



HAL
open science

Les services vélo au sein de la Région Sud-Est d'EFFIA : où est-il pertinent de s'implanter et quels services offrir aux collectivités ?

Célia Harmenil

► To cite this version:

Célia Harmenil. Les services vélo au sein de la Région Sud-Est d'EFFIA : où est-il pertinent de s'implanter et quels services offrir aux collectivités ?. Gestion et management. 2007. dumas-00506423

HAL Id: dumas-00506423

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00506423v1>

Submitted on 27 Jul 2010

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les services vélo au sein de la Région Sud- Est d' EFFIA :

Où est-il pertinent de s'implanter et quels services offrir aux collectivités?



Tuteur professionnel :
M. Jean-Yves DURAND

JURY : M. Bruno FAIVRE D'ARCIER
M. Pierre-Yves PEGUY

HARMENIL Célia

Mémoire de stage : Septembre 2007

Fiche bibliographique

[Intitulé du diplôme] Master Professionnel Transports Urbains et Régionaux de Personnes (TURP)
[Tutelles] - Université Lumière Lyon 2 - Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)
[Titre] Les services vélo au sein de la Région Sud- Est d'EFFIA :
[Sous-titre] Où est-il pertinent de s'implanter et quels services offrir aux collectivités?
[Auteur] Célia HARMENIL
[Membres du Jury (nom et affiliation)] Bruno FAIVRE D'ARCIER LET- Université Lyon II Pierres-Yves PEGUY LET - Université Lyon II
[Nom et adresse du lieu du stage] EFFIA Direction Régionale Sud- Est 50 cours de la république 69100 VILLEURBANNE 69003 LYON

[Résumé]

A l'aube de 2010, la mobilité française connaît une véritable mutation où la suprématie de la voiture est un fait coutumier. Une prise de conscience de la part des collectivités est en train de s'opérer, ce qui incite ces dernières à réviser leur politique de déplacement. Dans un contexte où le cadre législatif et le développement durable sont de plus en plus présents, « La petite reine » se voit offrir une place de plus en plus importante au sein des institutions.

Ainsi, les villes voient apparaître l'émergence de services vélo qui ont pour objectif de résorber les nuisances provoquées par la voiture, tels que désengorger les agglomérations, répondre aux enjeux environnementaux et d'améliorer le quotidien des citoyens.

Cette étude apportera des éléments d'informations sur l'environnement dans lequel le vélo évolue mais permettra surtout de constater les changements de mentalité institutionnels et d'identifier les nouveaux enjeux et priorités qu'ils occasionnent.

[Mots clés]

Politique de déplacement- vélo- services
vélo – mobilité - intermodalité

Diffusion :

- papier : [oui/non]
- électronique : [oui/non]*

(* : Rayer la mention inutile)

Confidentiel jusqu'au : 30 septembre 2009

[Date de publication]

Septembre 2007

[Nombre de pages]

150

[Bibliographie (nombre)]

60

Publication data form

[Entitled of Diploma] Master Degree Diploma in Urban and Regional Passenger Transport Studies
[Supervision by authorities] - Université Lumière Lyon 2 - Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)
[Title] Bicycle rental services within the South-eastern Area according to EFFIA:
[Subtitle] Where is it relevant to be established and which services to offer to the communities?
[Author] Célia HARMENIL
[Members of the Jury (name and affiliation)] Bruno FAIVRE D'ARCIER LET- Université Lyon II Pierres-Yves PEGUY LET - Université Lyon II
[Place of training] EFFIA Direction Régionale Sud- Est 50 cours de la république 69100 VILLEURBANNE 69003 LYON

[Summary]

With the paddle of 2010, French mobility knows a true change where the supremacy of the car is a usual fact. An awakening on behalf of the communities is taking place, which encourages these last to revise their policy of displacements.

In a context where the legislative framework and the durable development are increasingly present, bicycle sees herself offering an increasingly important place within the institutions.

Bicycle rental services are set up in city centres in order to counteract the problems caused by vehicles, for example reduce the amount of traffic, provide a solution to environmental issues and improve the day-to-day life of city-dwellers

This study gives information about the environment in which the bicycles are used and above all allows insight into the changes of corporative and governmental outlook and enables the identification of new objectives and the consequent priorities.

[Key Words]

policy of displacements- bicycle- -
bicycle rental services – mobility-
intermodalty

Distribution statement :

- Paper : [yes / no]
 - Electronic : [yes / no]
- (* Scratch the useless mention)

Declassification date : September 30, 2009

[Publication date]

September 2007

[Nb of pages]

150

[Bibliography]

60

REMERCIEMENTS

A l'Université Lyon II et à l'ENTPE

Je tiens à remercier M. Bruno FAIVRE D'ARCIER, Professeur au LET-ISH et M. Patrick BONNEL, Enseignant-Chercheur au LET-ENTPE pour leur disponibilité et leur écoute.

A l'entreprise EFFIA

Je remercie mon maître de stage, M. Jean-Yves DURAND, Directeur Régional de la Région Sud-Est, de m'avoir fait confiance et permis de concilier ma pratique sportive avec mon stage professionnel.

Un Grand Merci tout particulier à notre « experte vélo », Mme Florence LARCHER qui m'a fait découvrir tous les « rayons » du vélo.

Je tiens également à remercier toute l'équipe d'EFFIA de Villeurbanne, pour sa gentillesse et sa disponibilité. Grâce à vous, j'ai vécu ce stage de la meilleure manière qui soit. Merci encore pour votre accueil chaleureux.

Aux étudiants de la promotion 2006-2007

Que dire, cette année fut une année bien remplie. Il m'est impossible de ne pas remercier mes compagnons du TURP. Deux mots : Solidarité et Soutien
UN GRAND MERCI A TOUS.

SOMMAIRE

Fiche bibliographique	1
Publication data form	3
Remerciements	5
Sommaire	6
Introduction	7
PARTIE I Le vélo et sa pratique	8
1 La place du vélo dans les politiques globales de déplacements	8
1.1 Le vélo dans son contexte	8
1.2 L'intérêt des collectivités face au vélo	18
2 Les atouts et freins de la pratique du vélo	24
2.1 Les atouts du vélo.....	24
2.2 Freins et inhibitions	26
3 Le marché du vélo et son environnement	32
3.1 Les infrastructures	33
3.2 Le produit vélo	38
3.3 Les différentes typologies de pratique du vélo.....	39
4. Le marché du vélo	46
4.1 Les différents services vélo	46
PARTIE II Analyse de marché de la Région Sud-Est de l'entreprise EFFIA	52
5 Etude de marché de la Région Sud-Est (selon EFFIA)	52
5.1 Contexte de l'étude : Projet de l'entreprise	53
5.2 Analyse du marché	55
6 Perspectives d'EFFIA	77
6.1 Analyse de l'entreprise EFFIA.....	77
6.2 Les perspectives ouvertes à EFFIA	80
Conclusion	83
Glossaire	84
Bibliographie	85
Table matières	88
Table des illustrations	90
ANNEXES	91

Introduction

« A bicyclette... »

Aujourd'hui, si cette célèbre chanson a su parcourir les années, elle n'a jamais perdu de son authenticité, et cela sans jamais se démoder. Or, le mot mode correspond bien au phénomène actuel vis-à-vis du positionnement de la « petite reine », car de nombreux prétendants ont le désir de fredonner ce fameux air.

Les choix d'urbanisation des années 60-70 ont autorisé l'étalement urbain dans l'objectif de favoriser les logements et le développement des pôles d'activités en couronnes. Les voies rapides urbaines ont encouragé les déplacements en voiture entre les villes-centre-couronnes et périphérie-périphérie. La voiture a ainsi, permis d'aller plus loin en peu de temps.

Aussi, nous souffrons encore de ces orientations, qui ont pour conséquences de créer de nombreuses nuisances. Ainsi, la pollution, l'effet de serre, la congestion sont autant d'éléments qui agissent négativement sur notre quotidien et représentent un réel coût pour les collectivités

A l'aube de 2010, face à ce constat des mesures semblent essentielles. Le vélo offre de nouvelles perspectives. Il se montre comme un moyen alternatif à la voiture, un maillon de l'intermodalité et une réponse au développement durable.

Cette étude aura pour objectif dans une première partie, de replacer le vélo dans son environnement afin de mieux comprendre les intérêts et les enjeux qui lui sont conférés. La seconde partie, prendra une dimension beaucoup plus opérationnelle, où une étude de marché de la Région Sud-Est selon le périmètre d'EFFIA sera réalisée. Celle-ci mettra en lumière les opportunités et les obstacles du marché du vélo à travers les collectivités. Ainsi, cette dernière constituera un outil marketing sur les orientations stratégiques sur lesquelles EFFIA pourrait s'axer.

PARTIE I Le vélo et sa pratique

1 La place du vélo dans les politiques globales de déplacements

La mobilité de la population qu'elle soit à l'échelle locale, nationale et internationale a la spécificité d'être essentiellement aujourd'hui de type urbaine. La suprématie de la voiture ajoutée à un phénomène de périurbanisation de plus en plus présent, conduisent les collectivités à devoir reconsidérer leurs politiques de déplacements sous peine d'accroître les nuisances que nous connaissons à l'heure actuelle.

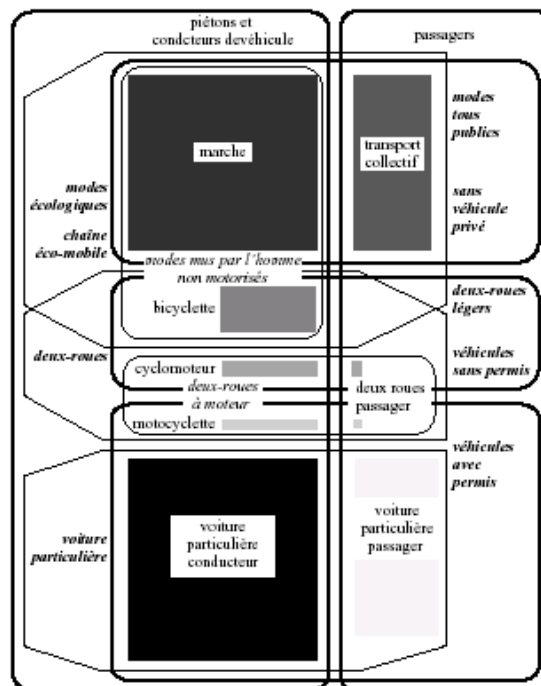
En effet, le bruit, la pollution, l'effet de serre, les dépendances énergétiques, les dépenses publiques, les encombrements, sont autant d'éléments à prendre en compte afin d'éviter une détérioration de notre qualité de vie et donc par conséquent une prise en considération réelle constitue une condition sine qua non à l'amélioration de celle-ci.

1.1 Le vélo dans son contexte

1.1.1 Le vélo : un mode doux¹

Nous connaissons le vélo comme véhicule de loisirs, cependant il peut aussi se constituer comme un mode de transport individuel. Celui-ci, fait partie de la catégorie des circulations douces appelées également mobilités douces ou encore modes alternatifs. Elles regroupent des modes de déplacements non motorisés et ont la particularité de répondre à un enjeu écologique. Aussi, le vélo est associé aux circulations douces au même titre que le roller, la trottinette, la marche à pied.

Différents regroupements des modes de déplacement (F Papon).



Les modes doux possèdent des caractéristiques spécifiques que nous pouvons définir selon divers critères :

- Temporel : les modes doux peuvent s'exercer pour des motifs et des amplitudes horaires étendues. Leurs vitesses de déplacement varient fortement en comparaison avec les autres modes de déplacement. En zone urbaine, la moyenne de déplacement varie entre 14 km/h pour les femmes et 17 km/h pour les hommes
- Spatial : les modes doux possèdent la particularité d'être consommateurs de peu d'espace. A titre d'exemple, les aménagements cyclables de type pistes et bandes cyclables excèdent rarement les deux mètres de large pour les aménagements unidirectionnels, et les trois mètres de large pour les aménagements bidirectionnels, quatre mètres pour les trottoirs mixtes piétons / vélos
- Géographique : les déplacements effectués en mobilité douce restent beaucoup plus restreints que leurs homologues mécanisés, excepté en cas de complémentarité avec les transports publics. En moyenne, les distances de déplacement oscillent aux alentours de cinq kilomètres à vélo
- Environnemental : les modes doux sont non polluants, ils représentent une alternative à la voiture particulière et sont des modes complémentaires au transport public et donc constituent un atout majeur pour la protection de l'environnement
- Economique : les modes doux représentent un coût financier moindre que l'automobile
- Législatif : les modes doux sont soumis à une réglementation spécifique. Si les cyclistes sont soumis au Code de la Route, celui-ci distingue plusieurs règles applicables qui leurs sont propres.

1.1.2 Historique

Historiquement, le vélo a connu plusieurs ères. Aussi, Francis Papon démontre d'après des analyses statistiques un net recul de l'usage de la bicyclette en France depuis la première guerre mondiale, car si les usages de loisirs ont persisté, l'usage utilitaire du vélo s'est fortement réduit. La principale cause n'est autre que l'avènement de la motorisation individuelle, symbole de promotion et véritable norme sociale.

Si dans les années 1975 à 1980, les pouvoirs publics français ont relancé la politique en faveur des deux-roues pour des raisons telles que la crise pétrolière et les difficultés dues aux déplacements urbains, en engageant des investissements² en faveur des aménagements de pistes cyclables, les années 80 représentent le déclin de ce type de politique.

A l'origine de cela, une part de marché trop marginale mais surtout un fort risque d'accidents de circulation. De plus, les aménagements étaient simultanément lourds et coûteux.

Il a fallu patienter dix ans pour connaître une « renaissance » du vélo. Il a été constaté que le risque d'accident était de moitié moins important en vélo qu'en deux roues motorisées. De plus, avec l'arrivée d'une nouvelle génération d'aménagements beaucoup moins onéreux et les problèmes liés à la pollution, ces derniers ont facilité son retour.

¹ Les éléments mentionnés essentiellement sont issues des recherches d'Annie-Claude SEBBAN, « La complémentarité entre vélo et transport public », thèse doctorat, 2004, www.velo.free/circudouces.htm, consulté le 06 Juillet 2007

²Mémoire TER Maîtrise de Sciences Economiques « La complémentarité vélo – tram », année universitaire 1998-1999

1.1.3 Les Français et le vélo

L'idée aujourd'hui n'est pas d'éradiquer la voiture, car cela resterait totalement utopique et illusoire.

La voiture reste le mode de transport largement plébiscité par les Français avec 84%³ d'utilisation et suivi de la marche à pied (45%), les transports publics 24%, laissant loin derrière le vélo avec 14%.

Aussi, le vélo apparaît comme un mode peu utilisé et constitue donc un mode de transport occasionnel. Les motifs de déplacement à vélo sont de plus en plus récréatifs (visites, loisirs, sports), à l'inverse des motifs utilitaires (études, travail, achats). Cela se confirme notamment pour les trajets domicile/travail au titre des actifs où les chiffres corroborent l'affirmation avec 65 % des actifs qui utilisent leur voiture contre 5% pour le vélo.

Les raisons pouvant expliquer cette réticence sont: les distances à parcourir (22%) et la forme physique (21%).

Le vélo est associé à la nature, à la santé, à la convivialité entre amis et famille, ainsi que la pratique dominicale. Dès lors, lorsque l'on s'aperçoit que l'usage sportif entraîne des pratiques où l'automobile et le vélo sont associés pour accéder à des sites, on ne peut que constater que le vélo ne se révèle pas comme un mode de déplacement en rabattement sur les transports en commun à l'inverse de ses homologues européens comme l'Allemagne, ou encore la Suisse.

Divers profils de cyclistes peuvent être dressés car si « jusqu'au milieu des années 1980, les cyclistes urbains étaient surtout : des hommes jeunes, sans permis de conduire, vivant dans une ville de province, allant à l'école ou au travail, rêvant d'acheter un cyclomoteur et issus d'une famille nombreuse, ouvrière ou agricole, souvent de travailleurs immigrés, à revenus modestes, peu ou pas motorisés. (...) [Aujourd'hui] l'origine sociale des cyclistes semble bien plus divers, plus jeune d'origine socialement variée »⁴.

Les résultats de l'enquête TNS Sofres de 2003 viennent corrélérer ce constat, avec un usage du vélo assez homogène sur des catégories d'âge relativement bien étendues jusque 65 ans (entre 13% et 19%). Le vélo reste néanmoins toujours, un mode de transport plutôt populaire et « rurbain » avec 20% des commerçants et des ouvriers contre 11% chez les cadres. La féminisation de son usage n'est encore pas réellement d'actualité puisque les hommes restent majoritaires (12% contre 17%) à l'exception des 18 et 25 ans où elles pratiquent presque deux fois plus que les jeunes hommes (16% contre 9%).

³ Enquête TNS Sofres, «Les Français et le vélo », Avril 2003

⁴ Frédéric Héran, « Les conditions d'un report modal favorable à la marche et au vélo », TEC, n° 148, 1998

1.1.4 Strasbourg, exemple de réussite en France

La ville de Strasbourg est à l'heure actuelle, la ville où l'on roule le plus en France. Même si la ville n'atteint pas encore les scores de villes comme Copenhague, qui après avoir instauré en 1884 un réseau de pistes cyclables placées entre la chaussée et le trottoir, comptabilise 2,5 vélos par ménage⁵.

Rien d'étonnant, lorsque l'on constate la multiplication des actions en faveur de la « petite reine ». En effet, la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS) se montre extrêmement dynamiques dans le domaine. Tout d'abord, cette agglomération de 28 communes, et de 451 240 habitants est dotée d'un réseau cyclable de 450 km où la présence de signalisations et d'aménagements est réelle sur tout le territoire et particulièrement au centre ville.

De nombreuses initiatives ont été prises afin de favoriser ce mode de déplacement en tant que mode de transport à part entière.

Des mesures ont été prises pour lutter contre le vol et favoriser l'usage du vélo :

- de solides arceaux équipent de nombreux sites
- des véloparcs gardés sont installés dans des lieux stratégiques
- des formules tram/vélo et train/vélo - montée gratuite du vélo en queue de tram en dehors des heures de pointe, véloparcs gardés au niveau de parkings-relais et de la gare centrale notamment permettent d'associer des modes de transport non polluants
- le jalonnement des itinéraires vélo est développé dans toute l'agglomération et une centaine de rues à sens unique, dûment signalées, autorisent la circulation en contresens des vélos
- la multiplication des zones 30 km/h favorise la sécurité des déplacements à bicyclette
- les zones piétonnes sont ouvertes aux cyclistes avec obligation pour eux de mettre pied à terre en cas d'affluence
- des vélos sont prêtés gratuitement aux écoles
- une carte des itinéraires cyclables et des guides de découverte à thèmes sont mis à disposition du public
- des opérations de promotion du vélo sont organisées ou soutenues par la collectivité avec, chaque année, une Fête du vélo (à laquelle ont participé quelque 1300 personnes en 2003) ainsi que des Bourses aux vélos en partenariat avec des associations.
- des sites Vélocation ont été ouverts, largement utilisés par les visiteurs comme par les habitants
- une flotte de vélos de service a été créée à l'attention des agents de la collectivité, complétée par des équipements fonctionnels (casiers, douches, séchoirs...), dans le cadre du premier plan de déplacements des salariés (GEODES).
- la CUS a été signataire le 30 janvier 2002 de la Charte pour développer le vélo en ville.

Malgré tout cela, la ville de Strasbourg souhaite prolonger son action comme le précise Fabienne KELLER, Maire de Strasbourg, « même si notre ville est celle où l'on roule le plus à vélo en France, il faut continuer à favoriser cette pratique, car elle permet de contenir le développement de la circulation automobile. Il faut aussi la réguler et permettre une meilleure coexistence avec les piétons et les autres modes de déplacement. La réconciliation de l'ensemble de ces modes dans une circulation apaisée et le meilleur respect des règles par tous constituent un des axes majeurs de notre politique urbaine ».

⁵ Recherche d'Anne FAURE (d'Arch' urba)

1.1.5 Les différents acteurs du vélo

La pratique du vélo se heurte à de nombreuses difficultés freinant ainsi son développement. Ces difficultés sont d'ordre technique, spatial, économique et culturel.

Aussi, l'entière implication de tous les acteurs concernés par la mise en place d'une politique cyclable est primordiale. Plusieurs acteurs sont identifiés :

- Les institutions
- Les élus
- Les opérateurs de transports (les exploitants)
- Les exploitants privés des parkings en ouvrage
- Les autres acteurs privés
- Les associations et collectifs
- Les organismes d'études et de recherches et autres
- Le grand public

- **LES INSTITUTIONS**

L'environnement institutionnel du vélo est composé d'une pluralité d'acteurs. Il regroupe l'Etat, les Régions, les Départements et les Autorités Organisatrices de Transports Urbains appelées communément AOTU. Afin que le vélo puisse prendre de l'ampleur, les autorités publiques doivent répondre par une politique globale offrant de réelles propositions quant à l'intégration tangible du vélo mais surtout d'offrir une véritable offre alternative à l'automobile.

Définition :

Les Autorités Organisatrices de Transports Urbains (AOTU)⁶ sont les collectivités territoriales chargées de l'organisation et du suivi de la gestion des déplacements des personnes sur leur territoire. Villes, agglomérations, départements et régions, supervisent l'activité des opérateurs et exploitants des transports collectifs.

Les AOTU ont en charge de la mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains (PDU) pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. En déclinaison des orientations de leurs propres Plans de Déplacements Urbains, elles assurent la promotion et le suivi des Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE). Elles veillent à la mise en place d'un service de Conseil en Mobilité, conformément à la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU). Les AOTU sont soit promotrices des démarches, soit réceptrices des sollicitations des employeurs et de leurs salariés.

Les AOTU assurent l'organisation du réseau de transport urbain sur son territoire, le périmètre de transport urbain (PTU). Pour cela, elles perçoivent le Versement Transport (VT).

Auparavant, les transports publics urbains étaient organisés par les communes, notamment dans le sud de la France. Les autorités organisatrices communales représentaient encore plus de 30 %⁷ du total des AOTU jusqu'en 1999. Les autorités organisatrices intercommunales se sont développées dans les années 1970 avec la création de nombreux Syndicats Intercommunaux à Vocation Unique (SIVU) ayant pour unique compétence « l'organisation des transports urbains ». Entre la fin des années 1970 et 1999, 20 à 30 % des AOTU étaient des SIVU.

⁶ Source : ADEME

⁷ Source : Wikipédia

Suite à loi Chevènement (1999)⁸ qui donne les moyens aux communes de se regrouper en Communauté de Communes, en Communauté d'Agglomération ou en Communauté Urbaine selon différents seuils de population, les statuts juridiques des AOTU sont dominés par les Communautés d'Agglomération (43 %). Les Communautés de Communes et les Communautés Urbaines comptent respectivement pour 12 et 5 % du total des AOTU. Les Syndicats Mixtes (SM), en augmentation, représentent 12% des AOTU en 2004, tandis que les SIVU (8%) et Syndicats intercommunaux à Vocations Multiples (SIVOM 1%) ont sensiblement diminué. Enfin, notons que, toujours en 2004, 18 % des AOTU sont des communes.

L'autorité organisatrice de transport urbain délègue l'exploitation de son réseau à un opérateur de transport. Les relations contractuelles qui associent l'autorité organisatrice de transport urbain et l'exploitant du réseau urbain sont également diverses. Selon le Groupement des Autorités Responsables de Transports (GART), en 2004, 91 % des réseaux sont exploités en gestion déléguée contre 9 % en gestion directe.

De ce fait, il existe plusieurs formes juridiques d'AOTU.

- Les Communes et Communautés de Communes (CC)
- Les Syndicats
- Les Communautés d'Agglomération (CA)
- Les Communautés Urbaines (CU)

✓ **Les Communes et Communautés de Communes**

La Communauté de Communes est un Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) regroupant plusieurs communes d'un seul tenant et sans enclave. Elle a pour objet d'associer des communes au sein d'un espace de solidarité en vue de l'élaboration d'un projet commun de développement et d'aménagement de l'espace.

✓ **Les Syndicats**

Comme il a été mentionné au-dessus, il existe diverses formes de Syndicats à l'image du SIVU et SIVOM qui représentent les formes les plus anciennes historiquement. Ces derniers, sont depuis, de plus en plus remplacés par les Syndicats Mixtes de Transports à l'exemple du Sytral qui est le Syndicat des Transports de l'Agglomération Lyonnaise. Cette forme de syndicat associe des collectivités de natures différentes, des communes et une Communauté d'Agglomération ou un département, par exemple, ou encore un Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI).

✓ **Les Communautés d'Agglomération**

La Communauté d'Agglomération est un Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) regroupant plusieurs communes formant, à la date de sa création un ensemble de plus de 50 000 habitants d'un seul tenant et sans enclave, autour d'une ou plusieurs communes centres de plus de 15.000 habitants. Le seuil démographique de 15.000 habitants ne s'applique pas lorsque la communauté d'agglomération comprend le chef-lieu de département.

Plusieurs Communautés d'Agglomération pourront être créées sur un territoire présentant une continuité urbaine. En revanche, la loi interdit une discontinuité du territoire pour les communautés d'agglomération issues d'une transformation d'un autre EPCI.

⁸ La loi relative à la simplification et au renforcement de la coopération intercommunale (dite loi Chevènement), n° 99-586 du 12 juillet 1999

Elle exerce des compétences obligatoires en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace communautaire, d'équilibre social de l'habitat, et de la politique de la ville dans la Communauté. Elle exerce des compétences optionnelles relevant au moins de trois des cinq blocs de compétences suivants : création ou aménagement et entretien de voirie d'intérêt communautaire ; création ou aménagement et gestion de parcs de stationnement d'intérêt communautaire, l'assainissement, l'eau, la protection et mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie : lutte contre la pollution de l'air, les nuisances sonores, élimination et valorisation des déchets des ménages et assimilés (ou traitement et opérations connexes seulement) et enfin la construction, aménagement, entretien, gestion d'équipements culturels et sportifs d'intérêt communautaire.

✓ **La Communauté Urbaine**

La Communauté Urbaine est un Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) regroupant plusieurs communes d'un seul tenant et sans enclave formant, à la date de sa création, un ensemble de plus de 500 000 habitants.

Elle exerce des compétences obligatoires en matière de développement et d'aménagement économique, social et culturel de l'espace communautaire, d'aménagement de l'espace communautaire (les Schémas de Cohérence Territoriale et de Schémas de secteur, Plan de Locaux d'Urbanisme et la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs), en matière d'équilibre social de l'habitat sur le territoire communautaire, en matière de politique de la ville dans la communauté, en matière de gestion des services d'intérêt collectif, en matière de protection et mise en valeur de l'environnement et de politique du cadre de vie et enfin en matière de lutte contre les nuisances sonores

Le fonctionnement institutionnel et la répartition des compétences entre les différents niveaux définissent parfois d'une manière prépondérante les logiques dans lesquelles les politiques de transports s'inscrivent. Aujourd'hui, la compétence en matière de vélo n'est pas attribuée à l'AOTU. Celle-ci est éclatée, donnons l'exemple des communes en milieu urbain, qui disposent de la gérance de la voirie. A ce titre, elles réalisent des aménagements cyclables. Pour autant, elles ne sont pas les seules à intervenir car les intercommunalités citées au-dessus, au même titre, que le Département, la Région et l'Etat peuvent intervenir sur la voirie dont ils ont la charge.

• **LES ELUS**

Les élus constituent un des acteurs clefs de la mise en place d'une politique cyclable. Ce sont eux qui disposent du pouvoir décisionnel au niveau local. Leur implication peut être l'acte déclencheur de la réussite d'une politique cyclable ou au contraire son échec. Maintenant, l'implication d'un élu est tributaire de nombreux éléments. Quelques uns peuvent être énumérés :

- *l'attachement personnel au projet* : certains élus se montrent très volontaristes car très attachés au vélo, cela de part leur pratique personnelle, de part leur engagement pour l'environnement. Prenons l'exemple de M. Michel BERNIER, actuel Ministre de l'Agriculture et de la Pêche, a été l'élu porteur du projet cyclable dans le département de la Savoie. Il a impulsé la pratique du vélo à l'échelon départemental. Aujourd'hui, la Savoie constitue un des départements les plus actifs en matière de vélo avec comme vitrine la vélostation de Chambéry
- *L'appartenance à un corps politique* : celle-ci peut constituer un réel soutien pour l'impulsion du projet
- *La contrainte législative* : certains élus s'appliquent à exercer une politique cyclable sous la contrainte du cadre législatif (PDU, la loi sur l'air). Dans ce cas, la politique cyclable risque « d'être légère »

- *L'électorat* : certains élus sous peine de mettre en danger son élection ou réélection n'hésiteront pas à défavoriser le vélo au profit des structures visant la voiture.
- *L'historique de la ville ou du département* : l'envie de perpétuer le passé car certaines régions ont un passé où le vélo a toujours été présent comme par exemple avec le Tour de France

Ceci ne constitue pas une liste exhaustive, d'autres éléments peuvent néanmoins rentrer en ligne de compte.

- **LES OPERATEURS DE TRANSPORTS (LES EXPLOITANTS)**

De plus en plus, d'opérateurs de transports urbains intègrent le vélo dans l'exercice de leurs fonctions. Quelques exemples significatifs, le Groupe Transdev avec le service Tam vélo à Montpellier, l'entreprise EFFIA avec le marché de vélos en libre service à Orléans ou encore l'association de Kéolis avec les TCL (Transports en Commun de Lyon) et avec JC Decaux, concernant le service Vélo'V.

- **LES EXPLOITANTS PRIVÉS DES PARKINGS EN OUVRAGE⁹**

Alors que la voiture confirme son statut de mode de transport favori des français, un phénomène nouveau émerge relatif aux gestionnaires de parkings publics et privés.



Figure 1: Sous-sol Lyon Parc Auto à Lyon

En effet, ces derniers ouvrent leurs portes et surtout leurs sous-sols aux deux roues non motorisées. Ainsi, nous retrouvons le leader du stationnement Vinci qui propose un prêt de vélo pour la durée du stationnement. Autre grand nom, la société mixte Lyon Parc Auto qui a choisi de combiner prêt, location et stationnements pour les bicyclettes mais aussi s'est associée au désormais célèbre service de vélos en libre service, Vélo'v.

- **LES AUTRES ACTEURS PRIVÉS**

Concernant, les services vélo, nous pouvons distinguer plusieurs types de prestataires de services en fonction de la clientèle visée, et du type de pratique de vélo désirée :

- les vélocistes
- les loueurs spécialisés
- les hébergeurs
- les tours opérateurs
- les autres types d'entreprises privées avec l'avènement du vélo libre service ouvrant la porte aux entreprises publicitaires telles que JC Decaux et Clear Channel

- **LES ASSOCIATIONS ET LES COLLECTIFS**

Le cadre associatif joue un rôle prépondérant à l'essor du vélo. En effet, les associations représentent les acteurs les plus volontaristes. Elles ont toutes pour objectif de promouvoir et défendre l'usage du vélo en tant que moyen de déplacement. Elles sont à l'origine de manifestations pouvant prendre diverses formes telles que des bourses à vélos, l'organisation de balades, d'importants événements à l'image de la Fête du vélo organisée annuellement début Juin etc...

⁹ Hors série ville & vélo, « Quand la voiture partage ses parkings », mars 2003

Elles peuvent être constituées d'un petit comité à l'échelle locale ou au contraire prendre une dimension beaucoup plus importante pouvant aller à l'échelle nationale.

Les plus connues d'entre elles sont, la Fédération Française des Usagers de la Bicyclette plus connue sous le nom de la FUBicy, la Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT), Pignon sur rue appelé aussi la Maison du vélo à Lyon dont les missions font l'objet entre autres d'un centre de documentation et d'un atelier, l'AF3V qui est l'organisme de promotion pour des itinéraires sécurisés, les véloroutes et voies vertes.

Le corps associatif de part son poids peut être à l'origine de projets cyclables, la ville de Grenoble en est l'exemple, après de nombreuses pressions exercées auprès des collectivités, la ville aujourd'hui représente une des villes françaises les plus actives en matière de vélo avec entre autres la vélostation, Métrovélo.

- **LES ORGANISMES D'ETUDES ET DE RECHERCHES ET AUTRES**

Après avoir déterminé et validé la politique cyclable, celle-ci devient concrète par la mise en place de structures et de services permettant l'usage du vélo. Si l'on sait que les collectivités sont le plus souvent les maîtres d'ouvrage en matière de voirie, elles délèguent la mise en place de la politique cyclable à des maîtres d'œuvre.

Parmi eux, nous retrouvons le plus souvent des Bureaux d'Etudes (BE) privés en charge de mener des études afin d'apporter aux collectivités une vision globale de la situation actuelle et future du projet. Cela, à travers des études de faisabilité, des études de l'existant, des études de viabilité. Ainsi, cela permet aux collectivités d'avoir une vision clarifiée sur les aspects entre autres économiques et sociaux du projet cyclable. Altermodal se montre comme un des bureaux d'études privés les plus connus dans ce domaine.

Néanmoins, il peut arriver qu'au sein même de la collectivité, celle-ci soit dotée d'un service interne faisant office de bureau d'études.

Les projets cyclables peuvent naître de la volonté de divers acteurs comme nous avons pu le constater au-dessus. De cette volonté, peut éclore une collaboration alliant plusieurs protagonistes. Dès lors, il n'est pas inhabituel de voir des collectivités voire des entreprises travailler en collaboration avec des agences d'urbanisme et autres organismes de conseils et de recherches dont les domaines d'intervention touchent la mobilité et les transports, l'environnement et le développement durable.

