d'Illkirch](#) et [la desserte en bus](#)

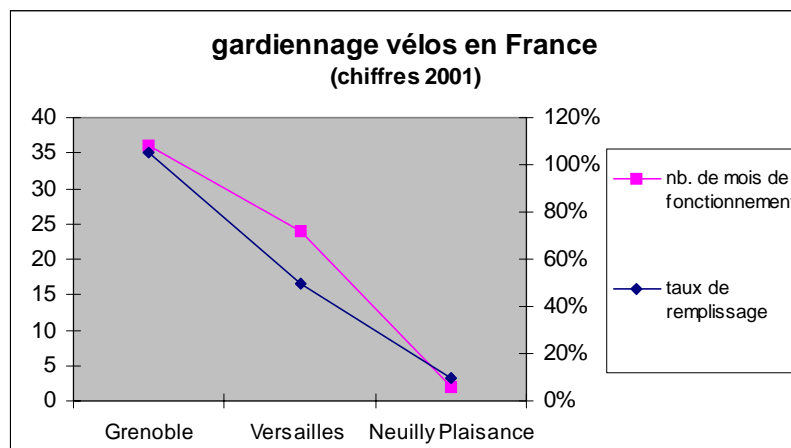
1.8 Les pratiques du gardiennage vélo

1.8.1 Quelques constats chiffrés sur le gardiennage de vélos en France, en Allemagne, en Suisse

pays	villes avec service de gardiennage vélos	nb. de mois de fonctionnement	taux de remplissage	nb. places de stationnement vélos
France	Grenoble *	36	105%	88
France	Versailles	24	50%	200
France	Neuilly Plaisance	2	10%	200
Allemagne	Bad Oeyhausen	22	95%	196
Allemagne	Gütersloh	36	65%	297
Allemagne	Bonn	4	60%	300
Allemagne	Münster	15	100%	2800
Suisse***	Luzerne	36	100%	418
Suisse	Burgdorf	36	100%	200
Suisse	Berne **	36	150%	140

Tableau 5 - les données chiffrées du gardiennage (nb. mois de fonctionnement, tx de remplissage, nb. places de stationnement) en France, en Allemagne, en Suisse

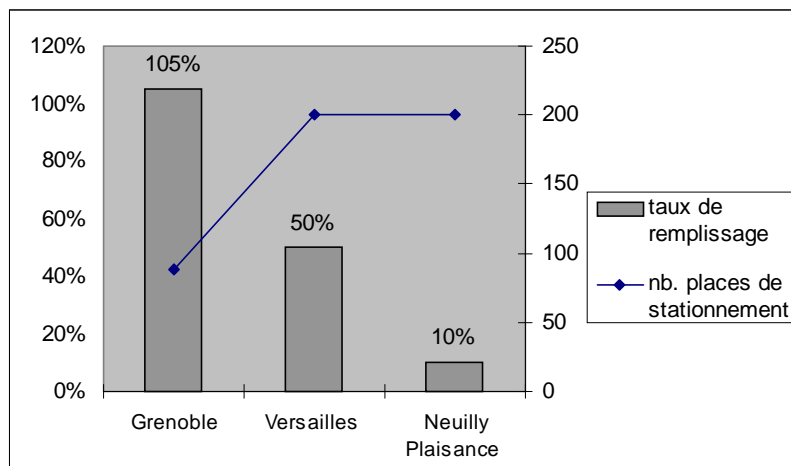
1.8.1.1 Le gardiennage des vélos en France

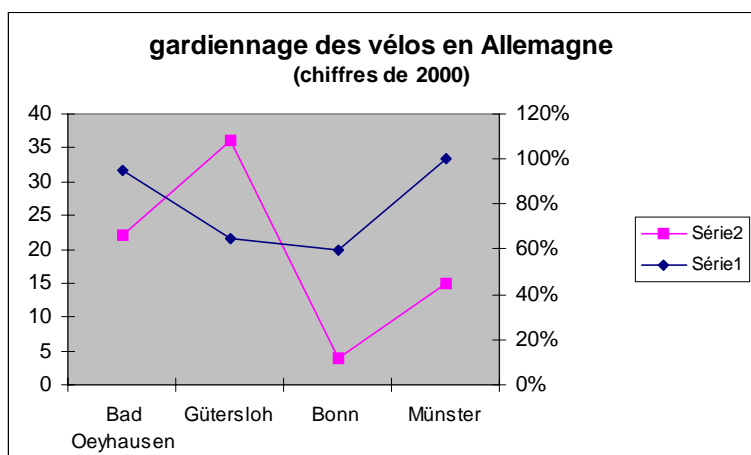
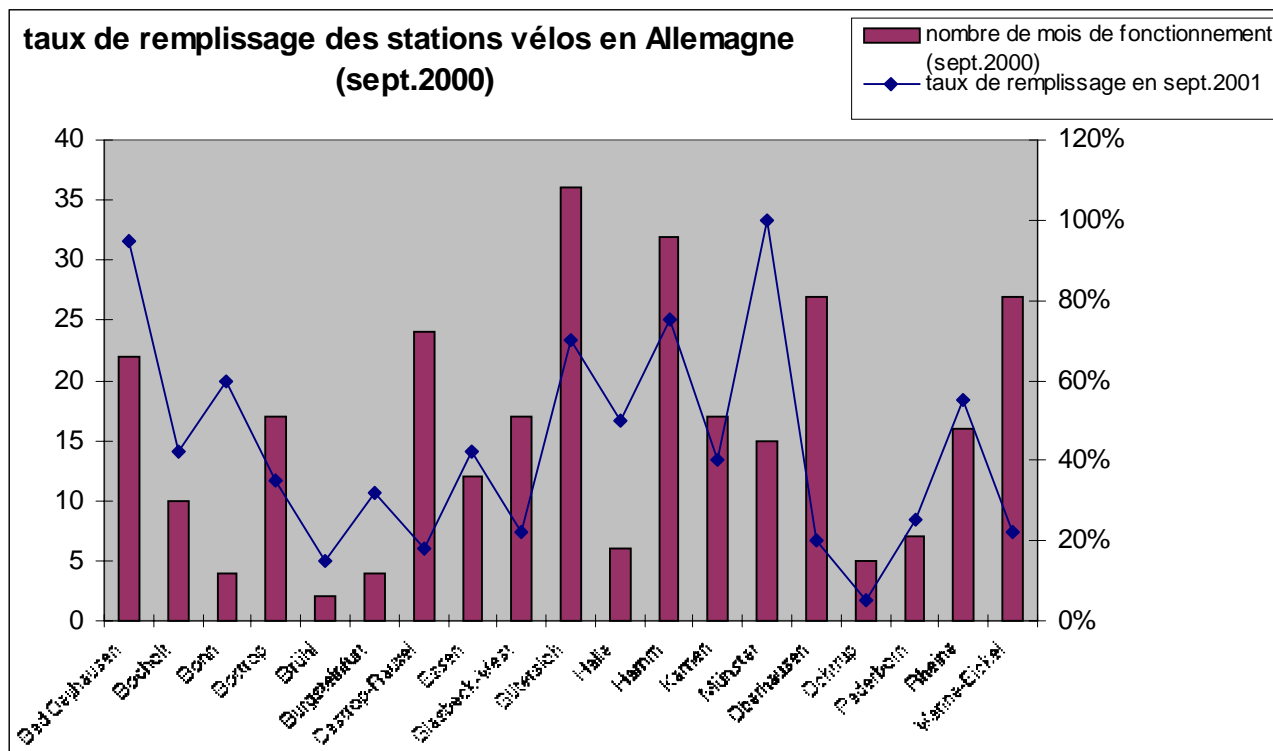


Les situations de Versailles, Grenoble, et Neuilly Plaisance diffèrent par rapport :

- à la date de démarrage des services
- à la pratique préexistante du vélo
- au lieu d'implantation et à sa zone de chalandise

* voir explications plus détaillées sur les fiches des sites



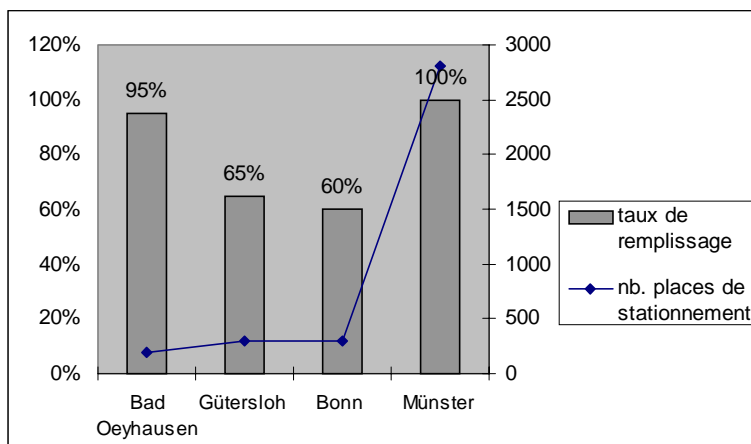


Les villes allemandes présentent des différences liées surtout à l'importance des villes et de leurs pôles d'activités

Série 1 : taux de remplissage

Série 2 : nb mois de fonctionnement

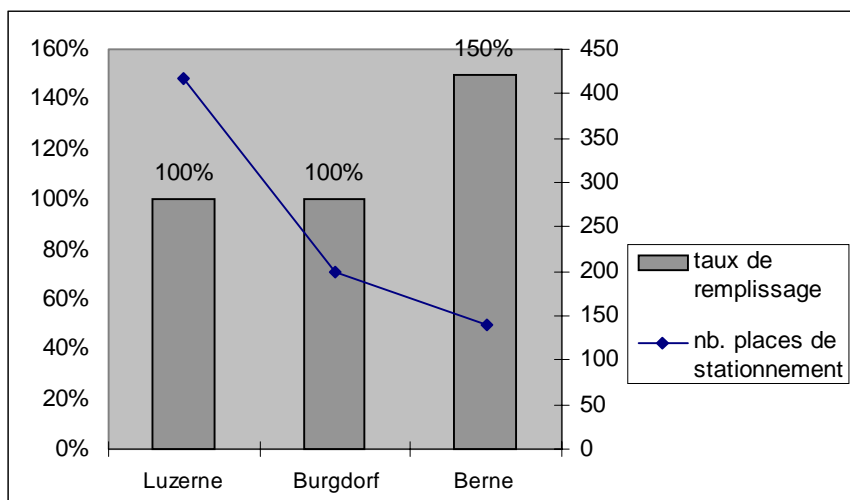
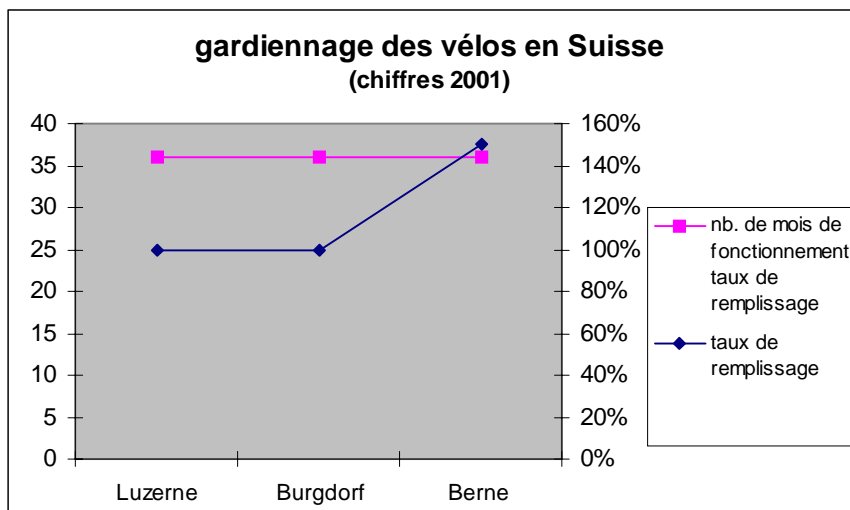
Voir fiches de Bad Oeyhausen et de Gütersloh



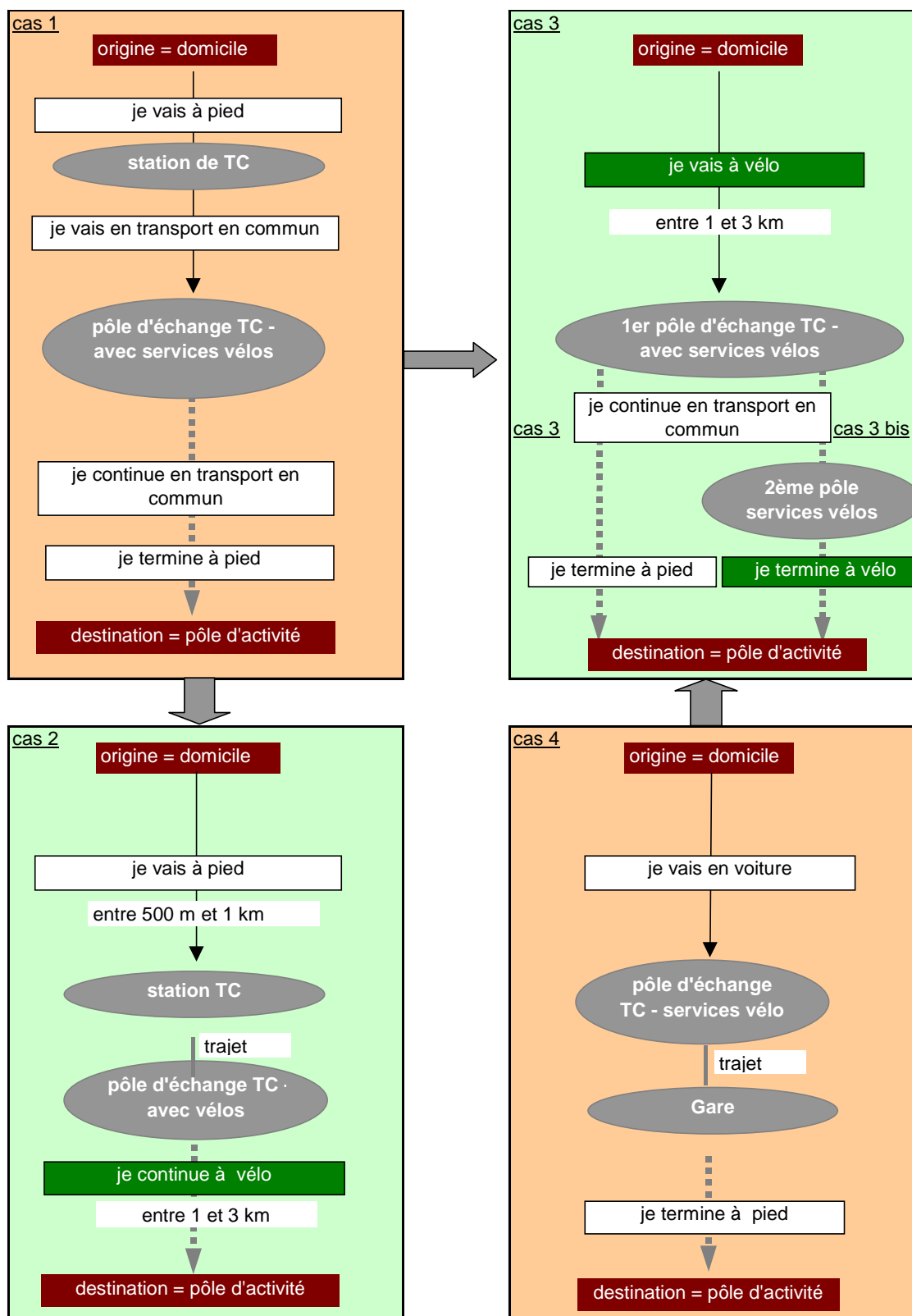
** à Berne : projet d'agrandissement en 2002 avec 250 places (planifiées 1550), il y a 2500 vélos autour de la gare de Berne