Citons les plus connues, l'ADEME, l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie¹⁰, qui a pour mission de susciter, animer, coordonner, faciliter ou réaliser des opérations ayant pour objet la protection de l'environnement et la maîtrise de l'énergie. L'ADEME agit pour favoriser la réduction des émissions polluantes dues au transport.

Le CERTU, le Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme qui est « chargé de conduire des études dans le domaine des réseaux urbains, des transports, de l'urbanisme et des constructions publiques, pour le compte de l'État ou au bénéfice des collectivités locales, établissements publics ou entreprises chargés de missions de service public ou des professions en cause.

Il contribue, par ses activités de statistiques, d'enquêtes, d'études, d'expertises, d'expérimentation et d'innovation technologique, de production de logiciels, de publication d'ouvrages techniques et méthodologiques, de formation et d'information, au progrès des connaissances et des savoir-faire et à leur diffusion.

¹⁰ L'Agence soutient la R&D sur les solutions propres et économes en carburants (véhicules électriques, biocarburants, etc.) et facilite la diffusion de ces solutions. Elle travaille aussi à optimiser les déplacements des personnes et des marchandises, en encourageant une meilleure répartition modale du fret et à rationaliser les déplacements urbains moins générateurs de déplacements.

Il participe également au développement des échanges d'expériences et à la promotion des techniques françaises à l'étranger.

Dans son champ d'activités, il contribue à l'élaboration de la normalisation et de la réglementation technique ainsi qu'à la mise en œuvre des autres actions de l'État. »¹¹

Le PREDIT, qui est le Programme National de Recherche d'Expérimentation et d'Innovation dans les Transports terrestres, initié et conduit par les ministères chargés de la recherche, des transports, de l'environnement et de l'industrie, l'ADEME et OSEO¹². Certains de ces organismes offrent la possibilité de financer certaines études aux collectivités et entreprises désireuses de mener un projet soumis à des conditions d'éligibilité.

Le Club des villes cyclables, créé en 1989 par 10 villes pionnières, regroupe aujourd'hui plus de 950 communes, 2 Départements, 2 Régions, représentant près de 16 millions d'habitants. Il est devenu, au fil des ans, un acteur majeur en matière de politiques et de réalisations cyclables. Il participe à tous les grands débats pour un meilleur partage de la rue, pour l'aménagement des zones 30 et des quartiers tranquilles et pour améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons.

- **LE GRAND PUBLIC**

Il est entendu par « grand public », toutes les personnes susceptibles d'être utilisatrices du vélo, autrement dit les utilisateurs actuels et les clients potentiels (automobilistes, utilisateurs des transports en commun, les « marcheurs»). Pour attirer cette clientèle, il est nécessaire d'avoir une cohérence dans la mise en place de la politique cyclable. Il est essentiel d'apporter une offre en adéquation afin de créer la demande.

L'offre passe dans un premier par temps par un réseau cyclable continu et sécurisé. Par ailleurs, il a été démontré que l'effet inverse peut se réaliser, à l'image de l'agglomération de Lyon où le service Vélo'v a été mis en place sans avoir un réel réseau cyclable. Or face au succès de cette initiative, l'agglomération connaît aujourd'hui un développement important d'itinéraires cyclables sécurisés.

Malgré tout, la seule mise en place d'itinéraires cyclables ne suffit pas à inciter l'usage du vélo. Des actions de promotion et communication sont souvent nécessaires afin de démontrer les atouts de ce mode de transport.

L'environnement du vélo concerne une diversité d'acteurs, ce qui induit une synergie entre chacun. Plus la communication et la coordination entre chacun sont adéquates, plus la mise en place de la politique cyclable sera facilitée et aboutie. C'est pourquoi, des groupes de travail se créent de plus en plus, constitués de chacun des acteurs dont la présentation vient d'être faite.

¹¹ Extrait du décret n°94-134 du 9 février 1994

¹² Le groupe OSEO est un établissement public français (EPIC) né, en 2005, du rapprochement de l'ANVAR (Agence Nationale de Valorisation de la Recherche, dite "Agence française de l'innovation"), de la BDPME (Banque de Développement des PME) et de la SOFARIS (Société française de garantie des financements des PME), autour d'une mission d'intérêt général visant à accompagner et soutenir les PME-PMI - par des avances remboursables à taux 0, prêts bancaires ou garanties - dans les phases les plus décisives de leur cycle de vie (création, innovation, développement, transmission).

1.2 L'intérêt des collectivités face au vélo

Dans un contexte où la congestion devient un véritable fléau et où les mobilités urbaines sont en perpétuelle mutation, les collectivités se voient obligées de réviser leurs politiques. Si le vélo s'inscrit comme une des solutions, il ne l'est pas apparu de manière évidente pour celles-ci. Aussi, un environnement réglementaire et institutionnel est venu appuyer son développement.

1.2.1 Cadre législatif

L'intégration du vélo dans les politiques urbaines s'est réalisée progressivement. Au début des années 80, la décentralisation a eu pour effet de décharger l'Etat de la politique des deux roues au profit des élus locaux désireux ou non de l'exercer.

Il aura fallu patienter dix ans, pour que le Ministère de l'Equipement, des Transports et de l'Environnement ainsi que le Ministère de la Jeunesse et des Sports puissent se coordonner afin de développer une politique en faveur du vélo.

En 1995, une instruction de la Direction des Routes et de la Sécurité Routière du Ministère de l'Equipement relative à la prise en compte des cyclistes précise qu'il est « désormais nécessaire que toutes les études de voiries prennent en compte la dimension cyclable ».

Aussi, l'environnement réglementaire et institutionnel du vélo est composé de plusieurs niveaux :

- Le code de la route
 - Les lois relatives à la protection de l'environnement, à la gestion des déplacements et à la maîtrise de l'urbanisation
 - Les règles d'urbanisme
 - L'environnement fiscal
 - D'autres dispositifs
- **LE CODE DE LA ROUTE**

Un cadre réglementaire en faveur du vélo a été réalisé, dès lors de la reconnaissance de l'importance des vertus du vélo pour le développement de la mobilité urbaine. C'est à cet instant en 1997, que le Comité Interministériel de Sécurité Routière décide de modifier le code de la route avec pour objectif de promouvoir le vélo et améliorer la sécurité des cyclistes.

Rappelons, que les cyclistes sont soumis aux mêmes règles élémentaires que tout usager circulant sur route (respect des feux tricolores, des stops et des régimes de priorité...). De jour comme de nuit, les cyclistes ont l'obligation de se munir de dispositifs réfléchissants.

Néanmoins, le décret n°98.828 du 14 septembre 1998 modifie le code de la route en matière d'usage des aménagements cyclables ou des règles essentielles de sécurité.

Les principales modifications sont les suivantes :

- les pistes et bandes cyclables sont désormais interdites aux deux-roues motorisés (mobylette, scooter) sauf réglementation locale l'autorisant et elles n'ont plus un caractère obligatoire pour les cyclistes
- les automobilistes sont tenus, lors d'une manœuvre de dépassement, de ne pas s'approcher à moins de 1.5 m d'un cycliste hors agglomération et moins d'un mètre en agglomération
- les aires piétonnes sont désormais accessibles aux vélos (sauf disposition différente prise par l'autorité investie du pouvoir de police), ceux-ci devant circuler à allure réduite afin de ne pas occasionner de gêne aux piétons. En l'absence d'arrêté

municipal instituant des règles différentes, l'usage des trottoirs par les cyclistes de plus de huit ans est interdit

- une piste cyclable est considérée comme une voie de la chaussée principale pour l'application de toutes les règles de priorité, sauf indication contraire à la signalisation

- **LES LOIS RELATIVES A LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT, A LA GESTION DES DEPLACEMENTS ET A LA MAITRISE DE L'URBANISATION (LAURE)**

Un ensemble de lois relatives à la protection de l'environnement, à la gestion des déplacements et à la maîtrise de l'urbanisation, sont venues renforcer la politique en faveur du vélo.

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 évoque « le droit que tout usager de se déplacer et d'en choisir les moyens... » mais indique, aussi que l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement, doivent permettre une utilisation rationnelle de la voiture et assurer une bonne insertion des piétons, des deux-roues et des transports en commun.

C'est à travers la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30 décembre 1996, que la problématique du vélo est abordée. Elle insiste sur la nécessité de prendre en compte la circulation des cycles dans les aménagements de voiries en agglomération.

- Art 20 - " A compter du 1er janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation ". L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements rendu obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants

- Art 28 - "Le plan de déplacements urbains (...) a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie (...)"

- **LES REGLES D'URBANISME**

Les règles d'urbanisme sont venues consolider la LAURE et le code de la route. Ces dernières se traduisent par la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000 :

- Art 1 « Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales doivent déterminer les conditions permettant d'assurer « la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile », « la préservation de la qualité de l'air » et la « réduction des nuisances sonores ».

Cela encourage les collectivités à prévoir dans les documents de planification des minima d'obligation de stationnement pour les modes non motorisés (art 98)¹³. Cela impose par exemple, les stationnements des vélos dans les immeubles neufs.

Dans les projets de requalification des espaces publics, les aménagements cyclables contribuent au rééquilibrage de la chaussée au profit des modes alternatifs à la voiture et participent à l'amélioration de la qualité du paysage.

¹³ « Le PDU précise, en fonction notamment de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, en tenant compte de la destination des bâtiments, les limites des obligations imposées par les PLU [...] en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et les minima des obligations de stationnement pour les véhicules non motorisés. »

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) institué par la loi SRU, détermine par exemple, l'implantation des équipements d'agglomération et des grands pôles (universitaires, hospitaliers), importants pôles générateurs.

- **L'ENVIRONNEMENT FISCAL**

Si en France aucun dispositif légal financier n'a été instauré pour inciter l'utilisateur du vélo, certains pays n'ont pas hésité à le mettre en place. Aussi, nos voisins Belges ont mis en place une « indemnité vélo » sous forme d'indemnité kilométrique octroyée par un employeur aux membres de son personnel qui utilisent la bicyclette pour parcourir la totalité ou en partie de la distance entre leur domicile et leur lieu de travail. Elle a pour vocation d'encourager ce mode de transport en tant que mode de transport individuel utilitaire. Elle peut être parfois exonérée d'impôts dans une limite fixée par des règles nationales, tout en restant toujours à l'initiative de l'employeur.

Espérons voir un jour, ce type de dispositif en France, au même titre que l'indemnité versée aux employés de la région parisienne pour les usagers des transports en commun.

- **AUTRE DISPOSITIF**

Depuis quelques années, nous nous apercevons que l'environnement réglementaire et institutionnel du vélo ne cesse d'évoluer. C'est dans ce contexte, que de nouveaux programmes émergent. Parmi eux, l'Agenda 21.

Ce dernier constitue un programme d'actions pour le 21^{ème} siècle orienté vers le développement durable. Il a été adopté par les pays signataires de la Déclaration de Rio de Janeiro en juin 1992. Ses principales fonctions sont la lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale, la production de biens et de services durables, la protection de l'environnement. Or, le vélo participe pleinement à certains de ces objectifs. C'est la raison pour laquelle, nous voyons de plus en plus d'agglomérations adopter l'Agenda 21.

1.2.2 Intérêt environnemental et sociétal

Vélo et Développement durable

Aujourd'hui, la notion de développement durable est quelque chose qui reste plus ou moins abstrait dans l'esprit de la population. En effet, cette expression, de nos jours couramment utilisée englobe un certain nombre d'éléments auxquels une définition précise ne peut être apportée.

D'après le Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables, le développement durable est un concept, « *un développement qui répond au besoin du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs.* », soit autrement dit, la capacité d'allier le progrès social et économique sans mettre en péril l'équilibre naturel de la planète.

C'est à partir de ce fait, que divers outils tels que l'Agenda 21 sont nés afin de répondre à cette problématique.

Agenda 21

Comme il a été mentionné auparavant, l'Agenda 21 est un programme d'actions en faveur entre autres de la production de biens et de services durables ainsi que la protection de l'environnement.

L'engagement des collectivités locales dans des démarches d'Agenda 21 territoriaux s'est très fortement développé en 2002. Nous pouvons compter à l'heure actuelle, près de 300 Agenda 21¹⁴.

¹⁴ <http://www.agenda21france.org/france.html>, consulté le 09/08/07

Phénomène plus récent : la mise en place d'Agenda 21 départementaux et régionaux. Les départements et les régions jouent un rôle important dans la dynamique du développement durable : nombre d'entre eux apportent un appui méthodologique et financier aux communes et aux agglomérations pour la mise en œuvre du développement durable.

Il existe plusieurs types d'Agenda 21 :

- Régionaux (18)
- Départementaux (31)
- Intercommunaux (82)
- Communaux (144)

Vers une prise de conscience

Si la notion de développement durable est aussi présente actuellement, cela peut s'expliquer par une prise de conscience réelle de la part de tous les acteurs économiques, que cela soit les collectivités, le corps politique, les entreprises ou encore les citoyens. La croissance constante du trafic automobile génère une augmentation de la consommation d'espace, de la tolérance envers l'éloignement et des nuisances directes pour les citoyens.

Le constat d'aujourd'hui est sans équivoque : la mutation des mobilités a provoqué l'étalement des agglomérations par la dispersion spatiale de l'habitant en créant des difficultés de desserte et de gestion de ces nouvelles formes d'urbanisation.

Ainsi, la voiture séduit toujours autant les citoyens, de part son confort, son ergonomie et la liberté qu'elle leur apporte. Les nouvelles infrastructures routières (autoroutes et pénétrantes urbaines, adaptation de la voirie existante, parkings...) qui sont créées pour absorber le flux croissant de la circulation routière représentent un véritable appel aux automobiles ce qui a pour résultat d'augmenter le trafic routier. Ce sont les véhicules des particuliers qui émettent le plus de rejets du secteur des transports pour l'année 2003.¹⁵

Les conséquences directes peuvent alors être énumérées : pollution atmosphériques, nuisances sonores, monopolisation de l'espace public par la voiture, accidents, coûts prohibitifs des infrastructures.

Face à cela, il est nécessaire voire essentiel d'impliquer tous les acteurs afin de modifier cette tendance, les premiers étant les collectivités.

Les schémas directeurs cyclables

Les schémas directeurs cyclables ne relèvent d'aucune réglementation et sont laissés à l'initiative des collectivités, tant au point de vue de leur élaboration, de leur contenu que de leur mise en œuvre. Les schémas directeurs cyclables sont intégrés aux Plans de Déplacements Urbains (PDU) dans la moitié des collectivités et constituent des documents spécifiques pour l'autre moitié. 60 % des collectivités sont concernés par la mise en œuvre d'un schéma directeur cyclable sur leur territoire, qu'il soit de leur propre initiative ou à une autre échelle¹⁶.

1.2.3 L'intermodalité

L'intermodalité est depuis quelques années sur toutes les lèvres, de part son enjeu. Elle constitue un enjeu stratégique pouvant venir concurrencer la voiture particulière. Cependant, avant toute chose, il est nécessaire de définir ce qu'est l'intermodalité.

¹⁵ CITEPA, inventaire UNFCCC pour l'année 2003, mise à jour décembre 2004.

¹⁶ François Favard,-GART, enquête sur « l'intermodalité vélos/transports publics, janvier-février 2007

Définition : *L'intermodalité est un concept qui permet l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. Cette définition peut s'appliquer tant au transport de personnes que dans celui du fret où on trouve la notion de transport intermodal. On emploie le terme de multimodalité pour envisager plusieurs déplacements ou chaînes de transports distincts empruntant chacun un mode ou une combinaison de modes différents.*¹⁷

L'intermodalité se compose de quatre éléments généraux :¹⁷

- la chaîne de transport
- l'offre et son environnement
- l'interface
- le marketing

- **LA CHAÎNE DE TRANSPORT**

Elle représente la somme des différents modes de déplacement utilisés. Les variables de cet élément sont la vitesse, la capacité, le confort.

- **L'OFFRE ET SON ENVIRONNEMENT**

Elle correspond à la localisation (où?) et au temps (quand?). Les variables de ces éléments sont le nombre de stationnement, les itinéraires, les horaires, les correspondances et la durée du trajet. Il est nécessaire que l'offre soit lisible pour que l'utilisateur sache utiliser l'intermodalité.

- **L'INTERFACE**

Il correspond à l'aménagement, l'information locale et les infrastructures annexes. Un pôle d'échanges remplit toutes ces conditions. Par exemple, une gare permet souvent de faire l'interface entre les Transports en Commun (TC), les voitures et le train voire aussi le vélo. Les variables vont être, l'interconnexion des réseaux Transport en Commun, le stationnement des vélos, l'accessibilité marche à pied et les commerces. L'important est d'avoir une interface qui diminue au maximum les inconvénients.

- **LE MARKETING**

Il correspond à l'information générale, la politique tarifaire, la promotion et la vente. Ainsi pour cet élément, les variables sont le plan du réseau, les horaires, la billetterie, les points de ventes. A titre d'exemple, à Toulouse, la structure coopérative Movimiento a mis en place un système de location de vélos où avec un même ticket, nous pouvons louer un vélo et prendre les transports en commun.

Rappelons, que l'intermodalité est par définition contraignante pour l'utilisateur. Celui-ci doit changer de mode de transport (rupture de charge). Il est donc nécessaire de modifier cet inconvénient par une réelle valeur-ajoutée en terme de performance de l'offre de transport sur chacun des points vus au-dessus.

Lors que nous parlons d'intermodalité, il est souvent sous-entendu, intermodalité vélo + transports publics, or cette combinaison se recouvre sous plusieurs formes, nous retrouvons :

- L'intermodalité vélo + TC
- L'intermodalité vélo + train

¹⁷ Source : Wikipédia

- L'intermodalité vélo + autocar
 - **L'INTERMODALITE VELO + TC**

D'après l'enquête réalisée en janvier-février 2007, par le Club des Villes Cyclables (CVC) et le Groupement des Autorités Responsables de Transport Public (GART), auprès de leurs adhérents (agglomérations, villes, EPCI Syndicats), l'intermodalité est au cœur des préoccupations. Les solutions facilitant l'intermodalité sont mieux prises en compte dans les initiatives locales, où parfois celles-ci structurent les projets d'aménagement.

L'intermodalité vélo + TC comprend, l'intermodalité vélo+ bus ainsi que l'intermodalité vélo+ tramway.

- *L'intermodalité vélo+ bus* pourrait être exprimée par la définition suivante :

La cohabitation entre bus et vélo se définit comme la circulation d'un bus et d'un cycliste sur un même espace linéaire constitué par le couloir bus. Egalement qualifié de couloir mixte bus/vélo, ce site propre fait l'objet d'une réglementation spécifique, les bus étant soumis à une réglementation stricte.¹⁸

Ce type de cohabitation est soumis à une réglementation qui peut être soit légale ou illégale, cela laissé à l'appréciation des Maires.

- *L'intermodalité vélo+ tramway* pourrait être exprimée par la définition suivante :

La cohabitation entre vélo et tramway se définit comme la circulation d'un tramway et d'un cycliste à proximité directe. Cette cohabitation s'effectue généralement sur le même espace linéaire (ou voie réservée), à savoir le site propre du tramway¹⁸.

Ce type de cohabitation est soumis à une réglementation, particulièrement par le décret n°42-730 du 22 mars 1942 et le code de la route.

48 % des collectivités proposent une forme de cohabitation vélos/tramway (contre 55% sur les voies réservées) qui passe principalement par l'aménagement de voies propres ou d'itinéraires parallèles. Les conditions de la mixité vélos / tramway évoluent en réalité tout le long de l'itinéraire et dépendent de la typologie antérieure de la voirie (pistes cyclables le long de la plateforme tramway ou itinéraires parallèles sur les boulevards, zones mixtes ouvertes à tous en centre-ville apaisé.

- **L'INTERMODALITE VELO + TRAIN**

Cette combinaison intègre un acteur clé qui est la SNCF. La politique vélo de la SNCF a débuté vers la période 1986-1998 en connaissant un certain échec. C'est à partir de 1998, date de la signature de la convention avec le Club des Villes Cyclables, que de nouvelles ambitions se sont affichées.

Aujourd'hui, 100% des Régions répondent positivement à l'embarquement des vélos dans les TER mais avec des conditions (horaires, matériels, etc...) afin de rendre de cette pratique plus facile¹⁹.

Quasiment, tous les trains régionaux neufs ou rénovés sont équipés d'espaces vélo. La Vélostation Vélonecy figure comme un exemple de réussite sur l'intermodalité vélo + train. Située au sein de la gare SNCF d'Annecy et gérée conjointement par la Communauté de l'Agglomération d'Annecy (C2A) et l'exploitant SIBRA., sa clientèle est essentiellement composée de cyclistes de loisirs et de cyclistes utilitaires (domicile/travail) et d'étudiants.

- **L'INTERMODALITE VELO + TRAIN**

¹⁸ Annie-Claude SEBBAN, « complémentarité vélo transport public », 2004

¹⁹ François Favard,-GART, enquête sur « l'intermodalité vélos/transports publics, janvier-février 2007

Ce type d'intermodalité est moins fréquente et plus à caractère touristique. La Ligne d'été à l'initiative de l'Agglomération d'Annecy et homologué par la DRIRE, est ouverte de mai à septembre (service quotidien six navettes aller/retour par jour en juillet et août). La ligne propose un autocar aménagé pour offrir une capacité transport de 29 passagers et 20 vélos pour un tarif unique de 5 euros par jour (montées/descentes illimitées).

2 Les atouts et freins de la pratique du vélo

2.1 Les atouts du vélo

La pratique du vélo reste aujourd'hui une activité perçue plus de l'ordre des loisirs que considérée en tant que mode de déplacement à part entière, avec une part marginale de 2% en moyenne dans les villes françaises. Elle se heurte à de nombreux freins qui, dans sa globalité sont justifiés mais qui pour certains peuvent être jugés comme caricaturales. Cela peut être expliqué par la méconnaissance, par la peur ou tout simplement par la non volonté.

Pourtant, ce mode présente des vertus non négligeables sur lesquelles, il est judicieux de se pencher.

2.1.1 Vélo et santé

Le vélo constitue un mode de transport favorable à la santé. Faire le choix de se déplacer à vélo, c'est faire le choix de pratiquer régulièrement une demi-heure quotidienne d'exercice physique modéré, tout en étant libre de son utilisation. Autrement dit, le vélo n'exige pas des tranches horaires particulières à l'inverse par exemple de la voiture beaucoup plus sensible à ce paramètre.

L'initiative prise par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) en 2001, de lancer un programme de recherches pour mieux évaluer les gains en termes de santé publique que procure l'usage de la bicyclette, témoigne de la prise de conscience des effets bénéfiques du vélo.

Le vélo peut ainsi concourir aux bienfaits d'une activité physique régulière. Citons quelques exemples exprimés par le Docteur Bouvier²⁰ :

- développement de la force et de la résistance des muscles
- développement des muscles respiratoires
- diminution des risques de maladies cardio-vasculaires
- diminution du risque d'obésité
- diminution du risque d'ostéoporose
- amélioration de la tolérance au glucose (contrôle du diabète)
- action favorable sur la dépression et le stress, augmentation de la confiance et de l'estime de soi, effet bénéfique sur l'anxiété

2.1.2 Les avantages concurrentiels du vélo

Le vélo se révèle avoir de véritables avantages concurrentiels par rapport aux autres modes de transports motorisés. Ces derniers peuvent être déclinés de la manière suivante :

- temporel
- spatial

²⁰ Dr P. Bouvier, « Le vélo et la santé : un bilan positif ! », Vélo Forum international pour la planification des aménagements cyclables, Genève, 1-3 octobre 2002

- économique
- social
- environnemental

- **AVANTAGE TEMPOREL**

Le choix du vélo comme mode de déplacement se révèle comme un choix significatif. En Europe, la longueur moyenne d'un déplacement à vélo est de 3,5 km. Rappelons, que le vélo se montre très efficace en ville pour des distances n'excédant pas 5 km.

Or, la moitié des trajets en voiture particulière sont inférieurs à 3 km et les deux tiers à 5km. Ce qui par conséquent, signifie que la moitié des trajets réalisés en voiture serait beaucoup plus efficace en vélo. En moyenne, un vélo roule à une vitesse de 14 km/h, celle-ci est calculée « pour les personnes adoptant une allure plus reposante que la marche »²¹ (le cycliste est assis et ne porte pas son propre poids).

De plus, à l'inverse de la voiture particulière et des transports en commun, le vélo ne subit pas les paramètres tels que la congestion, les problèmes de stationnement. Il permet de s'insérer harmonieusement dans la circulation et d'effectuer des manœuvres lui permettant de garder une vitesse constante et surtout d'éviter les arrêts. En cas de gênes ou de trafic dense, le cycliste a la possibilité de changer son positionnement et d'utiliser les trottoirs (malgré que cela soit une infraction au code de la route).

- **AVANTAGE SPATIAL**

Le vélo permet de gagner un gain de place en milieu urbain : la place occupée par une voiture en stationnement (15 à 20m²) équivaut à celle de 10 vélos environ, une voiture en mouvement, quant à elle prend la place de 4 vélos.

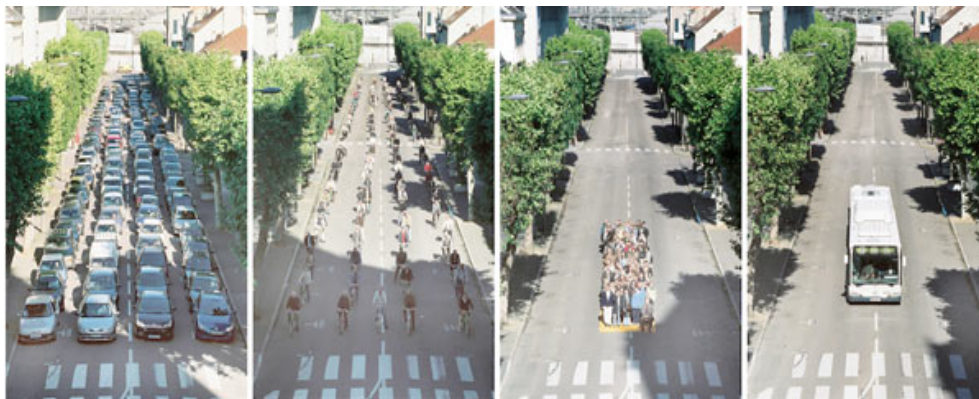


Figure 2: Manifestation à Dijon le 3 juin 2006 au profit du vélo

Source : Grand Dijon

Le stationnement d'un vélo ne réclame qu'une surface de 1,5 à 2m², espace de manœuvre compris²².

A titre d'exemple, la ville de Dijon (voir photo ci-dessus) avait organisée une manifestation le 3 juin 2006 en mettant en scène 125 volontaires qui ont participé à une démonstration éloquent, rue Mariotte (devant la cathédrale Saint-Bénigne), en se plaçant au volant de 125 voitures, puis en chevauchant 125 vélos, et enfin en remplissant un bus de 125 places. Trois modes de transport, trois usages différents de l'espace public... Le message est simple : les

²¹ Francis Papon, marche et le vélo, quels bilans économiques pour l'individu et la collectivité ? », Transports, mars-août 2002

²² Le stationnement des sur les espaces privés, CERTU, 2003

modes de transport alternatifs à la voiture sont les plus économes d'espace et les plus respectueux de l'environnement.

- **AVANTAGE ECONOMIQUE**

Le vélo comporte l'avantage d'être à la portée de tous, tant au niveau de l'entretien que du coût qu'il occasionne. Ainsi, il offre aux ménages un atout concurrentiel face aux modes de transports motorisés. De plus, il peut contribuer à la santé économique des commerces. En effet, le développement du vélo améliore fortement l'accessibilité des commerces. Or, les commerces se montrent souvent très réticents au vélo. Ces derniers ignorent les bienfaits que peut apporter le vélo.

D'après une enquête menée aux Pays-Bas auprès des cyclistes et automobilistes des commerces du centre-ville de Breda²³, celle-ci souligne le fait que la semaine, le cycliste dépense plus que l'automobiliste. Ceci peut s'expliquer par le fait, que la portée des déplacements à vélo est moindre que celles des déplacements à voiture ce qui laisse plus de chance au cycliste de revenir chez le même commerçant et donc le rendre plus fidèle.

- **AVANTAGE SOCIAL**



Figure 3: Publicité en faveur du vélo à Dijon Source : le Grand Dijon

Le vélo également surnommé « la petite reine », est symbole de liberté, d'indépendance. Il est en lien direct avec l'environnement physique et le cadre urbain. Ce qui permet d'offrir un caractère convivial du déplacement. De plus, malgré les idées reçues, le vélo reste un mode de déplacement moins risqué que les deux roues motorisées. Les risques d'accidents graves en ville sont de 1,5 à 2 pour le vélo contre 10 à 35 pour les cyclomoteurs.

- **AVANTAGE ENVIRONNEMENTAL**

Le vélo constitue le mode de déplacement qui n'effectue pas de rejets, à l'inverse des véhicules de particuliers qui contre toutes idées reçues émettent la grande plus quantité de gaz à effet de serre avec 58% tandis que les poids lourds 26% et les véhicules utilitaires légers 16%²⁴. Par ce caractère, il se montre comme un véhicule non polluant et respectueux de l'environnement. Le vélo contribue à limiter les émissions de gaz de serre, en se déplaçant à vélo, nous évitons jusqu'à 1 tonne de CO₂ par an.²⁵

2.2 Freins et inhibitions

Malgré les avantages qui ont été cités au-dessus, le vélo souffre de nombreuses inhibitions qui viennent freiner son développement. Un individu lorsqu'il se déplace, recherche un mode de transport qui lui permette d'avoir des conditions optimales lors de son déplacement. D'autre part, si ce mode lui occasionne des déconvenues et des risques, l'individu n'hésitera pas, soit à l'abandonner ou tout bonnement ne pas l'envisager. Or, malgré tous ces atouts, le

²³ Vélocité n°66, mars-avril 2002

²⁴ Source : MIES d'après CITEPA, inventaire UNFCCC pour l'année 2003, mise à jour décembre 2004, parution Vélocité n°82

²⁵ Source : ADEME, base de calcul : voiture diesel émettant 180gde CO₂ par km avec majoration de 20% de la consommation dans les trajets moteur à froid

vélo évolue dans un environnement où un certain nombre d'éléments sont à prendre en compte.

2.2.1 Le vélo et image

La formation de l'image que se fait un individu se crée par :

- analogie
- reconnaissance
- simplification des faits
- comparaison

En effet, l'individu se repère toujours par ce qu'il connaît, il se fait souvent une idée abstraite par une image composée tout en schématisant les faits et la réalité et en cherchant toujours à comparer.

Ainsi, si les Français se déclarent favorables à des mesures en faveur du vélo et ont donc une image positive et sympathique de ce mode de transport, celui-ci garde une image démodée. Le vélo fait figure de mode de transport populaire et juvénile. La voiture incarne l'ascension et l'insertion sociale. Pour les plus jeunes, l'achat de deux roues motorisées, est souvent signe de passage à l'âge adulte tout comme la voiture.

Pour autant, le vélo est en passe de changer son image, il n'est plus surprenant aujourd'hui de voir « un costume cravate » chevaucher un vélo.

L'exemple du service Vélo'v à Lyon en est la preuve, en 2006, 34.4% des utilisateurs sont des cadres ou en professions libérales contre 32% d'étudiants en sachant que 64% des déplacements en semaine sont pour le motif domicile/travail.²⁶



Figure 4: Cadre sur un Vélo'v

Source: Le Grand Lyon

2.2.2 L'environnement physique et urbain

L'environnement physique et urbain est un facteur extrêmement influent sur le choix d'un mode de déplacement. Il est constitué d'une pluralité d'éléments, d'après lesquels des freins psychologiques vont résulter, cela à des degrés différents selon les personnes. Aussi, certains d'entre eux présentent un caractère très subjectif.

L'environnement physique et urbain peut être décliné comme suit :

- la topographie
- l'accès au site : coupures urbaines
- les conditions météorologiques
- la pollution atmosphérique
- le cadre urbain

• LA TOPOGRAPHIE

Le relief est un des items les plus dissuasifs de la pratique du vélo. Celui-ci induit la notion d'effort, or 21% des Français citent la forme physique comme étant un élément dissuasif à l'usage du vélo. Dans ce cadre, nous retrouvons le plus souvent des cyclistes ou les plus motivés. Cependant, cet obstacle peut être à relativiser selon le degré du relief car des solutions peuvent être envisagées comme le Vélo à Assistance Electrique (VAE) qui permet de réduire les efforts physiques.

²⁶ <http://www.grandlyon.com/Info.1164+M53f7b303bcf.0.html>, consulté le 10/07/07

Citons l'exemple du service Moovicité, la Centrale de Mobilité de l'Agglomération Clermontoise, service à l'initiative du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise (SMTC). Ce service a pour mission entre autres de mettre à disposition des vélos en location de trois types dont des vélos à assistance électrique pouvant aller jusqu'à 25km/h.



Figure 5: Vélos à Assistance Electrique MooviCité

Source: Site Web de MooviCité

- **L'ACCES AU SITE : COUPURES URBAINES**

D'après la recherche réalisée par F.Héran dans le cadre du PREDIT (1999, 2000), *les coupures urbaines sont basées sur le principe qu'un effet de coupure existe dès qu'un obstacle oblige l'usager à effectuer un détour important.* Ainsi, elles prennent forme sous des :

- obstacles naturels : fleuves, relief
- obstacles humains : usines, voies ferrées, usines, autoroutes
- obstacles temporaires (par exemple : parc, cimetière... fermés la nuit

Ces effets de coupures impliquent aux usagers non motorisés :

- de parcourir des distances allongées associé à une insécurité routière lors des franchissements et un accroissement du trafic automobile,
- elles participent au cloisonnement de la ville en zones fonctionnalisées et l'isolement des quartiers difficiles ce qui a pour conséquence d'affecter les relations sociales

Des solutions ont été recherchées par le biais de passerelles et de passages souterrains, néanmoins, ils sont souvent sujet au mauvais entretien, de mauvaise qualité et induisent parfois des allongements comparables à ceux entraînés par la coupure.

- **LES CONDITIONS METEOROLOGIQUES**

En France, le facteur météo influence souvent la pratique du vélo et l'utilisation des services vélo suit généralement la courbe des saisons. Les Français sont sensibles à la pluie et intempéries, car 17%²⁷ des clients potentiels affirment ne pas utiliser le vélo de peur de subir la pluie et le vent.

Malgré tout, ce fait n'est pas généralisé notamment chez les

cyclistes réguliers qui n'hésitent pas à affronter les mauvaises conditions météo comme le service Vélo'v peut le constater. Même par temps de neige, les clients continuent à prendre le vélo.



Figure 6: Prise d'un Vélo'v sous la neige

Source: Grand Lyon

- **LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE**

10% des cyclistes potentiels ne souhaitent pas pratiquer le vélo sous peine de respirer les gaz d'échappement.²⁷ De plus, des études évoquent contre toutes idées reçues, que sont les automobilistes les plus exposés à la pollution atmosphérique plus que les cyclistes.²⁸

²⁷ Sondage SOFRES, Les Français et l'utilisation du vélo, mars 2003

²⁸ Exposition des cyclistes, automobilistes et piétons aux polluants atmosphériques, Van Wijnen, 1995

- **LE CADRE URBAIN**

Le cadre urbain pourrait se définir comme *l'ensemble des éléments dans lequel un individu évolue*. Celui-ci comprend les éléments socio-démographiques, la mixité urbaine, l'organisation des transports et l'organisation de la ville. Dans ce contexte, nous pouvons évoquer le phénomène de périurbanisation qui rend le vélo beaucoup moins concurrentiel que la voiture. Notons, un lien de corrélation entre la densité de l'agglomération, la concentration des activités et la population dans les zones centrales.

Ainsi, une ville où le trafic est dense, sans une réelle prise compte des cyclistes (aménagement cyclables par exemple), découragera les cyclistes potentiels. Par contre, une ville où les transports collectifs sont satisfaisants, et où le trafic a été modéré grâce à des mesures et des dispositifs, encouragera plus les personnes à prendre le vélo.

2.2.3 Le partage de l'espace public

La notion de partage public renvoie à la loi SRU qui a pour objectif en autres d'offrir une cohésion à l'espace public. Partager l'espace public signifie savoir faire cohabiter chaque mode de déplacement, rendre à chacun sa légitimité. Aujourd'hui, l'enjeu est de reconquérir le territoire que la voiture a réussi à s'adjuger, résultat des choix opérés il y a 40 ans. Face à cette inégalité, un sentiment d'insécurité existe chez les usagers ou par leur entourage, ce qui les pousse à abandonner leurs pratiques. 25% des Français ont peur de se faire renverser par les voitures.²⁹

Rappelons, que le vélo est considéré comme un véhicule à part entière au même titre que la voiture et donc soumis au Code de la route. A l'exception des voies rapides, il peut donc circuler partout. Pour répondre à ce sentiment et le diminuer voire occulter, des solutions existent. Des aménagements et des mesures réglementaires peuvent être exécutés.

Citons :

- les zones 30
- les contresens cyclables
- les couloirs de bus
- les aires piétonnes
- les pistes et bandes cyclables
- la signalisation

2.2.4 Le stationnement

Le stationnement ne figure pas comme un des principaux freins à la non pratique du vélo aux yeux des Français, d'après l'enquête menée par la TNS Sofres en 2003, cet argument viendrait en 10^{ème} position tout juste devant celui du vol à 1 point près. Malgré tout, Geneviève LAFRER du CERTU, notait que « le choix du mode de déplacement est largement conditionné par l'offre de stationnement automobile sur le lieu de destination » et « que la facilité et la sécurité de stationnement du vélo, au domicile, et sur le lieu de travail sont également des déterminants importants pour que le nombre de cyclistes quotidiens augmente ».

Pour les cyclistes quotidiens, le manque de supports de stationnements légaux et adaptés à un accrochage efficace font l'objet de nombreuses demandes et plaintes récurrentes. Ainsi, nous voyons apparaître de plus en plus de « stationnements sauvages »..

²⁹ Sondage SOFRES, Les Français et l'utilisation du vélo, mars 2003

De plus, il est important de souligner



Figure 7: Stationnement sauvage devant la Gare de Nice ville

Source: Célia HARMENIL

- d'usage aisé

qu'une autre forme de stationnement, celui des automobiles, conditionne souvent l'usage du vélo : ouverture intempestive de portière, non-respect des bandes et pistes cyclables, « stationnement sauvage » des voitures sur les espaces dédiés.

Lorsque nous parlons de stationnement vélo, nous parlons alors de « parcois » ou d'arceaux, mot néologiste (« par-king », du mot king en anglais). Il s'agit d'un nouvel aménagement urbain que sont les emplacements spécifiques pour l'amarrage des bicyclettes. Plusieurs expressions sont alors employées comme « parking à vélos », « parking vélos », ou « parc à vélos ».

Un « bon stationnement » doit donc requérir certains critères, il doit être :

- visible
- accessible

Autrement dit, pour la visibilité et l'accessibilité, le stationnement doit être bien signalé, et se trouver près d'une zone de passage où une surveillance active comme passive peut être opérée (par une présence physique ou par l'attention collective).

D'usage aisé, car stationner correctement un vélo nécessite³⁰ :

- de pouvoir le poser contre support qui empêche la chute
- que ce support soit ancré dans le sol et qu'il soit constitué d'un matériau résistant à la découpe ou à l'arrachage par de potentiels voleurs
- de pouvoir à l'avant et à l'arrière (un antivol sur chaque avec le support et le cadre). Le support doit avoir une longueur minimale d'un demi-vélo standard, soit un minimum de 80 cm de long
- nombres de places de stationnement adapté aux besoins

Par ailleurs, selon l'endroit où le stationnement est désiré, des critères peuvent être rajoutés. Or, le stationnement aux pôles d'échange se trouve dans cette configuration. Facteur élémentaire de l'intermodalité transports publics-vélo, le stationnement doit être adapté aux besoins présents mais surtout futurs si la collectivité souhaite favoriser le passage des cyclistes aux transports publics.

Les conditions requises sont alors les suivantes :

- proximité et visibilité vis-à-vis de l'accès à la gare et de la voirie
- dispositif d'éclairage à moins de 5 m
- surveillance directe ou indirecte
- être à l'abri des intempéries
- comporter un dispositif d'attache (cadre et roue)
- être modulable pour tenir compte de l'évolution de la demande

Chaque stationnement a son usage spécifique comme le présente le tableau³¹ suivant :

³⁰ Source : MDB

³¹ Source: Hors série ville & vélo mars 2003, auteur F. Héran, Ifrés-CNRS

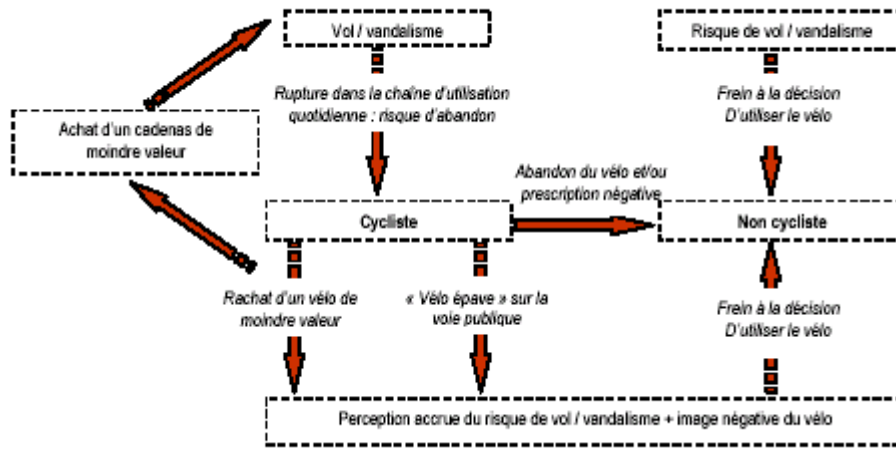


Figure 8: Logique & vol et vandalisme
 Source : « La pratique quotidienne du vélo »
 Source : ADEME, Sciences Po

Type de stationnement	Courte durée	Moyenne durée	Longue durée de jour	Longue durée de nuit
Abréviation	CD	MD	LDJ	LDN
Durée du stationnement	moins d'une heure	quelques heures	du matin au soir	du soir au matin ou les week-ends
Lieux types	petit commerce service public	centre commercial centre sportif centre de loisirs centre culturel	lieu d'études lieu de travail gare de banlieue	domicile gare centrale aéroport
Distance au lieu de destination	10 mn maximum	20 mn maximum	30 mn maximum	50 mn maximum
Matériel d'ancrage type	barre, arceau	arceau	arceau, garde-cycles compact	arceau, garde-cycles compact
Couverture	inutile	appréciable	indispensable	indispensable
Éclairage spécifique	inutile	appréciable en hiver	indispensable en hiver	indispensable
Signalisation	inutile	appréciable	indispensable	indispensable
Publicité auprès du public	non	non	souhaitable	indispensable
Enclos	inutile	inutile	appréciable	indispensable
Espace bien visible	indispensable	indispensable	indispensable	indispensable
Espace fermé	inutile	inutile	indispensable	indispensable
Espace gardé	inutile	inutile	appréciable	souhaitable
Maintenance	très réduite	réduite mais régulière	soutenue et très régulière	soutenue et très régulière
Tarification	non	non	non	oui, 30€/an maximum

Tableau 1: Les différents types de stationnement
 Source :F. Héran

2.2.5 Le vol et le vandalisme

Ce frein reste généralement une des réponses les plus fréquemment citées par le grand public. Le schéma³² ci-dessus nous exprime bien la logique qu'entraînent le vol et le vandalisme.

³² ADEME par le Cycle Supérieur d'Urbanisme de Science Po à Paris, « Vers une pratique quotidienne en ville du vélo en ville », Juillet 2004

Les facteurs risques du vol et du vandalisme diffèrent selon les situations. Entre un endroit fréquenté et une rue isolée, le risque est moindre dans le premier cas. Maintenant, le risque reste plus élevé la nuit qu'en journée, et augmente avec la durée (le propriétaire laisse le vélo plus ou moins face aux regards).

Le vélo en lui-même peut aspirer à la provocation de part son esthétisme, sa technicité ou simplement par ce qu'il est neuf et donc avoir pour conséquence de tenter les éventuels voleurs.

De plus, le risque de vol reste largement sous-estimé par les non-cyclistes, en effet, l'étude des circonstances des vols menée dans le cadre de la recherche de F. Héran (IFRESI-CNRS) et de N. Mercat (Altermodal)³³, révèle que la moitié des vols de vélos survient dans les lieux privés. Les cyclistes apparaissent particulièrement négligents, puisque dans près du quart des cas, les vélos n'étaient pas du tout attachés et dans 95 % des cas, ils l'étaient avec un antivol insuffisant.

Pour limiter ces risques, des solutions peuvent être envisagées comme le marquage antivol appelé aussi Bicycode et aussi prendre la précaution de choisir un antivol adapté. Pour un usage urbain régulier, l'antivol en forme de « U » reste le plus conseillé. D'autres compléments peuvent le substituer tels que les cadenas bloque-roue, bon complément surtout en cas de longue durée de stationnement.³⁴

2.2.6 La sécurité routière

La forte croissance d'un trafic motorisé mal maîtrisé a créé entre le milieu des années cinquante et la fin des années soixante-dix une « véritable élimination des cyclistes ». Depuis, la mise en place de mesures et d'aménagements a contribué à faire disparaître ce phénomène.

Aujourd'hui, les chiffres ne sont plus du tout les mêmes. A titre indicatif, l'Observatoire Régional de la Sécurité Routière (ORS DR) a recensé 1 203 accidents de vélo en 2003, ce qui représenterait 9 % des accidents TC/vélos contre 19% pour les accidents TC/deux roues motorisés et 27 % pour les accidents TC/piétons. Actuellement, nous nous retrouvons face à une perception surestimée des risques d'accidents par les utilisateurs et les non utilisateurs.

Ces risques peuvent être réduits par la réelle prise en compte du cycliste au sein de l'environnement urbain par le biais d'aménagements mais cela ne sera pas suffisant si cela ne s'accompagne pas d'une discipline comportementale de la part du cycliste (respect du code de la route, équipements de sécurité....).

3 Le marché du vélo et son environnement

Le marché du vélo connaît depuis quelques années une croissance et des mutations importantes. Synonyme de loisirs pour l'un et mode de déplacement pour l'autre, la bicyclette vise tous les segments de clientèles. Aussi, ce marché se montre hétérogène. Pour répondre à celui-ci un certain nombre d'éléments le composent.

³³ F.Héran ; N. Mercat (IFRESI/Altermodal), « Le vol des bicyclettes : analyse du phénomène et méthode de prévention », DRAST, PREDIT, décision d'aide à la recherche n°99MT, rapport provisoire 2001

³⁴ D'après les conseils du Mouvement de Défense de la Bicyclette (MDB)

3.1 Les infrastructures

La pratique du vélo ne peut s'effectuer sans des éléments qui en facilitent la pratique. Pour cela, de bons aménagements cyclables sont essentiels. Nous distinguons différents types d'aménagements cyclables :

- les voiries aménagées
- La signalisation réglementaire
- Le jalonnement
- Le stationnement

L'optimisation de l'ensemble de ces éléments permet d'avoir un réseau cyclable efficient en s'assurant que celui-ci soit continu et sécurisé.

3.1.1 Les voiries aménagées

Les voiries aménagées constituent les espaces réservés aux cyclistes. Elles peuvent être en site propre (interdit aux autres modes motorisés) ou bien en cohabitation avec les autres modes de transport. Lorsque l'on parle de voiries aménagées, il est nécessaire de distinguer les différents types qui les composent :

- les véloroutes et voies vertes
- la piste et bande cyclable
- la zone 30 et aire piétonne
- le contresens cyclable
- la voie mixte bus / vélo

- **LES VELOURUTES ET VOIES VERTES³⁵**

Les Véloroutes et Voies Vertes (VVV) sont des itinéraires sécurisés destinés aux déplacements non motorisés sur de courtes, moyennes et longues distances. L'association AF3V, agit pour le développement de ces dernières.



Figure 9: Véloroute du Lubéron

Source: site web AF3V

Définition d'une Véloroute :

Une Véloroute est un itinéraire cyclable à moyenne ou longue distance (pour des déplacements quotidiens ou de tourisme), linéaire (qui relie une ville A à une B de façon directe et touristique), continu (sans interruption, y compris dans les villes), jalonné (uniforme sur son ensemble), sécurisé (sur l'itinéraire, aux carrefours, aux endroits accidentés...) et incitatif (mais pas obligatoire).

Elle emprunte un itinéraire agréable, évite les dénivelés excessifs et circule autant que possible sur des aménagements en site propre et sur des petites routes tranquilles. De plus, elle relie donc les régions entre elles et traverse les villes dans de bonnes conditions. Elle permet à tous les cyclistes de faire du vélotourisme ainsi que des déplacements utilitaires : de type domicile-travail.



Figure 10: Voie Verte de Givry-Cluny

Source: site web AF3V

³⁵ Sources : site web de l'AF3V ainsi que l'ouvrage de l'ODIT France sur les Véloroutes et voies vertes

Définition d'une Voie Verte :

Une Voie Verte est un aménagement en site propre réservé à la circulation non motorisée. Elle est destinée aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et aux cavaliers, dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale. Elle doit être accessible au plus grand nombre, sans grande exigence physique particulière, et sécurisée en conséquence.

Une intégration intelligente, harmonieuse et consensuelle des différents types d'utilisateurs est proposée, en veillant à assurer la compatibilité entre les utilisateurs "roulants" et "marchants" d'une part, et une continuité maximale pour chaque mode d'autre part. Cette intégration est définie pour chaque Voie Verte dans une Charte des Utilisateurs, établie en concertation avec les représentants d'utilisateurs.

La Voie Verte peut-être projetée en milieu rural ou urbain, et peut ainsi emprunter les chemins de halage, les voies ferrées désaffectées, les routes forestières, les promenades littorales, les parcs urbains...

Les différents utilisateurs sont associés à la définition et aux schémas de Voies Vertes à tous les échelons (européen, national, régional, départemental). La Voie Verte se caractérise par une homogénéité de traitement et doit être adaptée à l'usage auquel elle est destinée.

De plus, elle est établie dans le respect de l'environnement, de la culture et du patrimoine des lieux traversés, dans le cadre d'une démarche d'identité culturelle propre à chaque voie verte ; cela passe également par la valorisation de friches industrielles situées à proximité. La voie verte doit s'intégrer au tissu socio-économique local, qui pourvoit aux besoins spécifiques des utilisateurs (location et réparation de bicyclettes, hébergement, restauration...), et elle doit desservir autant que possible les équipements scolaires et récréatifs, les pôles d'intérêt culturel, les centres commerciaux.

Depuis l'adoption du Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes par le Comité Interministériel pour l'Aménagement et le Développement du Territoire (CIADT), il existe en France, en 2006, 150 Véloroutes et Voies Vertes pour un total de 6 155 km, soit 26 Véloroutes (2 040 km - 33%) et 124 voies vertes (4 115 km - 67%). A l'échelon européen, il s'agit de l'Eurovélo, avec l'Eurovéloroute lancée en 1994 par la Fédération Européenne des Cyclistes, elle comporte 12 véloroutes qui traversent le continent européen d'Est en Ouest et du Nord au Sud en reliant les pays européens sur plus de soixante mille kilomètres.

Le choix du revêtement va entre autres déterminer le type de clientèle qui en fera l'usage. Aussi, parmi les voies vertes, 43 sont en sol stabilisé (1 442 km - 35%) et 81 sont en revêtement en dur, donc accessibles aux rollers et aux personnes en fauteuil roulant.³⁶

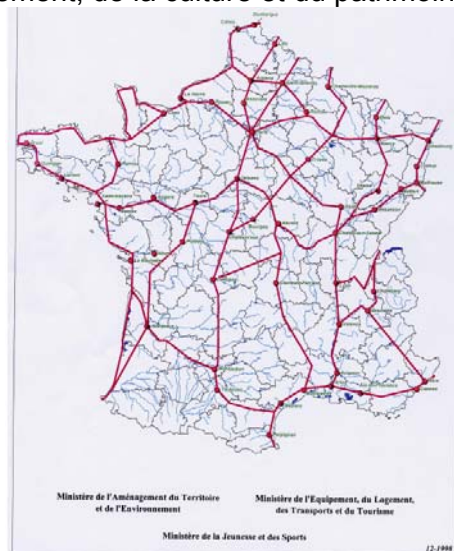


Figure 11: Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes Source: CIADT

³⁶ Source : Guide Touristique des Véloroutes et Voies Vertes de France 2006/2007

- **LA PISTE ET BANDE CYCLABLE**

Définition d'une piste cyclable³⁷ :

Une piste cyclable est une section de chaussée spécifique dévolue exclusivement aux cyclistes. Elle est matériellement isolée des voies de circulation des véhicules motorisés, et distincte des trottoirs en ville.

Une piste cyclable peut être bidirectionnelle ou à sens unique. Elle a le statut d'une voie de circulation à part entière et est indépendante des voies qu'elle longe ou croise.

Elle rend visible les cyclistes et contribue à rendre la circulation plus fluide. L'inconvénient majeur de la piste cyclable est que l'isolement ainsi produit rend les cyclistes plus vulnérables aux intersections et en fin d'aménagement. Un autre inconvénient provient aussi de son isolement de la chaussée : les débris de toutes sortes, tels que bouteille et éclats de verre fatals aux pneumatiques, gravillons qui peuvent avoir les mêmes conséquences, branchages, feuilles qui rendent la piste glissante, et autres peuvent provoquer des chutes, s'y retrouvent poussés par la circulation ou abandonnés. Autrement dit, la question de son entretien a son importance, d'où la nécessité d'insister auprès des collectivités sur ce problème.



Figure 12 : Piste cyclable à Grenoble

Source: La METRO

Définition d'une bande cyclable³⁷ :

La bande cyclable est une voie contiguë à la chaussée, réservée aux cyclistes. Elle est délimitée par des bandes blanches peintes au sol. Cette signalisation pouvant être complétée par des pictogrammes « vélo » et des flèches indiquant le sens de circulation.

Une bande cyclable fait partie intégrante de la voie à laquelle elle est accolée. Elle en constitue simplement une file de circulation supplémentaire.



Figure 13: Bande cyclable à Grenoble

Source: La METRO

L'avantage de la bande cyclable est de favoriser la mixité des modes sur une même chaussée tout en réservant un espace de circulation spécifique aux cyclistes. Sa position en tant que file de circulation de la voie principale permet aux cyclistes d'être mieux pris en compte par les véhicules motorisés aux intersections. La différence de vitesse de pointe entre cyclistes et véhicules motorisés reste cependant une importante source d'accidents.

Les bandes cyclables sont donc plutôt adaptées à des aménagements d'itinéraires comprenant de nombreuses intersections, à condition que la voie flanquée de la bande cyclable soit prioritaire à ces intersections. Sans cette condition, une bande cyclable n'a que peu d'intérêt.

- **LA ZONE 30 ET L'AIRE PIETONNE**

La zone 30 a pour objectif de modérer le trafic et la vitesse, le vélo y est accueilli de manière privilégiée. L'aire piétonne signalée autorise les vélos. Le cycliste est invité à rouler au pas et à juger de lui-même du besoin ou non de mettre pied à terre en fonction de l'affluence.



Figure 14: Vélo'v et rue piétonne

Source: Grand Lyon

³⁷ Source : Wikipédia

- **LE CONTRESSENS CYCLABLE**

Définition³⁸ :

Un contresens cyclable (CSC) (dénomination usuelle française), parfois appelé sens interdit sauf vélos ou sens unique limité (SUL) aux véhicules motorisés (dénominations belges) est un sens unique classique pour les véhicules motorisés, mais ouvert à la circulation des cyclistes dans les deux sens.



Figure 15: Exemple de contresens cyclable à Grenoble

Source: La METRO

En France, juridiquement, c'est une rue à double sens, dont un sens est réservé aux cycles. Il doit être signalé dans le sens de circulation des véhicules motorisés par un panneau « sens unique » complété du panneau « vélos à contresens », et dans le sens interdit aux véhicules motorisés par un panneau « sens interdit » complété du panneau « sauf vélos ».

- **LA VOIE MIXTE BUS / VELO**

Définition³⁸ :

Un couloir de bus ouvert aux vélos est une file de circulation réservée normalement aux autobus de ville, taxis et véhicules de secours, mais où la circulation des vélos est également autorisée.



Figure 16: Voie bus/vélo à Grenoble

Source: La METRO

Certains couloirs de bus de ce type sont, de plus, élargis (en les portant de 3 m à 4,5 m) de manière à y réserver une sorte de bande cyclable côté trottoir. La voie mixte bus /vélos résulte d'un arrêté du Maire autorisant la circulation des vélos dans des couloirs repérés et nécessite une négociation avec l'exploitation du réseau car notamment ce type de voie peut avoir une incidence sur les vitesses commerciales des bus.

3.1.2 La signalisation réglementaire

Comme il a été évoqué précédemment, les cyclistes sont soumis au Code de la Route et donc à la sécurité routière notamment par le biais du décret relatif aux cyclistes de voitures, (décret n°98.828 du 14 septembre). Ces derniers ont donc aussi une signalisation qui leur est propre. Voici quelques exemples :



³⁸ Source : Wikipédia

3.1.3 Le jalonnement

Si la signalisation appelée aussi jalonnement est un élément indispensable pour la construction et la bonne compréhension d'un réseau cyclable, elle est encore aujourd'hui souvent insuffisante.

Longtemps laissé à l'initiative des collectivités, le jalonnement vélo doit être réalisé dans un cadre réglementaire strict, depuis l'arrêté du 31 juillet 2002, modifiant l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation routière. Le jalonnement peut avoir plusieurs fonctions :

- il peut indiquer un itinéraire
- il peut indiquer une distance
- il peut indiquer un stationnement vélo
- il peut indiquer un type de pratique



Figure 17: Exemple de jalonnement à Paris Source: Ville de Paris



Figure 18: Exemple de jalonnement cyclotourisme

3.1.4 Le stationnement

Comme il a été mentionné dans la partie précédente, le stationnement fait partie d'un des critères dissuasifs de l'usage du vélo. De plus, il constitue un des maillons de la chaîne multimodale. Afin que celui-ci soit performant, il doit être visible, accessible, sécurisé et protégé.

Par conséquent, le stationnement est un des premiers critères à prendre en compte.

Le stationnement vélo peut être connu sous plusieurs formes :

- les arceaux appelés également parcrois
- les abris ouverts et fermés
- les vélostations

• LES ARCEAUX

Les arceaux appelés aussi parcrois, sont à l'initiative des villes, ces dernières sont en charge de leurs implantations. Plus la mise en place de stationnements vélo est active plus le potentiel de progression de la pratique de vélo peut être élevée.

Les arceaux font partie intégrante de l'environnement ce qui le plus souvent reste ambigu pour les utilisateurs, qui le plus souvent confondent mobilier urbain et arceaux, encourageant ainsi le « stationnement sauvage ». Du fait, que ceux-ci fassent partie du paysage urbain, certaines villes font le choix d'allier utilité publique avec esthétique. Le danger étant que le design ne

Figure 19: Exemples d'arceaux à Narbonne

Source: C. Harmenil



signifie pas forcément ergonomie et ne reste pas forcément dans l'objectif premier qui est d'être est un bon amarrage pour le vélo.

- **LES ABRIS OUVERTS ET FERMES**

Ils présentent l'avantage de protéger les vélos des intempéries. Si les abris ouverts ne sont pas sécurisés par un système de fermeture, ils peuvent néanmoins parfois être considérés comme sécurisés lorsqu'ils captent l'attention collective c'est-à-dire lorsqu'il se trouve près d'une zone de passage importante (gares, commerces par exemple).

Les abris fermés présentent le principal avantage d'avoir un système de fermeture, celui-ci peut être simple comme par exemple avec un cadenas ou plus moderne avec un système de carte sans contact par exemple.

L'abri peut laisser entrevoir les vélos ou au contraire ne rien laisser paraître, comme avec un système de persiennes par exemple.



Figure 20: Exemple abri fermé

Source : Aguidon Plus

- **LES VELOSTATIONS**

Si le mot « vélostation » est aujourd'hui communément utilisé, celui-ci n'est autre qu'un terme déposé par une chaîne de vélocistes. Aussi, il n'existe pas de définition ou de norme précise ayant pour but de déterminer les activités qu'elles comportent.

Généralement, les activités de location courte, moyenne et longue durée, de gardiennage ainsi que de services annexes sont assurées. Le gardiennage ou consigne (cela dépend des exploitants) font partie des services qui

permettent aux utilisateurs de laisser leur vélo en toute sécurité pendant une durée qu'il aurait choisi au préalable. Cette formule favorise l'intermodalité. Les exemples les plus connus sont les vélostations de Strasbourg, la vélostation de Chambéry, Métrovélo à Grenoble.



Figure 21: Exemple de rack à 2 niveaux

Source: Aguidon Plus

3.2 Le produit vélo

Le vélo est un élément essentiel de la démarche mercatique d'une politique cyclable. Il conditionne le segment de clientèle ciblée et la pratique visée. En fonction du choix des infrastructures, il est nécessaire de posséder le vélo adapté. Nous distinguons quatre catégories de vélo :

- Le Vélo de Ville
- Le Vélo Tous Chemins (VTC)
- Le Vélo Tous Terrains (VTT)
- Le Vélo à Assistance Electrique (VAE)

- **LE VELO DE VILLE**

Définition :

Le vélo de ville par définition est le un vélo qui permet de pratiquer le vélo en milieu urbain. Il se caractérise par sa simplicité, sa fiabilité et son efficacité en milieu urbain et pour les courtes randonnées. Aussi, il demeure une excellente option pour les déplacements urbains.



Figure 22: Exemple de vélo de ville

Source: Web

- **LE VELO TOUS CHEMINS (VTC)**

Définition :

Le vélo tout chemin, abrégé de VTC est un vélo très proche d'un VTT, principalement dédié à un usage routier ou de déplacement quotidien, il est tout de même capable dans une certaine mesure de s'aventurer sur les chemins. En général il est équipé d'un cadre rigide de roues de VTT mais avec des pneus plus fins sans crampons, parfois équipé de porte-bagage et garde-boue.³⁹

Ce type de vélo est celui le plus utilisé en milieu urbain, il est

adapté pour les véloroutes et voies vertes. Par conséquent, il est adapté pour la pratique utilitaire, de loisirs et de cyclotouristique. Par ailleurs, la pratique cyclosportive est totalement inadaptée pour ce type de véhicule.



Figure 23: VTC MooviCité à Clermont-Ferrand

Source: MooviCité

- **LE VELO TOUS TERRAINS (VTT)**

Définition :

Le vélo tout terrain, abrégé VTT, ou vélo de montagne (en anglais mountain bike, abrégé MTB), est un vélo destiné à une utilisation tout terrain. Ils sont robustes et adaptés aux terrains cassants..⁴⁰Il permet toutes les pratiques du vélo.

- **LE VELO A ASSISTANCE ELECTRIQUE (VAE)**

Définition :

Le Vélo à Assistance Electrique ou VAE est une bicyclette équipée d'un moteur électrique et d'une batterie rechargeable. Les VAE existent depuis les années 1980.

Contrairement aux cyclomoteurs ou trottinettes électriques qui possèdent rarement des pédales, la batterie du vélo à assistance électrique n'envoie son énergie au moteur que pour amplifier le mouvement du pédalier. Il s'agit donc d'une assistance discrète et limitée ne dénaturant pas la fonction première du vélo.⁴⁰

Ce type de vélo permet d'apporter une solution aux régions où le relief joue un important rôle dissuasif à l'usage du vélo. Le service MooVicité à Clermont-Ferrand fait de lui une vitrine. Le VAE connaît de plus en plus d'adeptes notamment auprès, des entreprises, dans le cadre de Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE), avec l'exemple de la Poste, des bases de loisirs, des parcs d'attractions, ou encore des loueurs de cycles.



Figure 24: VAE MooviCité Source: MooviCité

3.3 Les différentes typologies de pratique du vélo

Le 2 novembre 1995, le Directeur des Routes et le Directeur de la Sécurité et de la Circulation Routières ont signé conjointement, une instruction accompagnée de recommandations pour la prise en compte des cyclistes dans les aménagements de voirie.

³⁹ Source : d'après définition Wikipédia

⁴⁰ Source : Wikipédia

Celle-ci entre autres définit les différents usages en matière de vélo. Selon elle, il existe trois types de variétés d'usages :

- le vélo utilitaire
- le vélo récréatif
- le vélo sportif

Aussi, cette partie va être consacrée aux différents usages du vélo et de la population concernée. Cette partie sera abordée par une approche marketing, plus précisément selon le plan de marchéage appelé également les « 4P » soit le Produit, le Prix, la Promotion (communication), la Place (distribution).

3.3.1 La pratique urbaine

Définition

D'après l'instruction du 2 novembre 1995, le vélo utilitaire se définirait comme suit :

« Le vélo «utilitaire» sert principalement à des activités professionnelles ou à effectuer des trajets domicile - travail, domicile - école. Faciliter sa combinaison avec l'usage d'un transport public permet d'accroître significativement l'aire d'attraction des lignes structurantes de transports en commun. Il s'avère donc le moyen de transport à privilégier en milieu urbain et périurbain, même si ce type de déplacement peut également se rencontrer hors agglomération. »

Profil du cycliste urbain

Selon A-C Sebban, la notion de cycliste urbain revêt une signification à la fois territoriale et philosophique : elle fait référence à un territoire de pratique, à savoir les villes ou les agglomérations. Egalement, les cyclistes pour motifs utilitaires sont des « êtres urbains » dans le sens où se déplacer à vélo plutôt qu'en voiture symbolise une attitude de respect (urbanité) envers les autres individus et l'environnement (pas de pollution, ni bruit, ni d'embouteillage).

Les différents types de déplacement

Le motif utilitaire se définirait par ce qu'il n'est pas. Il s'agit d'une pratique du vélo non motivée par les loisirs, le tourisme ou le sport. Ainsi, les motifs utilitaires suivants sont à l'origine de la pratique du vélo du cycliste urbain :

- déplacements domicile / travail ou domicile / lieu d'études (école, collège, lycée, université) ;
- déplacements domicile / lieu de loisirs (cinéma, gymnase, restaurant) ; visite de parents ou d'amis, achats divers (marché, supermarché) ; démarches administratives (courriers etc.).