*** en Suisse allemande, la plupart des gares sont équipées de parkings à vélos gardés qui contiennent en moyenne 150 à 200 places. En suisse romande, plusieurs projets sont en cours d'élaboration dont celui de Genève (350 vélos sont garés autour de la gare) ou en cours de construction, à Bâle 1200 places, à Bienne 400 places

Villes suisses dont les gares sont équipées de parkings à vélos gardés : Bern, Burgdorf, Thun, Interlaken, Langenthal, Olten, Aarau, Dubendorf, Zurich, Wetzikon, Winterthur, Luzern, Uster



1.8.2 Les différents types de modes de transfert en faveur du vélo (contexte français)



Nous détaillons ci-après les critères que l'on peut retenir pour évaluer les conditions de transfert de différents modes de déplacement vers le vélo

cas 1 vers cas 2 : passage du mode transport en commun vers le vélo sur la partie finale du trajet

poids ¹⁸	Conditions liées aux niveaux de services	conséquences
1	Il existe un service de gardiennage au pôle d'échange (local fermé et surveillé)	La personne amènera son propre vélo
1	Il existe un service de location au pôle d'échange (local fermé et surveillé)	La personne optera pour une location longue durée si les tarifs sont attractifs (cas des étudiants à Grenoble)
1	Il existe un stationnement à vélo couvert mais non fermé et non gardé	<u>La personne ne laissera pas son vélo la nuit car elle craindra le vol.</u>
2	Il y a des stationnements prévus sur le lieu d'activité	La personne peut garer son vélo mais on s'aperçoit que le mobilier urbain peut aussi suffire à attacher son vélo si celui-ci se trouve sur un lieu de passage et en plein jour
2	La desserte des bus est insuffisante (horaires, fréquence)	La personne aura à subir des attentes et la surcharge des bus aux heures de pointe, en choisissant le vélo elle cherchera à échapper à l'inconfort et à la promiscuité du bus
poids	Conditions liées au contexte	conséquences
1	Le domicile de la personne est éloigné (plus de 5 km) de la gare	Le premier trajet est fait en voiture car il est trop long pour pouvoir être fait à vélo
1	Le domicile de la personne est éloigné (plus de 10 km) de son lieu d'activité	La première partie du trajet se fait en transport en commun (train le plus souvent)
2	Le pôle de service se trouve à moins de 3 km du lieu d'activité de la personne	La personne peut rejoindre à vélo son lieu d'activité en 10 minutes en toute autonomie
2	Il y a des aménagements cyclables ou bien la circulation automobile n'est pas trop dense	La personne pourra choisir le vélo car elle se sentira en sécurité

exemple de ce type de fonctionnement : la clientèle du Véloparc de Grenoble

La plupart des usagers du service de gardiennage habitent dans toutes les communes aux alentours, viennent en train à Grenoble puis se servent de leur vélo pour se rendre sur leur lieu de destination.

La localisation du domicile des usagers du Véloparc de Grenoble se répartit comme suit :

<p>79 % viennent de tout le département d'Isère</p> <p>10 % viennent de Grenoble</p> <p>6 % viennent d'autres départements limitrophes de l'Isère</p> <p>5 % viennent de l'agglomération grenobloise</p>

Si l'on regarde les résultats de l'enquête que nous avons menée durant l'été 2001 au Véloparc de Grenoble où 29 personnes ont été interrogées, nous constatons que la chaîne intermodale que nous avons décrite est très proche de ce que nous avons recueilli sur le comportement des usagers.

¹⁸ le poids (1=fort et 2=moyen) indique l'influence des conditions liées aux niveaux de service ou au contexte favorisant un transfert modal vers le vélo

Nous avons pu notamment observé que **14 personnes sur 29 interrogées possédaient deux voitures**, sachant que 79 % des personnes viennent de tout le département de l'Isère, on peut donc penser que beaucoup de personnes viennent à la gare la plus proche de leur domicile en voiture. Cela n'empêche d'ailleurs pas ces personnes d'opter pour le vélo dans Grenoble, nous avons à faire à **une population d'optatifs**.

Pourquoi utilisez-vous le service de consigne ?

motivation consigne	Grenoble
pour ne pas me faire voler mon vélo	22
parce que j'effectue un trajet complémentaire	23
pour ne pas le transporter dans le train	3
parce que je ne peux pas le ranger à mon domicile	1
autre (précisez)	1
pour éviter de prendre le bus	1
car pratique	1
aléas météo	1
car possibilité d'entretien/réparation	1
manque places "vélo" dans les TER	1
TOTAL des réponses multiples	55

➡ Les personnes utilisent leur vélo à Grenoble dans la journée et le laissent à la gare le soir. La crainte du vol est donc la motivation essentielle du choix de ce lieu sécurisé.

A quoi votre vélo vous a-t-il servi aujourd'hui ?

usage vélo aujourd'hui/ville enquête	Grenoble
pour me rendre au travail	29
pour faire des courses	7
pour mes loisirs	5
pour faire des démarches	3
pour les études	1
pour aller chez des amis	1
TOTAL des réponses multiples	46

➡ Le trajet gare-travail est dominant, c'est le motif « travail » qui est le principal objet des déplacements.

Si vous n'aviez pas de service de consigne, comment vous déplacerez-vous ?

si pas de consigne	Grenoble
tramway	15
marche pied	9
bus	7
voiture	5
roller	1
train	1
moto	0
TOTAL	38

➔ Les personnes se déplaceraient plutôt en TC si elles ne disposaient pas d'un vélo. La desserte de la gare avec le tramway est d'un bon niveau. La voiture n'est citée que par 5 personnes sur 38.

Pourquoi avez-vous utilisé votre vélo aujourd'hui ?

motivations aujourd'hui	Grenoble
pour me déplacer plus vite	27
pour ne pas polluer	15
pour faire du sport	8
pour me détendre	5
TOTAL	55

Si vous avez utilisé plusieurs modes de transport aujourd'hui lors de vos trajets, précisez lesquels

modes de transport	Grenoble
train	25
voiture	15
bus	0
méτρο/RER	0
tramway	1
moto	1
TOTAL	42

➔ 79% des personnes viennent de tout l'Isère et font donc la première partie du trajet (domicile-gare) en voiture.

Disposez-vous d'une voiture ?

voiture	Grenoble
pas de voiture	4
une voiture	11
deux voitures	14
TOTAL	29

➔ la voiture est immobilisée à la gare d'origine, ce qui explique un taux de motorisation élevée (14 pers. sur 29) des familles.

cas 1 vers cas 3 : passage du mode transport en commun vers le vélo sur la 1ère partie du trajet

poids	Conditions liées aux niveaux de services	conséquences
1	Il existe un stationnement à vélo couvert mais non fermé et non gardé	La personne acceptera de laisser son vélo en plein jour dans un lieu de passage régulier car les risques de vol sont limités.
2	Il existe un service de gardiennage au pôle d'échange (local fermé et surveillé)	La personne amènera son propre vélo
2	Il existe un service de location au pôle d'échange (local fermé et surveillé)	La personne optera pour une location longue durée si les tarifs sont attractifs
2	La desserte des bus est insuffisante (horaires, fréquence)	La personne aura à subir des attentes et la surcharge des bus aux heures de pointe, en choisissant le vélo elle cherchera à échapper à l'inconfort et à la promiscuité du bus
poids	Conditions liées au contexte	conséquences
1	Le domicile de la personne est proche (moins de 3 km) de la gare ou du pôle d'échange.	Le trajet peut se faire à vélo car il n'est pas long
1	Les pôles d'activité à destination sont éloignés du pôle d'échange	La dernière partie du trajet se fait en transport en commun

cas 1 vers cas 3 bis : passage du mode transport en commun vers le vélo sur les 2 parties du trajet avec 2 pôles des services vélo

poids	Conditions liées aux niveaux de services	conséquences
1	Il existe un stationnement à vélo couvert mais non fermé et non gardé	La personne acceptera de laisser son vélo <u>en plein jour</u> dans un lieu de passage régulier car les risques de vol sont limités. (1 ^{ère} partie du trajet)
2	Il existe un service de gardiennage au pôle d'échange (local fermé et surveillé)	La personne amènera son propre vélo ou optera pour une location longue durée si les tarifs sont attractifs
1	Il existe un deuxième pôle de services à destination (local fermé et surveillé)	La personne amènera <u>un deuxième vélo</u> ou optera pour une location longue durée si les tarifs sont attractifs. <u>Ce local doit être sécurisé car la personne laissera son vélo la nuit.</u> (2 ^{ème} partie du trajet)
2	La desserte des bus est insuffisante (horaires, fréquence)	La personne aura à subir des attentes et la surcharge des bus aux heures de pointe, en choisissant le vélo elle cherchera à échapper à l'inconfort et à la promiscuité du bus
poids	Conditions liées au contexte	conséquences
1	Le domicile de la personne est proche (moins de 3 km) de la gare ou du pôle d'échange.	Le trajet peut se faire à vélo car il n'est pas long
1	Les pôles d'activité à destination sont proches du pôle d'échange	La dernière partie du trajet peut se faire à vélo si la personne dispose <u>un deuxième vélo</u>

cas 4 vers cas 3 : passage du mode voiture vers le mode vélo sur la 1ère partie du trajet

poids	Conditions liées aux niveaux de services	conséquences
2	Il existe un stationnement à vélo couvert mais non fermé et non gardé	La personne acceptera de laisser son vélo <u>en plein jour</u> dans un lieu de passage régulier car les risques de vol sont limités. (1 ^{ère} partie du trajet)
1	Il existe un service de gardiennage au pôle d'échange (local fermé et surveillé)	La personne amènera son propre vélo ou optera pour une location longue durée si les tarifs sont attractifs. La sécurisation du vélo est très importante pour une personne utilisant auparavant une voiture pour se déplacer.
2	La desserte des bus est insuffisante (horaires, fréquence)	La personne aura à subir des attentes et la surcharge des bus aux heures de pointe, en choisissant le vélo elle cherchera à échapper à l'inconfort et à la promiscuité du bus
1	Le coût du stationnement automobile est élevé	La personne cherchera avec le vélo à diminuer ses frais de stationnement, l'abonnement à un service de gardiennage vélo étant toujours plus faible.
1	Le parking voitures du pôle d'échange est saturé ou les conditions de stationnement dans le quartier sont très difficiles.	La personne cherchera avec le vélo à retrouver l'efficacité au niveau du temps de trajet
poids	Conditions liées contexte	conséquences
1	Le domicile de la personne est proche (moins de 3 km) de la gare ou du pôle d'échange.	Le trajet peut se faire à vélo car il n'est pas long
1	Il y a des embouteillages automobiles	Vélo = rapidité du trajet
1	Les aménagements cyclables sont inexistants ou discontinus Le contexte urbain n'est pas agréable	Le vélo risque de ne pas être un choix pérenne si le sentiment d'insécurité domine.

Cette analyse fine des facteurs objectifs du report modal est une approche importante même si elle doit toujours être complétée et tempérée par une approche sociologique prenant en compte les facteurs subjectifs liés au vélo¹⁹ :

- Image de marque
- Acceptabilité sociale
- Sentiment d'insécurité

Ces facteurs sont d'ailleurs en constante évolution, les enquêtes récentes que nous avons faites notamment sur Grenoble ont montré que l'utilisation de la voiture sur une partie du trajet n'interdisait pas de choisir le vélo pour se déplacer dans la ville.

¹⁹ voir chapitre 2.1.2 de ce document « analyse des comportements sociaux à propos des choix de modes de déplacement

1.8.3 Synthèse des critères objectifs du choix du mode vélo par rapport à un autre mode de déplacement initial

Les conditions favorisant le choix du mode vélo

Trois conditions sont à prendre en compte pour déterminer l'intérêt du vélo

- Le trajet à parcourir
- L'environnement urbain
- Les conditions de déplacement

Ces conditions sont en quelque sorte des préalables pour que le transfert d'un mode de déplacement (transport en commun, voiture, marche à pied) vers le vélo s'opère.

1.8.3.1 Le trajet à parcourir

La distance à parcourir ne doit pas excéder 3 km et le trajet ne doit pas comporter de relief pour que le vélo soit une alternative possible et intéressante. Cette distance peut paraître restreinte mais il s'agit d'une distance en milieu urbain, hors en ville cela correspond à une durée de parcours d'environ 10 minutes, c'est cette rapidité qui donne au vélo un avantage indéniable.

La fréquence du parcours à réaliser dans la journée est un élément important qui va influencer sur la distance.

Si le trajet est fait 4 fois par jour, il ne pourra excéder 3 km alors que s'il est réalisé 2 fois par jour, sa distance pourrait atteindre 5 km, parfois plus.

Ces quatre éléments – **distance, durée, fréquence et absence de relief** – sont déterminants quant au choix du vélo pour les trois quarts des personnes. Si les conditions ne sont pas remplies pour l'un des ces éléments, le choix du vélo devient hypothétique.