Si nous suivons le plan de marchéage (4P) :

- **PRODUIT**

Le produit serait représenté à travers le vélo de ville, le vélo tous chemins, le vélo tous terrains et le vélo à assistance électrique pour les régions où la topographie est importante. En effet, la pratique urbaine est permise d'avoir le choix parmi le panel des vélos existants. Les voies vertes attirent de plus en plus ce type de cyclistes, où la pratique utilitaire est proportionnellement plus élevée avec 7% que sur la route avec 4%. Concernant le profil de ses usagers, 6% d'entre eux sont des résidents.

L'usage utilitaire sur les véloroutes voies vertes est faible (moins de 5%), mais peut devenir plus important sur les sites où la connexion avec les agglomérations est bonne.⁴¹

- **PRIX**

Des rapports sont possibles afin de démontrer que le vélo reste un mode de déplacement où le coût économique peut être fortement réduit face à la voiture. L'association clermontoise Vélocité 63, membre de la FUBicy a voulu apporter la preuve que le vélo coûtait beaucoup moins cher que la voiture particulière :

Budget annuel voiture

(base voiture simple 7 cv fiscaux, diesel)

- 1 - Remboursement du crédit = 2 640 euros (base : 12 fois 220 euros)
- 2 - Assurance = 760 euros
- 3 - Carburant = 990 euros (base : 15 000 km/an, 6l/100 et 1,1 euro le litre)
- 4 - Révision = 200 euros
- 5 - Pneumatiques = 120 euros (base : 2 pneus a 150 euros pièce changés tous les 40 000 km)
- 6 - Péages et stationnements = 90 euros (arrondi)

Total voiture année d'achat = 4 700 euros/an

Total voiture années suivantes = idem

Budget annuel vélo

(base vélo urbain de qualité, usage quotidien)

- 1 - Achat du vélo = 400 euros
- 2 - Pneus = 24 euros (base : 2 par an)
- 3 - Chambres à air = 10 euros (base : 2 par an)
- 4 - Patins de freins = 10 euros (base : 2 paires par an)
- 5 - Huile = 3 euros
- 6 - Accessoires = 50 e (antivol en "U") + 40 e (siège enfant) + 16 e (cape de pluie) + 15 e (panier avant) + 5 e (gilet) + 3 e (écarteur)
- 7 - Piles pour éclairage = 10 euros
- 8 - Révision = 70 euros (base : 1 par an)

Total vélo année d'achat = 542 euros/an

Total vélo années suivantes = 124 euros/an

Ceci représente le coût de revient d'un vélo urbain en cas d'achat. Cependant, en cas d'absence de vélo personnel, la location de vélo reste la meilleure solution. Les tarifs pratiqués sont souvent sur la base de demi-journée (varie entre 0 à 10€) et journée (de 0 à 12€) pour les locations occasionnelles. Concernant les locations plus régulières à partir de la semaine (entre 10 à 32€) et au mois (de 16 à 50€), avec une caution (entre 46 à 300€).⁴²

- **PROMOTION**

En France, tous les médias sont susceptibles de promouvoir le vélo urbain.

- la presse
- le marketing direct

⁴¹ Source : Altermodal à la demande de l'AFIT et de Voies Navigables de France, *Etude Voies Vertes : fréquentation et impact*, 2002

⁴² Vélocité n°70, données prises sur la base des tarifs pratiqués d'après l'enquête sur les vélostations, mars-avril 2003

- la télévision
- la radio
- le Web
- l'affichage
- l'animation

➤ La presse : il est entendu par là, la presse écrite nationale dans les pages de loisirs par exemple ; la presse magazine spécialisée qui illustrée entre autres par des magazines tels que « Vélocité », « Roue Libre » ; la presse locale et régionale.

➤ Le marketing direct : il peut être représenté par les plans cyclables, les guides que l'on peut retrouver dans les offices de tourisme, ou au sein des collectivités

➤ La télévision : elle peut être à l'échelon national au même titre que l'alimentation dans le cadre de la santé. Elle peut être aussi locale ou régionale

➤ La radio : tout comme la télévision, elle peut être locale, régionale.

➤ Le Web : son essor fulgurant depuis ces dernières années prouve qu'il est un média à fort potentiel et qui se révèle moins cher que certains autres médias

➤ L'affichage : avec l'avènement du vélo libre service, il n'est plus surprenant de voir des messages adressés aux citoyens dans les agglomérations, aussi bien à l'attention des cyclistes que des automobilistes. Le Grand Lyon avec le succès du service Vélo'v communique beaucoup par le biais du mobilier urbain (rappelons que l'entreprise exploitante n'est autre que le célèbre publicitaire, JC Decaux).



Figure 25: Communication du Grand Lyon "Garez votre auto'v, prenez un vélo'v"

Source: Patrick Reynaud

➤ L'animation : de plus en plus de collectivités n'hésitent plus à faire la promotion du vélo aux plus près de ses citoyens. L'animation peut être déclinée sous 2 formes. : *l'animation de proximité et l'animation événementielle.*

L'animation de proximité se traduit le plus souvent par des événements organisés régulièrement pour mobiliser la population locale. Elle peut s'effectuer auprès des résidents, des prestataires privés, auprès des établissements scolaires.

L'animation événementielle se traduit par des inscriptions dans le cadre d'opérations nationales et régionales.

Aussi, il n'est plus impossible de les voir tenir des stands lors des salons et des foires. Le Département de l'Hérault et la Communauté Urbaine de Lyon font office d'exemples.

• PLACE : LES CIRCUITS DE DISTRIBUTION

Les canaux de distribution pour la pratique du vélo utilitaire se font essentiellement par le biais de la *distribution directe*.

La distribution directe peut être effectuée par :

- les vélocistes comme Décathlon,
- les loueurs privés,
- les services vélo (vélos en libre service, location de vélo courte, moyenne et longue durée),
- les gestionnaires de parking (exemple de Lyon Parc Auto à Lyon)

3.3.2 Le pratique cyclotourisme

D'après l'instruction du 2 novembre 1995, le vélo récréatif se définirait comme suit :

Le vélo «récréatif» s'adresse à des cyclistes ou des familles souhaitant, en général, effectuer de courtes distances sur des itinéraires sécurisés, et qui peuvent inclure des déplacements en voiture pour rejoindre le point de départ. Une partie de ce public recherche des boucles plus longues permettant, notamment, de découvrir des lieux touristiques.

Le vélo « récréatif » peut être interprété différemment car celui-ci ne fait pas la distinction entre le cyclisme de loisirs et le cyclisme de tourisme. Aussi, cette partie sera consacrée au cyclotourisme.

Définition

D'après le petit Robert, le cyclotourisme constitue le « tourisme à bicyclette ». *De la courte balade à la randonnée de plusieurs jours, seul, en famille ou en groupe, le cyclotourisme permet de voyager et de faire du tourisme à vélo à son propre rythme.*

C'est une pratique universelle qui puise sa richesse et sa spécificité dans les trois composantes de son activité :

- le sport
- le tourisme
- la culture.

A-C Sebban ira plus loin en dissociant le tourisme à vélo du cyclotourisme. « *Où le tourisme à vélo pourrait se définir comme le fait de voyager pour le plaisir de découvrir d'autres lieux que celui dans lequel on a l'habitude de vivre, cela à l'aide d'un moyen de déplacement non motorisé spécifique : le vélo. Cette définition diffère de celle du cyclotourisme car, ici, c'est l'intérêt touristique qui prime sur la pratique sportive.* ». *Les cyclistes de loisirs considèrent le loisir comme un laps de temps de plusieurs heures consécutives consacrées à des activités récréatives autrement leurs principaux motifs sont la détente et la promenade ».*

Profil du cycliste touriste appelé aussi « cyclotouriste »

Le cyclotouriste est une personne qui souhaite faire du tourisme à bicyclette. Nous pouvons séparer les deux volets de cette activité, qui relève avant tout des loisirs, même si la notion de sport peut y être associée. Nous pouvons constater une demande diversifiée pour le tourisme à vélo. Aussi, nous comptons quatre catégories d'usagers :

- les résidents
- les excursionnistes
- les touristes de séjour
- les itinérants

➤ Les résidents

Ils habitent à proximité d'un itinéraire (moins de cinq kilomètres) et s'y rendent en général directement à vélo, à pied, en roller, voire en voiture. Ils restent entre deux et quatre heures pour des activités de loisirs, essentiellement le week-end, même si leur présence en semaine peut être soutenue. Il s'agit d'utilisateurs de restauration, en raison de la proximité de leur domicile et d'un temps de présence limité sur l'itinéraire

➤ Les excursionnistes

Ils viennent de plus loin (plus de 10 km) et utilisent la voiture comme moyen d'accès sur le site pour y passer une demi-journée ou une journée. Leur niveau de consommation en restauration est plus important que celui des résidents.

➤ Les itinérants

Ils se déplacent sur de longues distances, en changeant régulièrement d'hébergement, souvent chaque soir. Ils sont très minoritaires puisqu'ils représentent que 2% des usagers des véloroutes et voies vertes et sont représentés pour une grande partie, par des étrangers (83%).

Ce chiffre tend à se développer au fil des créations des grands itinéraires, tels que les 250 kilomètres aménagés sur la Loire à vélo en 2006.

Les différents types de déplacement

Toujours d'après A-C Sebban, « généralement, les touristes cyclistes font du vélo pour les motifs suivants : exploration du patrimoine, des terroirs, des régions et des pays réputés autant pour leurs qualités climatiques, paysagères et naturelles, que pour leurs richesses culturelles, architecturales ou historiques. En France, quasiment tous les sites se prêtent à des activités touristiques, ce qui fait de l'hexagone l'une des premières destinations au monde pour le tourisme à vélo. Pour cette pratique, tous les types de vélos sont utilisés (ex : VTC, VTT). »

• **PRODUIT**

La pratique du cyclotourisme est une pratique reconnue officiellement à l'image de la Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT). Celle-ci compte plus de 120 000 adhérents dont 20% de femmes et de 3 200 clubs, elle constitue la plus importante association à se consacrer à la pratique de la randonnée à vélo et à VTT. Depuis les Assises du cyclotourisme, la FFCT s'oriente ouvertement vers le tourisme à vélo⁴³.

Les routes peu fréquentées (moins de 300 véhicules par jour) et les voies vertes font figures de lieu privilégié pour cette pratique.

Dans ce domaine, l'offre a largement contribué à dynamiser la demande. Depuis quelques années, l'augmentation progressive du réseau d'itinéraires par l'investissement des collectivités territoriales et les efforts déployés par les opérateurs et les professionnels du tourisme en matière de services et d'infrastructures, au même titre que les moyens mis en œuvre dans la promotion ou la communication, ont posé les bases d'un marché prometteur.

• **PRIX**

Il est complexe de fournir une fourchette de prix exacte concernant la pratique du cyclotourisme, car le plus souvent les tarifs sont associés avec d'autres partenaires du tourisme tels que les hébergeurs, les musées, sites historiques, les tours opérateurs...

• **PROMOTION**

Au même titre que pour le vélo urbain, le cyclotourisme peut utiliser les médias suivants :

- la presse
- le marketing direct (topoguide, cartes)
- la télévision
- la radio
- le Web
- l'affichage
- l'animation

⁴³ Source :FFCT



Néanmoins compte tenu du caractère très touristique, une identité plus forte peut être créée, c'est autour de celle-ci qu'une collectivité va communiquer. Car rappelons le, le tourisme et dans ce cas précis, le cyclotourisme représente un véritable enjeu touristique sur lequel vont se baser les collectivités, soit pour se faire connaître soit pour redonner un nouvel élan à ses activités ou encore pour s'offrir une nouvelle image. A l'exemple, de la Région bourguignonne avec le « Tour de Bourgogne à vélo » souhaite redonner une nouvelle image de sa région, tout ayant l'esprit de redonner un élan au tourisme fluvial⁴⁴. Autre exemple, le Département de la Loire avec la Loire à vélo.

Figure 26: Identité visuelle "La Loire à vélo"

Source: Web

- **PLACE : LES CIRCUITS DE DISTRIBUTION**

La clientèle étant essentiellement des touristes, les canaux de distribution que nous retrouvons se font par le biais de la distribution directe mais aussi par la distribution par un intermédiaire c'est-à-dire auprès des partenaires de tourisme et des autres prestataires de services :

- vélocistes
- loueurs spécialisés
- hébergeurs
- tours-opérateurs
- offices de tourisme

3.3.3 La pratique cycloportive

Définition

La pratique cycloportive est basée sur des critères tels que la vitesse et l'endurance.

Profil du cycloportif

Il s'agit du cycliste dont l'activité principale est la pratique du vélo de course ou du VTT. Le kilométrage annuel moyen d'un cycloportif, est très variable : 2 600 à 10 000 kilomètres par an pour un « sportif du dimanche », contre 15 000 à 30 000km par an pour un cycliste sportif occasionnel. Les fédérations de cyclistes sportifs sont très importantes en France, avec 400 000 licenciés.

Les différents types de déplacement

Ce sont des déplacements basés sur de la longues distance. Sur la route, la pratique sportive est plus répandue (42%), même si la promenade reste majoritaire (50%).⁴⁵

- **PRODUIT**

La pratique cycloportive requiert d'avoir un matériel très spécifique, à la différence des deux autres pratiques vues au-dessus, qui laissent le choix du type de vélo. Elle nécessite de posséder soit un vélo de course soit un vélo tous terrains. Généralement, les cyclistes sportifs sont propriétaires du vélo.

Historiquement, la pratique du vélo pour des motifs sportifs a surtout explosé au XXème siècle grâce au Tour de France (100^{ème} édition en 2003). La France comptait en 2002, environ 600 000 cyclistes sportifs.⁴⁶ Les besoins d'aménagements des cyclistes sportifs sont

⁴⁴ C.Harmenil, Entretien avec la Région, juillet 2007

⁴⁵Source : Altermodal à la demande de l'AFIT et de Voies Navigables de France, Etude Voies Vertes : fréquentation et impact, 2002

⁴⁶ Source : Altermodal

assez peu nombreux, grâce véloroutes et aux revêtements de bonne qualité de types bandes cyclables et aux surlargeurs sur les routes principales à forte circulation de routes de types départementales ou nationales (3 000 véhicules/jour).

Néanmoins, cette pratique, demande d'avoir un certain équipement : chaussures rigides attachées aux pédales, t-shirt très coloré, cuissard, casque ou casquette et gants.

- **PRIX**

Tout comme le cyclotourisme, la pratique cyclosportive est difficile à évaluer. Pour autant, l'élément certain est, que le coût d'un vélo cyclosportif, est certainement plus élevé que les précédents. Sa robustesse, sa technicité et les recherches de performances font que les matériaux utilisés rendent le vélo beaucoup plus onéreux.

- **PROMOTION**

La communication de cette pratique s'effectue moins largement que les précédentes. En effet, du fait qu'elle se destine à une clientèle très précise, celle-ci est souvent réalisée par les associations locales, régionales voire nationales ainsi qu'à l'occasion d'organisation d'évènements. Rappelons que le critère historique peut notamment souvent jouer un rôle dans certaines régions à l'image du Tour de France.

- **PLACE : LES CIRCUITS DE DISTRIBUTION**

Compte tenu de la spécificité du vélo, le cycliste sportif se dirigera habituellement auprès des vélocistes spécialisés dans ce secteur.

4. Le marché du vélo

Dans la partie précédente, nous avons établi les différentes typologies de pratique du vélo. C'est d'après ces dernières, que vont être faits les choix des différents services vélo que les collectivités souhaiteront offrir à leurs citoyens. Ainsi, ce chapitre nous permettra d'évaluer les différents services disponibles sur le marché du vélo.

4.1 Les différents services vélo

4.1.1 Vélo Libre Service (VLS)

Le vélo en libre service a le vent en poupe, cette expression définit bien le phénomène que nous rencontrons depuis 2005, date de la mise en service du service Vélo'v à Lyon, exploité par le leader de la communication, JC Decaux.

Avant d'expliquer les différentes caractéristiques de ce type de marché, il s'agit dans un premier de définir ce qu'est le vélo en libre service.

Principe du service

Le système de Vélo en Libre Service (VLS) est un concept basé sur des stations automatiques, des bornes d'accès et des cycles très élaborés. Chaque station, accessible 24 heures/24, fonctionne en libre-service. Une carte de paiement ou d'abonnement suffit pour utiliser ce service.

Un enjeu politique

De plus en plus de collectivités sont séduites par ce concept. Le vélo en libre service est devenu un véritable argument politique. A quelques mois des élections municipales de 2007,

six villes françaises ont décidé d'adopter la recette VLS par le biais du couple vélo+publicité, avec JC Decaux. Emmanuel Roche du bureau d'études Altermodal précise : « Tout d'un coup, il est devenu normal de parler en millions d'euros pour le vélo ! ». Ce marché induit les notions de : gagner de l'argent ou développer de nouveaux services⁴⁷.

Ses atouts

Un tel engouement, peut s'expliquer par le fait, que le VLS offre un nouveau souffle au développement du vélo, mais surtout que le vélo offre une alternative à la voiture. De plus, ce système permet d'offrir une image dynamique et plus moderne des villes.

Le VLS : vers une polémique

Néanmoins, ce concept crée une vraie émulation autour de lui. Le VLS, est un service exploité par des non-spécialistes dans ce domaine. Aujourd'hui, il existe deux types de marché de vélo libre en service :

- *le marché avec la formule vélo + publicité*
- *la formule vélo sans le marché publicitaire.*

La première formule est basée sur le fait que se sont de grands afficheurs (JC Decaux et Clear Channel) qui exploitent le service. Le vélo en libre en service est financé par des contrats de mobilier urbain avec les collectivités.

La seconde formule, est différente de la seconde sur le critère du financement. En effet, l'agglomération fait le choix de dissocier les deux sujets et d'assumer le système de VLS. Cette démarche laisse entendre que la collectivité souhaite faire du vélo, un mode de déplacement à part entière.

L'agglomération d'Orléans constitue la première agglomération en France à en faire l'expérience. Le 27 juin 2007, elle inaugure avec son exploitant, l'entreprise EFFIA, le service *Vélo+* dont l'objet du marché est la mise en place d'un système VLS sur 28 stations et de 300 vélos.

Relatif à la formule vélo + pub, la polémique se situe au niveau des questions de transparence. Si les collectivités peuvent être gagnantes par le fait que « **les vélos ne leurs coûtent rien** » et peut être source de redevance, ces dernières se plaignent de ne pas connaître combien rapporte l'exploitation du mobilier urbain et d'une flotte de vélos en libre service, ni combien coûte la mise en place de celle-ci⁴⁷.

Par ailleurs, ce marché constitue un véritable enjeu économique pour les afficheurs, ce qui nous renvoie à se retrouver face à de véritables guerres juridiques dont l'objectif est de gagner le marché. Le contentieux le plus significatif étant, le marché Vélib à Paris, remporté par JC Decaux face à Clear Channel, cela grâce à des recours juridiques.

De plus, ce type de service suscite de vives réactions auprès des loueurs spécialisés, qui, face à cette machine, se sont vus déboutés, au même titre que les associations. L'association Casseurs de Pub⁴⁸, estimant que le service *Vélo'v* n'est autre qu'un service à double tranchant, avec d'un côté une solution alternative à la voiture, et de l'autre, le fond de commerce d'une entreprise publicitaire : la pollution visuelle.

⁴⁷ La Gazette des communes n°21, « *Mobilier urbain : le vélo en libre service ravive la guerre des afficheurs* », mars-avril 2007

⁴⁸ Article du Progrès, « *Vélo'v illustre la démission des élus devant le pouvoir économique* », 28 mai 2005

4.1.2 Les vélostations⁴⁹

Le mot « vélostation » est un terme pour le moins générique qui détermine un pôle de services liés au vélo. Ce terme ne possède pas de définition ou de norme précise pour exprimer son champ d'actions, si ce n'est qu'il représente un terme déposé par une chaîne de vélocistes.

Une vélostation regroupe généralement les services tels que, le gardiennage, la location courte, moyenne et longue durée ainsi que d'autres services annexes.

Quelques exemples connus : Grenoble (Métrovélo), Chambéry (vélostation), Versailles (Phébus), Montpellier (TAM Vélo).

Le porteur de projet et financement

Si en général ce sont les villes ou les agglomérations qui sont en charge de ce type de projet et donc logiquement maître d'ouvrage, il est possible de trouver d'autres acteurs impliqués, à l'image des associations locales, de la Région et d'autres, cela appuyés par un soutien, indispensable des collectivités locales pour les subventions. Car un projet de cette ampleur, constitue un coût financier réel. Avec 20% du chiffre d'affaires, l'ambition des vélostations réside non pas dans l'équilibre financier mais plutôt dans l'incitation au report modal auto/vélo et à l'intermodalité.

De plus, la vélostation incarne une politique volontariste de la collectivité en faveur du vélo et donc lui apporte une reconnaissance en termes d'image.

Cependant, mettre en place une vélostation induit un certain nombre d'étapes préalables :

- choisir les différents services à proposer
- dimensionner techniquement : nombres de places de consigne, taille du parc de vélo, horaire, personnel
- rechercher des locaux
- dimensionner financièrement en investissement et fonctionnement

Pourquoi une vélostation ?⁵⁰

De manière générale, les vélostations sont créatrices d'emplois. Les effectifs des salariés sont néanmoins très disparates entre les structures (de 1 à 13 employés). Paradoxalement, les plus forts effectifs de salariés ne sont pas forcément liés à des amplitudes horaires élevées. Ordinairement, nous retrouvons les vélostations à proximité des pôles d'échanges, car celles-ci jouent un rôle primordial lors de politique volontariste envers l'intermodalité. Notamment par des incitations tarifaires attractives (abonnement combiné TC+ vélo) et un stationnement gardienné.

Quelques caractéristiques⁵⁰

En France, les vélostations proposent une offre de stationnement et un parc de vélos en location très variables. Selon les structures, le volume de vélos mis en location (de 3 à 359 vélos) ainsi que le nombre de place de stationnement disponibles (de 10 à 270 places) sont très variables⁵⁰. La vélostation de Grenoble connaît des listes d'attente pour le stationnement de vélos pouvant atteindre presque deux ans.⁵¹

⁴⁹ Données essentiellement issues de la présentation d'E. Roche d'Altermodal, « Vélostations : Jalons d'une méthodologie de projet » Paris le 22 mars 2007

⁵⁰ Vélocité n°71, « Les vélostations en France », mars-avril 2003

⁵¹ Entretien téléphonique avec l'ADTC (Association pour le Développement des Transports en Commun), mai 2007

Seule une grande amplitude variable permet l'utilisation optimale des services. En effet, il faut pouvoir par exemple, poser son vélo quand on prend son train, pour ensuite le récupérer tard.

Dernier point, les grilles tarifaires concernant les vélostations et le gardiennage sont assez larges mais restent très incitatives, loin du seuil de rentabilité financière. Il est nécessaire probablement d'avoir au-moins 500 vélos pour atteindre celui-ci.

4.1.3 La location

Lorsque nous parlons de location de vélo, trois types de location sont sous-entendus⁵² :

- la location courte durée
- la location moyenne durée (souvent assimilée à la location longue durée)
- la location longue durée

- **LA LOCATION COURTE DUREE**

La location de vélos courte durée est la location de vélos pour des durées allant de quelques heures à quelques jours. Son utilisation est destinée à des motifs utilitaires ou touristiques. Ce type de location, peut parfois faire l'objet de concurrence avec les loueurs privés. Elle implique une saisonnalité très forte de l'activité mais également un temps de mise à disposition important par rapport à la location, ce qui génère un coût important. Le dimensionnement du parc de vélos dépend fortement du contexte touristique (minimum 30 pour être significatif).

- **LA LOCATION LONGUE DUREE**

La location longue durée intègre également la location de moyenne durée. Ce type de location est destiné à la location pour des durées allant de quelques semaines à 1 an associé à des tarifs préférentiels (voire gratuitement dans certains cas). La location longue durée permet de tester le vélo à moindre frais, pour les personnes hésitant à en acheter un. Elle peut être destinée au grand public ou bien à des publics-cibles (étudiants, entreprises en PDE...). Le principal avantage pour la collectivité, est que cette formule présente un coût faible (100€ / /vélo / an). Le dimensionnement du parc de vélos dépend des tarifs et du ciblage (étudiants, grand public...).

4.1.4 Gardiennage et entretien

Le terme gardiennage signifie que les vélos sont gardés et sécurisés soit par une présence physique, soit par de la vidéosurveillance ou soit par un accès contrôlé. Il y a là, la notion de local fermé. Il peut arriver, que les trois systèmes soient cumulés, pour garantir le service 24H/24.

Certains utilisent le terme « consigne », en sachant que celui-ci a tendance à faire référence aux consignes bagages.

Ce service permet de sécuriser son vélo contre le vol, et de le protéger des intempéries. Il facilite l'intermodalité train+vélo et donc, garanti un important transfert depuis des kilomètres parcourus en voiture. Il est majoritairement utilisé par des personnes laissant leur vélo la nuit (rabattement le matin en train vers une ville centre).

Le gardiennage de vélo en gare a un fort impact environnemental puisqu'il est à l'origine de l'essentiel des kilomètres de voiture transférés, des économies d'émission de CO2 et de polluant de l'ensemble des services vélo.

⁵² Données essentiellement issues de la présentation d'E. Roche d'Altermodal, « Vélostations : Jalons d'une méthodologie de projet » Paris le 22 mars 2007

Le transfert est concentré sur un petit nombre de personnes (seulement 20% des usagers) passant de la voiture vers le train+vélo sur des distances généralement longues (30-60km aller). Le nombre de km/an/personne transféré de la voiture au train+vélo est particulièrement élevé sur cette activité, avec une moyenne de près de 10.000 km. Le levier de cette activité est donc considérable, même si elle porte aujourd'hui sur un nombre trop limité de personnes.⁵³

Le gardiennage est souvent accompagné de services annexes, qui sont pour les usagers, une garantie que leur vélo reste en bon état et pour l'exploitant une solution pour rentabiliser le temps de travail des employés.

Ces services annexes peuvent être les suivants :

- le gravage /marquage appelé aussi Bicycode ou Fubicycode afin de lutter contre le vol
- l'entretien courant (les petites révisions)
- le nettoyage
- l'information et le conseil
- le contrôle technique
- les animations

4.1.5 Le prêt gratuit

Afin d'inciter l'usage des modes transports alternatifs, il n'est pas impossible de voir apparaître des formules de prêt gratuit de vélo. Cette idée peu ordinaire tend à se développer de plus en plus. Aussi, nous pouvons trouver plusieurs catégories d'initiateurs :

- les associations locales
- les organismes touristiques (exemple : les Bureaux d'Informations touristique)
- les gestionnaires de parking voiture (exemple : Lyon Parc Auto prêt gratuit à leur clientèle,)
- les transporteurs urbains (exemple : le réseau Ginko⁵⁴ à Besançon sur présentation de ticket ou abonnement valide)
- collectivités (exemple : le SITURV⁵⁵ à Valenciennes, géré par la SAEM Stationnement)⁵⁶

4.1.6 Autres services

Nous pouvons citer d'autres services ayant pour but de promouvoir le vélo :

- le vélobus
- l'information
- les vélos de service
- les PDE

- **LE VELOBUS**

Il s'agit d'un ramassage scolaire à vélo plutôt qu'en bus : Ce service est destiné aux enfants d'écoles primaires. Le principe est tel que les enfants de l'école ou de la commune concernée se rendent à leur établissement et reviennent le soir à vélo en groupe encadré par des adultes formés à cet effet. Un horaire précis et des points d'arrêt sont définis, que chacun doit respecter. A titre d'exemple, la ville de Mouans Sartoux, première commune de France avec Carpentras à répondre à l'appel du service

⁵³ Rapport Intermédiaire fiches descriptives d'offres alternatives à la VP - ALTERMODAL – Mai 2004

⁵⁴ http://www.ginkobus.com/g_pvente.asp?texte=1, consulté en Juin 2007

⁵⁵ SITURV : Syndicat Intercommunal pour les Transports Urbains de la Région de Valenciennes

⁵⁶ Trans Flash n°300, « Transports et écologie : prêts gratuits de vélos pour les habitants du Valenciennois », février 2005

Environnement et Energie du Conseil Régional PACA en 2001, remporte un vive succès car 60% des écoliers se rendent à l'école à pied ou à vélo.⁵⁷

- **L'INFORMATION**

Diverses études montrent que les Français sont souvent mal informés lorsqu'il s'agit d'aborder le sujet vélo. L'usage du vélo ne peut être appréhendé pleinement que si les éléments rudimentaires sont connus. Souvent arrêtés sur des idées reçues, l'apport de compléments d'informations auprès des interlocuteurs, constitue une démarche importante de l'apprentissage du vélo pour les non utilisateurs et une source de compléments d'informations pour les utilisateurs. Aussi, de plus en plus de collectivités n'hésitent plus à se déplacer au sein des établissements scolaires afin d'intervenir dans les classes, le Conseil de l'Hérault est particulièrement actif dans ce domaine.

- **LES VELOS DE SERVICE**

Les vélos de services sont des vélos mis à la disposition du personnel, de la part de leur employeur, dans le but de l'inciter utiliser le vélo au détriment de la voiture, cela, dans le cadre de déplacements professionnels. De nombreuses collectivités optent pour cette solution notamment pour donner l'exemple dans le but d'affirmer leur démarche de politique vélo.

- **LES PLANS DE DEPLACEMENTS D'ENTREPRISE**

Un Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE) consiste à mettre en oeuvre une démarche, proposant un éventail de mesures permettant de favoriser les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle, pour les déplacements liés aux activités professionnelles.

Il s'agit d'améliorer la qualité et le confort des déplacements des salariés, ainsi que l'accessibilité du site de l'entreprise pour les différents acteurs (salariés, fournisseurs, clients et visiteurs).

La société STMicroelectronics, à Grenoble fait office de modèle, en encourageant le recours au vélo par le raccordement du site au réseau de pistes cyclables, par la distribution de kits de sécurité pour les cyclistes, et par une prise en charge financière du coût occasionné par une intempérie exceptionnelle ou une urgence familiale.

⁵⁷ <http://www.mouans-sartoux.net/>, consulté le 14 août 2007

PARTIE II Analyse de marché de la Région Sud-Est de l'entreprise EFFIA

L'entreprise EFFIA, opérateur de l'intermodalité, propose son expertise des déplacements incluant tous les modes de transport sur tous les territoires. Sa mission est d'assister les Autorités Organisatrices (AO) dans la gestion et l'évaluation des politiques de déplacement, d'aider les opérateurs dans la mise en œuvre et dans l'animation de l'offre sur leurs réseaux et enfin de faciliter l'utilisation des transports publics en offrant aux voyageurs des services performants et complémentaires à l'offre de transport. C'est dans cette logique, qu'aujourd'hui EFFIA se positionne comme opérateur de référence de transport en modes doux.

5 Etude de marché de la Région Sud-Est (selon EFFIA)

EFFIA, est une des premières entreprises privées à se positionner en tant qu'opérateur en modes doux en France. Le vélo constitue depuis peu, l'objet d'un marché qu'elle souhaite développer. C'est à travers l'exploitation du service de vélos en libre service, Vélo+ avec l'agglomération d'Orléans, que l'entreprise connaît un réel début de notoriété dans le domaine du vélo.

Aussi, EFFIA souhaite développer et pérenniser ce marché, qui connaît actuellement un engouement certain auprès des collectivités.

C'est dans cette perspective, que la Direction Régionale Sud-Est d'EFFIA a décidé de réaliser une étude de marché, qui par la suite lui permettra de déterminer les secteurs au sein desquels, elle pourrait se positionner et proposer ses services auprès des collectivités.

Ainsi, le schéma suivant exprime la logique de cette étude (à l'exception des phases D, E, F qui ne seront pas abordées).

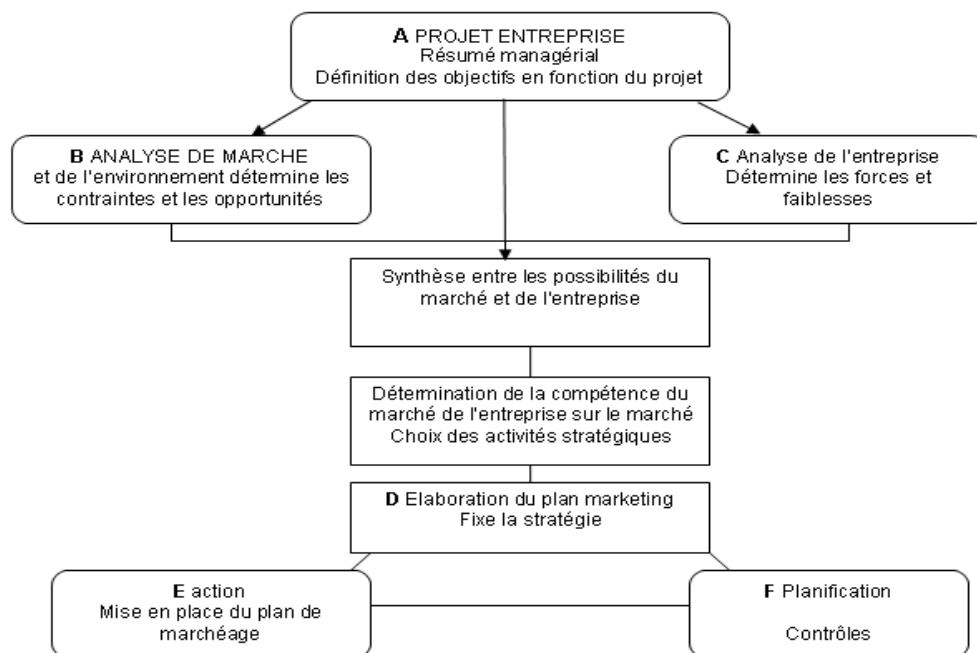


Figure 27: Schéma étude de marché vélo

5.1 Contexte de l'étude : Projet de l'entreprise

Cette partie correspond à la « rubrique **A** » du schéma vu postérieurement. Cette étude a pour but d'identifier « le potentiel vélo » au sein de la Région Sud- Est, selon le périmètre d'EFFIA, dont l'objectif serait à terme de se positionner comme opérateur de transport en modes doux.

L'intérêt de cette étude est donc de pouvoir distinguer les éventuelles collectivités publiques susceptibles d'être intéressées par des services vélo et donc de répondre à la problématique suivante :

Où est-il pertinent de s'implanter et quels services offrir ?

5.1.1 Le périmètre d'EFFIA de la Région Sud-Est

Le périmètre d'EFFIA de la Région Sud-Est se découpe comme suit :

- Région Bourgogne - Franche-Comté
- Région Auvergne –Limousin
- Région Rhône-Alpes
- Région Languedoc - Roussillon
- Région PACA
- La Corse

La Corse a volontairement été écartée du champ de l'étude.

Chacune est découpée de la manière suivante :

- Région
- Département
- Agglomération

En d'autres termes, la Région Sud-Est comporte 8 Régions, 34 Départements et plus de 70 Agglomérations.

C'est d'après ce découpage que les recherches ont été effectuées. Il s'agissait alors de répertorier de le plus exhaustivement possible les interlocuteurs de chaque collectivité.

Cette étude vise à :

- identifier les différentes Autorités Organisatrices des Transports Urbains à l'échelle des Régions, des Départements et des Agglomérations
- formuler pour chacune d'elle leur position sur « la politique vélo », les actions entreprises visant à exercer un levier sur la pratique du vélo en milieu urbain
- établir une liste de collectivités potentielles à l'accueil de services vélo

Le recueil d'informations constitue ainsi l'étape incontournable pour connaître l'environnement dans lequel le marché du vélo évolue. Afin d'être la plus représentative possible, cette étude a été réalisée en deux temps. La première a été basée essentiellement, sur des recherches faisant appel à différents médias tels que la presse écrite, les ouvrages et Internet. Puis, pour obtenir une vision la plus réaliste possible du marché, des interviews ont été réalisées auprès des interlocuteurs en charge de la politique cyclable au sein des collectivités.

Ces recherches se sont orientées autour de la « problématique vélo » soit :

- ✓ l'infrastructure (les voiries aménagées, stationnement, jalonnement)
- ✓ la promotion du vélo (manifestations, communications diverses)
- ✓ le système locatif et les services associés (services vélo, associations)
- ✓ le(s) projet(s) transport (pôles d'échanges, rénovations de gares)

Ce dernier item vise à détecter les différents « projets transports potentiels » susceptibles d'accueillir des services vélo comme les pôles d'échanges par exemple. C'est la raison pour laquelle, cet item a été intégré dans la problématique.

5.1.2 Choix des collectivités

Avoir mené dans un premier temps une recherche plus ou moins exhaustive en fonction de notre problématique vélo, nous a permis d'avoir une vision assez large de ce qui se passe en matière de vélo auprès de toutes les Autorités Organisatrices de Transports Urbains.⁵⁸D'après ce premier constat et sous les conseils d'organisme (l'Association des Départements Cyclables), cette première base nous a permis d'évaluer l'attractivité du vélo dans les différentes collectivités et de procéder à la seconde étape, qui était de faire le choix de **vingt collectivités** selon la répartition suivante :

- 3 Régions
- 6 Départements
- 11 Agglomérations

Les critères de choix ont été :

- l'activité actuelle et l'activité potentielle de la collectivité
- la taille (démographie) pour ce qui concerne les agglomérations

Le choix s'est donc orienté sur les collectivités suivantes :

COLLECTIVITES
Régions
Conseil Régional de PACA
Conseil Régional de Rhône-Alpes
Conseil Régional de Bourgogne
Départements
Conseil Général de Côte d'Or
Conseil Général de la Drôme
Conseil Général de l'Isère
Conseil Général de Savoie
Conseil Général de l'Hérault
Conseil Général du Var
Agglomérations
St Etienne Métropole
Limoges Métropoles
Grand Besançon
Grand Chalons
Ville d'Avignon
Ville de Belfort
Villes d'Arles
Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget
Communauté d'Agglomération de la Narbonnaise
Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur (CANCA)
Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée

Tableau 2: Collectivités interviewées

⁵⁸Voir détails AOTU en annexe.

5.2 Analyse du marché

Cette partie correspond à la « rubrique **B** » du schéma précédent. Les chiffres qui vont suivre, sont le résultat des recherches appuyées par les entretiens réalisés avec les vingt collectivités citées au-dessus. L'échantillon étant faible, cette analyse ne peut se substituer à une enquête. Néanmoins, les différents résultats nous permettent de dégager les grandes tendances pour chacune des collectivités et ainsi disposer d'un certain recul sur le contexte général de la politique cyclable du point de vue des collectivités.

Cette analyse s'établira à travers divers éléments :

- la nature du « projet vélo » soit l'environnement dans lequel s'exerce la politique cyclable,
- le cadre institutionnel et législatif
- le cadre économique, le cadre politique, l'étude du « consommateur » autrement dit le profil des collectivités ainsi que leurs freins et les motivations concernant un « projet vélo »
- le cadre concurrentiel
- les services vélo actuellement en place et en perspective.

5.2.1 Analyse de l'environnement : « Nature du projet vélo »

Ce paragraphe abordera la nature actuelle et future du « projet vélo » de chaque collectivité.

Tableau 3: Nature actuelle du "projet vélo" des collectivités

TYPE DE COLLECTIVITES	Voirie et aménagements cyclables		Promotion du vélo (organisation d'évènements, interventions auprès acteurs concernés...)	Offre de services à la mobilité (mise en place de services vélo tous confondus)	Soutien à l'émergence de projet vélo (financier, conseil...)		Schéma directeur /départemental/ régional cyclable/ Chartes cyclable/ Plan vélo
	véloroutes, voies vertes et itinéraires cyclables	autres aménagements cyclables (jalonnement, stationnement)			Soutien financier	Conseil et accompa gnement	
Régions	3	3	2	3	3	3	3
Départements	6	6	6	3	3	3	6
Agglomérations	11	10	6	7	3	4	4
Ensemble des collectivités	20	19	14	13	9	10	13

Sur la base de 3 Régions, 6
Départements et 11 Agglomérations

Au niveau des Régions

Sur les trois Régions interrogées, nous ne pouvons constater que **toutes ont un « projet vélo »**. Pour l'ensemble des Régions, ce projet s'établit autour des schémas régionaux suite à l'adoption du Schéma National des Véloroutes et voies vertes.

Si nous nous penchons plus précisément sur chacun des critères, nous nous apercevons que la nature de leur « projet vélo » est relativement éclectique, même si son « premier métier » reste la voirie et les aménagements cyclables. Seule une Région affirme ne pas participer à la promotion du vélo sur son territoire.

En effet, la Région PACA affirme qu'elle reste compétente en matière d'infrastructure, qu'elle co-finance les études, les acquisitions foncières et les travaux. Néanmoins elle attire notre attention sur le fait que son rôle n'est pas d'inciter les agglomérations et les communes mais

simplement de les soutenir, à leur demande, en cas de volonté de projets cyclables, cela tant financièrement que dans un rôle d'accompagnateur.

A l'inverse, les deux autres régions (Rhône-Alpes et Bourgogne) n'hésitent pas à mettre en avant, le fait que leur compétence ne se limite pas au caractère technique et financier du projet cyclable. Selon le type de pratique d'usage du vélo qu'elles souhaitent développer (cyclotourisme ou urbain), elles sont prêtes à se rendre auprès des interlocuteurs concernés, afin d'atteindre leur objectif mais également de **promouvoir le vélo autour d'un projet régional**.

Citons le cas de la *Région Bourgogne qui désire développer le cyclotourisme à travers le « Tour de Bourgogne à vélo »*, où les viticulteurs et les pêcheurs se voient associés à projet. Or, ces derniers constituent des acteurs qu'il est nécessaire de convaincre à tout moment.

En d'autres termes, **les Régions possèdent toutes la compétence voirie et aménagements cyclables dont elles sont le plus souvent les maîtres d'ouvrage**. Toutes soutiennent l'émergence de projets cyclables selon deux niveaux : au *niveau financier* et au *niveau conseil et accompagnement*. Enfin, elles participent aux projets d'offre de services en mobilité, en assistant les collectivités à développer des services vélo.

Au niveau des Départements

Au même titre que les Régions, les Départements disposent comme première fonction **la compétence voirie et aménagements cyclables**. Cette compétence s'appuie entre autres sur les schémas directeurs mais également autour d'une communication visant à promouvoir le vélo à l'échelon départemental, comme par exemple « l'Hérault à vélo », « La Drôme à vélo ».

Cependant, concernant le critère soutien (financier et accompagnement), la moitié des Départements se disent co-financiers, tout comme la moitié offrant des services vélo. En effet, **les actions de financement de ces derniers, se limitent le plus souvent à la voirie et aux aménagements cyclables**. L'engagement des Départements concernant les services vélo, s'effectue généralement pour *l'amélioration de l'accessibilité des établissements scolaires notamment les stationnement vélo*. Les autres types de services vélo (vélos en libre service, vélostation, location, gardiennage) sont le plus souvent laissés au soin des agglomérations et des villes.

Au niveau des Agglomérations

Tableau 4: Les agglomérations et leur démographie

AGGLOMERATIONS	Nombre d'habitants	Nombre de communes
Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget	50 000	18
Communauté Belfortaine (Ville de Belfort)*	52 000	30
Communauté d'Arles, Crau, Camargue, Montagnette (Ville d'Arles)*	77 644	5
Communauté d'Agglomération de la Narbonnaise	80 000	18
Grand Chalon	108 091	38
Grand Avignon (Ville d'Avignon)*	170 000	12
Grand Besançon	176 000	59
Limoges Métropoles	190 692	17
St Etienne Métropole	390 354	43
Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée	403 743	11
Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur (CANCA)	500 000	24

Les données sont issues de l'INSEE et des sites WEB des agglomérations consultés entre Août 2007

* Il s'agit de la ville qui dispose de la "compétence vélo"

	Agglomération > 50 000 habitants
	Agglomération > 100 000 habitants
	Agglomération > 200 000 habitants

Ainsi, d'après le tableau ci-dessus, il nous a été possible d'afficher la répartition des items selon la démographie.

Tableau 5: Nature du projet vélo des agglomérations

TYPE D'AGGLOMERATIONS	Voirie et aménagements cyclables		Promotion du vélo (organisation d'évènements, interventions auprès acteurs concernés...)	Offre de services à la mobilité (mise en place de services vélo tous confondus)	Soutien à l'émergence de projet vélo (financier, conseil...)		Schémas directeurs /départemental/régional cyclables/ Chartes cyclables
	véloroutes, voies vertes et itinéraires cyclables	autres aménagements cyclables (jalonnement, stationnement)			Soutien financier	Conseil	
Agglomérations > 50 000 habitants	4	4	1	2	1	1	0
Agglomérations > 100 000 habitants	4	4	1	2	1	1	3
Agglomérations > 200 000 habitants	3	3	3	2	1	1	1
Ensembles des Agglomérations	11	11	5	6	3	3	4

Sur la base de 11 Agglomérations

La totalité agglomérations dispose de la compétence voirie et aménagements cyclables. Cette tendance reflète notamment la démarche PDU rendue obligatoire pour les agglomérations supérieures à 100 000 habitants, qui a favorisé la mise en place des schémas cyclables. Peu nombreuses sont celles qui se sont engagées à assister financièrement les communes et/ou, les interlocuteurs désireux de participer et/ou établir à « un projet vélo ».

C'est le cas de la Narbonnaise, Communauté d'Agglomération de Narbonne (CAN) qui a mis en place un système de prime d'un montant de 120€ par le comité d'œuvre sociale de la CAN, pour les agents qui achètent un vélo. A cela, la Ville de Narbonne a mis également en place une prime du même montant pour ses agents achetant un vélo.

Actuellement, la « compétence vélo » ne relève pas d'une autorité particulière, ainsi elle peut revenir aux Communautés d'Agglomération ou directement aux villes voire les deux, ce qui laisse parfois une ambiguïté quant aux différentes fonctions exécutées par celles-ci. C'est à ce titre que la promotion du vélo se distingue.

Prenons l'exemple, de la Communauté d'Agglomération de Besançon, si elle communique sur son réseau cyclable (journal de l'agglomération, mailing), elle atteste que la promotion du vélo reste de l'ordre de la Ville de Besançon.

Remarquons que sur les 5 agglomérations réalisant la promotion du vélo, la majorité d'entre elles totalisent les démographies les plus élevées. Ce qui laisse entendre, que plus l'agglomération justifie d'un nombre important d'habitants, plus celle-ci s'engagera à communiquer en faveur du vélo. Donc, cela nous amène à faire le lien avec le cadre législatif instauré par le PDU. À juste titre, la minorité de schémas cyclables, traduit le manque de coordination entre les agglomérations et les communes. Car s'il existe des plans vélo pour certaines d'entre elles, ceux-ci sont souvent isolés et incohérents avec les réseaux voisins.

- **LES PERSPECTIVES**

Le tableau ci-après nous apporte des éléments d'information concernant les perspectives futures de la nature du « projet vélo ».

Tableau 6: Nature future du "projet vélo" des collectivités

TYPE DE COLLECTIVITES	Voirie et aménagements cyclables		Promotion du vélo (organisation d'évènements, interventions auprès acteurs concernés...)	Offre de services à la mobilité (mise en place de services vélo tous confondus et projet transport)	Soutien à l'émergence de projet vélo (financier, conseil...)		Schémas directeurs cyclables
	véloroutes, voies vertes et itinéraires cyclables	autres aménagements cyclables (jalonnement, stationnement)			Soutien financier	Conseil	
Régions	3	2	2	2	3	2	0
Départements	6	6	2	2	2	2	0
Agglomérations	9	9	2	8	2	2	0
Ensembles des collectivités	18	17	6	12	7	6	0

Sur la base de 3 Régions, 6
Départements et 11
Agglomérations

Au niveau des Régions

Par rapport au tableau présenté précédemment, nous retrouvons sensiblement les chiffres similaires. Toutes s'accordent à dire que leur principal objectif est, de *créer un maillage cyclable cohérent, sécurisé et continu*, et pour cela, *l'enjeu se situe au niveau des véloroutes et voies vertes (VVV)*, puisque ces dernières représentent un *véritable enjeu à la fois économique* (enjeu touristique notamment), mais aussi du fait qu'elles s'inscrivent dans un *cadre législatif qu'il est nécessaire de respecter*. En effet, suite à l'adoption lors du Comité Interministériel pour l'Aménagement du Territoire (CIAT) d'un schéma national et de la contractualisation du Contrat Plan Etat Région (CPER), la Mission Nationale des véloroutes voies examine et approuve les schémas régionaux des VVV.

Au niveau des Départements

Les perspectives des Départements concernant les VVV sont identiques aux Régions. Les différences les plus importantes se situent au niveau des offres en matière de services vélo, seul un tiers en envisagent, estimant que ce rôle est plus attribué aux agglomérations. Par conséquent, les Départements au même titre que les Régions, se disent compétents pour la voirie et les aménagements cyclables dont le principal but, est d'offrir par le biais des VVV, une opportunité de favoriser le développement urbain et touristique du vélo. Le Département de la Côte d'Or est allé plus loin, en mettant en place des patrouilles véloroutes visant à contrôler le bon entretien de celles-ci, patrouilles qui dans le temps vont être multipliées sur le territoire.

Au niveau des Agglomérations

Nous ne revenons pas sur le fait que les VVV restent la première priorité. Nous mettrons l'accent sur le faible chiffre des agglomérations qui n'envisagent pas de réaliser la promotion. Ce chiffre peut paraître faible, cependant, il est à relativiser car si les agglomérations se disent non favorables à la promotion du vélo par elles-mêmes, elles ne se disent pas fermées à leur contribution.

Il est entendu par là, que le plus souvent la promotion du vélo est souvent faite par le cadre associatif local qui reste l'acteur le plus actif dans ce domaine. Pour autant, les agglomérations peuvent participer à certaines des manifestations organisées au même titre, que les manifestations nationales (exemple : Tous à vélo).

Néanmoins, les agglomérations s'accordent à dire que la plus forte promotion s'exerce à travers les services vélo mis en place. C'est le cas de plusieurs villes, qui en développant leur propre projet cyclable et bien sûr en fonction de l'orientation de celui-ci, indirectement se

crée une publicité à part entière. Prenons l'exemple de Chambéry Métropole, qui à travers sa vélostation s'est attirée l'attention de tous. Aussi, cela confirme la tendance qu'une grande majorité envisage de mettre en place des services vélo.

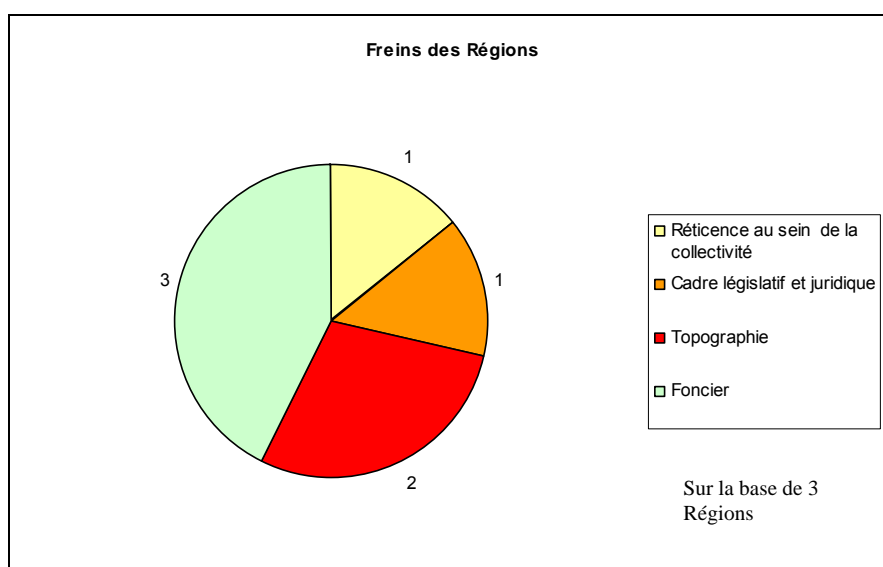
5.2.2 Les freins et raisons du « projet vélo »

Les freins et les motivations sont les principales sources qui influencent le désir de réaliser un projet cyclable. Ce sont eux qui contribuent à la réussite voire l'échec de ce dernier. En les listant, cela nous permettra de mieux les appréhender et d'anticiper les éventuels obstacles pour la mise en place d'un « projet vélo ». Nous avons interrogé les collectivités sur les freins suivants :

- capacité financière
- réticence politique
- réticence au sein de la collectivité
- réticence au sein de la population
- cadre législatif et juridique
- topographie
- foncier

- **LES FREINS**

Tableau 7: Politique vélo : les freins des Régions



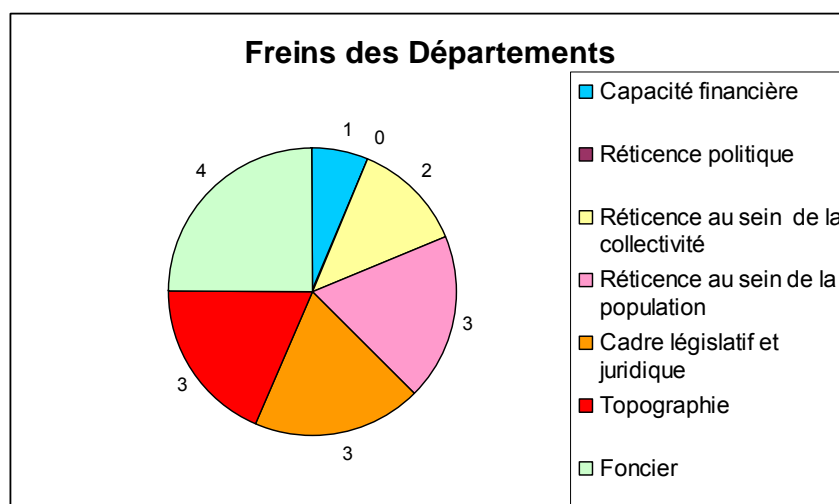
Au niveau des Régions

Le foncier semble être à l'unanimité la principale difficulté pour les Régions. Il est le premier élément à prendre en compte lors de la mise place d'une politique vélo, sous-entendu par la mise en place d'un réseau cyclable. Or, le foncier est un élément qui intervient sur plusieurs critères. Maîtriser celui-ci implique de respecter un cadre législatif et juridique précis (LAURE), notamment à travers l'objectif de protéger les espaces naturels. Le plus souvent il y a une découverte de l'environnement qui nécessite de savoir appréhender l'existant et son avenir afin de veiller à ce qu'il n'y ait pas d'accidents environnementaux (arbre, eau par exemple).

De plus, le foncier suppose une forte part économique et donc joue un rôle important sur le financier, dans la mesure où réaliser un réseau cyclable induit l'acquisition de territoires publics.

Autre frein, la topographie se montre prédominante dans la volonté de mise en place d'une politique vélo en jouant un rôle dissuasif quant à la pratique du vélo. La Région PACA connaît par exemple une diversité dans sa géographie avec des dénivelés importants n'encourageant pas la politique vélo. Malgré tout, il a été remarqué que les collectivités s'arrêtent facilement sur ce paramètre sans vraiment se pencher sur les solutions possibles comme par exemple le Vélo à Assistance Electrique (VAE).

Tableau 8: Politique vélo : les freins des Départements



Sur la base de 11 Départements

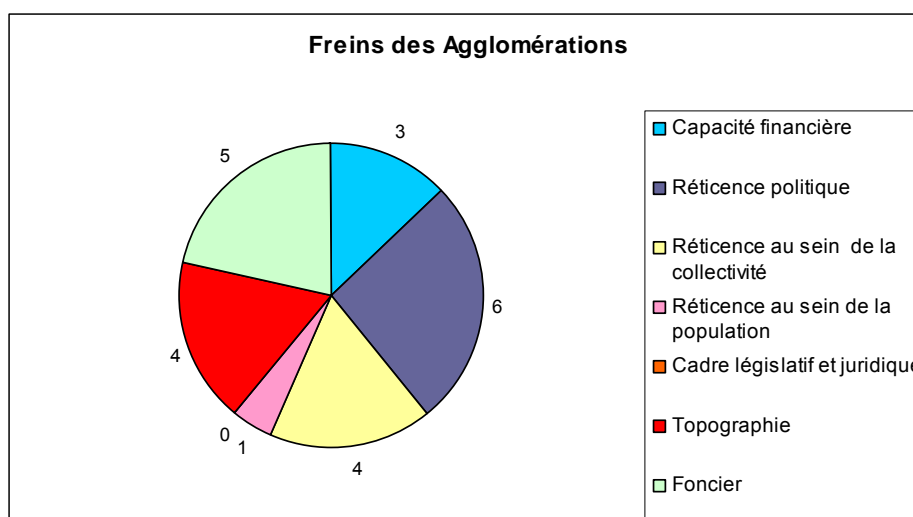
Au niveau des Départements

Les résultats sont beaucoup plus homogènes. Si nous retrouvons une nouvelle fois le foncier en tête (2/3) les Départements considèrent que la topographie, le cadre législatif et juridique, ainsi que la réticence de la population sont les trois critères qui ont la même importance.

Le Département de la Côte d'Or fait effigie d'exemple, car il se retrouve confronté à la réticence de la population, à l'image des viticulteurs ou des pêcheurs, personnes disposant d'un important poids auprès des personnes politiques et des associations, et qui ont chacune des demandes spécifiques comme par exemple la volonté d'avoir un type de structure (enrobée, sablée...). Les problèmes liés au foncier proviennent essentiellement des chemins de halage et des zones viticoles et particulièrement pour la Voie Bleue où des négociations ont eu lieu avec les propriétaires privés.

Au même titre, le Département du Var notifie que le retard de son itinéraire cyclable « La Littorale » s'explique par l'obligation d'engager des Dossiers d'Utilité Publique (DUP), démarches pouvant être très longues (jusqu'à trois ans). De plus, lors de la définition d'un itinéraire cyclable, il peut arriver que la collectivité se trouve face à la gestion d'imprévus. Une nouvelle fois le Département du Var s'est vu contraint de modifier ses travaux de départ de la « Littorale », lors de la découverte d'un site archéologique romain.

Tableau 9: Politique vélo: les freins des Agglomérations



Sur la base de 11 agglomérations

Au niveau des Agglomérations

Les freins des Agglomérations se montrent différents des Régions et des Départements. Le foncier malgré son importance prend une dimension « moindre » dans la mesure où le réseau cyclable intervient dans un milieu urbain, environnement « moins sensible » aux éléments cités précédemment.

Nous nous apercevons que plus de la moitié soulignent, que l'implication politique joue un rôle de levier. Généralement, cet élément agit en corrélation notamment avec le cadre législatif (PDU), où l'absence d'obligation induit une réelle volonté de la part du corps politique.

La Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget (CALB) atteste que sans le contexte législatif, les élus ne se seraient pas intéressés au vélo, ayant d'autres priorités, comme les transports de voyageurs urbains qu'ils estiment peu performants.

Paradoxalement, il est parfois possible d'observer qu'une réticence politique soit connue pour d'autres raisons : des interactions entre élus, des élus motivés mais dont l'équipe en charge de la politique cyclable ne soit pas réellement impliquée ou l'inverse. Ce qui nous amène à l'observation liée au désintérêt des personnes travaillant au sein de la collectivité.

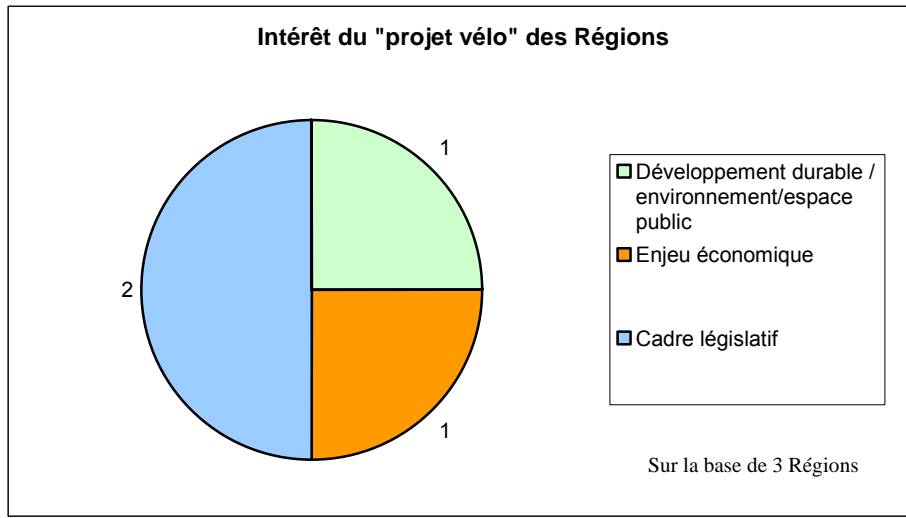
Ce phénomène est souvent la conséquence d'un mode de pensée qui est en passe aujourd'hui de changer. Cette vision qui est souvent très évoquée de la part de toutes les collectivités que cela soit tant au niveau régional, départemental que des agglomérations, est la *vision routière*, autrement dit la *vision technique du vélo*.

Les agents sont des automobilistes plus que des cyclistes. Ils sont en charge de réaliser les infrastructures pour l'usage du vélo mais ne considèrent pas le vélo comme un mode de transport à part entière et ont tendance à le dévaloriser face à la route ou à en avoir une « vision étriquée ». Pour cela, il est souvent nécessaire parfois de former les agents afin de leur expliquer les objectifs et les intérêts d'un « projet vélo ».

Une bonne coordination des acteurs permet un aboutissement plus facile d'un « projet vélo »

- **LES RAISONS**

Tableau 10: "Projet vélo" des Régions: les raisons

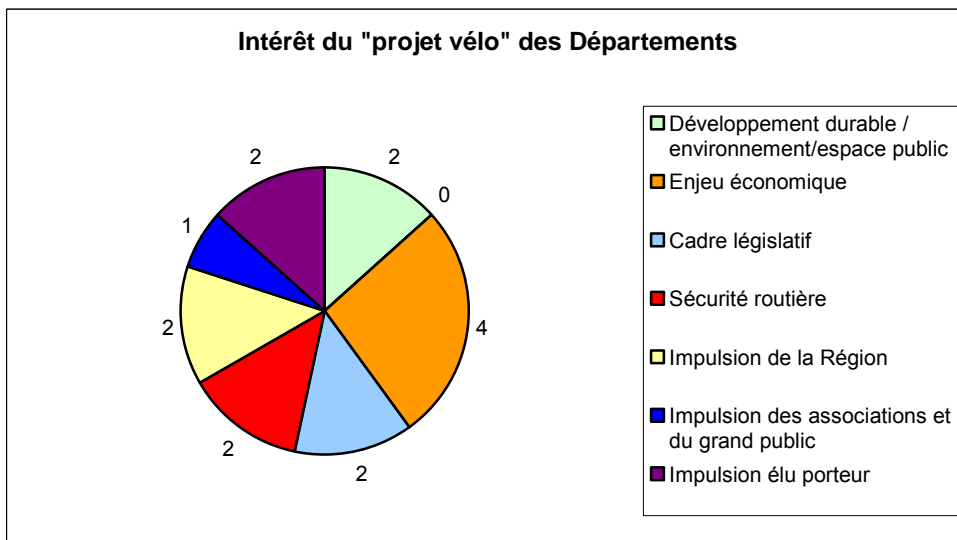


Au niveau des Régions

Deux Régions sur trois veulent mettre en place un projet cyclable dans le contexte où le cadre législatif les y oblige : la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE), ainsi que le schéma régional d'orientation des itinéraires de véloroutes voies vertes. Les critères tels que l'enjeu économique et la réponse aux problèmes liés au développement durable se constituent comme des éléments complémentaires.

Au niveau des Départements

Tableau 11: "Projet vélo" des Départements: les raisons

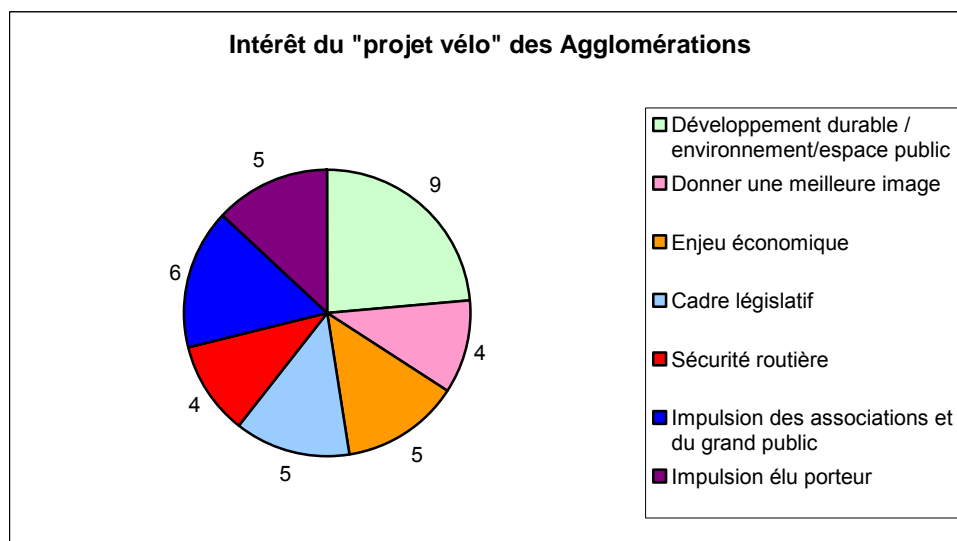


L'enjeu économique semble être la principale motivation quant des Départements. Deux tiers des Départements estiment que le vélo représente un véritable potentiel économique, ce qui expliquera par la suite les orientations choisies en terme de politique. Ils sont nombreux à penser que l'enjeu touristique par le biais du vélo constitue un levier qui leur permettra à moyen et long terme de relancer l'économie ou de contribuer à la bonne santé de celle-ci.

Les résultats suivants se montrent beaucoup plus homogènes. Paradoxalement, l'impulsion des associations reste en retrait, où un seul Département déclare que ces dernières ont fortement contribué à la mise en place du « projet vélo ». Il s'agit du Département de l'Isère, où certaines associations n'ont pas hésité à faire pression par le biais de menaces (coupures d'autoroutes). Les associations présentes dans les Départements ne sont pas les mêmes que celles que l'on peut trouver au sein des agglomérations, celles des villes étant beaucoup plus présentes. Les Départements comptent plus d'associations liées à la Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT) et la Fédération Française de Cyclisme (FFC).

Au niveau des Agglomérations

Tableau 12: "Projet vélo" des Agglomérations: les raisons



Sur la base 11 Agglomérations

Les agglomérations accordent un intérêt particulier à répondre aux problèmes liés à l'environnement, logique puisqu'elles sont plus sujettes à la congestion, la pollution, et autres nuisances. Cet intérêt corrobore avec l'évolution du cadre législatif, la LAURE et les PDU. Les PDU ont connu plusieurs phases notamment avec une première époque tournée autour de la réhabilitation du Tramway en 1996, puis une seconde en 2000 avec le vélo.