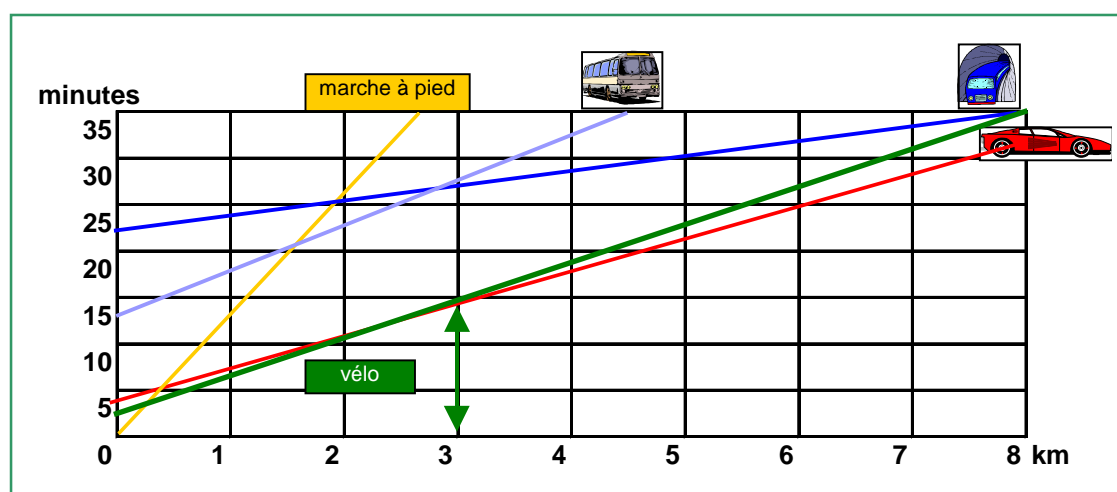


Figure 9 - déplacements en ville selon différents modes (temps comptés de porte à porte) dans « Ville cyclables, villes d'avenir » Commission européenne DGXI

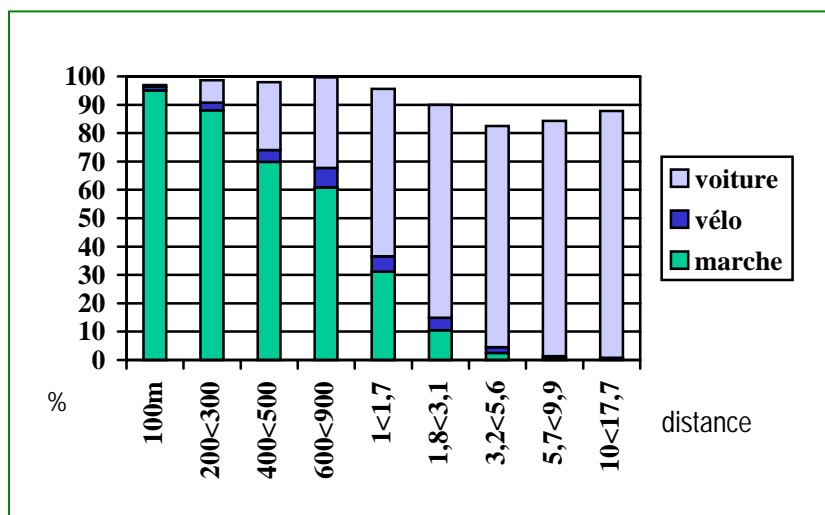


Figure 10 – répartition en % selon les modes vélo - voiture – marche, en fonction de la distance parcourue

1.8.3.2 L'environnement urbain

Le contexte urbain dans lequel on se trouve va favoriser ou défavoriser le choix du vélo.

Un maillage urbain fin permettra de rejoindre aisément différentes destinations, des aménagements cyclables sur les axes plus importants vont sécuriser la pratique du vélo, l'ensemble de ces éléments va donc favoriser le développement de cette pratique.

A contrario, les nombreux sens uniques, les rond-points, les routes larges et à fort trafic, l'absence d'aménagements cyclables vont défavoriser la pratique du vélo.

Les coupures urbaines vont aussi jouer en sa défaveur, qu'elles soient humaines – les autoroutes ou les 2 X 2 voies, les lignes de chemin de fer – ou naturelles, les rivières, le relief.

Ces coupures urbaines peuvent parfois être limitées par des aménagements.

Lorsqu'il s'agit d'une route où le trafic automobile est trop dense – l'effet dissuasif de ce type de coupures est rédhibitoire pour la plupart des cyclistes. L'insécurité dissuade le cycliste plus que la pollution.

« On peut attribuer aux effets de coupure au sens large peut-être les deux tiers de l'effondrement du trafic cycliste en France au cours de décennies 60 et 70.(...) s'il n'y avait pas de barrières de trafic, une part bien plus grande des déplacements de ²⁰proximité serait effectuée à pied et surtout à bicyclette. »

Les coupures surfaciques majeures pour les cyclistes sont aussi liées à certains choix d'aménagements urbains comme les zones piétonnes – lorsque l'accès leur est interdit - mais surtout les rues à sens uniques.

²⁰ Frédéric Héran dans Transports en milieu urbain : les effets externes négligés p.28

Ces types d'obstacle allongent très sensiblement le parcours du cycliste.

En fait l'impact des coupures a des conséquences sur l'ensemble de la vie urbaine.

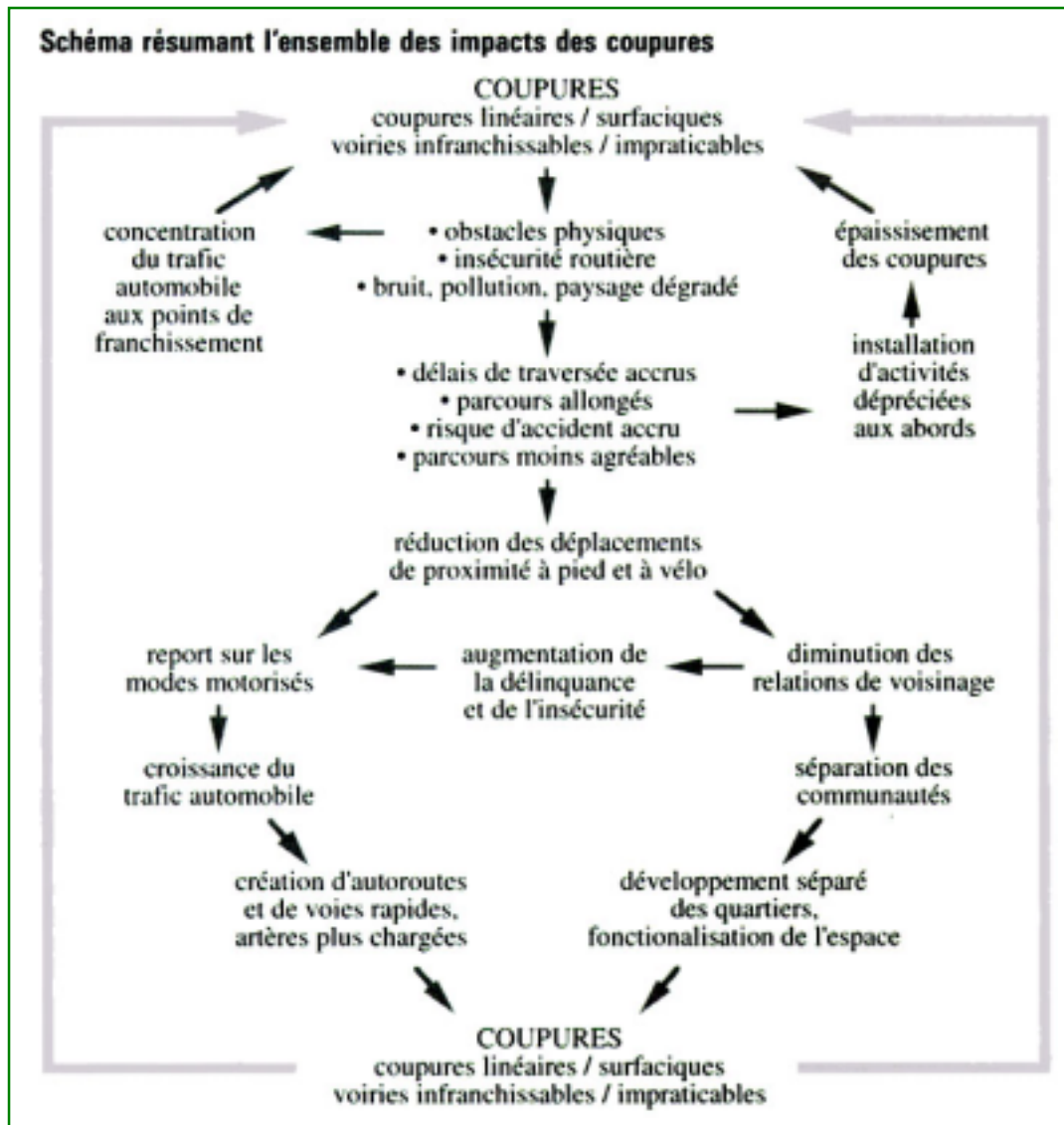


Figure 11 - les coupures urbaines - schéma de Frédéric Héran dans *Transports en milieu urbain : les effets négligés*

1.8.3.3 Les conditions de déplacement

Les conditions de déplacement peuvent être

- ponctuelles – la météo (la pluie est un handicap important mais rarement quotidien en France)
- récurrentes - les embouteillages qui gênent la circulation des bus s'ils n'ont pas de site propre et ralentissent bien sûr les voitures régulièrement

- ou structurelles (cf. impacts des coupures ci-dessus).

Enfin le trajet à effectuer doit se faire la plupart du temps seul, c'est à dire sans avoir une personne à accompagner, pour que le vélo soit une alternative possible dans le contexte français actuel. Dans certains pays d'Europe, l'accompagnement à vélo se fait par exemple sur les trajets d'école comme en Angleterre où une personne escorte en quelque sorte les écoliers. Quant aux enfants sur les sièges avant ou sur les porte-bagages, cela reste en France une pratique plutôt ludique que l'on associe aux vacances et rarement aux déplacements utilitaires.

1.8.3.4 Les conditions réelles ou perçues influant sur le choix du mode vélo par rapport au mode de déplacement initial

- Des transports en commun vers le vélo

Pour les transports en commun, nous pouvons citer les conditions qui vont influencer son choix ou au contraire le repousser.

Les conditions favorables pour le choix du vélo :

- Une fréquence moindre des transports en commun et donc un allongement du temps de parcours.
- La surcharge des transports en commun à certaines heures de la journée entraînant fatigue et inconfort

Les conditions défavorables pour le choix du vélo :

- Des horaires réguliers et rapprochés (moins de 5 minutes entre chacun, notamment aux heures de pointe)
- Des transports en commun confortables (qualité des espaces, des mobiliers, des lumières, de l'air ambiant)

- De la voiture vers le vélo

Pour la voiture, les conditions qui vont le plus influencer à renoncer à son usage, sont liées

- aux embouteillages sur le trajet
- au stationnement sur le lieu de destination,
- au fait que l'automobiliste accompagne une ou plusieurs personnes lors de son trajet

Pour l'automobiliste tant que le trajet à parcourir se fera régulièrement sans encombre et qu'il pourra se garer facilement à destination, le choix du vélo restera dans la plupart des cas marginal.

Le problème n'est d'ailleurs pas tant relié au choix du vélo qu'à celui de la voiture.

C'est la situation que connaissent notamment toutes les villes moyennes – Rochefort en est un bon exemple – la voiture n'est pas perçue comme une contrainte ou gênant l'environnement, la nuisance ne se voit pas, ne se sent

pas et ne s'entend pas. En corollaire, nous avons vu progresser tous les déplacements « d'accompagnement » avec les difficultés qui s'en suivent dans les abords des écoles de toutes les villes en France.

L'accompagnement est une pratique fréquente qui ne s'apparente que de loin au covoiturage puisque cela ne concerne qu'une partie du trajet (domicile-école) peu représentatif parfois de l'ensemble de celui-ci.

L'accompagnement est donc une pratique plus complexe à remettre en cause car cela suppose une modification du choix du mode déplacement non plus pour une mais pour plusieurs personnes.

- De la marche à pied vers le vélo

Le passage de la marche à pied vers le vélo s'opère plus régulièrement car son efficacité sur la durée du parcours s'opère à partir de 500 mètres. On peut noter que le transfert marche à pied vers vélo s'est opéré assez fortement dans les pays nord-européens comme les Pays Bas et l'Allemagne où la pratique du vélo est nettement plus marquée notamment pour le rabattement, par contre ce transfert s'est opéré en diminuant la part de la marche à pied.

A Gütersloch en Allemagne (sur l'ensemble de la ville) on a une part vélo de 23,6% et une part marche à pied de 21 %, une part transport en commun de 5,6 % et une part voiture de 49,7 %

A Neuilly Plaisance (en rabattement sur la station RER) on a une part vélo de 1%, une part marche à pied de 43%, une part transport en commun de 41 % et une part voiture de 16 %

Le transfert « marche à pied vers vélo » n'a aucune influence sur l'environnement (air, bruit) puisqu'il s'agit de deux modes de déplacement non polluants, par contre il peut en avoir au niveau des aménagements urbains.

1.8.4 Le public concerné - offre et demande actuelles pour le stationnement des vélos

1.8.4.1 Les critères d'analyse des pratiques de stationnement

Il s'agit de mesurer les pratiques actuelles de stationnement des vélos pour savoir si l'on s'adresse à un public, très habitué au vélo, moyennement ou peu habitué au vélo.

Aux abords proches de la station, on regardera les pratiques de stationnement sur les équipements prévus, la qualité des équipements (arceaux abrités, étriers ...) ou hors des équipements (poteaux, arbres ...).

Cela indiquera une partie de la demande potentielle de stationnement.

On remarque très souvent une inadéquation entre l'offre de stationnement et la demande, beaucoup de vélos étant garés aux endroits jugés adaptés par les usagers.

Cette inadéquation est liée à deux critères principaux :

- **Le système d'accroche**
- **La localisation du parc**



Photo 17 - Véloparc de Grenoble - proximité immédiate des quais



Photo 18 - système d'accroche des stationnements de la RATP

Pour le stationnement ouvert, le système d'accroche (pouvoir attacher la roue et le cadre) ainsi que la localisation du parc (près d'un lieu de passage) vont contribuer à limiter le vol.

La proximité des parcs de stationnement (ouverts ou fermés) par rapport à la station est indispensable pour rendre l'intermodalité possible.

1.8.4.2 Le stationnement des vélos à la station RER de Neuilly Plaisance

Autour de la station de Neuilly Plaisance on a pu noter depuis plusieurs années le stationnement régulier d'une vingtaine de vélos attachés au mobilier urbain dès lors qu'il n'existait pas encore d'équipements pour garer son vélo.

Cette pratique de stationnement « sauvage » tend à perdurer malgré les équipements de qualité qui ont été mis en place.



Photo 19 - vélos stationnés au mobilier urbain à la station de Neuilly Plaisance²¹



Photo 20 - stationnement vélos abrité à l'arrêt de bus et devant la station RER de Neuilly Plaisance

Au cours de l'année 2000, la RATP a installé un abri à vélo couvert à Neuilly Plaisance comme dans de nombreuses stations autour de Paris²². Cet abri comporte 10 arceaux soit 20 places de stationnement possibles. Cet abri à vélos comporte régulièrement une dizaine de vélos.



Photo 21 - Ilot vélos de Neuilly Plaisance



Photo 22 - Abri à vélos de Neuilly Plaisance

Depuis le 1^{er} octobre 2001, l'îlot vélos a ouvert ses portes, c'est un bâtiment couvert de 560 m² comportant 200 emplacements pour le gardiennage des vélos personnels et 50 emplacements pour la location, un atelier de réparation et d'entretien des vélos.

²¹ la photo a été prise avant l'ouverture de l'îlot vélos



Photo 23 - Sortie d'un vélo de location – banque Photo 24 - Accès automatisé au local de l'îlot vélos d'accueil

L'accès est contrôlé à la fois par une personne se trouvant à l'accueil et par carte magnétique.

L'activité de l'îlot vélos a démarré depuis le 1^{er} octobre 2001, après deux mois d'activité il y avait déjà 20 abonnements au service de gardiennage et une dizaine de locations par semaine.

²² 70 parcs de stationnement ont été installés par la RATP en banlieue parisienne entre 1999 et 2001 près des stations de métro ou de RER. Chaque module de stationnement coûte 60000 F.(9146 euros) et ce sont maintenant les communes qui commencent à les demander et à les prendre en charge financièrement.