Le vélo devient de plus en plus souvent une des compétences attribuées aux communautés d'agglomération, comme cela peut être le cas de la TPM, la Communauté d'Agglomération de Toulon Provence Méditerranée, qui récemment créée (2006) récupère cette compétence.

Notons que l'impulsion des associations (associations de ville), très dynamiques dans ce domaine, associée à celle des élus, renforce la volonté d'un « projet vélo » et facilite sa mise en place..

Le fait d'avoir un élu porteur en place, positionne « le projet vélo » dans une bonne posture, puisque qu'il constitue l'acteur décisionnaire. En d'autres termes, le « projet vélo » dépend fortement de l'implication de celui-ci. A ce titre, Michel MOYNIER, Président de la

Narbonnaise, n'a pas hésité à se rendre en Suède en 2003, afin de « s'inspirer » du modèle suédois pour le retranscrire au périmètre de l'agglomération.

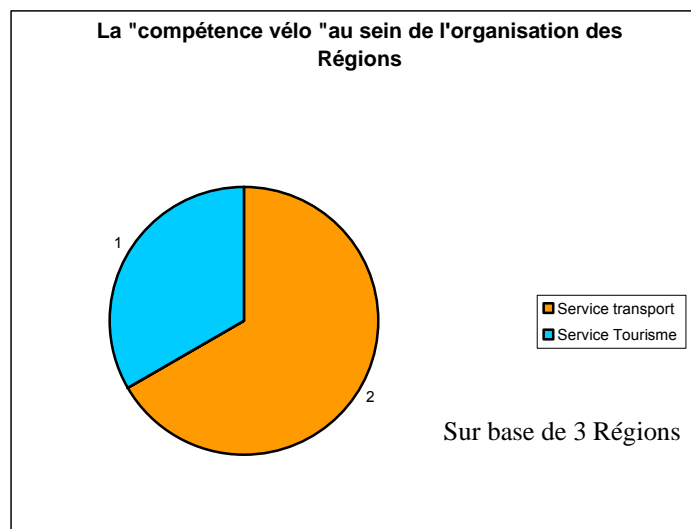
La sécurité routière malgré son caractère logique est plus facilement citée par les agglomérations, du fait que son cadre urbain soit plus complexe avec un partage public souvent inégal.

5.2.3 Profil des collectivités

Le paragraphe suivant va nous permettre de mieux identifier les interlocuteurs mettant en place la politique vélo. Certains éléments vont nous permettre de repositionner la politique cyclable au sein de la collectivité et ainsi de déterminer les éventuels obstacles liés à l'organisation, obstacles pouvant interférer sur la bonne synergie entre les interlocuteurs et par conséquent pouvant influencer sur la « bonne marche » du processus de mise en place d'une politique cyclable.

- LA COMPETENCE VELO AU SEIN DES SERVICES

Tableau 13: La politique vélo au sein de l'organisation des Régions

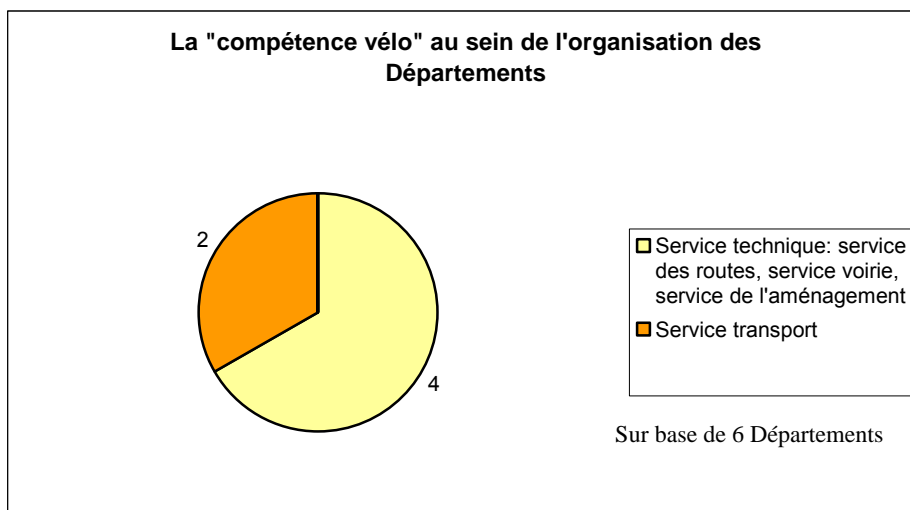


Au niveau des Régions

Deux Régions déclarent que la compétence « vélo » reste du domaine du Service Transport. Seule une, notifie que celle-ci revient au Service Tourisme. Il s'agit de la Région Bourgogne qui reprend les missions antérieures de la Direction des Transports. Généralement, la « compétence vélo » est clairement identifiée au sein de leur organisation. Cependant, il peut arriver que cela soit plus complexe, dans la mesure où plusieurs services peuvent intervenir.

C'est le cas de la Région PACA, où le vélo est un dossier pouvant interpeller à la fois le Service des Equipements et des Grands Projets (SEGP), pour la dimension Voirie ; le Service Mobilité qui participe au financement avec l'ADEME pour les projets innovants et les projets alternatifs à la voiture (ce service rencontre des difficultés de positionnement face au SEGP) ; le Service Economie – Tourisme travaille en collaboration avec l'Office de Tourisme et enfin, le Service Environnement travaille avec l'ADEME.

Tableau 14: La politique vélo au sein de l'organisation des Départements



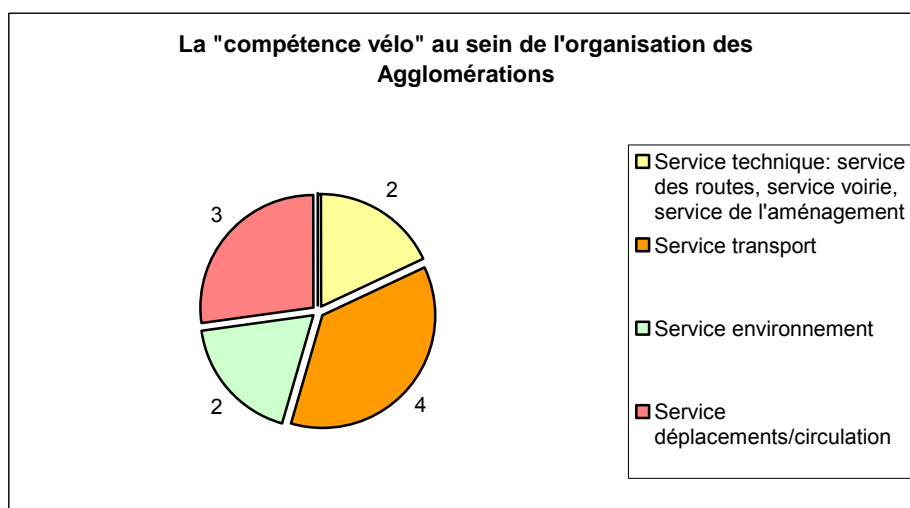
Au niveau des Départements

La « compétence vélo » revient très majoritairement aux services techniques (2/3), services le plus souvent dédiés aux routes. Ordinairement, un interlocuteur est identifié malgré le fait qu'il puisse collaborer avec d'autres services, ce qui induit une bonne synergie entre chacun sous peine de l'échec du « projet vélo ».

Le Département de la Côte d'Or travaille à la fois avec la Cellule Aménagements qui est en charge des véloroutes et voies vertes, ainsi qu'avec le Service Maîtrise d'Ouvrage, qui fait office de bureau d'études et enfin travaille en étroite collaboration avec le Service Tourisme, pour rester dans leur objectif premier, promouvoir le cyclotourisme.

Par conséquent, ces observations confirment que les services en charge de la politique vélo sont souvent ceux correspondant à la nature de leur premier « projet vélo » : **la voirie et la route**

Tableau 15: La politique vélo au sein de l'organisation des Agglomérations



Sur base de 11 Agglomérations

Au niveau Agglomérations

Au sein des Agglomérations, la compétence semble plus éclatée. La tendance montre que la place du vélo reste encore « floue » et n'est donc pas encore déterminée au sein de l'organisation à l'inverse des Départements et des Régions.

5.2.4 Orientations des politiques vélos

Ce paragraphe aurait pu être intégré au précédent, puisque dans une certaine mesure, il peut expliquer le choix organisationnel de la « compétence vélo ». Il mettra en avant les orientations stratégiques de chacune des collectivités. Cela nous permet ainsi, de connaître leurs attentes notamment dans l'objectif d'adapter les potentiels services vélo.

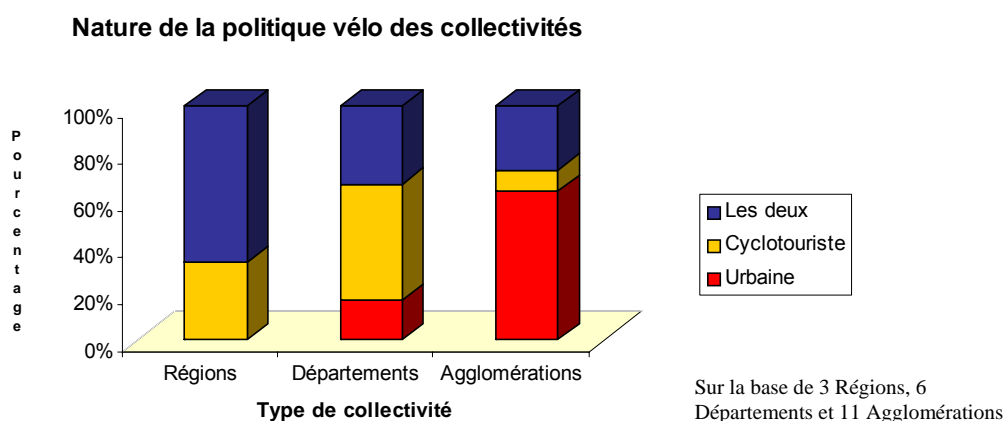


Tableau 16: Nature du projet cyclable des collectivités

Au niveau des Régions

Nous observons très largement (2/3), que les Régions ciblent à la fois le développement du vélo urbain et la pratique cyclotouristique. Néanmoins, la pratique touristique a tendance à être mise en avant, car le tourisme représente un enjeu stratégique sur lequel les Régions se basent fortement. La Région Bourgogne insiste sur le fait qu'elle assure toute sa promotion autour du « Tour de Bourgogne à vélo ».

Au niveau des Départements

La moitié des Départements semblent plus sensibles au cyclotourisme. Nous avons vu lors de la première partie, que les véloroutes et voies vertes favorisent le développement de la pratique urbaine mais surtout la pratique des loisirs et du tourisme. Or, lorsque nous mettons en corrélation les résultats liés à la nature du « projet vélo » des collectivités, tous privilégient leur compétence en matière de voirie et d'aménagements cyclables plus précisément les Véloroutes Voies Vertes. Cette tendance suit naturellement cette logique.

Au niveau des Agglomérations

Le choix de favoriser la pratique urbaine du vélo au détriment du cyclotourisme semble logique, dans la mesure où le cadre urbain est beaucoup plus présent au sein des agglomérations et des villes.

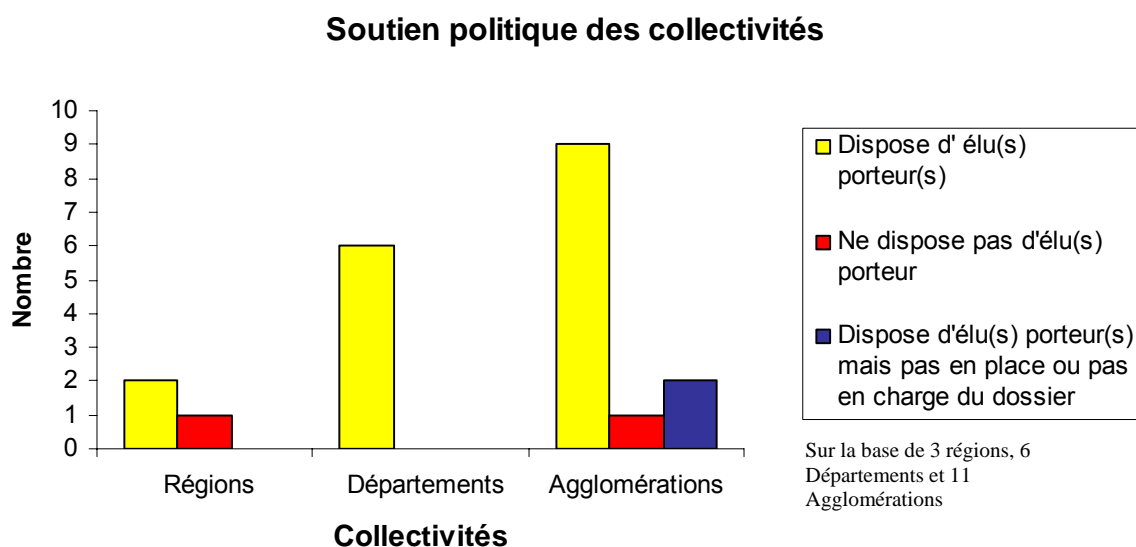
Dans cette configuration, nous retrouvons plus d'itinéraires cyclables (souvent courts) destinés à des déplacements utilitaires, que de véloroutes et voies vertes, plus dédiées aux loisirs et tourisme, malgré une augmentation des motifs utilitaires.

Les agglomérations voient à travers le vélo, une alternative aux nuisances générées par la voiture mais aussi une reconquête de l'espace public. La Communauté d'Agglomération de Toulon, souligne cette volonté, d'autant plus que la Ville de Toulon représente une des villes françaises où le taux de motorisation est le plus élevé et où la congestion est la plus importante.

5.2.5 L'environnement politique

Au fil de cette étude, nous savons que le corps politique constitue un acteur décisionnel en matière de politique cyclable. Aussi, il est intéressant d'observer si les collectivités disposent d'un soutien politique lorsqu'il s'agit de vélo.

Tableau 17: Les collectivités et le soutien politique



Au niveau des Régions

Deux Régions sur trois disposent d'élus porteurs concernant la politique vélo. Ce qui porte à croire que le vélo est relativement bien perçu au sein des politiques.

Au niveau des Départements

Le vélo est aujourd'hui ancré dans les mœurs et fait preuve d'une prise en compte systématique.

Au niveau des Agglomérations

Visiblement, les agglomérations ont un ou plusieurs élus en poste. Néanmoins, il peut arriver que ce ne soit pas la personne « la plus apte » à être en place. Plusieurs cas de figure peuvent être identifiés. Il peut arriver, que l' élu en poste soit compétent et motivé mais face à la démission de ses collaborateurs se retrouve totalement découragé et souhaite en fin de mandat, ne plus poursuivre l'action. De même, il peut ne pas être entouré de collaborateurs

compétents ou tout simplement l'inverse. Dans les deux cas, il est essentiel de disposer des deux conditions.

5.2.6 L'environnement économique

L'aspect financier constitue un des éléments, les plus importants de la mise en place du « projet vélo », en son absence, bon nombre de projets rencontrent des difficultés réelles à leur opérationnalité ou tout simplement ne voient pas le jour. Aussi, il paraît intéressant d'établir un panorama des budgets consacrés au vélo.

Tableau 18: Budgets des collectivités

COLLECTIVITES	Budgets par an
Collectivités avec une capacité financière > 20 000 €	
Conseil Général de la Drôme	23 000 €
Ville d'Avignon	30 000 €
Sous-Total	
Collectivités avec une capacité financière > 100 000 €	
St Etienne Métropole	100 000 €
Conseil Régional de Rhône-Alpes	185 000 €
Conseil Régional PACA	278 000 €
Ville de Belfort	200 000 €
Conseil Général de Savoie	270 000 €
Sous-Total	
Collectivités avec une capacité financière > 300 000 €	
Grand Chalon	300 000 €
Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget	300 000 €
Sous-Total	
Collectivités avec une capacité financière > 700 000 €	
Limoges Métropoles	700 000 €
Grand Besançon	750 000 €
Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur (CANCA)	1 600 000 €
Conseil Général de l'Hérault	6 000 000 €
Conseil Général de Côte d'Or	7 000 000 €
Sous-Total	
TOTAL	

Sur les 20 collectivités 14 ont répondu
1=Oui et 0= Non

Au niveau des Régions

Nous constatons que les budgets régionaux se retrouvent dans une fourchette entre 185 000€ et 278 000€. Soit d'après le tableau ci-dessus, cela constitue l'un des plus « faibles » budgets. Cependant, ces chiffres sont faussés car les budgets des Régions sont basés sur des modalités d'intervention établies sur des subventions accordées le plus souvent pour des études, des acquisitions foncières et des travaux. Les sommes affichées sont donc l'addition des limites de financements accordées pour chaque item.

De plus, divers paramètres peuvent s'additionner être majoré notamment lié aux contraintes topographiques.

Au niveau des Départements

Notons, une disparité des budgets, où selon les départements les ressources financières sont plus ou moins importantes. Il est important de rappeler, qu'en règle générale, les budgets consacrés au vélo ne constituent pas des budgets propre au vélo.

En effet, d'ordinaire, nous avons observé, que ces budgets sont issus de budgets consacrés à la voirie et aux aménagements cyclables, ce qui peut expliquer notamment que les services compétents en matière de vélo soient de l'ordre technique et routier. De plus, il faut ajouter à ces budgets, parfois des subventions accordées dans le cadre de projets liés au tourisme, sommes qui ne sont pas forcément chiffrées, puisque tributaires de la nature des projets et de leur éligibilité.

Au niveau des agglomérations

Pour les agglomérations, il était intéressant de voir s'il existait un lien de corrélation entre la capacité financière des agglomérations et leur taille. Aussi, le tableau suivant vient nous apporter des éléments.

Tableau 19: Agglomérations et capacités financières

Agglomérations et capacité financière	Agglomérations > 50 000 habitants	Agglomérations > 100 000 habitants	Agglomérations > 200 000 habitants
Collectivités avec une capacité financière > 20 000 €	0	1	0
Collectivités avec une capacité financière > 100 000 €	1	0	1
Collectivités avec une capacité financière > 300 000 €	1	1	0
Collectivités avec une capacité financière > 700 000 €	0	2	1

Sur la base des 14 collectivités ayant répondu dont 8 agglomérations

Ces observations démontre bien qu'il existe un lien de corrélation logique entre la taille des agglomérations et leur capacité financière.

5.2.6 Le contexte concurrentiel : les services vélo

Ce dernier paragraphe constitue l'un des volets les plus importants de l'étude de marché, puisque c'est d'après celui-ci qu'EFFIA pourra se positionner en tant que prestataire de services. Aussi, cette partie illustrera le panorama actuel des services vélo en place mais également les perspectives qui lui sont offertes.

Nous attirons votre attention sur le fait que certains éléments mentionnés peuvent avoir un caractère subjectif, car si la liste des services vélo en place est objective, celle concernant les perspectives l'est moins. Notamment du fait, que certains services n'ont pas été cités très

explicitement lors des entretiens, ce qui a laissé place à des suppositions, des ressentis et des appréciations.

Tableau 20: Services vélo en place par collectivité

TYPE DE COLLECTIVITES	Vélos libre service	vélostation	location (courte, moyenne et longue durée)	gardiennage et entretien	prêt gratuit	Autres services (vélos de services, PDE, vélobus, information)				Partenaires		
						Vélo de services	PDE	Vélobus	Information	Office du tourisme	Prestataires privés	Autres
Régions	0	0	1	0	1	3	1	1	1	2	2	2
Départements	0	0	1	0	0	3	2	1	3	5	3	3
Agglomérations	1	1	4	1	1	2	0	0	1	3	0	1
Ensembles des collectivités	1	1	6	1	2	8	3	2	5	10	5	6

Sur la base de 3 régions, 6
Départements et 11
Agglomérations

Au niveau des Régions

Au sein des Régions, les services vélo sont minoritaires. Nous sommes au stade où la prise de conscience du vélo est récente. Celle-ci se traduit par la mise en place de services vélo tel que les vélos de services. Les Régions veulent montrer l'exemple afin de créer « le réflexe vélo ».

En se dotant de vélos de service, elles souhaitent limiter les déplacements professionnels, en voiture au profit du vélo. La Région Bourgogne fait du vélo un mode de transport professionnel à part entière car il n'est plus rare de ne plus trouver de vélos de service disponibles et certains s'accordent à dire que c'est un véritable gain de temps et d'argent pour l'entreprise (coût du stationnement).

Autre résultat intéressant, mais logique, deux tiers des Régions déclarent avoir mis en place des services vélo par l'intermédiaire des partenaires de tourisme (Offices de Tourisme et partenaires privés). Ce chiffre est tout bonnement la réponse à la volonté de favoriser le cyclotourisme, comme nous avons pu le constater précédemment.

Au niveau des Départements

Au même titre que les Régions, la moitié des Départements veut montrer l'exemple en se dotant de vélos de service. De plus, afin de rester dans cette optique, nous observons qu'ils sont actifs en matière d'informations, car pour eux créer le « réflexe vélo », passe d'abord par la communication et l'information.

Ce que confirme le Département de l'Isère qui n'hésite pas à participer à des réunions publiques ou le Département de l'Hérault, qui va encore aller plus loin en participant aux Foires et en intervenant auprès des établissements scolaires.

De part cette communication, nous voyons apparaître des PDE qui montrent également d'une prise de conscience de la part des entreprises.

La mise en place significative de services vélo se traduit par une étroite collaboration avec les Comités Départementaux de Tourisme (CDT) afin de favoriser le tourisme à vélo.



Figure 28: Location de vélo Effia à Toulon Source: C. Harménil

Au niveau des Agglomérations

Le service vélo le plus répandu reste la location de vélos qui représente plus de moitié de l'ensemble des collectivités interviewées. Un tel résultat laisse présager son potentiel à venir.

Le service gardiennage et entretien reste très limité au même titre que le vélo en le libre service. Etonnamment, nous aurions pu penser que les agglomérations seraient les plus disposées à accueillir ce type de service (le gardiennage), surtout lorsque nous constatons l'insuffisance de stationnements vélo sécurisés notamment aux abords des gares.



Figure 29: « Stationnement sauvage » en gare de Nice Ville"

Source: C. Harménil



Figure 29bis : Epave de vélo en gare de Chalon s/Saône

Source : C. Harménil

La plupart part de ces services ont été ou sont assurés, par les formes associatives. Une partie d'entre elles ont une mission d'insertion (Narbonne). L'association offre une grande souplesse dans le fonctionnement, la politique commerciale et tarifaire. Elle permet d'intégrer dans son conseil d'administration des personnes et des structures d'horizons différents (association de vélo urbain, collectivités locales, services transports, SNCF, grandes entreprises université...)

Les autres résultats sont moins surprenants car nous constatons une nouvelle fois que l'objectif du développement du cyclotourisme où les agglomérations collaborent avec les Offices de Tourisme. A ce titre, l'Office de Tourisme de Limoges travaille avec une entreprise de location de vélos à assistance électrique.

• LES SERVICES VELO EN PERSPECTIVE

o

Tableau 21: Les services vélo en perspective

COLLECTIVITES	Vélos libre service		Vélostation		Location (courte, moyenne et longue durée)		Gardiennage et entretien		Prêt gratuit		Autres services (vélos de services, PDE, vélobus, information)						Partenaires touristiques				Projets transports (Etudes, pôles d'échanges)				
	Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre	Vélo de services		PDE		Vélobus		Information		Office du tourisme				Prestataires privés		
											Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre			Pour	Contre	Pour
Régions	0	0	2	1	3	0	2	0	0	3	1	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	3	0	3	0
Départements	0	1	0	2	6	0	6	0	0	4	3	0	6	0	1	0	2	3	5	0	4	0	2	0	
Agglomérations	6	4	8	3	11	1	9	1	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	2	0	3	0	
Ensemble des collectivités	6	5	10	6	20	1	17	1	1	7	4	0	11	0	1	0	2	3	10	0	9	0	8	0	

I= Oui et 0=Non

Sur la base 3 Régions, 6 Départements et 11 Agglomérations. Notons que certaines ne se sont parfois pas prononcées.

Appréciation générale

La première observation évidente en comparant le tableau des services vélo en place, est sans conteste que l'ensemble des collectivités ont intégré le vélo au sein de leur politique de déplacement. En effet, au vue des informations recueillies, la moitié des services vélo connaîtrait une fulgurante croissance.

Ainsi, nous constatons que les services tels que, la location et le gardiennage sont des services qui attirent quasiment toutes les collectivités. Chacune désire mettre en place ces derniers car elles considèrent qu'ils contribueraient largement au développement de leur axe de politique (cyclotourisme et urbain).

De même, plus de la moitié des collectivités souhaitent mettre en place des vélostations, des PDE et des partenariats.

Au niveau des Régions

Les résultats démontrent que les services vélo font partie intégrante de la politique de déplacement. Toutes ont adopté une politique de soutien en faveur des modes doux, qui se traduit le plus souvent à travers des co-financements, des partenariats notamment avec la SNCF pour inciter l'intermodalité train/vélo, des professionnels spécialisés dans le domaine (l'ADEME, le CERTU par exemple) ou encore des partenaires touristiques. Le but étant de promouvoir des projets alternatifs à la voiture et d'inciter l'intermodalité sous toutes ses formes.

Ainsi, la Région Rhône Alpes a adopté en janvier 2006, une politique de soutien aux modes doux composée de deux volets, le premier destiné à accompagner les projets dans ce domaine, le deuxième consacré à l'innovation. Plus précisément la politique vélo se décline sous la forme de diverses actions comme, l'aménagement d'espaces de stationnement sécurisés et de consignes automatisées aux abords des gares (y compris les dispositifs d'attache vélos), l'aménagement de pistes cyclables en rabattement à proximité des gares TER, la réalisation de vélostations dans les gares TER, la réalisation de véloroutes et voies vertes.

Aussi, dans ce contexte il n'est pas surprenant de voir que de plus en de Régions envisagent de disposer de vélostations, de location de vélos et du gardiennage.

Autre résultat prometteur, le recours systématique aux Plans de Déplacements d'Entreprises. Cela signifie que tous les acteurs économiques sont ouverts au vélo.

Au niveau des Départements

Même constat que les Régions, nous constatons un élan en faveur du vélo. L'ensemble des Départements souhaite des services vélo tels que les PDE, de la location, du gardiennage et des partenariats touristiques, ce qui leur volonté de prolonger leur action en faveur du tourisme.

Au niveau des Agglomérations

Tableau 21: Les d'agglomérations et services vélo en perspective


COLLECTIVITES	Vélos libre service		Vélostation		Location (courte, moyenne et longue durée)		Gardiennage et entretien		Prêt gratuit		Autres services (vélos de services, PDE, vélobus, information)						Partenaires touristiques				Projets transport (Etudes, pôles d'échanges)				
	Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre	Vélo de services		PDE		Vélobus		Information		Office du tourisme		Prestataires privés		Pour	Contre	
											Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre			Pour
Agglomérations de > 50 000 habitants																									
Ville de Belfort	1	0	1	1	1	0	1	0																	
Villes d'Arles	0	1	0	1	1	1	0	1																	
Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget	0	1	1	0	1	0	1	0																	
Sous-Total	1	2	2	2	3	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Agglomérations de > 100 000 habitants																									
Limoges Métropoles	1	0	0	1	1	0	NC	NC	NC	0			1	0								1	0		
Grand Besançon	0	0	NC	NC	1	0	1	0											1	0					
Grand Chalon	0	1	1	0	1		1						1	0					1	0		1	0	1	0
Ville d'Avignon	1	0	1	0	1	0	1	0																	
Communauté d'Agglomération de la Martonnaise	1		1	0	1	0	1	0																	
Sous-Total	3	1	3	1	5	0	4	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	2	0	1	0	
Agglomérations de > 200 000 habitants																									
St Etienne Métropole	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0														1	0
Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur (CANCA)	0	1	1	0	1		1	0																1	0
Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée	1	0	1	0	1	0	1	0																	
Sous-Total	2	1	3	0	3	0	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	
TOTAL	6	4	8	3	11	1	9	1	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	2	0	3	0	

Si nous comparons les agglomérations et les services à vélos en perspective, sur les 11 agglomérations 6 envisagent le vélo libre service soit plus de la moitié d'entre elles. Ce chiffre est d'autant plus fort qu'il confirme l'impact qu'a eu l'exemple de Lyon grâce au succès de Vélo'v. Probablement, celles-ci cherchent à reproduire ce phénomène à leur échelle. Nous notons une quasi-totalité des agglomérations qui envisagent la location et le gardiennage (11 et 9), il semble alors logique de constater que plus 73% d'entre elles souhaitent également mettre en place des vélostations, dans le cadre où celles-ci regroupent ces deux services et surtout du fait que ce type de projet soit sous l'impulsion financière des Régions voire des Départements, ce qui a pour effet de les inciter encore plus dans ce sens.

Observons qu'il y a un lien sensible entre la taille des agglomérations et les services. Visiblement plus les agglomérations sont importantes, plus elles envisagent de mettre des services vélo (VLS, vélostations et location). Or cette condition est nécessaire pour constater de réelles modifications tant au niveau des comportements qu'aux réponses aux nuisances générées par la voiture.

Tableau 22 : Degré de volonté des services vélo

COLLECTIVITES	Vélos libre service		Vélostation		Location (courte, moyenne et longue durée)		Gardiennage et entretien		Prêt gratuit		Autres services (vélos de services, PDE, vélobus, information)						Partenaires touristiques				Projets transports (Etudes, pôles d'échanges)				
	Pour	Echelle de 1 à 10	Pour	Echelle de 1 à 10	Pour	Echelle de 1 à 10	Pour	Echelle de 1 à 10	Pour	Echelle de 1 à 10	Vélo de services		PDE		Vélobus		Information		Office du tourisme		Prestataires privés		Pour	Echelle de 1 à 10	
											Pour	Echelle de 1 à 10	Pour	Echelle de 1 à 10	Pour	Echelle de 1 à 10	Pour	Echelle de 1 à 10	Pour	Echelle de 1 à 10	Pour	Echelle de 1 à 10			Pour
Régions																									
Conseil Régional de PACA	0	0	0		1	8	0		0		N.C	N.C	1	9	N.C		N.C		1	8	1	8	1	8	
Conseil Régional de Rhône-Alpes	0	0	1	8	1	9	1	8	0		N.C	N.C	1	9	N.C		N.C		1	8	1	9	1	8	
Conseil Régional de Bourgogne	0	0	1	8	1	8	1	8	0		N.C	N.C	1	9	N.C		N.C		1	8	1	9	1	8	
Sous-Total et Moyenne d'échelle	0		2	8	3	8	2	8	0		0		3	9	0		0		3	8	3	9	3	8	
Départements																									
Conseil Général de Côte d'Or	0		0		1	8	1	8	0		1	8	1	5	N.C	N.C	1	7	1	10	1	9	1	8	
Conseil Général de la Drôme	0		0		1	8	1	8	0		1	6	1	5	N.C	N.C	N.C	N.C	1	7	1	7	1	8	
Conseil Général de l'Isère	0		0		1	8	1	8	0		NC	NC	1	10	N.C	N.C	0		1	6	1	7			
Conseil Général de Savoie	0		0		1	8	1	9	0		NC	NC	1	9	N.C	N.C	0		1	10	1	9			
Conseil Général de l'Hérault	0		0		1	8	1	8	N.C	N.C	1	8	1	9	1	10	1	10	1	9	N.C	N.C			
Conseil Général du Var	0		0		1	8	1	8	N.C	N.C	1	8	1	9	N.C	N.C	0		N.C	N.C	N.C	N.C			
Sous-Total et Moyenne d'échelle	0		0		6	8	6	8	0		4	8	6	8	1		2	9	5	8	4	8	2	8	
Agglomérations																									
St Etienne Métropole	1	8	0		1	8	1	8	1	6													1	10	
Limoges Métropoles	1	7	1	6	1	7	N.C	N.C				1	10								1	7			
Grand Besançon	0		N.C	N.C	1	7	1	5											1	8					
Grand Chalonnais	0		1	7	1	7	1	7				1	8						1	8	1	6	1	8	
Ville d'Avignon	1	10	1	7	1	7	1	7																	
Ville de Belfort	1	5	1	6	1	7	1	7																	
Villes d'Arles	0		0		1	5	0																		
Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget	0		1	10	1	10	1	10																	
Communauté d'Agglomération de la Narbonnaise	1	6	1	6	1	8	1	8																	
Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur (CANCA)	0		1	10	1	10	1	10															1	9	
Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée	1	8	1	7	1	8	1	8																	
Sous-Total et Moyenne d'échelle	6	7	8	7	11	8	9	8	1		0		2	9	0		0		2	8	2	7	3	9	
Ensemble des collectivités	6	7	10	8	20	8	17	8	1		4		11	9	1		2		10	8	9	8	8	8	

N. C= Non communiqué
 Pas d'intérêt/ existant
 N'existe pas/ Rien de prévu
 Moyenne des notes attribuées

- **DEGRE DE VOLONTE ET SERVICES VELO**

Ce panorama rétrospectif nous a permis d'avoir une vision plus large des souhaits des collectivités. Cependant, il ne permet pas de connaître leur degré de volonté à s'approprier le service ou les services vélo. Autrement dit, les collectivités envisagent des services vélo à leur rythme, selon leurs possibilités et d'après le contexte dans lequel elles évoluent.

Ainsi, le tableau précédent nous apporte une idée plus précise. Rappelons que ces notes ont un caractère subjectif et se sont basées sur des ressentis et des éléments exprimés lors des entretiens.

Principales observations

Pour l'ensemble des collectivités ayant répondu favorablement à l'accueil des services vélo, les résultats sont très encourageants puisque la fourchette du « degré de volonté » se situe entre les notes 6 à 9. Les services vélo qui totalisent les moyennes les importantes sont : les vélos en libre service, la location, le gardiennage/entretien, et les partenaires touristiques (prestataires privés) avec une moyenne de 8/10.

➤ *Les PDE en vogue*

Phénomène récent, les PDE sortent du lot avec une moyenne de 9. En effet, si ce service existe depuis de nombreuses années, il reste plus souvent connu par le biais des autocars. Or, depuis quelques années, certaines entreprises se sont attelées au PDE à vélo, à l'exemple de ST Microelectronics à Grenoble.

De même, nous voyons apparaître de nouvelles formes de PDE, mais à l'image de son public. Ainsi, les Plans de Déplacement des Etablissements Scolaires (PDES) sont de plus en plus envisagés par les collectivités et notamment par les Départements. Car l'accessibilité à vélo au collège par exemple, est devenu une priorité.

La principale illustration est sans nul doute, le succès en 2000, de l'écomobilité scolaire du collège de Jacou, au Nord-Est de Montpellier.

En effet, à l'occasion de la construction d'un nouveau collège, un partenariat entre la commune de Jacou et le Conseil Général de l'Hérault a permis d'implanter ce dernier à proximité d'aménagements cyclables existants et en limite communale entre Jacou et Teyran. Cette implantation a permis à 80% des futurs élèves d'être situés à moins de 3 km du collège. Cette démarche s'inscrivait dans une volonté de limiter la part de l'accompagnement en voiture et ainsi de réduire les impacts environnementaux.

Les résultats sont probants, après 4 années de fonctionnement, le collège est devenu un exemple reconnu au niveau national de réussite d'écomobilité scolaire. Aujourd'hui, 50% des enfants de Jacou et Teyran se rendent quotidiennement au collège à vélo pour d'autres déplacements.

La réussite réside dans la bonne desserte de l'établissement en aménagements cyclables, 4 pistes cyclables éclairées sont venues compléter le réseau existant, un garage à vélos sécurisé dans l'enceinte de l'établissement, la mobilisation des communes de Jacou et de Teyran, des écoles primaires, des parents d'élèves, etc...

Ces résultats démontrent le potentiel que les PDE laissent entrevoir.

➤ *Les collectivités misent sur les pôles d'échanges*

Sur ce tableau, un nouvel item a été rajouté, au titre des « projets transports ». Ce poste comprend les projets en cours ou en prévision tels que les pôles d'échanges.

Au vue de ce tableau, nous nous apercevons que le vélo est de nos jours, clairement intégré au sein des pôles d'échanges, et cela plus précisément à l'occasion de rénovations de gares. De part les contrats de plan Etat - Région, un certain nombre d'institutions se voient alors associées, à l'image de la SNCF, les Régions, les Départements et les Agglomérations. Ces dernières ont pour la plupart, objectif d'améliorer l'accessibilité en gare.



Figure 30: Pôle d'échanges de ST Etienne Chateaufort Source:C.Harménil

Cet objectif est à mettre en étroite corrélation avec les résultats des vélostations, location longue durée et gardiennage (en moyenne 8/10). Car une part importante des usagers du service gardiennage des vélostations sont des usagers des transports publics ou de la marche pour accéder à la gare. Le transfert de ces déplacements à impact environnemental très faible, est surtout vécu par les usagers comme un gain de temps important, le vélo étant, rappelons le, le moyen le plus efficace sur des distances moyennes n'excédant pas 5 km.

L'utilisation du service gardiennage est très fréquente et régulière, 80% des usagers l'utilisent toute l'année, 90% tous les jours ou au moins plusieurs fois par semaine. De plus, l'effet de saisonnalité est faible. Le service est utilisé essentiellement (plus de 90% des usagers)⁵⁹ pour le motif domicile-travail.

Les entretiens nous ont permis d'apprécier la qualité et la présence du stationnement vélo à proximité des gares. Le constat est sans appel, nombreuses sont les gares où il n'existe pas ou peu de stationnement vélo. De plus, souvent les observations montrent, que cela concerne les agglomérations les plus importantes (Montpellier, Nice par exemple).



Figure 31: "Stationnement sauvage" en gare de Montpellier Source : C. Harménil

Pour les gares où un service vélo existe comme les vélostations, le service gardiennage est souvent saturé, laissant place à des listes d'attente pouvant dépasser un an voire deux ans, comme c'est cas à Grenoble avec Métrovélo. Par conséquent, en l'absence de stationnement ou en cas de **stationnement insuffisant et/ou non sécurisé**, le « stationnement sauvage » n'est pas chose anormal, bien au contraire, régulier. Ces éléments prouvent **qu'il existe une demande auprès du grand public, situation** que les collectivités ont aujourd'hui bien en tête. Ainsi, cette prise de conscience se traduit à travers les résultats de ce tableau.

➤ L'enjeu du tourisme à vélo

Nous avons vu observé que les collectivités s'orientent principalement vers le développement du cyclotourisme. En effet, il représente un enjeu économique que les collectivités ne souhaitent pas laisser au hasard. De nombreux partenariats naissent, notamment à l'issue de signatures de conventions ou de Plan Tourisme (Région PACA, Région Bourgogne, Conseil Général de la Savoie entre autres). Aussi, il est paraît logique d'observer que la volonté partenariale touristique soit forte (en moyenne 9/10).

⁵⁹ Altermodal, « les services vélo, des outils efficaces au changement modal », rapport intermédiaire, mai 2004

6 Perspectives d'EFFIA

L'analyse du marché nous a permis d'établir un diagnostic de l'environnement général du marché du vélo de la Région Sud-Est.

Cette analyse a su faire ressortir les différentes contraintes auxquelles EFFIA risque de se confronter mais également de mettre en évidence les opportunités qu'offre ce marché. Celui-ci est en pleine mutation et surtout en pleine phase de croissance. Aujourd'hui, nous pouvons affirmer que le vélo est devenu un véritable produit marketing qui suscite une demande réelle de la part des collectivités.

La partie qui va suivre présentera dans un premier temps l'analyse de l'entreprise EFFIA, pour ensuite exposer les perspectives sur lesquelles EFFIA devrait se positionner.

6.1 Analyse de l'entreprise EFFIA

Avant d'envisager des perspectives de positionnement, il est essentiel de réaliser une analyse intrinsèque de l'entreprise. Celle-ci, nous permettra de mettre en évidence ses forces mais également de souligner ses faiblesses. Ainsi, d'après ce diagnostic EFFIA possèdera les éléments pour mieux appréhender ce marché et envisager des orientations stratégiques.

6.1.1 Les forces

- *EFFIA : interlocuteur privilégié des collectivités*

Créée en 1998, EFFIA a pour mission d'assister les Autorités Organisatrices dans la gestion et l'évaluation des politiques de déplacement, d'assister les opérateurs dans la mise en œuvre et dans l'animation de l'offre sur leurs réseaux et enfin, de faciliter l'utilisation des transports publics en offrant aux voyageurs des services performants et complémentaires à l'offre de transport.

Autrement dit, EFFIA, dispose d'un avantage certain qui est d'avoir l'habitude de traiter avec les collectivités, car ces dernières ne sont pas des clients ordinaires. Ainsi, EFFIA est l'interlocuteur privilégié du Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL), client pour lequel, elle réalise des mesures qualité (mesures concernant la propreté, l'information, l'accueil, la disponibilité des équipements l'environnement et les espaces verts), cela, dans le cadre du Périmètre de Transports Urbains (PTU) sur le réseau de transports de Lyon. Ce type de mission démontre qu'EFFIA, possède le sens de la rigueur et surtout la notion de ce qu'est la qualité.

- *Une entreprise diversifiée et expérimentée*

De part ses filiales (EFFIA Concessions, EFFIA Stationnement, EFFIA Transport, EFFIA Services, EFFIA MTI et Canal TP), EFFIA met à disposition des clients un savoir-faire pluridisciplinaire. En effet, c'est à travers ses trois métiers, qu'EFFIA se constitue comme un véritable opérateur de l'intermodalité. Ces derniers sont les suivants :

- Concessions et Stationnement
- Transports et mobilité
- Conseil et Systèmes d'Information

En outre, ces trois métiers confèrent à EFFIA un certain nombre d'atouts jouant en sa faveur lors d'une demande en matière de services vélo. Ainsi, l'activité Stationnement, lui accorde une reconnaissance auprès du grand public avec son réseau de 155 parkings et 60 000

places. Or, le développement de services complémentaires au stationnement vient renforcer sa position avec notamment de la location de boxes et de vélos.

De plus, EFFIA, possède la compétence de savoir mettre en synergie et gérer en mutualité les différentes composantes d'un pôle d'échanges (parc de stationnement, parc relais, gare routières, gares ferroviaires), et au même titre que le stationnement, intégrer des services innovants, comme l'insertion des modes doux (service vélo, co-voiturage, auto-partage).

EFFIA a notamment été mandaté par le Conseil Général du Var, pour la mise en place d'un service de location de vélos à la gare routière de Toulon. Par conséquent, le vélo s'inscrit tout à fait dans les missions de l'entreprise, dans la mesure où les pôles d'échanges constituent les lieux les plus aptes à accueillir l'intermodalité.

Concernant, l'activité Transports et Mobilité, EFFIA, peut évoquer son savoir en matière de gestion de transport et surtout gestion de la clientèle. Car si le vélo est un produit à part entière, il reste avant tout un service offert à la collectivité et ses citoyens. En d'autres termes, proposer et vendre un service n'est rien en l'absence d'une bonne communication avec le client, et ce quel qu'il soit.

Par ailleurs, EFFIA a acquis un savoir-faire certain en matière de services aux voyageurs (accueil, orientation et information, plates-formes multiservices), mais également en matière de gestion de l'offre avec notamment une expérience dans les Centres de Relation Client (CRC) appelé communément call-center. Expérience très utile, dans le cas où l'on est amené à avoir des contacts directs avec la clientèle particulièrement en cas d'offre de services vélo telle que le vélo en libre service et la location de vélos.

Enfin, le dernier métier, attribué à EFFIA, l'expertise en matière d'études et de conseil. Ce qui peut donner toute la dimension d'accompagnement continu du client sur ses projets cyclables.

Par conséquent, l'atout majeur d'EFFIA est, que la combinaison de tous ces services permet de mettre en avant **sa possibilité et sa capacité à mutualiser les services** tout en étant à l'écoute du client dans un souci de répondre à ses attentes. Car nous l'avons bien compris, le vélo est associé le plus souvent à un mode de transport complémentaire, d'où une notion très forte de l'intermodalité et donc une prise en compte essentielle de tous les modes de transport. EFFIA fait de l'intermodalité sa principale mission à travers tous ces services.

➤ *Une expérience solide en matière de gestion de modes doux*

Comme nous l'avons mentionné au-dessus, EFFIA se positionne comme un acteur du développement et de l'utilisation du vélo, dans le cadre de sa mission générale sur l'intermodalité. Sa politique vélo s'articule autour de deux axes :

- la recherche d'une synergie commune avec la SNCF / EFFIA pour faciliter l'accès aux services ferroviaires des personnes se déplaçant à vélo,
- le vélo en libre service, service qui aujourd'hui attire l'attention de tous

EFFIA, de part sa filiation au Groupe SNCF, conserve des rapports privilégiés avec la société ferroviaire. Or, cette relation, peut être très utile, notamment en cas de volonté de mise en place de services vélo au sein des gares ferroviaires. Car rappelons le, le foncier constitue une des principales difficultés citées par les collectivités. De plus, la SNCF constitue un des clients d'EFFIA en matière de qualité, accueil et information.

Concernant le service vélo en libre service, EFFIA reste le premier opérateur privé en France à se positionner sur ce créneau. C'est en remportant le marché d'Orléans avec la mise en

place de 300 vélos en libre service sur 28 stations, *Vélo+*, qu'aujourd'hui EFFIA se montre de manière évidente comme un interlocuteur privilégié des collectivités.

➤ *Présence d'une « Experte vélo »*

Dernier point, EFFIA est entouré d'un personnel très qualifié et compétent. Ainsi, pour l'activité vélo, l'entreprise compte en son sein une « experte vélo », Mme Florence LARCHER, qui est notamment à l'origine de la mise en place du service Vélo'v à Lyon en Mai 2005 et aujourd'hui à l'origine du service Vélo+ à Orléans.

6.1.2 Les faiblesses

Toutefois, EFFIA ne dispose pas que d'atouts. Déterminer ses faiblesses permet à l'entreprise d'anticiper certains obstacles pouvant intervenir lors de son positionnement.

➤ *Image et notoriété*

Les entretiens avec les collectivités ont été l'occasion de tester la notoriété d'EFFIA auprès de celles-ci. Le résultat est sans appel, seules cinq collectivités sur vingt déclaraient connaître EFFIA. Cette minorité prétendant connaître la firme, ne connaissait réellement qu'un volet de l'activité de l'entreprise, c'est-à-dire le stationnement. Aussi, l'observation la plus évidente a été de s'apercevoir que seules les grandes agglomérations où était présent EFFIA Stationnement (notamment à proximité des gares), pouvaient prétendre avoir connaissance de l'existence de l'entreprise.

En d'autres termes, l'image perçue aussi bien du grand public que des collectivités est très faible. Cela peut donc constituer un réel désavantage notamment en faveur de la concurrence.

➤ *Une communication absente*

L'entreprise communique peu, aussi sinon revenons sur les questions d'image, nous nous apercevons que l'image projetée notamment par les actions de communication restent quasiment absentes, ou si celles-ci sont faites passent totalement inaperçues. Or, la communication est un vecteur de l'action commerciale. De plus, la communication induit un lien de corrélation avec l'image de marque.

Des concurrents comme JC Decaux ou Clear Channel, pour le vélo en libre service n'ont plus besoin dans une certaine mesure de communiquer, car leur nom est connu de tous, se positionner face à eux sans avoir effectué de « campagne de communication » risque fortement de jouer en sa défaveur.

➤ *Un produit « phare » à faire reconnaître*

EFFIA est positionné sur le marché du vélo en libre service sans financement par la publicité. Ce marché étant très récent (mis en place en Juin 2007), sur le plan économique, seule une année de fonctionnement du service fournira les éléments nécessaires à l'appréciation de la qualité du service. Sur le plan technique, il reste à stabiliser le produit mis en œuvre. La mise en place à l'échelle de l'agglomération de l'Orléans (275 000 habitants dont 113 000 à Orléans) et la taille de l'installation du VLS (28 stations pour 300 vélos) devraient assurer le bon fonctionnement du service. EFFIA a évalué qu'il y a aurait 2 000 locations par jour et 10 000 abonnés. Ces données chiffrées étant basées sur les résultats de Lyon avec le service Vélo'v, laisse à peu de recul sur des agglomérations plus petites.

Ce marché possède la particularité que les coûts d'investissement et de fonctionnement soient payés par la ville mais que les recettes reviennent à l'exploitant.

➤ *Le vélo : une activité non reconnue*

Le fait que le vélo ne fasse pas partie des activités principales de l'entreprise, peut gêner certaines institutions. En effet, certaines peuvent estimer un manque de crédibilité et d'expérience dans le domaine car si JC Decaux n'est pas non plus spécialisé dans l'activité vélo, le succès de Vélo'v et surtout l'attribution de six autres marchés en France en 2007, lui confère une certaine confiance de la part des collectivités. Par ailleurs, pour les autres services vélo, selon le contexte socio-économique et surtout selon sur quel secteur EFFIA souhaite se positionner (notamment cyclotourisme), l'entreprise risque de se retrouver face à des vélocistes dont le vélo est la principale activité.

6.2 Les perspectives ouvertes à EFFIA

L'approche française de développement du vélo a été beaucoup centrée ces dernières années sur les infrastructures et l'aménagement de réseaux cyclables. Si la tendance aujourd'hui se confirme toujours par la volonté d'offrir un réseau cyclable continu et sécurisé, l'étude menée auprès des collectivités nous démontre bien que les mentalités ont changé, et qu'une prise de conscience réelle s'est opérée.

A présent, les services vélo deviennent des outils efficaces de changement modal, et s'inscrivent ainsi dans une véritable stratégie de choix multimodal.

Les illustrations qui ont été présentées précédemment, attestent que les services vélo possèdent un potentiel certain sur lequel EFFIA devrait à se positionner. Une demande forte existe dont il faut provoquer l'émergence.

6.2.1 Les Régions et Départements

➤ *Etudes et conseils*

Cette étude nous a permis de déceler quelles étaient les compétences et les orientations stratégiques des différentes collectivités. Les institutions telles que les Régions et les Départements ont pour première compétence la voirie et les aménagements cyclables.

En d'autres termes, leur rôle est d'assurer la partie technique des infrastructures (véloroutes et voies vertes).

Par conséquent, celles-ci cherchent à créer un maillage cohérent, harmonieux et sécurisé. Dans ce contexte, de part sa filiale EFFIA MTI, l'entreprise pourrait mettre à contribution son expérience en matière *d'expertise et conseil*. Au même titre qu'un bureau d'études, elle aurait pour mission *d'assister les collectivités dans la mise en place d'itinéraires cyclables*.

➤ *Gestion de l'offre transport*

Outre l'aspect études, les Régions et les Départements souhaitent améliorer l'accessibilité des établissements scolaires et des entreprises. Aussi, nous avons vu auparavant que les Plans de Déplacement d'Entreprises et d'Etablissements Scolaires deviennent de nouvelles priorités.

EFFIA grâce à son savoir-faire dans la gestion de l'offre de transport pourrait *accompagner l'organisateur des transports (collectivités territoriales ou opérateur) dans la définition de l'offre et mise à disposition des moyens les plus adaptés selon le public*.

Cela, de la conception du service, à la mise en oeuvre, jusqu'à sa gestion.

Il serait donc intéressant de procéder par la suite, à une prospection des entreprises, dans un premier temps auprès des plus grandes (la Poste par exemple) et prospecter auprès des zones d'activités. Cela implique un travail important de communication.

Concernant les scolaires, se renseigner auprès des Régions et des Départements sur les établissements scolaires existants et en construction (exemple Jacou) peut constituer une première piste.

➤ *Réalisation d'équipements, les stationnements vélo*

Si la bonne accessibilité est une chose essentielle, la pénurie de stationnements vélos risque de la rendre inefficace. Cette étude a soulevé un besoin conséquent de **stationnements vélos qui soient visibles, accessibles, sécurisés et protégés**. Ce besoin constitue une des actions prioritaires des collectivités. Nous avons noté une demande près des principaux pôles générateurs comme les gares, les établissements scolaires, les complexes sportifs, les centres commerciaux, les entreprises, les collectivités....

Etablir un partenariat avec des spécialistes d'aménagements cyclables (abris ouverts et fermés, arceaux...), pourrait alors s'avérer judicieux.

➤ *Prise de contact avec les partenaires touristiques*

Nous l'avons bien compris, le tourisme à vélo est l'enjeu commun de toutes les collectivités. Développer le cyclotourisme représente l'objectif à ne pas perdre de vue. Dans ce contexte, **une démarche commerciale en direction des acteurs touristiques** est à envisager. Une action commerciale plus offensive pourrait être menée dans les agglomérations où l'offre privée est quasi inexistante, cela en direction de prescripteurs potentiels du vélo comme les hébergeurs, les Offices de Tourisme et les Syndicats d'Initiative (OTSI), les clientèles de groupes, les scolaires.

6.2.2 Les Agglomérations

Les derniers tableaux ont mis en lumière le besoin qu'ont les agglomérations en matière de services vélo, à l'image du vélo libre service, des vélostations et enfin du gardiennage associé au service annexe qui est l'entretien.

Tout naturellement, les orientations d'EFFIA devraient se porter sur le développement de ces derniers.

➤ *Le Vélo Libre Service (VLS)*

Malgré son apparition récente au sein de nos agglomérations (2005), le VLS séduit de plus en plus les collectivités et les élus. Le succès du service de Vélo'v génère un effet « booster » qui se traduit notamment à travers les éléments obtenus antérieurement.

Ceux-ci confirment que ce type de service possède un réel potentiel, qu'il est essentiel d'exploiter. *Engager des démarches auprès des agglomérations semble être une nécessité.* Etablir un contact avec les personnes en charge de la politique cyclable, procéder par une communication directe (mailing, newsletter, téléphone), prendre des rendez-vous, réaliser des visites aux agglomérations où les services sont déjà en place ; sont autant d'actions qui constituent des premiers axes.

➤ *Les vélostations et la location moyenne et longue durée*

Les vélostations représentent un service vélo à fort potentiel tant pour les collectivités et ses utilisateurs que pour l'entreprise. Dans le cadre où de plus en plus de pôles d'échanges se construisent ou sont rénovés, il apparaît clairement que les vélostations s'inscrivent logiquement dans les missions d'EFFIA, à l'image de l'intermodalité.

En gérant un parc important de vélos, les vélostations bénéficient d'effets d'échelles évidents, dans la définition du cahier des charges, à l'achat comme dans la maintenance, qui pourraient être facilement valorisés en vendant des prestations de location moyenne durée avec une maintenance en période touristique.

Dans cette optique, envisager des partenariats avec des opérateurs urbains, des établissements supérieurs (universités, grandes écoles), voire des associations se montre un axe vivement conseillé.

De plus, développer des nouveaux sites tout en limitant les coûts est possible. D'une part, *EFFIA* grâce à sa filiale *Stationnement* ouvre une perspective intéressante pour des éventuels services mutualisés. D'autre part, ses relations avec la SNCF rappellent un véritable atout, sur lequel l'entreprise est doit s'appuyer, surtout dans le cas des constructions et rénovations de gares. Car rappelons, que le problème du foncier reste une des difficultés majeures rencontrées lors des projets de vélostation. Néanmoins, la vélostation au même titre que la location longue durée, doit prévoir des tarifications incitatives sous peine d'être un échec.

➤ *La location courte durée*

Par ailleurs, contrairement à la location longue durée à vocation utilitaire, la location courte durée à vocation loisirs est moins sensible au prix. Le temps et la distance sont plus importants et les clients pourraient sans doute accepter des tarifs plus élevés. La possibilité de se rapprocher du prix du marché pour les déplacements loisirs est à envisager.

La saisonnalité très forte de la location courte durée sur des jours précis et des heures précises permet d'envisager à un coût limité l'ouverture de points de location permettant d'optimiser les recettes.

Conclusion

L'évolution des villes sous la pression de l'automobile apparaît comme un processus difficilement irréversible sans changement des orientations politiques en matière d'urbanisme et de transport. Le bilan dégagé par ce travail montre que le vélo se heurte toujours à des difficultés d'ordre technique, économique, spatial et culturel.

Longtemps, la politique vélo des autorités publiques locales a souvent été davantage contrainte que volontaire. L'augmentation du nombre d'itinéraires cyclables ne traduit donc pas systématiquement une volonté politique de développer la part modale du vélo en milieu urbain. De plus, d'un point de vue institutionnel, de nombreux acteurs tant au niveau local que national interviennent en faveur du vélo mais sans véritable coordination.

Or, nous notons depuis quelques années, une évolution des mentalités. Les autorités ne se contentent plus de réaliser des réseaux cyclables, mais décident de se présenter en tant qu'acteur à part entière.

Les enjeux environnementaux et économiques sont sans nul doute à l'origine de cette nouvelle ambition.

Cette implication se traduit entre autres par des soutiens de divers types, financiers, accompagnement auprès des collectivités locales en faveur de projets aidant à l'émergence du vélo.

L'existence d'une demande forte offre aux entreprises l'opportunité de provoquer son émergence.

C'est à travers les services vélo qu'aujourd'hui, les orientations semblent être les plus fortes. Ce marché est en pleine mutation et surtout en pleine croissance.

Dans un tel contexte, de nouvelles perspectives s'ouvrent aux opérateurs et aux entreprises. Il n'est plus alors surprenant de voir apparaître des entreprises dont le vélo n'est pas l'activité première.

Chacune cherche à se positionner, et pour cela, l'innovation semble être la solution pour se différencier.

Alors, peut-on dire que les politiques vélo s'intègrent bien dans une gestion globale de la mobilité urbaine et que les projets vélo ne sont pas des appendices servant à l'image de la ville ou satisfaire une demande spécifique ? Ou plutôt que cette dynamique laisse entendre que le vélo est en passe de trouver une place réelle au sein des politiques de déplacement ?

Glossaire

ADEME : l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

AOT : Autorités Organisatrices des Transports

AOTU : Autorités Organisatrices de Transports Urbains

Agenda 21 : un programme d'actions en faveur entre autres de la production de biens et de services durables ainsi que la protection de l'environnement.

CDT : Comités Départementaux de Tourisme

CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme

CIAT : Comité Interministériel pour l'Aménagement du Territoire

CPER : Contrat Plan Etat Région

DUP : Dossiers d'Utilité Publique

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

FFC : Fédération Française de Cyclisme

FFCT : Fédération Française de Cyclotourisme

LAURE : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie

LOTI : La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

PDE : Plans de Déplacements d'Entreprises

PDES : Plans de Déplacements d'Etablissements Scolaires

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PTU : Périmètre de Transport Urbain

PREDIT : Programme National de Recherche d'Expérimentation et d'Innovation dans les Transports terrestres

SIVU : Syndicats Intercommunaux à Vocation Unique

SRU : Loi Solidarité et Renouvellement Urbain

TC : Transports en Commun

TP : Transports Publics

VLS : Vélo en Libre Service

VT : Versement Transport

VVV : Véloroutes Voies vertes

Bibliographie

OUVRAGES

Ouvrages et articles sur le vélo en ville

- Héran Frédéric (1996)., *Argumentaire pour le vélo en ville*, rapport pour l'ADEME, IFRESI,
- Héran Frédéric (1999), *Evaluation de l'effet des coupures urbaines sur les déplacements des piétons et des cyclistes*, IFRESI, 234 p.
- Larcher Florence, MERCAT Nicolas, Dahm Barbara (2002), *Evaluation de l'axe d'expérimentation le vélo et la pratique du vélo en ville ; gestion des déplacements urbains, Altermodal*
- Claire Biret, Anne-Cécile Cuvelier, Denis Geffroy, Emilie Moreau, Paul Rivey, Cyriaque Salaün (2004), *Vers une pratique quotidienne du vélo en ville* ADEME et Sciences Po Urbanisme,
- F.Héran ; N. Mercat (IFRESI/Altermodal 2001), *Le vol des bicyclettes : analyse du phénomène et méthode de prévention*, DRAST, PREDIT, décision d'aide à la recherche n°99MT, rapport provisoire

Ouvrages et articles sur les politiques cyclables

- SEBBAN Anne-Claude (2003), *Les vélostations en France*, Vélocité, n°71, pp. 4-7.
- ODI France (2007), *France à vélo, France des voies vertes*, 80 p

Ouvrages et articles sur l'intermodalité

- Sebban Anne-Claude (2003), *La complémentarité entre vélo et transport public. De la cohabitation à l'intermodalité*, Thèse de doctorat sous la direction d'Alain MOTTE, Institut d'Aménagement Régional, Aix-en-Provence : IAR
- Roche Emmanuelle (2007), *Vélostations, Jalons d'une méthodologie de projet*, Altermodal
- Héran Frédéric (1998), *Les conditions d'un report modal favorable à la marche et au vélo*, n°148, TEC,
- Dr P. Bouvier(2002), *Le vélo et la santé : un bilan positif !*, Vélo Forum international pour la planification des aménagements cyclables, Genève
- Altermodal (2004), *les services vélo, des outils efficaces au changement modal*, rapport intermédiaire, ADEME

REVUES

Ville et Vélo, revue du Club des Villes Cyclables

- ville &vélo (2004), *Le vélo une réalité économique*, n°11, pp.17-18
- Hélène Giraud (2007), *Vélos en libre service : Le prix de la transparence*, ville &vélo 28/03/07, pp. 20-22
- Hors série ville & vélo Spécial XIIIe Congrès, *Le vélo un atout pour la ville* (2003), pp. 1-26
- Hors série ville & vélo Spécial stationnement (2003), *Place aux vélos*, pp. 1-24

Vélocité, revue de la FUBicy

- Vélocité (2002), *Commerce de centre ville et vélo, des arguments méconnus*, n°66, pp. 14-17
- Louchard Olivier (2005), *Réduire l'impact des déplacements sur le climat est une priorité*, vélocité n°82, pp. 10-11
- SEBBAN Anne-Claude (2003), *Les vélostations en France*, vélocité n°71, pp.7

Autre revue

- Gerbeau Delphine, (2007), *Mobilier urbain : le vélo libre service ravive la guerre des afficheurs*, La Gazette des communes des départements des régions, pp.21-27

Enquêtes

- TNS Sofres (2003), *Les Français et le vélo*, Club des Villes Cyclables
- François Favard (2007), *l'intermodalité vélos/transports publics*, GART

SITES INTERNET

Représentants des cyclistes et associations

- www.villes-cyclables.org (Club des villes cyclables)
- www.tousavelo.com (Comité de promotion du vélo)
- www.fubicy.org (réseau d'associations)
- www.mdb-idf.org (association)
- www.echosvelo.net
- www.movimento.coop (association Movimento)
- www.af3v.org (organisme de promotion des véloroutes et voies vertes)
- www.departements-cyclables.org (Association des Départements Cyclables)
- www.adtc.fr (Association pour le Développement des Transports en Commun, voies cyclables et piétonnes – Grenoble)

Ministères et recherche

- www.equipement.gouv.fr
- www.ademe.fr
- www.predit.prd.fr
- www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr
- <http://www.agenda21france.org/france.html>, consulté le 09/08/07

Collectivités

- <http://www.doubs.fr/doubs2010/rapport.htm>, Doubs 2010, Doubs à vélo, consulté le 10/05/07
- <http://www.grandbesancon.fr/index.php?p=237>, Besançon à vélo, consulté le 10/05/07
- <http://www.cg21.fr/jahia/Jahia/accueil/decouvrir/pid/2379>, politique cyclable en Côte d'or consulté le 10/05/07
- <http://www.cg90.fr//////////pages/3/92/272/1055.htm>, pistes cyclables sur le territoire de belfort, consulté le 20/04/07
- http://www.cg34.fr/environnement/pdf/pistes_cyclables.pdf, l'Hérault à vélo, consulté le 05/06/07
- http://www.rhonealpes.fr/content_files/CommuniquePresse/cp_1107_Region_et_modes_doux.pdf, politique cyclable Rhône Alpes, consulté le 05/06/07
- <http://www.sytral.fr/1075.0.html>, PDE-PDA du Sytral, consulté le 15/06/07
- <http://www.grandlyon.com/pistes-cyclables.2292.0.html#>, pistes cyclable dans le Grand Lyon, consulté le 15/06/07
- <http://www.isere.fr/7178-transports-deplacements-isere.htm>, se déplacer à vélo en Isère, consulté 06/05/07
- <http://www.chambery-metropole.fr/83-velostation.htm>, vélostation de Chambéry, consulté le 06/05/07
- http://www.agglo-nice.fr/medias/pdu_canca_p38-39.pdf, mise en place de la politique cyclable de la CANCA, consulté le 20/06/07
- <http://www.agglolacdubourget.fr/france/DT1154960891/page/Centreintermodald26230393B/Aix.html>, projet du centre intermodal d'Aix les Bains, consulté le 01/07/07

Entretiens

COLLECTIVITES	INTERLOCUTEURS	SERVICES
Régions		
Conseil Régional de PACA	M. Noël ROCCHICCIOLI	Direction des Transports et des Grands Projets, Service des Equipements et des Grands Projets
Conseil Régional de Rhône-Alpes	Mme Anne CHAMBON	Direction des Transports
Conseil Régional de Bourgogne	M. Fabien BENTAYEB	Service Tourisme
Départements		
Conseil Général de Côte d'Or	M. Benoît MARTIN	Direction des Infrastructures et Transports, Service Routes Cellule Politique Aménagement
Conseil Général de la Drôme	M. CARLAC	Direction des Routes
Conseil Général de l'Isère	M. Guy FERRERO	Direction des Routes
Conseil Général de Savoie	M. Serge DAMIANI & M. Olivier BORROT	Direction des Routes, Service Programmation
Conseil Général de l'Hérault	M. Eric MELIN	Direction des Transports
Conseil Général du Var	M. CENTONZE	Direction des Routes et des Transports
Agglomérations		
St Etienne Métropole	M. MEYER	Direction Aménagement du territoire Chargé de mission PDU et des droits des sols
Limoges Métropoles	M. Patrick TARDIEU	Direction Espace public
Grand Besançon	M. MOYSE	Direction des Transports
Grand Chalons	M. Christian COLIN	Pôle Transports et déplacements
Ville d'Avignon	M. Christophe CHARRAS	Service Technique
Ville de Belfort	M. Pascal MARTIN	Service circulation
Villes d'Arles	M. BREMOND	Service voirie
Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget	M. Delphine AVOCAT	Services Déplacements
Communauté d'Agglomération de la Narbonnaise	M. RIMBAUD	Direction de l'Environnement
Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur (CANCA)	M. VALLOUIS	Direction des Transports
Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée	Mme HAURE-PLACE & M. DITCHI	Direction des Transports