1.8.4.3 Les réactions des premiers usagers de l'îlot vélos de Neuilly Plaisance au regard d'autres systèmes de consigne (Grenoble et Montpellier)

La présentation des résultats d'enquête n'est qu'indicative étant donné le nombre restreint de personnes que nous avons pu interroger à Neuilly Plaisance (services ouverts le 1^{er} octobre 2001).

Il est cependant intéressant de comparer ces premiers résultats à ceux de Grenoble.

A Neuilly Plaisance, le vélo est utilisé entre le domicile et la station RER. Il s'agit d'un stationnement qui a lieu majoritairement en journée.

Pourquoi utilisez-vous le service de consigne ?

motivation consigne/ville enquête	Grenoble	Montpellier	Neuilly-Plaisance	TOTAL
pour ne pas me faire voler mon vélo	22	1	8	31
parce que j'effectue un trajet complémentaire	23	2	4	29
pour ne pas le transporter dans le train	3	0	0	3
parce que je ne peux pas le ranger à mon domicile	1	0	1	2
autre (précisez)	1	0	0	1
pour éviter de prendre le bus	1	0	0	1
car pratique	1	0	0	1
aléas météo	1	0	0	1
car possibilité d'entretien/réparation	1	0	0	1
manque places "vélo" dans les TER	1	0	0	1
TOTAL	55	3	13	71

A quoi votre vélo vous a-t-il servi aujourd'hui ?

usage vélo aujourd'hui/ville enquête	Grenoble	Montpellier	Neuilly-Plaisance	TOTAL
pour me rendre au travail	29	2	8	39
pour faire des courses	7	1	2	10
pour mes loisirs	5	1	2	8
pour faire des démarches	3	1	0	4
pour les études	1	0	0	1
pour aller chez des amis	1	0	0	1
TOTAL	46	5	12	63

Si vous n'aviez pas de service de consigne, comment vous déplaceriez-vous ?

si pas de consigne/ville enquête	Grenoble	Montpellier	Neuilly-Plaisance	TOTAL
tramway	15	1	0	16
marche pied	9	0	5	14
bus	7	2	5	14
voiture	5	0	2	7
roller	1	0	0	1
train	1	0	0	1
moto	0	0	0	0
TOTAL	38	3	12	53

Pourquoi avez-vous utilisé votre vélo aujourd'hui ?

motivations aujourd'hui/ville enquête	Grenoble	Montpellier	Neuilly-Plaisance	TOTAL
pour me déplacer plus vite	27	2	8	37
pour ne pas polluer	15	0	2	17
pour faire du sport	8	1	4	13
pour me détendre	5	0	2	7
TOTAL	55	3	16	74

Si vous avez utilisé plusieurs modes de transport aujourd'hui lors de vos trajets, précisez lesquels

modes de transport/ville enquête	Grenoble	Montpellier	Neuilly-Plaisance	TOTAL
train	25	1	6	32
voiture	15	0	0	15
bus	0	1	2	3
métro/RER	0	0	3	3
tramway	1	1	0	2
moto	1	0	0	1
TOTAL	42	3	11	56

Votre catégorie socio-professionnelle ?

Profession/ville enquête	Grenoble	Montpellier	Neuilly-Plaisance	TOTAL
Cadre.Sup Prof.Libérale	4	0	3	7
Cadre Moyen	13	1	3	17
Employé	12	1	2	15
TOTAL	29	2	8	39

Si vous avez un abonnement pour la consigne, sur quelle période l'avez-vous pris ?

période consigne/ville enquête	Grenoble	Montpellier	Neuilly-Plaisance	TOTAL
à l'année	23	0	6	29
au trimestre	4	0	0	4
au mois	1	1	1	3
au semestre	0	0	1	1
à la semaine	0	0	0	0
TOTAL	28	1	8	37

Disposez-vous d'une voiture ?

voiture/ville enquête	Grenoble	Montpellier	Neuilly-Plaisance	TOTAL
pas de voiture	4	1	0	5
une voiture	11	0	8	19
deux voitures	14	1	0	15
TOTAL	29	2	8	39

1.8.4.4 La station d'Illkirch

Fonctionnement :

Le local de la station d'Illkirch était réservé au stationnement des vélos prêtés par la CTS à ses abonnés.

Le service surveillé et les prêts de vélo ont été interrompus en juillet 2000.

Ce local est équipé de 50 arceaux permettant de garer 100 vélos.

Lors de son fonctionnement pour les prêts de vélos aux abonnés entre 1997 et 2000, ce local était contrôlé par 3 personnes de 7H à 20H du lundi au samedi. Aucun système d'accès automatique n'avait été envisagé.

Aujourd'hui, ce parc de stationnement est ouvert au public mais n'est plus gardé. Aucun vélo n'est actuellement garé dans ce local.



Photo 25 - Véloparc-Tram de la station Campus **Photo 26 - Local d'accueil fermé à ce jour**
Illkirch

Le relatif isolement du local d'Illkirch rend le stationnement des vélos « non gardés » peu sûr et donc le risque de vol élevé cela explique que le parc à vélo soit quasiment inutilisé aujourd'hui.

1.9 Les pratiques de location ou de prêt de vélo

1.9.1 L'analyse des pratiques de location de vélo en ville

Les services de location se sont d'abord développés au sein des villes touristiques – on se souvient des vélos jaunes de La Rochelle il y a plus de 20 ans mais aussi des vélos de la RATP en 1983 déjà – ces initiatives qui d'ailleurs perdurent au milieu d'une offre devenue pléthorique depuis l'avènement du VTT dans les années 90 qui a poussé les familles françaises à s'intéresser au vélo et à s'équiper²³.

Faire du vélo en vacances est devenu une pratique courante qui tend à croître, c'est ce qui a permis au marché de la location de prendre sa place même si l'usage du vélo personnel reste largement dominante, les tarifs étant vite prohibitifs pour la location de plusieurs vélos pour une famille.

Depuis environ 5 ans, les villes se préoccupent de leurs problèmes de déplacement – souvent dans le cadre de leurs réflexions sur les PDU – et s'intéressent de fait aux services associés au vélo dont la location.

La location de vélo en ville répond à un double objectif :

- diminuer l'engorgement des centres villes en développant les circulations douces
- proposer une manière ludique de se déplacer autrement sur les trajets courts

On retrouve dans cette approche une pratique à la fois utilitaire et de loisirs qui tend à se mêler – le trajet à parcourir pour se rendre au travail devient aussi un moment de détente. Le vélo serait un moyen et une fin du moins pour les adeptes...

A partir de cette nouvelle approche se greffe le fait qu'en France la population est plutôt sous-équipée en vélos²⁴ et que les lieux de stationnement des vélos dans la plupart des habitations en ville sont souvent inexistantes ou mal conçus donc très exposés au vol.

En quoi les services de location répondent-ils à ces objectifs ?

Selon le contexte des villes au sein desquels ils sont implantés, les services vont être orientés plutôt vers une pratique de loisirs ou plutôt vers une pratique utilitaire.

A Rochefort, ville thermale et touristique, les services de location ont fonctionné²⁵ durant la période estivale de juin à septembre depuis 1996. La location des « vélos bleus » à un tarif équivalent au ticket de bus était bien faite pour promouvoir ce type de déplacement dans la ville mais l'on considérait en limitant la location à la période estivale que ce service s'adressait plus aux touristes qu'aux rochefortais. Le nombre de locations est resté relativement limité bien que concentré sur 4 mois (2000 jours de location pour un parc de 50 vélos – chaque vélo est sorti 40 fois en moyenne)²⁶

²³ La moyenne de vie d'un vélo est de 10 ans

²⁴ En France, il y a 367 vélos pour 1000 habitants soit un parc de 21 millions de vélos alors qu'au Pays Bas, il y a plus de deux vélos par personne.

²⁵ Les services de location « les vélos bleus » ont cessé de fonctionner en juillet 2001.

²⁶ A Strasbourg, on compte 201541 jours de location pour un parc de 800 vélos soit 252 sorties par vélo

Par contre à Bordeaux, la mise en place d'un système de prêt de vélos réservé exclusivement aux bordelais durant 2 ans²⁷ (période de construction du tramway) répond à une politique de déplacement beaucoup plus opérationnelle puisque 775 vélos sont en circulation sur les 1200 achetés et 2020 contrats de prêt ont été signés, notamment par les étudiants. « L'opération est une réussite » estime Michel Duchène, adjoint au maire, chargé des transports et de l'urbanisme, reste que les aménagements cyclables devront voir le jour peut-être plus rapidement que le tramway.

Autre expérience particulièrement notable, celle de Paris avec les vélos « Roue Libre » de la RATP :

Deux concepts sont novateurs dans la démarche de la RATP :

- celui de l'implantation de points de location multiples dans Paris
- celui de la tarification très attractive

Cette approche répond au fait que les parisiens ne disposent pas forcément d'un vélo ou du moins qu'ils peuvent difficilement le garer à leur domicile. L'objectif est donc de pouvoir mettre à disposition des vélos à proximité des lieux d'habitation à des tarifs suffisamment intéressants pour que la personne choisisse ce service plutôt que d'avoir son propre vélo.

Les points de location multiples dans Paris sont implantés :

- Soit de manière permanente (toute l'année 7 jours/7 de 9H à 19 H) - La Maison Roue Libre au Forum des Halles rue Rambuteau et 4 parcs de stationnement SAEMES à St Eustache (métro Châtelet les Halles) à St Martin Rivoli – Hôtel de ville, à Bercy et prochainement à Concorde.
- Soit de manière saisonnière (tous les week-end et jours fériés de 9H à 19 H) avec les bus « Roue Libre » dans lequel sont stockés les vélos sur 4 points – Bassin de la Villette – Bois de Vincennes – Porte d'Auteuil – Place d'Italie.

²⁷ depuis juillet 2001 – la Ville de Bordeaux a mis en place un système de prêt de 2000 vélos pour les bordelais qui peuvent en disposer moyennant la présentation d'un pièce d'identité et une caution de 183 euros (1200 F) en cas de vol, la personne perd sa caution. En 6 mois seuls 3 cas de vol ont été déplorés.

Sur les modes de tarification, la RATP a mis en place outre des systèmes classiques de location (courte, moyenne et longue durée), deux systèmes de « forfaits spéciaux » :

- les forfaits mobilité professionnelle avec lesquels la location des vélos est utilisable en semaine
- les forfaits mobilité loisirs avec lesquels la location des vélos est utilisable durant les week-end et jours fériés

forfaits mobilité professionnelle**			forfaits mobilité loisirs*		
5 jours	80 F.	12,2 euros	10 jours	250 F	38,11 euros
15 jours	150 F	22,87 euros	20 jours	400 F	60,98 euros
Mois	260 F	39,64 euros	30 jours	500 F	76,22 euros
Trimestre	400 F	60,98 euros	50 jours	600 F	91,47 euros
Semestre	500 F	76,22 euros	* forfait valable sur tous les points Roue Libre		
Année	600 F	91,47 euros	** forfait valable à partir de la Maison Roue Libre		

Nous présentons ci-après

- les résultats de notre enquête sur l'utilisation des forfaits mobilité durant l'année 2001 à Paris
- les résultats de notre enquête sur les prêts de vélo qui ont eu lieu à la station de tramway Campus Illkirch en 1999-2000 au sud de Strasbourg

Nous avons délibérément associé la location et le prêt car nous considérons que cela répond au même niveau de service. Seul le système de tarification diffère.

1.9.2 Les forfaits mobilité « Roue Libre » de la RATP

Nombre de forfait mobilité par type :

Mobilité professionnelle	11
Mobilité loisirs	144

➡ les forfaits mobilité loisirs sont les plus demandés

Durée des forfaits mobilité par type

Type de forfait	Nombre de forfaits	Nombre de jours
Mobilité loisirs	122	10 jours
Mobilité loisirs	8	20 jours
Mobilité loisirs	1	15 jours
Mobilité loisirs	1	30 jours
Mobilité loisirs	2	50 jours
Mobilité loisirs	1	trimestre
Mobilité professionnelle	5	30 jours
Mobilité professionnelle	3	15 jours
Mobilité professionnelle	1	10 jours
Mobilité professionnelle	1	5 jours
Mobilité professionnelle	1	trimestre

➡ Les forfaits mobilité loisirs de courte durée sont les plus importants

➡ Les forfaits mobilité professionnelle de 30 jours sont les plus importants

Dont : 5 femmes et 6 hommes en mobilité professionnelle

47 femmes et 66 hommes en mobilité loisirs

23 personnes plusieurs types d'abonnement

Nombre d'abonnés par sexe :

abonnés Homme	76
abonnés femme	79
	155

➡ il y a autant d'hommes que de femmes qui utilisent le forfait mobilité certains ont les deux

Provenance des abonnés :

FORFAIT MP domicile des abonnés	
PARIS	7
province	2
banlieue	2
	11

➡ une majorité de parisiens utilise les forfaits mobilité professionnelle, à noter deux provinciaux

FORFAIT ML domicile des abonnés	
PARIS	117
province	3
banlieue	20
pays étrangers	4

► une majorité de parisiens utilise les forfaits mobilité loisirs, à noter quelques étrangers

Résultats de l'enquête téléphonique réalisée en novembre 2001 auprès de 20 personnes ayant des forfaits mobilité loisirs ou mobilité professionnelle – Produits Roue Libre de la RATP

Comment avez-vous connu ce service de location ?

connaissance services	Nb. cit.	Fréq.
vue du magasin	7	35%
hasard	5	25%
connaissait le service avant	3	15%
affiche	2	10%
par des amis ou la famille	1	5%
journée d'information	1	5%
je travaille à la RATP	1	5%
TOTAL CIT.	20	100%

► on constate une insuffisante promotion du service de location

Pourquoi avez-vous loué un vélo dans le cadre de votre forfait mobilité loisirs ou de votre forfait mobilité professionnelle?

Motivations / tarif forfait mobilité loisirs ou professionnelle	forfait MP	forfait ML	TOTAL
pour me détendre	0	13	13
pour faire du sport	0	6	6
pour me déplacer plus vite	4	2	6
pour ne pas polluer	1	0	1
pour aller voir des clients	1	0	1
parce que je n'ai pas mon vélo aujourd'hui	0	0	0
pour avoir un vélo de qualité	0	0	0
TOTAL	6	21	27

➔ c'est la motivation « pour me détendre » qui domine parce ce que c'est la pratique de loisirs qui reste la plus fréquente – la motivation « pour aller plus vite » vient en premier pour les déplacements utilitaires. Toutes les personnes qui ont pratiqué le vélo en ville connaissent son efficacité et sa rapidité même dans Paris.

Si vous n'aviez pas loué un vélo, comment vous seriez-vous déplacé aujourd'hui ?

mode sans vélo	forfait MP	forfait ML	TOTAL
marche à pied	1	11	12
métro	3	5	8
bus	2	5	7
taxi	1	0	1
voiture	0	1	1
tramway	0	0	0
train	0	0	0
moto	0	0	0
roller	0	0	0
TOTAL	7	22	29

➔ Les utilisateurs des forfaits mobilité utilisent déjà des modes alternatifs à la voiture

Disposez-vous d'une voiture ?

voiture/tarif combiné	forfait MP	forfait ML	TOTAL
une voiture	3	8	11
pas de voiture	2	7	9
deux voitures	0	0	0
TOTAL	5	15	20

➔ 11 personnes sur 20 n'ont pas de voiture – rappelons qu'un tiers des parisiens n'ont pas de voiture.

Votre catégorie socio-professionnelle ?

Profession/tarif combiné	forfait MP	forfait ML	TOTAL
Cadre.Sup Prof.Libérale	3	9	12
Etudiant ou scolaire	1	3	4
Employé	0	2	2
Cadre Moyen	1	1	2
TOTAL	5	15	20

➔ le profil du cycliste (cadre ou étudiant) reflète bien les tendances actuelles de cette pratique

Pensez-vous que le fait d'avoir utilisé le vélo aujourd'hui influencera votre pratique future ?

influence pratique/tarif combiné	forfait MP	forfait ML	TOTAL
je louerai à nouveau un vélo	4	13	17
je ne louerai plus de vélo à cet endroit	1	0	1
j'utiliserai plutôt mon vélo personnel	0	0	0
je ne louerai plus jamais de vélo	0	0	0
TOTAL	5	13	18

➔ toutes les personnes interrogées loueront à nouveau un vélo

Suggestions faites par les usagers :	Nb. cit.
faire plus de promotion sur ce service	8
horaires plus tard le soir et en été	7
problèmes de logistique (pas assez de vélo, pas de lumières ..)	5
autre point de location dans Paris et près des gares	3
TOTAL	23

➔ la location de vélo en général et les forfaits mobilité en particulier sont des produits mal connus

➔ la prise en compte des besoins des clients (horaires, logistique) est à améliorer

➔ les clients pressentent l'intérêt d'avoir plusieurs points de location dans Paris – notamment en terme d'intermodalité

On peut donc dire que la location de vélo dans les villes – notamment dans les grandes villes qui connaissent des problèmes de circulation – est un élément majeur à prendre en compte dans la mesure où l'on ne pourra pas résoudre le problème du stationnement des vélos au niveau de chacune des habitations.

Par contre, le fait de considérer la location de vélo comme un « service déplacement » au même titre que la location de voitures, est loin d'être acquis – un énorme travail de promotion de ce service doit être mené pour l'intégrer dans la chaîne des transports.

Les forfaits mobilité de la RATP sont de bons produits qui permettent de **répondre à la demande sur mesure**. Une tarification combinée avec la carte orange pourrait être envisagée pour parfaire le produit.

Ce serait notamment intéressant de prévoir que les forfaits mobilité professionnelle soient intégrés à la carte orange afin qu'ils soient financés pour 50 % par les employeurs sur Paris et la région parisienne.

1.9.3 Les résultats de l'enquête d'Illkirch

Les résultats que nous présentons sont issus d'une enquête faite auprès d'anciens abonnés du service à qui l'on a envoyé le questionnaire et qui ont répondu par écrit.

Il y avait 180 abonnés, seuls 19 ont répondu car beaucoup étaient étudiants et n'habitaient plus aux adresses indiquées par la CTS. Les personnes qui ont répondu étaient bien sûr très favorables à ce service, ils étaient abonnés aux transports en commun de la CTS et utilisaient tous le système de prêt de vélo.

Même si nous n'avons pu interroger que les convaincus de ce service, les réponses apportent un enseignement intéressant sur l'intérêt qu'ils y ont porté.

Profil des usagers interrogés :

Votre catégorie socio-professionnelle ?

Profession	Nb. cit.	Fréq.
Cadre Moyen	8	42%
Etudiant ou scolaire	5	26%
Cadre.Sup Prof.Libérale	2	11%
Retraité	2	11%
Employé	1	5%
Chômeur	1	5%
TOTAL CIT.	19	100%

Votre âge ?

AGE	Nb. cit.	Fréq.
Moins de 22	3	16%
De 22 à 32	8	42%
de 32 à 42	8	42%
TOTAL CIT.	19	100%

Vous êtes :

Sexe	Nb. cit.	Fréq.
Un homme	16	84%
Une femme	3	16%
TOTAL CIT.	19	100%

Disposez-vous d'une voiture ?

voiture	Nb. cit.	Fréq.
une voiture	15	79%
pas de voiture	4	21%
deux voitures	0	0%
TOTAL CIT.	19	100%

Avez-vous un vélo ?

vélo perso	Nb. cit.
oui	15
non	4
TOTAL CIT.	19

Le point vélotram-service vous paraissait-il bien situé ?

Situation du vélotram – service d'Illkirch	Nb. cit.
près du campus et près des entreprises du pôle d'innovation	12
près des arrêts tramway et bus	4
endroit calme et dégagé	1
permet de desservir tout Illkirch	1
proximité de la piste cyclable Rhône Rhin	1
TOTAL	19

Avec quel mode de transport associez-vous le plus souvent le vélo ?

Choix intermodalité	Nb. Cit. (rang 1)	Fréq.	Nb. cit. (rang 2)	Fréq.	Nb. cit. (somme)	Fréq.
Tramway + vélo	16	84%	2	14%	18	55%
Bus + vélo	2	11%	3	21%	5	15%
Train + vélo	1	5%	3	21%	4	12%
Voiture + vélo	0	0%	1	7%	1	3%
Marche à pied + vélo	0	0%	5	36%	5	15%
TOTAL CIT.	19		14		33	100%

Pourquoi utilisiez-vous le service de prêt de vélo ?

motivation prêt de vélo	Nb. cit. (rang 1)	Fréq.	Nb. cit. (rang 2)	Fréq.	Nb. cit. (somme)	Fréq.
parce que j'effectue un trajet complémentaire	15	79%	1	13%	16	59%
parce que je ne peux pas le ranger à mon domicile	1	5%	0	0%	1	4%
c'est pratique	1	5%	1	13%	2	7%
promenade pause midi	1	5%	1	13%	2	7%
gain de temps	1	5%	0	0%	1	4%
pour ne pas me faire voler mon vélo	0	0%	2	25%	2	7%
parce que mon vélo était déjà garé ailleurs	0	0%	2	25%	2	7%
Promenade	0	0%	1	13%	1	4%
TOTAL CIT.	19		8		27	100%

Si l'accès au local de consigne avait été automatisé, ce système vous aurait-il paru ?

accès automatisé	Nb. cit.	Fréq.
très pratique car l'accès est toujours possible	12	71%
moins humain - ne pas supprimer d'emplois	3	18%
contraignant car il faut connaître le code ou avoir la carte	1	6%
risqué à cause du vol	1	6%
TOTAL CIT.	17	100%

Comment faites-vous depuis que le service de consigne a fermé ?

Réponses liées au changement géographique de la personne :	6 réponses
je ne suis plus à Illkirch et j'ai changé de local	
je ne suis plus à strasbourg	
j'habite à Lyon	
Je ne fais plus ce job d'été	
je n'en ai plus besoin	
je ne travaille plus sur le campus d'Illkirch	
Réponses liées au choix du mode de déplacement et à son usage	11 réponses
bus + marche à pied mais aussi ma moto	
j'ai acheté un vélo	
j'ai déménagé et j'utilise mon vélo personnel	
j'ai terminé mon job sur le campus mais j' imagine que cette fermeture m'aurait réellement déplu	
j'utilise le tramway et le bus mais aussi ma voiture !	
je marche à pied et je limite mes déplacements	
je me déplace en bus et à pied	
je ne viens plus faire de vélo en famille le long du canal	
je prends ma voiture	
je vais à pied du tramway à mon travail	
le vélo est un loisir plus qu'une nécessité de transport pour le travail	

Avez-vous des suggestions sur les services dont vous auriez souhaité disposer à cet endroit ?

Sur la logistique, les horaires :

accéder au service au moins jusqu'à 20 heures
avoir des horaires compatibles avec ceux des entreprises, au delà de 19 H.
prévoir un numérotage des emplacements et des vélos pour ne pas perdre de temps à reprendre le vélo (les vélos prêtés étaient attribués)
. Avoir un accès le samedi, sans abonnement (juste une caution) avoir accès au tram sans ticket supplémentaire pour le vélo

Sur le mode de gestion du service, l'accueil :

ouvrir ce système de prêt ou de location à tout le monde – le faire payer
la consigne suffit puisqu'il y a tous les services à côté
Pouvoir utiliser un vélo sans abonnement (juste une caution et un ticket de bus ou de tram)
accès en l'état avec une personne - pas d'automatisation
multiplier les relais vélos pour que les déplacements à vélos soient perçus comme le prolongement normal d'un trajet de tram ou de bus
j'aurais souhaité mettre mon vélo personnel
la personne qui tenait la librairie aurait dû être compétente pour entretenir et mettre à disposition les vélos
multiplier ce type de points "prêt" au centre ainsi qu'à la périphérie de Strasbourg - avoir un forfait spécial sur un abonnement classique
risque d'agression et de vol de vélos si l'accès est automatisé.
service à étendre notamment dans des quartiers mal desservis par les bus. A Illkirch, la desserte en bus est bonne ce qui a limité le besoin de prendre le vélo
une personne pour l'accueil c'est toujours plus chaleureux

Sur les aménagements

essayer d'obtenir une passerelle pour piétons et cyclistes au Scheidstein, là où la rocade sud traverse le canal
--

Avez-vous des commentaires à nous faire ?

Eléments de satisfaction ou d'insatisfaction sur ce service	réponses
c'était une bonne prestation	1
dommage que ce service soit fermé, les vélos étaient parfaits (2 antivols, paniers, garde-boue) mais manque d'entretien (ampoule, freins, gonflage) et clef pour régler la potence et la selle.	1
je suis surprise que ce service n'ait pas eu plus de succès, c'est pourtant un bon moyen de lutter contre la pollution et les bouchons. Aujourd'hui je ne circule plus qu'à vélo.	1
le prêt aux abonnés privilégiait une catégorie d'usagers. Il faut penser aux touristes, aux usagers occasionnels du tram ou du bus et envisager de faire payer un peu tout le monde.	1
multiplier les points relais de ce type	1
OK pour ce service	1
Relais vélos à globaliser pour toute l'offre de transports urbains. Mettre des relais d'autres services: sur les emplois de proximité, sur la VPC, sur Internet, vente de boissons, infos sur la ville, billetterie spectacle	1
rétablir le prêt de vélo	1
très satisfait d'un point de vue pratique et écologique	1

Pour conclure :

Le service de prêt a très bien fonctionné et l'ensemble des usagers l'avait apprécié en proposant même de le rendre payant notamment pour l'ouvrir aux personnes n'utilisant pas les transports en commun.

En 1998, il y a eu l'équivalent de 5500 prêts pour un parc de 50 vélos ce qui signifie que chaque vélo est sorti 110 fois.

Evaluation des trois expériences (Illkirch, Rochefort, Neuilly Plaisance)

Nous présentons ci-après le montage juridico-économique des trois sites faisant l'objet d'une évaluation.

- le prêt de vélo à la station de tramway du campus d'Illkirch
- le système de location et gardiennage de l'îlot vélos de Neuilly Plaisance
- les « vélos bleus » de Rochefort

1.10 STRASBOURG – VELOTRAMSERVICE – prêt de vélos à la station de tramway du Campus d'Illkirch

1.10.1 Contexte de la politique locale des transports

La Communauté urbaine de Strasbourg (CUS) développe depuis plusieurs années la complémentarité tramway/vélo, ainsi les strasbourgeois peuvent depuis 1994 (mise en service de la 1^{ère} ligne de tramway), embarquer leur bicyclette, louer un vélo auprès des points « vélocation », mettre son vélo en consigne auprès du « véloparc-tram ».

C'est sur cette dernière problématique que la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) a mis en place en juillet 1998 un système de prêt de vélos à la station tramway du Campus d'Illkirch pour les abonnés de la CTS.

Pour différentes raisons que nous expliciterons ci-après, ce service a cessé de fonctionner depuis août 2000.

1.10.2 Les partenaires de l'opération vélotramservice

Le projet a été appuyé financièrement par la Direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques pour un montant hors taxes de 514 KF, l'ensemble de l'opération (fonctionnement , équipement, frais généraux) s'élève à 1,2 MF.

La Compagnie des Transports Strasbourgeois (CUS) a conclu un accord avec l'Association PULSAR (Prévention Urbaine en Lien avec les Structures d'animation de Rue) pour mettre en œuvre ce programme.

L'association PULSAR a mis à disposition 3 salariés pour faire fonctionner la mise à disposition de vélos.

1.10.3 Le déroulement du service

Le VéloTramService est un prêt de vélos nominatif, 50 vélos peuvent être prêtés, ce service est strictement réservé aux abonnés CTS. La plupart des usagers de ces services travaillaient dans le parc d'innovations d'Illkirch où se trouve l'un des pôles universitaires (1000 étudiants) ou dans les entreprises environnantes (2800 Salariés) à proximité de cette ligne de Tramway.

Le vélo est donc mis à disposition des personnes effectuant un trajet utilitaire entre la station et la destination de leur déplacement (études ou travail). Dans ce contexte, le vélo était conçu comme un moyen de prolonger le trajet de tramway.

1.10.4 Le montage juridique de l'opération

Pour mettre en œuvre ce service de prêt., la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) a conclu un accord avec l'Association PULSAR – type 1901 dont l'objet est la « Prévention Urbaine en Lien avec les Structures d'animation de Rue »

Trois salariés de l'association PULSAR embauchés en contrat emploi jeune ont fait fonctionner les services de 1998 à 2000.

1.10.5 Le montage économique

Les coûts d'investissement (bâtiment + vélos et équipements) se sont élevés à 109 091 euros (720 KF).

Ils ont été couverts en partie par les subventions du PREDIT d'un montant de 78 353 euros (514 KF).

Les coûts de fonctionnement étaient liés essentiellement au coût de personnel, soit 11 318 euros (747 KF).

Ils ont été couverts pour 90 % par les subventions emploi jeune.

Postes de dépenses

pour le fonctionnement :

Salaires (avec charges) : 747 346 F H.T
901 300 F TTC

pour l'équipement : 360 000 F HT
434 160 F HT

pour les frais généraux : 88 586 F HT
106 835 F. HT

L'ensemble du coût de l'opération s'est élevé à 182 926 euros (1,2 MF).

1.10.6 Evaluation des résultats au regard des moyens mis en œuvre

Le service de prêt de vélo ne pouvait rien rapporter directement puisqu'il s'agissait d'une mise à disposition de vélos aux abonnés CTS. Il s'agissait bien d'un service « en plus » permettant aux étudiants et aux salariés d'Illkirch de se déplacer plus aisément.

Aucune donnée ne nous a été transmise pour savoir si ce service avait permis d'augmenter les abonnements CTS dans ce secteur de la ville.

Le système de prêt a été très utilisé l'équivalent de 5500 prêts de 1998 à 2000 pour un parc de 50 vélos soit 110 sorties en moyenne pour chacun des vélos.

Pour rendre le service progressivement moins « dépendant » des subventions ; la CTS et Pulsar avaient conjointement élaboré la mise en place d'un kiosque à journaux qui à terme serait devenu un point multiservices (centre d'information – location – consigne ...).

Ce projet s'est avéré ne pas fonctionner pour plusieurs raisons :

- la vente de journaux n'était pas bonne car **le kiosque était trop isolé d'autres activités** et seuls les usagers du tramway à la station Illkich passaient devant ce kiosque ce qui limitait la clientèle
- les personnes embauchées pour l'ensemble de ces services **avaient du mal à assurer à la fois la vente de journaux et la mise à disposition de vélos aux heures d'affluence** où l'on avait besoin de personnel pour les journaux et pour les vélos
- **les salariés de PULSAR en contrat emploi jeune aspiraient à devenir salariés de la CTS** et ne voyaient pas leur avenir dans la mise en œuvre de ce point multi-services dont l'autonomie financière était loin d'être assurée.

Ce type de service (prêt, location, gardiennage de vélos) peut difficilement être rentabilisé avec les recettes directes qui lui sont reliés étant donné le type de tarification pratiquée.

On ne peut donc compter que:

- **sur des recettes liées à des services complémentaires mais ces services demandent du personnel**
- **sur les résultats indirects apportés par ces services**

Les recettes d'un point multi-service sont liées à la fois au fait de **proposer des services variés** (journaux + café + billetterie+ des informations sur les modes de déplacements) mais surtout au fait **d'être bien situés sur un lieu de passage important et régulier tout au long de l'année**. C'est la régularité qui faisait d'ailleurs le plus défaut à l'animation de ce secteur, les étudiants n'étant présent qu'une partie de l'année.

Ces deux conditions (multi-services et localisation attractive) n'étaient pas réunies à la station d'Illkirch et le projet n'a pu fonctionner.

Enfin **la durée du programme (2ans) était trop courte pour parvenir à faire fonctionner ce type de service.**

1.10.7 Quelles perspectives ?

On ne transformera pas la station d'Illkirch en un lieu attractif à court terme et le développement d'un point multi-service à cet endroit n'est sans doute pas un bon choix.

Par contre on pourrait envisager de proposer deux nouveaux projets:

- un système de consigne²⁸ avec accès automatisé et personnalisé au local existant, ce service serait payant et non réservé aux abonnés de la CTS. Un système de vidéo-surveillance serait mis en place pour décourager les entrées intempestives dans le local. Ce système ne permet cependant pas de se protéger complètement du vol
- regrouper plusieurs services à la station Baggerse (se trouvant à un arrêt de celle d'Illkirch) en ajoutant la possibilité d'une consigne à vélo, sachant qu'aujourd'hui il y a déjà un parking relais voiture avec un gardien et un système de location assuré par la CUS. Les accès pourraient être là aussi automatisés car le gardien ne pourrait à terme surveiller les aller venues de tous ces vélos.

Dans tous les cas, il nous semble important de faire payer le service rendu même si les tarifs pratiqués sont souvent symboliques. Une tarification combinée « abonnement TC + vélo » serait à mettre en place avec la CTS.

Par ailleurs, il a été demandé par la CTS que les services de la station d'Illkirch soient repris par la CUS.

Dans la situation actuelle, il semble que cette issue soit incertaine.

1.10.8 Fiche de synthèse du vélo-tramservice d'Illkirch-Graffenstaden

(en annexe)

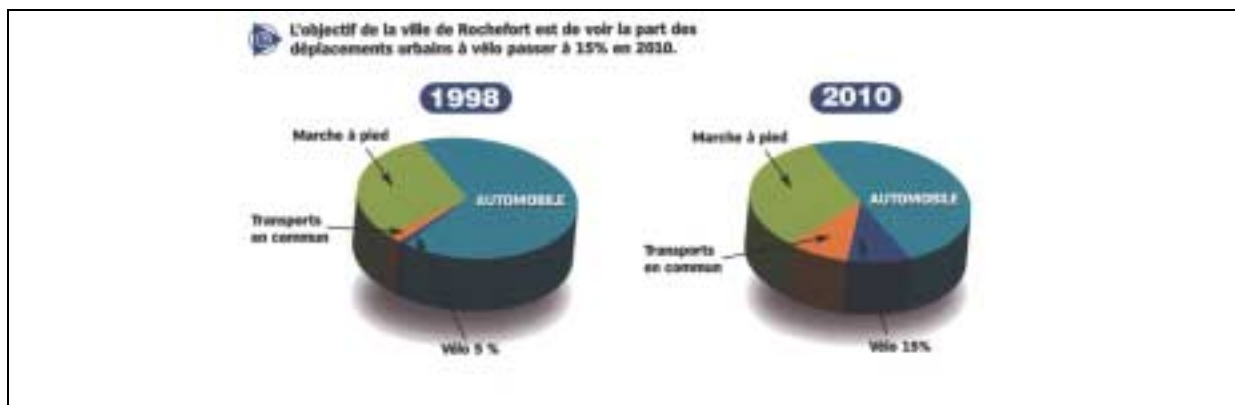
²⁸ le service était centré sur le fait que les abonnés CTS disposait d'un prêt gratuit de vélo, l'ouverture du service aux clients venant avec leur propre vélo pour le laisser en consigne est resté marginal – la place disponible pour ce type de consigne étant limitée par la taille du local. La demande de certains usagers allaient dans ce sens lors de l'enquête que nous avons faite auprès des anciens abonnés à ce service.

1.11 Rochefort – les vélos bleus

1.11.1 Contexte de la politique locale des transports

Rochefort, ville thermale compte 28 000 habitants, elle accueille chaque année 10 000 curistes.

Depuis une dizaine d'années (adhésion au club des villes cyclables dès 1991), la ville mène une politique volontariste en faveur des circulations douces – vélo et marche à pied avec des objectifs très ambitieux de développement des déplacements à vélo (15% en 2010).



Rochefort, est une ville à l'échelle du vélo et de la marche à pied.

Située dans la boucle de la Charente, Rochefort est une ville plate qui s'étend sur une surface de 3,5 kilomètres sur 6. Les déplacements y sont donc de courte distance et propices au vélo et à la marche à pied mais la ville reste perméable aux flux de circulation automobiles malgré ses aménagements en zone 30.

Photo 27 - site de Rochefort dans la boucle de la Charente



Les aménagements urbains de Rochefort - les aires piétonnes, les larges plateaux pavés - favorisent depuis plusieurs années la limitation de la vitesse des voitures. C'est la marche à pied qui a réellement connu une progression dans le centre ville, le vélo n'ayant pu à moyen terme occuper la part attendue.

Mais au delà des volontés politiques et des aménagements cyclables entrepris, il persiste un contexte difficile :

- la ville voit certes son trafic augmenter mais la contrainte des embouteillages reste ponctuelle et les habitants ne la perçoivent pas pour l'essentiel
- il y a peu d'alternatives à la voiture individuelle, la gare de Rochefort est très mal desservie et les transports en commun sont très limités malgré des efforts avec le mini-bus « le petit bleu » qui parcourt le centre de la ville
- la population rochefortaise compte un nombre d'inactifs assez important – un quart de la population a plus de 60 ans et 14 % de RMIstes - Les populations « contraintes » ont souvent des réticences vis à vis du vélo et aspirent plutôt à disposer d'une voiture malgré son coût.

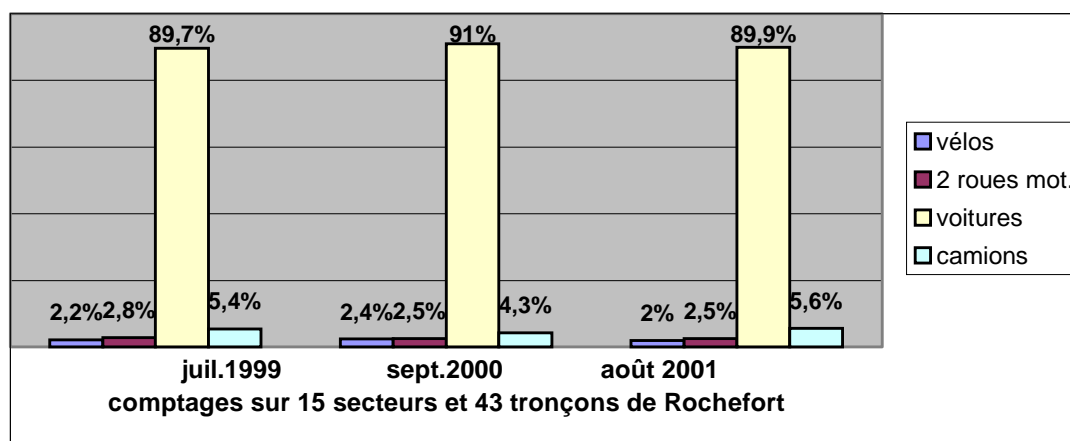


Figure 12 - part des modes de déplacements à Rochefort (comptages faits hors période scolaire)

« Mieux vivre à Rochefort » Les grandes étapes

Au cœur du dispositif – la Santé et l'éducation – « la santé à vélo, ça s'apprend »

1.11.2 Les partenaires de l'opération

Le Région Poitou Charentes	300 KF	45 072 euros
Charente- Maritime – Terre et Mer les éléments de la réussite	200 KF	30 048 euros
Plan Départemental Action Sécurité et Conseil Général	120 KF	18028 euros
ADEME et PREDIT 1996 – 2000	700 KF	105168 euros
CRAM du Centre Ouest	15 KF	2224 euros

1.11.3 Le déroulement des services

Nous présentons ci-après l'ensemble des politiques de développement du vélo menées par la Ville de Rochefort

Les vélos scolaires

La ville a mis à disposition 30 VTT dans 9 écoles primaires pour initier les enfants à cette pratique à travers diverses activités liées à la sécurité routière, à l'apprentissage du vélo en compagnie de leur enseignant pour mieux connaître la circulation et la cohabitation en milieu urbain.



Photo 30 - sorties vélos à partir de la place Kléber

L'objectif affiché est « de favoriser la prise de conscience du nécessaire civisme chez les cyclistes en herbe ».

Une enquête avait été menée en 1996 où l'on observait que 12% des élèves utilisaient le vélo pour se rendre en classe et que 37% des élèves seraient prêts à venir plus souvent à l'école à vélo.

Au lycée Merleau Ponty, nous avons pu observer en septembre 2001 qu'il y avait 200 vélos garés ce qui dénote une pratique toujours très importante des scolaires pour ce mode.

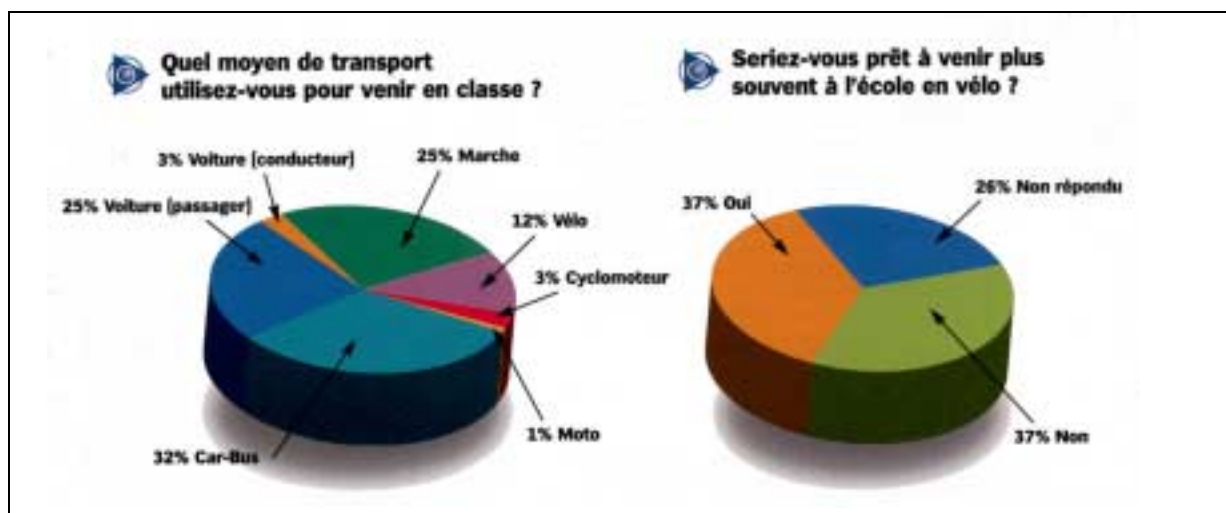


Figure 13 - Les modes de déplacement des scolaires

Les vélos de la forme

Durant des balades de 2 heures, deux fois par semaine, un éducateur propose aux participants, débutants ou aguerris des séances sportives et éducatives où l'on explique les bienfaits de la pratique régulière du vélo – mise en phase du rythme de pédalage et du processus inspiration-expiration.

Les curistes participent régulièrement à ces séances de découverte à vélo de la ville et de ses environs.

Les vélos du patrimoine

La Ville de Rochefort qui a reçu en 1993 le Grand prix du Patrimoine, poursuit sa politique dynamique en faveur du patrimoine bâti en développant des circuits de découverte à pied ou à vélo.

Le « Balade contée », promenade gratuite à bicyclette est une invitation au voyage grâce à la présence de conteurs, musiciens et guides « Nature et Patrimoine » – la découverte du pays rochefortais se fait autour de circuits associant promenades et vélo urbain (Parc de la Corderie royale, le pont Transbordeur, le Conservatoire de musique, les rues du centre ville). Chaque année, un thème et un nouveau parcours sont retenus (en 1998 « marais et cigogne », en 1999 « l'eau »).



Photo 31 - sortie des lycéens de Merleau Ponty - système de lagunage (bassins d'épuration)

Cette action « vélo-patrimoine » est une opération de promotion conjointe du vélo et du patrimoine de Rochefort qui permet, en outre, de familiariser les habitants avec les aménagements cyclables de la ville.

L'une des conséquences de cette politique est d'aménager l'ensemble du centre ville en zone 30.

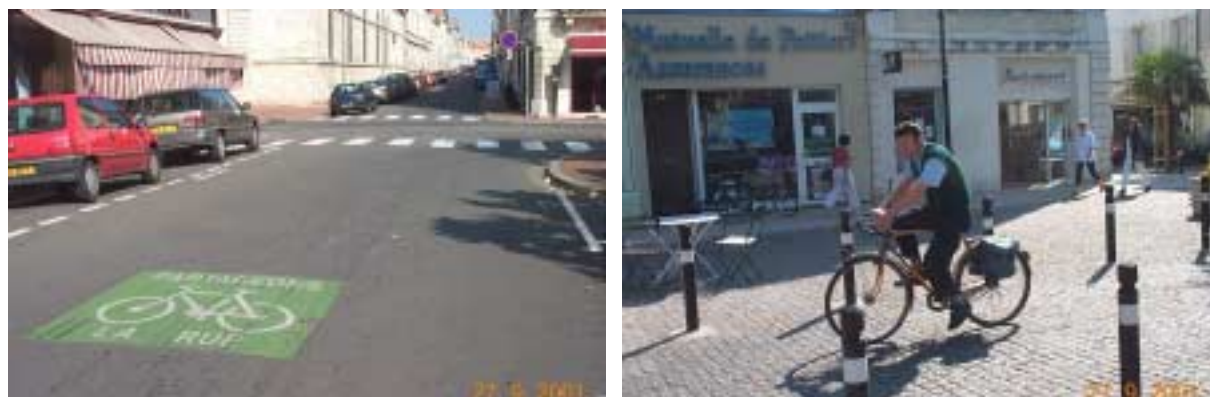


Photo 32 - aménagements du centre ville de Rochefort

Les vélos bleus

Durant l'été (de juin à septembre), des vélos bleus étaient mis à disposition place Kléber pour une somme modique (6F pour une demi-journée, prix d'un ticket de bus et 12 F. pour la journée)

Les vélos bleus étaient destinés en priorité aux déplacements de proximité sur la ville de Rochefort, ce qui explique le niveau de tarification pratiqué.

Mais la location de vélo est aussi une activité commerciale et cette mise à disposition a été interprétée par les loueurs locaux comme une concurrence déloyale, l'un d'eux a attaqué la Ville dès le début du service en 1996.

Le Tribunal Administratif de Poitiers a fait grief à l'époque à la Ville de ne pas avoir constaté préalablement à sa décision la carence de l'initiative privée – un arrêté du 6 juin 1997 prononçait alors l'interdiction de la mise en place d'un stand « vélos bleus ».

La Ville fait appel de ce jugement en démontrant que ce dispositif de mise à disposition de vélos est un vrai service public, la Ville mène des actions d'aménagement et de sensibilisation sur les transports alternatifs à la voiture individuelle depuis plusieurs années – le vélo étant un mode de déplacement complémentaire au transport en commun.

Le 27 avril 2000, le Tribunal Administratif de Poitiers a prononcé l'annulation de l'arrêté municipal du 6 juin 1997
Extrait du discours du Rapporteur du Tribunal Administratif :

« L'opération « vélos bleus » s'intègre donc et n'est qu'un volet d'un ensemble cohérent de mesures incitant la population à privilégier ce moyen de transport, relevant d'une politique de déplacement urbain menée dans un intérêt général évident.

A ce titre, elle présente des caractéristiques spécifiques qui la différencient des modes de location ordinaires, s'agissant de vélos de type exclusivement urbains et identifiables comme participant à l'opération, dont

l'utilisation est strictement limitée au périmètre de la Ville, pour une durée également limitée à une journée, la mise à disposition se faisant dans des conditions de liens évidents avec l'Espace Nature, lieu naturel de sensibilisation à tous les problèmes de l'environnement urbain.

En outre, la mise à disposition se fait selon un prix fixé symboliquement au même prix qu'un ticket de transport en commun, sans rapport ni même considération du coût réel d'amortissement ou d'entretien du matériel. »

Le Conseil Municipal a ensuite approuvé le 4 juillet 2000 la mise à disposition de bicyclettes comme moyen de promotion de l'usage du vélo en zone urbaine.

Depuis les élections du printemps 2001 – la donne a changé et les positions qui avaient pu être prises auparavant n'ont pas été maintenues. Depuis juillet 2001, les vélos bleus ne sont plus mis à disposition place Kléber.

La location de vélos n'a plus alors été identifiée comme « un moyen de promotion de l'usage du vélo en zone urbaine » mais comme une activité commerciale devant notamment suivre les tarifs des loueurs locaux (25 F la demi-journée et 40 F. la journée).

Il a été décidé au Conseil Municipal de juin 2001 que la location de vélos ne serait plus faite par la Ville mais que ceux-ci seraient loués auprès :

- De la maison des curistes
- Du camping municipal – « le rayonnement »

En final seuls 10 vélos ont été placés au camping municipal à la mi-juillet 2001. C'est le snack du camping qui a pris en charge la location de vélos – le camping « le rayonnement » (150 emplacements) est situé très près du centre de la ville de Rochefort et à proximité de la station thermale (80 % des clients sont curistes).

Cette localisation semblait a priori bien choisie.

La location de ces 10 vélos a pourtant très mal fonctionné durant l'été 2001, seuls 3 vélos ont été loués.

Beaucoup de clients du camping viennent avec leur propre vélo.

Aucune promotion de ce service n'avait été prévue pour que les clients sachent qu'un service de location de vélos existait – aucune affiche ne mentionnait le service de location.

Par ailleurs, les vélos ayant 3 ans ne pouvaient être assurés même s'ils étaient en bon état.

La réparation et l'entretien n'avaient pas été organisés et ils restaient à la charge de la personne du Snack.

L'ensemble de ces points poussent à penser qu'une fois de plus, il faut considérer que la location de vélos est un service qui doit être organisé avec des moyens matériels et du personnel.

1.11.4 Le montage juridique de l'opération

L'ensemble de opérations liées aux vélos a été géré en Régie Municipale.

Aucune démarche n'a été engagée de la part de la Ville de Rochefort pour démontrer la carence de l'initiative privée. Le système de location des « vélos bleus » a été remis en cause pour cette raison.

C'est le personnel de la Ville qui assure l'ensemble des opérations liées au vélo.

L'animation est assurée par une personne.

L'entretien des vélos est fait par les services de la Ville.

Un ingénieur et un technicien assurent toute la partie aménagements urbains.

1.11.5 Le montage économique – les coûts de l'opération

Etat récapitulatif des dépenses (août 2000)

Nature de la dépense par poste	Montant en F. HT	Montant en F. TTC
1 - Fonctionnement	570 844	
dont Salaires (charges comprises)		
▪ Ingénieur en chef (3 mois X 41 362)	124 087	
▪ Technicien (9 mois X 18 406)	165 657	
▪ Emploi jeune (12 mois X 2500)	30 000	
Sous total salaires	319 744	319 745
Soutien extérieur		
▪ CIRCAM		
▪ Evaluation ré'Sources		
▪ Missiopr ADEME, CERTU, GART		
Sous total soutien extérieur	252 000	299 934
2 – Equipements et aménagements		
▪ Axe avenue Diéras		
▪ Axe Pelletan / Denfert Rochereau		
▪ Avenue de la Libération, avenue des fusillés et déportés		
Sous total Equipements	731 711	882 444
3 – Frais généraux		
▪ Charte vélo		
Guide Livret Bleu		
Sous total frais généraux	79 950	95 852
TOTAL en francs	1 382 505	1 597 975
TOTAL en euros	210 747	243 593

Les éléments de recettes

La location des vélos bleus avait rapporté 12000 F en 2000.

1.11.6 Evaluation des résultats au regard des moyens mis en œuvre

Le centre ville de Rochefort bénéficie d'une politique d'aménagements urbains, qui privilégie les déplacements à pied et à vélo. Les zones 30, les nombreux ronds points ont diminué la vitesse des véhicules mais n'ont pas freiné l'augmentation de ses flux. Les comptages d'août 2001 ont fait apparaître un maintien de la part de la voiture autour de 90% et une baisse du vélo à 2% (au lieu de 2,4% en 2000).

Un énorme travail d'éducation est à maintenir pour que la nouvelle génération continue à utiliser le vélo comme un mode de déplacement naturel.

La part vélo pour les scolaires devraient atteindre 20 % dans les 5 ans à venir (en 1996, elle était de 12%).

1.11.7 Les enseignements de l'opération de Rochefort

La Ville de Rochefort mène depuis 10 ans avec l'opération « Objectif Nature, Energie, Environnement » une politique respectueuse de l'environnement à travers plusieurs actions qui ne sont pas toutes liées aux déplacements. Nous citons l'ensemble de ces opérations car nous pensons que l'éducation sur les questions relatives à l'environnement passe par une vision globale. C'est la démarche que la Ville de Rochefort a entreprise notamment auprès des scolaires.

Les réalisations sont les suivantes :

- les transports urbains (promotion des moyens de transport alternatifs, plan vélo, opérations " vélos bleus " de 1996 à 2001, acquisitions de véhicules électriques pour les services publics en partenariat avec la Rochelle.
- traitement des déchets (déchetterie municipale, usine d'incinération, projet de centre d'enfouissement technique des Déchets Industriels Banals en commun avec La Rochelle, distribution de composteurs dans le pays rochefortais, récupération des diluants, des CFC...)
- économies d'énergie (eau, électricité, gaz, carburant...), télégestion des chaufferies dès 1991, diagnostics sécurité et antipollution gratuits pour les chaudières gaz et les automobiles, projet d'installation d'une éolienne, conseils en maîtrise de l'énergie auprès des particuliers, ... Au total, plus de 15 millions de francs économisés en 10 ans.

Quelles perspectives pour le plan vélo ?

Malgré les déboires du système de location des vélos bleus interrompu en juillet 2001²⁹ toutes les autres actions menées par la Ville sont maintenues.

Les cyclades seront reconduites en juin 2002, à travers de multiples actions de promotion du vélo, « balades contées ». Les actions auprès des scolaires continuent de la maternelle à la terminale entre initiation à la circulation à vélo, sécurité routière et projet d'école.

La Ville de Rochefort doit se concentrer sur toutes les actions d'animation (scolaires, vélos du patrimoine) pour promouvoir l'usage du vélo par des actions éducatives.

En 2002, des enquêtes sur les déplacements des scolaires et des comptages spécifiques sur les déplacements à vélo et à pied seront effectués.

L'ensemble du budget de fonctionnement a été reconduit en 2002.

Le budget d'investissement n'était pas connu en décembre 2001.

Un Plan de Déplacement Urbain sera effectué en 2002. L'ensemble des aménagements urbains (y compris ceux liés au vélo) seront poursuivis en cohérence avec les préconisations du PDU attendues en 2003.

1.11.8 Fiche de synthèse de Rochefort

En annexe

²⁹ la municipalité n'a pas souhaité faire appel suite au jugement défavorable pour la Ville de Rochefort du Tribunal Administratif de Poitiers. Celui-ci indiquait que la Ville de Rochefort avait porté atteinte à la liberté du Commerce et de l'Industrie car 3 entreprises privées exerçaient l'activité de loueur de cycles sur la Ville.

Nous touchons à un problème important concernant l'activité de location de vélos qui est une activité marchande sur laquelle l'intervention publique n'est pas toujours claire.

En fait, il existe plusieurs parades à ces griefs :

- le constat de la carence de l'initiative privée avec procédure d'appel d'offre à l'appui
- confier cette activité à un loueur privé sur la base d'un cahier des charges strict
- délimiter la prestation de location à un service purement urbain et non de loisir (position prise par la Ville de Rochefort mais difficile à démontrer)

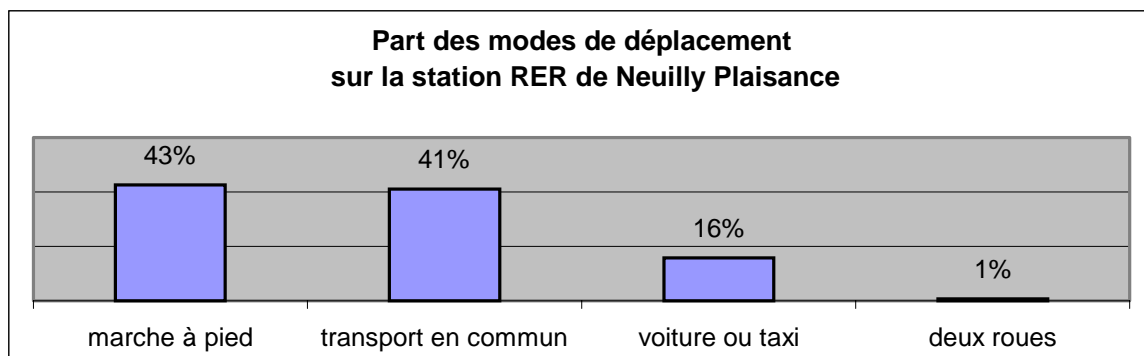
1.12 L'îlot vélos de Neuilly-Plaisance

1.12.1 Contexte de la politique locale des transports

Evaluation des modes de déplacement sur le lieu du projet

(enquête RATP 1997 auprès de 750 personnes sur un jour de semaine entre 6H et 21 H hors vacances scolaires)

15065 voyageurs dont 111 viennent à vélo



Le site est bien desservi par les bus (ligne 113 et ligne 203).

Un parking voitures de 150 places se trouve à 100 mètres de la station RER

Deux lignes de RER (A et E) desservent Paris.

La station Neuilly Plaisance est à quatre stations de la Gare de Lyon.

Données sur les entrants et les sortants à la station Neuilly-Plaisance (en semaine)

➔ beaucoup plus d'entrants que de sortants, beaucoup de pendulaires avec des pics horaires le matin et le soir c'est Paris qui est le pôle générateur le plus important

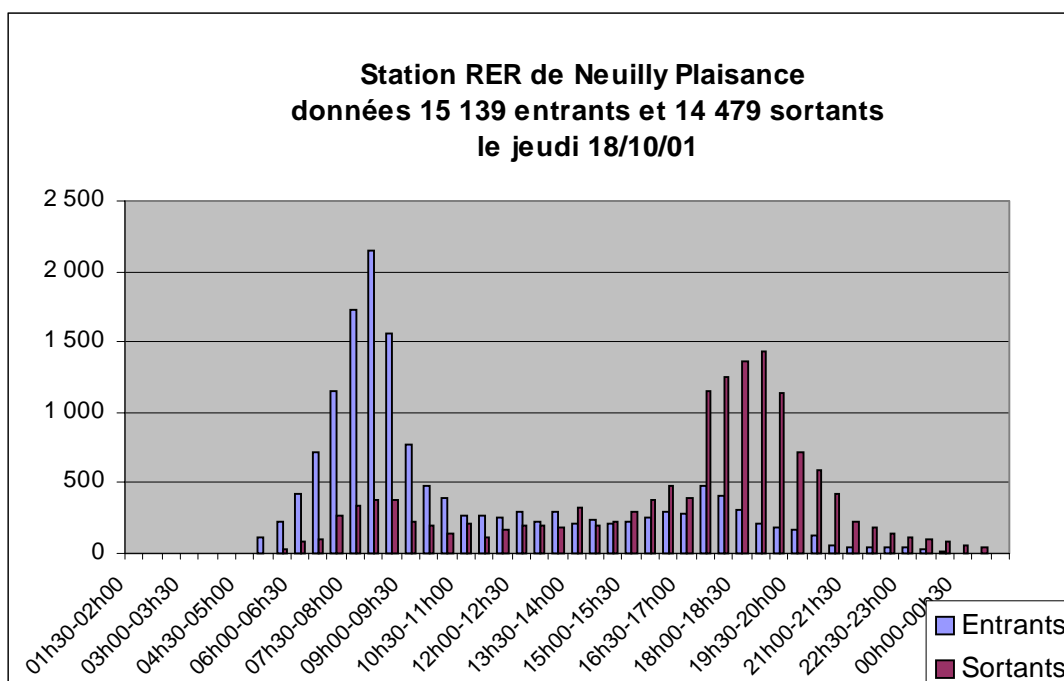
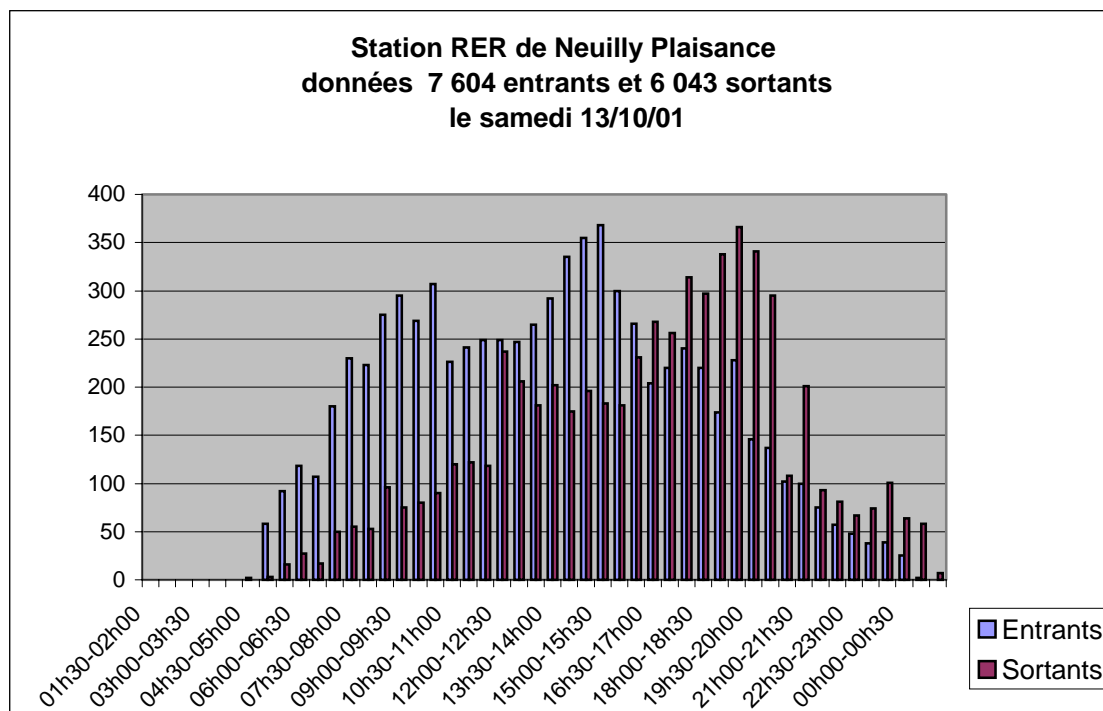


Tableau 6 - flux des entrants et sortants de la station Neuilly Plaisance le jeudi 18/10/01

Données sur les entrants et les sortants à la station Neuilly-Plaisance (le samedi)

➔ un flux plus régulier dans la journée avec presque autant de voyageurs qu'en semaine (13647 voyageurs)



1.12.2 Les partenaires de l'opération

La RATP en collaboration avec l'association Diapason qui exploite le service et développe la marque «l'îlot vélos».

Le Ministère de l'Équipement dans le cadre du programme du PREDIT a participé à l'investissement du bâtiment.

1.12.3 Le montage juridique de l'opération

L'association Diapason (association 1901) exploite les services de l'îlot vélos. L'îlot vélo est une marque de la RATP pour tous les pôles de services en périphérie de Paris.

1.12.4 Le montage économique

Coûts d'investissement :

- pour le bâtiment (y compris les systèmes d'accès informatisés):
 - 579 268 euros (3,8 MF) amortissement sur 10 ans soit 380 KF/an
 - le loyer du bâtiment est pris en charge par la RATP jusqu'en 2003
- achat de 90 vélos : 13719 euros (90 KF) – les vélos sont revendus 1000 F pièce avant 2 ans, il n'y a donc pas d'amortissement.

Coûts de fonctionnement :

6 personnes (3 ETP - équivalent temps plein) soit 129 116 euros (847 KF)

Les déficits sont compensés par des subventions de l'état durant 5 ans (6 contrats emplois jeune) et par la RATP durant 2ans.

Pour des charges estimées par an à 198 170 euros (1,3 MF) :

Résultats attendus selon simulations moyennes du compte d'exploitation			
	2001 (1 trimestre)	2002	2003
Location	6314 euros (41420F)	27040 euros(177 380F) résultats 2001 X 4	38075 euros (249 772F) résultats 2002 X 1,5
gardiennage	3071 euros (20149F)	24564 euros(161 141F) résultats 2001 X 8	36846 euros (241 711F) résultats 2002 X 1,5
Autres revenus (partenariats)	3049 euros (20000F)	30488 euros(200 000F) résultats 2001 X 10	54878 euros(360 000F) résultats 2002 X 1,8
Total estimé	12400 euros	82092 euros	129799 euros

➔ selon le scénario présenté, l'équilibre n'est pas atteint en 2003.

1.12.5 Evaluation des résultats au regard des moyens mis en œuvre

Une vingtaine d'abonnements aux services de gardiennage et très peu de locations compte-tenu de la saison d'hiver. Seule la moitié des effectifs en personnel est utilisée car l'activité n'a pas réellement démarré.

Le service fonctionne avec plus d'effectifs sans doute au printemps 2002, lorsque les locations pourront fonctionner durant les week-end et que les services de gardiennage seront plus connus.

1.12.6 Perspectives

Les recettes liées aux activités de location et de gardiennage ne sauraient suffire à équilibrer à court terme (2 ans) les coûts de fonctionnement de ces services.

En attendant la montée en charge de ces services liée à un gros travail de promotion et surtout à l'évolution des mentalités sur les questions de déplacement, il sera nécessaire de mettre en place très rapidement des partenariats pour atteindre l'équilibre.

Deux types de partenariats peuvent être mis en place :

- institutionnels (par exemple avec les hôpitaux de Neuilly sur Marne sur le thème de la santé)
- commerciaux avec des annonceurs locaux ou nationaux

1.12.7 Fiche de synthèse de l'ilot vélos de Neuilly-Plaisance

En annexe

1.13 Où implanter les services ?

Les services liés au vélo doivent être implantés près d'un pôle d'activités (kiosque à journaux, café ...) ou près d'un pôle d'échange (gare, station de transport en commun) pour qu'ils puissent être très visibles, bénéficier d'un potentiel de clientèle important et permettre l'utilisation de plusieurs modes de transport.

L'attractivité des services sera aussi liée à la qualité visuelle de l'implantation du mobilier. L'intégration au lieu doit à la fois permettre l'accès direct par rapport aux lieux d'échange et l'ouverture sur la ville.

Les services en sous-sol posent souvent des problèmes aux personnes qui y travaillent : on rencontre ce type de problème à la gare de Grenoble où les services sont très bien placés par rapport aux quais pour les usagers mais en lumière artificielle permanente pour l'atelier de réparation et pour l'accueil.

Les conditions idéales (proximité, visibilité, esthétique et lumière du jour) sont rarement toutes remplies.

Le pôle services de l'îlot vélos de Neuilly Plaisance remplit parfaitement ces conditions là.

Si l'on doit en retenir une, **la plus importante est la proximité des services par rapport aux pôles d'activité ou aux pôles d'échange.**

1.14 Avec quels moyens ?

1.14.1 Aspects techniques

1.14.1.1 Pour le stationnement de nuit

Prévoir un local fermé – entre 200 à 600 m² sachant qu'un vélo occupe entre 0,6 et 2 m² selon le type de rangement, bien penser au dégagement des vélos aux heures de pointe.

Les contraintes de disponibilité foncière sont très fortes en ville, surtout près des gares. La recherche d'une surface au sol importante notamment pour le gardiennage est un vrai problème.

1.14.1.2 Pour le stationnement dans la journée

Si le stationnement des vélos se fait essentiellement durant la journée, il n'est pas nécessaire d'avoir un local fermé. Des arceaux abrités peuvent suffire s'ils sont placés sur un lieu de passage important, l'auto-surveillance s'opère grâce à la présence humaine. La gare de Tours est sur ce point très intéressante – les arceaux ont été placés sur les quais.



Vélos sur les quais de Tours

1.14.2 Aspects humains

Nous préconisons de privilégier la présence humaine pour développer les services en multipliant ceux-ci pour occuper chaque personne selon son profil (entretien/réparation, accueil, promotion, recherche de partenaires).

La familiarisation avec les services liés au vélo et à la mobilité passent par des actions d'information, d'éducation et de promotion que seul du personnel peut assumer. De plus certaines activités comme la réparation ou le recyclage de vélo permettent de réinsérer des personnes en difficulté dans le milieu du travail. Il faut cependant penser à l'encadrement de ce type de personnel qui demande beaucoup de suivi.

Les horaires dans ce genre de travail sont souvent étendus et demandent une présence forte aux heures de pointe (matin et soir pour les services de gardiennage) et une occupation aux heures creuses ce qui n'est pas toujours simple avec un personnel qui n'est pas forcément polyvalent.

Les systèmes automatisés sont à réserver sur certains créneaux horaires très tôt le matin ou très tard le soir et nécessitent de la vidéo-surveillance car le local est collectif. Certains systèmes verrouillent le vélo lui-même (Adchel et Bike-tree) le vandalisme de ces systèmes n'est pas complètement exclu.

Ratio personnel / services

Pour un service axé sur le gardiennage avec entretien/réparation prévoir 3 personnes (équivalents temps plein) et un encadrant pour 100 emplacements de stationnement.

Pour un service axé sur la location courte durée, il faut prévoir plus de personnel (contrats, mise à disposition du vélo) – environ 1 personne pour 50 vélos

1.14.3 Aspects financiers

Au niveau des investissements :

Les coûts d'investissement sont liés au local, beaucoup de services sont implantés dans des locaux existants pour en limiter les coûts.

Un local construit spécifiquement coûte

- en province 457,32 euros/m² (3000F/m²) et à Paris 1143,29 euros (7500F/m²)

L'intérêt d'un local neuf destiné aux services vélo est d'en prévoir les aménagements au mieux (cf. Ilot vélos de Neuilly Plaisance)

Les coûts liés à l'investissement des vélos sont assez négligeables (en achats groupés) si ceux-ci sont renouvelés chaque année et donc sans amortissement (achat 152,44 euros (1000 F) et revente au même prix)

Il est aussi possible de prévoir une activité de recyclage des vélos pouvant être remis à disposition à faible coût.

Au niveau du fonctionnement :

L'essentiel des coûts de fonctionnement est lié au personnel.

Un pôle de services compte en moyenne un budget en personnel de 114329,27 euros (750 KF)

Le loyer qui pourrait être un poste important est la plupart du temps mis à disposition par les partenaires de l'opération (SNCF, RATP, Croix Rouge ...) ou loué pour une somme modique.

Les résultats :

Les recettes seules des services de location et de gardiennage ne permettent pas de couvrir l'ensemble des frais que nous avons mentionnés surtout en période de démarrage, il est donc indispensable de prévoir - au moins durant les 5 premières années - un système de subventions publiques ou un système de subventions privées via des partenaires institutionnels ou des sponsors publicitaires.

1.15 Les points clés dans la mise en œuvre des services?

Ce qui favorise la location ou le prêt	Éléments de contexte à prendre en compte
<p>Tarifs attractifs et adaptés au contexte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Avoir des tarifs moins chers en semaine qu'en week-end - favoriser la courte durée et les forfaits longue durée - développer des forfaits multi-services et multi-transports 	<p>Eviter la concurrence déloyale avec les loueurs locaux en les associant ou en alignant les tarifs « loisirs » sur la même base.</p> <p>Globaliser le vélo avec d'autres services comme le logement et surtout d'autres modes de transport</p> <ul style="list-style-type: none"> - chambre étudiant + vélo - abonnement TC + vélo - quota heures taxi + vélo
<p>Promouvoir la location auprès de populations prêtes à choisir le vélo.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les touristes - Les étudiants et les scolaires - Les cadres 	<p>Des actions à mener dans les villes étudiantes et auprès des pôles d'activité importants en menant une démarche auprès des entreprises et administrations de Plan de mobilité.</p> <p>Ces actions de promotion-éducation en faveur du vélo peuvent se traduire par une mise à disposition gratuite des vélos durant une période donnée ou par une bourse de vélos d'occasion à très faible prix.</p> <p>Beaucoup de villes françaises sont des villes touristiques, le vélo est une bonne manière de découvrir la ville, la population touristique est souvent très ouverte à ce mode de déplacement.</p>

Ce qui favorise le gardiennage	Éléments de contexte à prendre en compte
<p><u>Tarifs attractifs et adaptés</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - privilégier la longue durée - moins cher pour les étudiants et les chômeurs 	<p>Prévoir des contrats avec les entreprises (démarche PDE), les universités autour de la zone de chalandise du pôle de service.</p>
<p><u>Promouvoir le service auprès de clientèles ciblées</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - les cadres - les étudiants 	<p>Prévoir le potentiel en fonction du type de rabattement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - rabattement lié aux entrants (ceux qui viennent à vélo) - rabattement lié aux sortants (ceux qui continuent à vélo)

1.16 Développer la notion de service pour le déplacement

Le vélo deviendrait un service individuel de déplacement, il ne serait donc pas la propriété d'une personne mais celui d'une collectivité.

- Le vélo est un outil de déplacement que l'on peut partager à condition qu'il soit de bonne qualité
- Le vélo fait partie d'une chaîne de déplacement (intermodalité)

Dans la plupart des villes, le problème du stationnement du vélo à domicile se pose, il faut donc pouvoir résoudre ce problème en multipliant les points de stationnement sécurisés à proximité du domicile et sur les pôles d'échange. La difficulté rencontrée pour garer son vélo en « lieu sûr » surtout la nuit peut inciter les usagers à louer un vélo à un point et le ramener à ce point ou à un autre

Deux exemples récents :

- l'équipement des parkings SAEMES de Paris avec le système sécurisé « Bike Tree » où l'on attache soit son vélo personnel, soit un vélo de location



- le concept « îlot vélo » en périphérie de Paris et de la « Maison Roue Libre » avec ses relais (à Bercy, à Concorde ou dans les bus-vélos) dans Paris



Enfin tous ces services ont besoin d'être **promus pour mieux fonctionner**, il est donc nécessaire de développer des activités connexes autour de ces points pour **promouvoir l'écomobilité**.

- informations sur tous les modes de transports
- ventes de journaux
- réparation/ entretien des vélos
- point « café-croissant » ...
- vélo comme porteur de plis, paquets ...
- fêtes du vélo et sorties-initiation auprès des scolaires

1.17 Les fiches des sites

1.17.1 [Fiche de synthèse des trois expériences analysées](#)

1.17.2 [Fiche de Neuilly Plaisance](#)

1.17.3 [Fiche d'Illkirch-Graffenstaden](#)

1.17.4 [Fiche de Rochefort](#)

1.17.5 [Fiche de Grenoble](#)

1.17.6 [Fiche de Nancy](#)

1.17.7 [Fiche de Nantes](#)

1.17.8 [Fiche de Paris](#)

1.17.9 [Fiche de Rennes](#)

1.17.10 [Fiche de Strasbourg](#)

1.17.11 [Fiche de Versailles](#)

1.17.12 [Fiche de Gütersloch et d'Ibben Büren \(Allemagne\)](#)

1.17.13 [Fiche de Genève « Bike Tree » \(Suisse\)](#)

1.17.14 [Fiche de Genève et Berne « Genev'Roule » et « Bern 'roule »](#)

1.18 Le projet de loi sur la pratique du vélo

[1.18.1 Texte de la proposition de loi d'Armand Jung \(7 nov. 2001\) sur la pratique du vélo](#)

1.19 Les questionnaires

[1.19.1 Le questionnaire sur le prêt ou la consigne à Illkirch](#)

[1.19.2 Le questionnaire sur le gardiennage](#)

[1.19.3 Le questionnaire sur la location](#)