TABLE DES MATIERES

Fiche bibliographique.....	1
Publication data form.....	3
Remerciements.....	5
Sommaire.....	6
Introduction.....	7
PARTIE I Le vélo et sa pratique.....	8
1 La place du vélo dans les politiques globales de déplacements.....	8
1.1 Le vélo dans son contexte.....	8
1.1.1 Le vélo : un mode doux.....	8
1.1.2 Historique.....	9
1.1.3 Les Français et le vélo.....	10
1.1.4 Strasbourg, exemple de réussite en France.....	11
1.1.5 Les différents acteurs du vélo.....	12
1.2 L'intérêt des collectivités face au vélo.....	18
1.2.1 Cadre législatif.....	18
1.2.2 Intérêt environnemental et sociétal.....	20
1.2.3 L'intermodalité.....	21
2 Les atouts et freins de la pratique du vélo.....	24
2.1 Les atouts du vélo.....	24
2.1.1 Vélo et santé.....	24
2.1.2 Les avantages concurrentiels du vélo.....	24
2.2 Freins et inhibitions.....	26
2.2.1 Le vélo et image.....	27
2.2.2 L'environnement physique et urbain.....	27
2.2.3 Le partage de l'espace public.....	29
2.2.4 Le stationnement.....	29
2.2.5 Le vol et le vandalisme.....	31
2.2.6 La sécurité routière.....	32
3 Le marché du vélo et son environnement.....	32
3.1 Les infrastructures.....	33
3.1.1 Les voiries aménagées.....	33
3.1.2 La signalisation réglementaire.....	36
3.1.3 Le jalonnement.....	37
3.1.4 Le stationnement.....	37
3.2 Le produit vélo.....	38
3.3 Les différentes typologies de pratique du vélo.....	39
3.3.1 La pratique urbaine.....	40
3.3.2 Le pratique cyclotourisme.....	43
3.3.3 La pratique cyclosportive.....	45
4. Le marché du vélo.....	46
4.1 Les différents services vélo.....	46
4.1.1 Vélo Libre Service (VLS).....	46
4.1.2 Les vélostations.....	48
4.1.3 La location.....	49
4.1.4 Gardiennage et entretien.....	49
4.1.5 Le prêt gratuit.....	50
4.1.6 Autres services.....	50

PARTIE II Analyse de marché de la Région Sud-Est de l'entreprise EFFIA	52
5 Etude de marché de la Région Sud-Est (selon EFFIA)	52
5.1 Contexte de l'étude : Projet de l'entreprise	53
5.1.1 Le périmètre d'EFFIA de la Région Sud-Est	53
5.1.2 Choix des collectivités	54
5.2 Analyse du marché	55
5.2.1 Analyse de l'environnement : « Nature du projet vélo »	55
5.2.2 Les freins et raisons du « projet vélo »	59
5.2.3 Profil des collectivités	64
5.2.4 Orientations des politiques vélos	66
5.2.5 L'environnement politique	67
5.2.6 Le contexte concurrentiel : les services vélo	69
6 Perspectives d'EFFIA	77
6.1 Analyse de l'entreprise EFFIA	77
6.1.1 Les forces	77
6.1.2 Les faiblesses	79
6.2 Les perspectives ouvertes à EFFIA	80
6.2.1 Les Régions et Départements	80
6.2.2 Les Agglomérations	81
Conclusion... ..	83
Glossaire	84
Bibliographie	85
Table des matières	88
Table des illustrations	90
ANNEXES	91
Annexe 1 : Guide d'entretien	92
Annexe 2 : Nature du projet vélo	93
Annexe 3 : Nature des perspectives du projet vélo	94
Annexe 4 : Freins d'un projet vélo	95
Annexe 5 : Raisons d'un projet vélo	96
Annexe 6 : Service vélo en place	97
Annexe 7 : Les services vélo en perspective	98
Annexe 8 : Nature politique vélo	99
Annexe 9 : Politique vélo au sein de l'organisation	100
Annexe 10 : Soutien politique	101
Annexe 11 : Problématique vélo des collectivités d'Auvergne	102
Annexe 12 : Problématique vélo des collectivités de Bourgogne Franche Comté	108
Annexe 13 : Problématique vélo de collectivités de PACA	119
Annexe 14 : Problématique vélo des collectivités de Rhône-Alpes	130
Annexe 15 : Problématique vélo pour les collectivités du Limousin	142
Annexe 16 : Problématique du vélo dans le Languedoc-Roussillon	145

Table des illustrations

Tableau 1 : Les différents types de stationnement.....	31
Tableau 2: Collectivités interviewées	54
Tableau 3: Nature actuelle du "projet vélo" des collectivités	55
Tableau 4: Les agglomérations et leur démographie	56
Tableau 5: Nature du projet vélo des agglomérations.....	57
Tableau 6: Nature future du "projet vélo" des collectivités	58
Tableau 7: Politique vélo : les freins des Régions	59
Tableau 8: Politique vélo : les freins des Départements	60
Tableau 9: Politique vélo: les freins des Agglomérations.....	61
Tableau 10: "Projet vélo" des Régions: les raisons.....	62
Tableau 11: "Projet vélo" des Départements: les raisons.....	62
Tableau 12: "Projet vélo" des Agglomérations: les raisons	63
Tableau 13: La politique vélo au sein de l'organisation des Régions.....	64
Tableau 14: La politique vélo au sein de l'organisation des Départements	65
Tableau 15: La politique vélo au sein de l'organisation des Agglomérations.....	65
Tableau 17: Les collectivités et le soutien politique	67
Tableau 18: Budgets des collectivités	68
Tableau 19: Agglomérations et capacités financières	69
Tableau 20: Services vélo en place par collectivité	70
Tableau 21: Les services vélo en perspective	71
Tableau 22 : Degré de volonté des services vélo	74

ANNEXES

Récapitulatif :

Annexe Guide d'entretien

Annexe 2 : Nature du projet vélo

Annexe 3 : Nature des perspectives du projet vélo

Annexe 4 : Freins d'un projet vélo

Annexe 5 : Raisons d'un projet vélo

Annexe 6 : Service vélo en place

Annexe 7 : Les services vélo en perspective

Annexe 8 : Nature politique vélo

Annexe 9 : Politique vélo au sein de l'organisation

Annexe 10 : Soutien politique

Annexe 11 : Problématique vélo des collectivités d'Auvergne

Annexe 12 : Problématique vélo des collectivités de Bourgogne-
Franche- Comté

Annexe 13 : Problématique vélo de collectivités de PACA

Annexe 14 : Problématique vélo des collectivités de Rhône-Alpes

Annexe 15: Problématique vélo pour les collectivités du Limousin

Annexe 16 : Problématique vélo pour les collectivités du Languedoc
Roussillon

Annexe 1 : Guide d'entretien

GUIDE D'ENTRETIEN

Date et lieu :
Collectivité :
Interlocuteur :
Département / Direction :

Personne interviewée

Pouvez-vous m'expliquer l'objet de votre poste et la consistance de votre mission ? (savoir s'il s'agit d'un poste mixte ou est-ce quelqu'un travaillant au sein d'un bureau d'études ; d'un service transport, voirie afin de déterminer le positionnement au sein de l'organisation de l'agglomération)

Nature « projet vélo »

- Quelle est la nature de votre « projet vélo » ? En quoi consiste t-il ?
- Aujourd'hui où en êtes-vous ?

Intérêt « projet vélo »

- Comment la collectivité a-t-elle été amenée à s'intéresser au « projet vélo » ? (Est-ce une volonté locale, régionale... ?)
- Depuis quelle date la collectivité s'intéresse t-elle au « projet vélo » ?
- Quel intérêt la collectivité apporte t-elle au « projet vélo » (pourquoi faire du vélo ? D'ou cela provient-il ?)
- Quels ont été les arguments ayant permis l'adhésion au « projet vélo » ?
- Des discussions/débats ont-ils eu lieu avec d'autres instances ?

Acteurs « projet vélo »

- Quels sont les acteurs à l'origine du « projet vélo » ?
- Quels rôles ont-ils joué ?
- Quel a été et/ou est encore leur degré d'implication ?
- Il y a-t-il un élu en charge du « projet vélo » ?

Mise en place « projet vélo »

- Comment le « projet vélo » a-t-il été mis en place ?
- Dans quelles conditions la politique cyclable a-t-elle été instaurée ?
- Quelles sont les difficultés rencontrées pour la mise en place de ce projet
- Quelles ont été les « grandes étapes » de la mise en place du « projet vélo » ?
- Quels sont les projets cyclables ayant été menés ?
- Quelles sont les perspectives de votre « projet vélo » ? (projet(s) en cours et futur(s) projets)
- Qu'apporte le « projet vélo » à la collectivité (en terme d'image, environnement,...) ?
- Que faudrait-il changer afin que cela se coordonne de meilleure manière ?
- Quels sont les budgets consacrés au « projet vélo » depuis les 3 dernières années (par an) ?

Fin d'entretien

- Souhaitez-vous me faire part d'une idée, défendre une cause, un groupe ?
- Y a-t-il une question qui ne vous a pas été posée et que vous souhaiteriez aborder ?

Annexe 2 : Nature du projet vélo

Quelle est la nature de votre projet vélo?							
TYPE DE COLLECTIVITES	Voirie et aménagements cyclables		Promotion du vélo (organisation d'évènements, interventions auprès acteurs concernés...)	Offre de services à la mobilité (mise en place de services vélo tous confondus)	Soutien à l'émergence de projet vélo (financier, conseil...)		Schémas directeurs /départementaux/régionaux cyclables/ Chartes cyclables
	véloroutes, voies vertes et itinéraires cyclables	autres aménagements cyclables (jalonnement, stationnement)			Soutien financier	Conseil et accompagnement	
Régions							
Conseil Régional de PACA	1	1	0	1	1	1	1
Conseil Régional de Rhône-Alpes	1	1	1	1	1	1	1
Conseil Régional de Bourgogne	1	1	1	1	1	1	1
Sous-Total	3	3	2	3	3	3	3
Départements							
Conseil Général de Côte d'Or	1	1	1	1	1	1	1
Conseil Général de la Drôme	1	1	1	0	0	0	1
Conseil Général de l'Isère	1	1	1	0	0	0	1
Conseil Général de Savoie	1	1	1	0	1	1	1
Conseil Général de l'Hérault	1	1	1	1	1	1	1
Conseil Général du Var	1	1	1	1	0	0	1
Sous-Total	6	6	6	3	3	3	6
Agglomérations							
St Etienne Métropole	1	1	1	1	0	0	0
Limoges Métropoles	1	0	0	1		1	0
Grand Besançon	1	1	1	1	1	1	1
Grand Chalon	1	1	0	0	0	0	1
Ville d'Avignon	1	1	1	1	0	0	1
Ville de Belfort	1	1	0	1	0	0	0
Villes d'Arles	1	1	0	0	0	0	0
Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget	1	1	0	0	0	0	0
Communauté d'Agglomération de la Narbonnaise	1	1	1	1	1	1	0
Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur (CANCA)	1	1	1	0	1	1	0
Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée	1	1	1	1	0	0	1
Sous-Total	11	10	6	7	3	4	4
TOTAL	20	19	14	13	9	10	13

1=Oui et 0=Non

Annexe 3 : Nature des perspectives du projet vélo

TYPE DE COLLECTIVITES	Voirie et aménagements cyclables		Promotion du vélo (organisation d'évènements, interventions auprès acteurs concernés...)	Offre de services à la mobilité (mise en place de services vélo tous confondus et projet transport)	Soutien à l'émergence de projet vélo (financier, conseil...)		Schémas directeurs cyclables
	véloroutes, voies vertes et itinéraires cyclables	autres aménagements cyclables (jalonnement, stationnement)			Soutien financier	Conseil	
Régions							
Conseil Régional de PACA	1	0	0	0	1	0	0
Conseil Régional de Rhône-Alpes	1	1	1	1	1	1	0
Conseil Régional de Bourgogne	1	1	1	1	1	1	0
Sous Total	3	2	2	2	3	2	
Départements							
Conseil Général de Côte d'Or	1	1	0	1	1	1	0
Conseil Général de la Drôme	1	1	1	0	0	0	0
Conseil Général de l'Isère	1	1	0	1	0	0	0
Conseil Général de Savoie	1	1	0	0	1	1	0
Conseil Général de l'Hérault	1	1	1	0	0	0	0
Conseil Général du Var	1	1	0	0	0	0	0
Sous-total	6	6	2	2	2	2	0
Agglomérations							
St Etienne Métropole	0	0	0	1	1	1	0
Limoges Métropoles	1	1	0	1	0	0	0
Grand Besançon	1	1	0	0	0	0	0
Grand Chalon	1	1	0	1	0	0	0
Ville d'Avignon	1	1	1	1	0	0	0
Ville de Belfort	1	1	0	1	0	0	0
Villes d'Arles	1	1	0	0	0	0	0
Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget	0	0	0	1	0	0	0
Communauté d'Agglomération de la Narbonnaise	1	1	1	0	0	0	0
Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur (CANCA)	1	1	0	1	1	1	0
Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée	1	1	0	1	0	0	0
Sous-Total	9	9	2	8	2	2	0
TOTAL	18	17	6	12	7	6	0

1=Oui et 0=Non

Annexe 4 : Freins d'un projet vélo

Quels sont les freins de la mise en place d'un projet vélo?							
TYPE DE COLLECTIVITES	Capacité financière	Réticence et non implication des acteurs			Cadre législatif et juridique	Topographie	Foncier
		politique	au sein de la collectivité	population			
Régions							
Conseil Régional de PACA	0	0	1	0	0	1	1
Conseil Régional de Rhône-Alpes	0	0	0	0	0	1	1
Conseil Régional de Bourgogne	0	0	0	0	1	0	1
Sous-Total	0	0	1	0	1	2	3
Départements							
Conseil Général de Côte d'Or	0	0	0	1	0	0	1
Conseil Général de la Drôme	0	0	1	1	1	1	0
Conseil Général de l'Isère	0	0	1	1	0		1
Conseil Général de Savoie	0	0	0	0	0	1	1
Conseil Général de l'Hérault	0	0	0	0	1	0	0
Conseil Général du Var	1	0	0	0	1	1	1
Sous-Total	1	0	2	3	3	3	4
Agglomérations							
St Etienne Métropole	0	1	0	0	0	0	0
Limoges Métropoles	0	1	1	1	0	1	0
Grand Besançon	0	0	0	0	0	1	0
Grand Chalon	0	0	0	0	0	0	1
Ville d'Avignon	0	0	0	0	0	0	1
Ville de Belfort	1	1	1	0	0	0	1
Villes d'Arles	1	1	0	0	0	0	0
Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget	0	1	1	0	0	1	0
Communauté d'Agglomération de la Narbonnaise	0	0	0	0	0	0	0
Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur (CANCA)	0	0	1	0	0	0	1
Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée	1	1	0	0	0	1	1
Sous-Total	3	6	4	1	0	4	5
TOTAL	4	6	7	4	4	9	12

Annexe 5 : Raisons d'un projet vélo

TYPE DE COLLECTIVITES	Développement durable / environnement/espace public	Donner une meilleure image	Enjeu économique	Cadre législatif	Sécurité routière	Impulsion		
						Région	Association et gd public	Elu porteur
Régions								
Conseil Régional de PACA	0	0	0	1	0	0	0	
Conseil Régional de Rhône-Alpes	1	0	0	0	0	0	0	
Conseil Régional de Bourgogne	0	0	1	1	0	0	0	
Sous-Total	1	0	1	2	0	0	0	
Départements								
Conseil Général de Côte d'Or	0	0	1	0	0	1	0	
Conseil Général de la Drôme	0	0	0	0	1	1	0	
Conseil Général de l'Isère	0	0	0	1	0	0	1	
Conseil Général de Savoie	1	0	1	0	0	0	1	
Conseil Général de l'Hérault	1	0	1	0	1	0	0	
Conseil Général du Var	0	0	1	1	0	0	0	
Sous-Total	2	0	4	2	2	1	2	
Agglomérations								
St Etienne Métropole	1	1	0	0	1	0	1	
Limoges Métropoles	1	0	0	0	0	0	0	
Grand Besançon	1	1	0	1	0	0	1	
Grand Chalon	0	0	1	1	0	0	1	
Ville d'Avignon	1	1	1	0	1	0	1	
Ville de Belfort	1	0	1	0	0	0	1	
Villes d'Arles	1	0	0	0	0	0	1	
Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget	1	0	0	1	0	0	0	
Communauté d'Agglomération de la Narbonnaise	1	1	1	0	0	0	1	
Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur (CANCA)	0	0	1	1	1	0	1	
Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée	1	0		1	1	0	1	
Sous-Total	9	4	5	5	4	0	6	
TOTAL	12	4	10	9	6	2	7	

1=Oui et 0=Non

Annexe 6 : Service vélo en place

Quels sont les services vélo en place? TYPE DE COLLECTIVITES	Vélos libre service	vélostation	location (courte, moyenne et longue durée)	gardiennage et entretien	prêt gratuit	Autres services (vélos de services, PDE, vélobus, information)				Partenaires	
						Vélo de services	PDE	Vélobus	Information	office du tourisme	prestataires privés
Régions											
Conseil Régional de PACA	0	0	0	0	1	1		1	1	0	0
Conseil Régional de Rhône-Alpes	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1
Conseil Régional de Bourgogne	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	1
Sous-Total	0	0	1	0	1	3	1	1	1	2	2
Départements											
Conseil Général de Côte d'Or	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1
Conseil Général de la Drôme	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Conseil Général de l'Isère	0	0	0	0	0	1	1	?	0	0	0
Conseil Général de Savoie	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Conseil Général de l'Hérault	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1
Conseil Général du Var	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
Sous-Total	0	0	1	0	0	3	2	1	3	5	3
Agglomérations											
St Etienne Métropole	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Limoges Métropoles	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0
Grand Besançon	1	1	1	0	1	0	0	0	1	1	0
Grand Chalons	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ville d'Avignon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ville de Belfort	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Villes d'Arles	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Communauté d'Agglomération de la Narbonnaise	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0
Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur (CANCA)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sous-Total	1	2	4	1	1	2	0	0	1	3	0
TOTAL	1	2	6	1	2	8	3	2	5	10	5

1=Oui et 0=Non

Annexe 7 : Les services vélo en perspective

Quels sont les services vélo en perspective?																									
COLLECTIVITES	Vélos libre service		Vélostation		Location (courte, moyenne et longue durée)		Gardiennage et entretien		Prêt gratuit		Autres services (vélos de services, PDE, vélobus, information)						Partenaires touristiques				Projets transport (Etudes, pôles d'échanges)				
	Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre	Vélo de services		PDE		Vélobus		Information		Office du tourisme		Prestataires privés		Pour	Contre	
											Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre			
Régions																									
Conseil Régional de PACA	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	N.C	N.C	1	0	N.C	N.C	N.C	N.C	1	0	1	0	1	0	
Conseil Régional de Rhône-Alpes	0	0	1	0	1	0	1	0	0	1	1	0	1	0	N.C	N.C	N.C	N.C	1	0	1	0	1	0	
Conseil Régional de Bourgogne	0	0	1	0	1	0	1	0	0	1			1	0		NC			1	0	1	0	1	0	
Sous-Total	0	0	2	1	3	0	2	0	0	3	1	0	3	0	0	0	0	0	3	0	3	0	3	0	
Départements																									
Conseil Général de Côte d'Or	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	1	0	N.C	N.C	1	0	1	0	1	0	1	0	
Conseil Général de la Drôme	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	1	0	N.C	N.C	N.C	N.C	1	0	1	0	1	0	
Conseil Général de l'Isère	0	0	0	1	1	0	1	0	0	1	N.C	N.C	1	0	N.C	N.C	0	1	1	0	1	0			
Conseil Général de Savoie	0	1	0	1	1	0	1	0	0	1	N.C	N.C	1	0	N.C	N.C	0	1	1	0	1	0			
Conseil Général de l'Hérault	0	0	0	0	1	0	1	0	N.C	N.C	N.C	N.C	1	0	1	0	1	0	1	0					
Conseil Général du Var	0	0	0	0	1	0	1	0	N.C	N.C	1	0	1	0			0	1	N.C	N.C					
Sous-Total	0	1	0	2	6	0	6	0	0	4	3	0	6	0	1	0	2	3	5	0	4	0	2	0	
Agglomérations																									
St Etienne Métropole	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0													1	0	
Limoges Métropoles	1	0	0	1	1	0	N.C	N.C	N.C	0			1	0							1	0			
Grand Besançon	0	0	N.C	N.C	1	0	1	0											1	0					
Grand Chalon	0	1	1	0	1		1						1	0					1	0	1	0	1	0	
Ville d'Avignon	1	0	1	0	1	0	1	0																	
Ville de Belfort	1	0	1	1	1	0	1	0																	
Villes d'Arles	0	1	0	1	1	1	0	1																	
Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget	0	1	1	0	1		1	0																	
Communauté d'Agglomération de la Narbonnaise	1		1	0	1	0	1	0																	
Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur (CANCA)	0	1	1	0	1		1	0															1	0	
Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée	1	0	1	0	1	0	1	0																	
Sous-Total	6	4	8	3	11	1	9	1	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	2	0	3	0	
TOTAL	6	5	10	6	20	1	17	1	1	7	4	0	11	0	1	0	2	3	10	0	9	0	8	0	

NC= Non Communiqué et je ne sais pas
1=Oui 0=Non

Annexe 8 : Nature politique vélo

Quels est la nature de la politique vélo?			
TYPE DE COLLECTIVITES	Politique Urbaine	Politique Cyclotouriste	Politique jumelées: Les deux
Régions			
Conseil Régional de PACA	0	0	1
Conseil Régional de Rhône-Alpes	0	0	1
Conseil Régional de Bourgogne	0	1	0
Sous-Total	0	1	2
Départements			
Conseil Général de Côte d'Or	0	1	0
Conseil Général de la Drôme	1	0	0
Conseil Général de l'Isère	0	0	1
Conseil Général de Savoie	0	1	0
Conseil Général de l'Hérault	0	0	1
Conseil Général du Var	0	1	0
Sous-Total	1	3	2
Agglomérations			
St Etienne Métropole	1	0	0
Limoges Métropoles	1	0	0
Grand Besançon	0	0	1
Grand Chalon	0	0	1
Ville d'Avignon	1	0	0
Ville de Belfort	1	0	0
Villes d'Arles	0	1	0
Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget	1	0	0
Communauté d'Agglomération de la Narbonnaise	1	0	0
Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur (CANCA)	0	0	1
Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée	1	0	0
Sous-Total	7	1	3
TOTAL	8	5	7

1=Oui et 0=Non

Annexe 9 : Politique vélo au sein de l'organisation

Quels le service compétent en matière de vélo?					
TYPE DE COLLECTIVITES	Service technique: services des routes, service voirie, service de l'aménagement	Service transport	Service environnement	Service déplacements/circulation	Service Tourisme
Régions					
Conseil Régional de PACA	0	1	0	0	0
Conseil Régional de Rhône-Alpes	0	1	0	0	0
Conseil Régional de Bourgogne	0	0	0	0	1
Sous-Total	0	2	0	0	1
Départements					
Conseil Général de Côte d'Or	0	1	0	0	0
Conseil Général de la Drôme	1	0	0	0	0
Conseil Général de l'Isère	1	0	0	0	0
Conseil Général de Savoie	1	0	0	0	0
Conseil Général de l'Hérault	0	1	0	0	0
Conseil Général du Var	1	0	0	0	0
Sous-Total	4	2	0	0	0
Agglomérations					
St Etienne Métropole	1	0	0	0	0
Limoges Métropoles	0	0	1	0	0
Grand Besançon	0	1	0	0	0
Grand Chalon	0	1	0	0	0
Ville d'Avignon	1	0	0	0	0
Ville de Belfort	0	0	0	1	0
Villes d'Arles	0	0	0	1	0
Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget	0	0	0	1	0
Communauté d'Agglomération de la Narbonnaise	0	0	1	0	0
Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur (CANCA)	0	1	0	0	0
Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée	0	1	0	0	0
Sous-Total	2	4	2	3	0
TOTAL	6	8	2	3	1

1=Oui et 0=Non

Annexe 10 : Soutien politique

TYPE DE COLLECTIVITES	Dispose d' élu(s) porteur(s)	Ne dispose pas d'élus porteur	Dispose d'élus porteur(s) mais pas en place ou pas en charge du dossier
Régions			
Conseil Régional de PACA	0	1	0
Conseil Régional de Rhône-Alpes	1	0	0
Conseil Régional de Bourgogne	1	0	0
Sous-Total	2	1	0
Départements			
Conseil Général de Côte d'Or	1	0	0
Conseil Général de la Drôme	1	0	0
Conseil Général de l'Isère	1	0	0
Conseil Général de Savoie	1	0	0
Conseil Général de l'Hérault	1	0	0
Conseil Général du Var	1	0	0
Sous-Total	6	0	0
Agglomérations			
St Etienne Métropole	1	0	0
Limoges Métropoles	1	0	0
Grand Besançon	0	0	1
Grand Chalon	1	0	0
Ville d'Avignon	1	0	0
Ville de Belfort	1	0	0
Villes d'Arles	1	0	1
Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget	0	1	0
Communauté d'Agglomération de la Narbonnaise	1	0	0
Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur (CANCA)	1	0	0
Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée	1	0	0
Sous-Total	9	1	2
TOTAL	17	2	2

1=Oui 0=Non

Annexe 11 : Problématique vélo des collectivités d'Auvergne

COLLECTIVITES D'AUVERGNE

CONSEIL REGIONAL D'Auvergne

INFRASTRUCTURE

- 12 Voies Vertes soit 36 km de longueur (1 voie piétonne Montluçon- Nérès les Bains de 5km, 2 pistes vertes en Sumène-Artence de 7 km, 4 voies vertes du Velay de 15 km, 5 voies vertes Nord Cévenol de 9 km). 3 Véloroutes soit 33 km de longueur (3 véloroutes de la Châtaigneraie de 33 km)

SYSTEME LOCATIF ET AUTRES SERVICES SPECIFIQUES

- Quelques établissements de location de VTT avec des forfaits hormis pour l'agglomération clermontoise avec MooviCité

➤ Département de l'Allier (03)

CONSEIL GENERAL DE L'ALLIER

INFRASTRUCTURE

cf. l'Allier à vélo mais données non disponibles

PROMOTION VELO

- L'Allier à vélo, "l'Allier lumière verte".
- Le Tour des Pays d'Allier et la Walko (cycloportif).
- Édition d'un topoguide par le Comité Départemental du Tourisme recensant 43 circuits cyclistes (cyclotourisme).
- Mise en place d'un Agenda 21 en faveur du développement durable dans le cadre de "Défi 2025" entre autres développement des modes doux

SYSTEME LOCATIF ET AUTRES SERVICES SPECIFIQUES

- Le topoguide "l'Allier à Vélo" répertorie la liste des entreprises de locations et de réparations de cycles

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE VICHY VAL D'ALLIER

INFRASTRUCTURE

- Partenariat avec la Ville de Vichy et la CA Vichy Val d'Allier pour une création d'une promenade le long du plan d'eau (prise en charge de la partie "promenade" par Vichy et VVA les parties "chaussée et aménagement 2 roues")

PROMOTION VELO

SYSTEME LOCATIF ET AUTRES SERVICES SPECIFIQUES

PROJET TRANSPORT

- Création d'un pôle tertiaire (pépinière d'entreprises, centre d'affaires, Hôtel d'entreprise) en automne 2007 sur l'ancien site d'usine d'Embouteillage près de la gare de Vichy. En 2de partie,

seront créés un îlot de 29 logements collectifs et 9 maisons de ville sociale et foyer pour les jeunes travailleurs.

- Création d'un pôle d'échanges Intermodal sur le site de la gare de Vichy (partenariat CCA, ville de Vichy, la SNCF, RFF), une cours plus fonctionnelle accueillera la gare routière pour les cars de liaisons TER et interurbaines de l'Allier, station de taxis, emplacements de voitures, de location, parkings a vélos et automobiles., début des travaux juillet 2007 et fin année 2008 (3e trimestre 2007 au 2e trimestre 2008: réalisation de la gare routière et de la place de la gare.

Communauté d'Agglomération de Moulins

INFRASTRUCTURE

PROMOTION DU VELO

- L'association Mayavélo (Moulins-Avermes-Yzeure à Vélo) assure la promotion de l'usage du vélo

Communauté d'Agglomération Montluçonnaise

INFRASTRUCTURE

- Un réseau 2 roues profitant essentiellement à des déplacements de loisirs (berges du Cher, Chemin de Fer a Ficelle, voie piétonne Montluçon - Nérís) et desservant la majorité des pôles de loisirs et d'enseignement.

- Suite étude faite par Transitec : volonté d'améliorer le confort et la continuité des cheminements piétonniers et des itinéraires cyclables afin d'augmenter la pratique quotidienne, soit enjeu d'aménagement des Rives du Cher, continuité du réseau cyclable, liaison entre la cité administrative et le centre-ville, équipement des principaux pôles générateurs en "parcs à vélos", utilisation des voies bus par les cyclistes

PROMOTION VELO

- Suite étude faite par Transitec volonté de liens avec "le tourisme ludique"

PROJET TRANSPORT

- Projets de redynamisation commerciale et de création d'équipements et de pôles résidentiels

MAIRIES

Mairie de Montluçon

Mairie de Moulins

Mairie de Vichy

Mairie de Domérat

➤ Département du Cantal (15)

CONSEIL GENERAL DU CANTAL

Infrastructure

- 4 km pistes cyclables/voies vertes existant au 31.12.2002 et 9 km prévus d'ici 5 ans. 31 km d'itinéraires cyclables jalonnés (de découvertes, touristiques,...) et 145 km d'ici 5 ans.
- Mise en place d'un plan de jalonnement et des relais d'information (ris).
- En 2002, début d'aménagement du 1er itinéraire cyclable: Vallée du Lot/Puy Mary dans le cadre du projet de développement pour le Cantal, "Cantal 2015"

PROMOTION DU VELO

- Membre de l'ADC (Association départements cyclables) • Instauration d'une politique cyclable en 2002 sous forme d'aménagement expérimental d'un tronçon de véloroute, la définition d'une stratégie de développement du cyclotourisme, l'aménagement expérimental d'une route partagée en 2002-2003 et projet de stratégie du développement du cyclotourisme en cours
- Participation à des journées vélo et édition des documents de promotion CDT
- Examen de propositions de développement de cyclotourisme par la commission tourisme
- Mise en place d'un groupe technique composé du CG (service tourisme et services techniques), du CDT et du comité départemental du cyclotourisme.

COMMUNAUTE ET SYNDICAT

Communauté d'Agglomération du Bassin d'Aurillac (CABA)

SYSTEME LOCATIF ET AUTRES SERVICES SPECIFIQUES

- Mise à disposition de 10 vélos électriques tous les samedis matins de 9h à 12h au Centre Pierre Mendès France (service Tourisme de la CABA 04 71 46 86 30 y.bonnefoy@caba.fr)

PROJET TRANSPORT

Syndicat Mixte du Puy Mary

LOCATIF ET AUTRES SERVICES SPECIFIQUES

PROJET TRANSPORT

MAIRIES

Mairie d'Aurillac

Mairie de St-Flour

➤ Département de la Haute Loire (43)

CONSEIL GENERAL DE LA HAUTE-LOIRE

INFRASTRUCTURE

- 8 km de pistes cyclables/voies vertes existant au 31.12.2002 et 15 km prévues d'ici 5 ans, 5 km de bandes cyclables (km de routes aménagées) prévues d'ici 5 ans, 50 km prévues d'ici 5 ans et 40 km de véloroutes prévues d'ici 5 ans. Le département est en partenariat avec la SNCF.
- Existence d'une piste pour les scolaires
- Le Cantal est traversé par un itinéraire du schéma national des véloroutes et des voies vertes : Orléans - Montpellier sur 110 km (85 de voies à faibles trafic, 20 km de bandes cyclables, 5 km de pistes cyclables.
- Engagement d'un projet VVV sous formes d'études préalables (tracé, faisabilité, juridique, financière (sont concernées RN sur 15km, RD sur 80 km, chemins ruraux sur 15 km.
- Projet de création d'une voie verte sur le territoire de la Communauté de Communes de Montfaucon

PROMOTION DU VELO

- Intention d'adhérer à l'ADC
- Politique cyclable de puis 2001 sous forme de Schéma Départemental des itinéraires cyclables
- Édition de cyclo-guides par CDT proposant 24 circuits
- Appel à un bureau d'études privé pour définir certains éléments de sa politique cyclable.
- Développement et volonté d'actions de sécurité routière dans le PDASR en intervenant dans les collèges et/ou les écoles primaires. 1500 élèves ont suivi une formation en 2002
- Mise en place d'actions de développement touristique relatif au cyclotourisme
- Mise en place d'enquêtes d'opinion
- Exploitation d'un recueil de données d'accidentologie cycliste.
- Promotion auprès des tours operators spécialisés.
- Participation à la journée "Tous à vélo" avec le CG et le CDT
- Balades en vélorail
- Création de 2 centres VTT labellisés par la FFCC. Soutien du cyclotourisme

SYSTEME LOCATIF ET AUTRES SERVICES SPECIFIQUES

- Installation d'équipements de stationnement dans les collèges

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PUY-EN-VELAY

PROMOTION DU VELO

- Édition cyclo-guide par le CDT proposant une douzaine de circuits dans le Puy en Velay.
- Édition d'un topoguide "le Puy en Velay et ses environs".
- Mise en place de comités techniques et de pilotage.

SYSTEME LOCATIF ET AUTRES SERVICES SPECIFIQUES

- Création de parcs à vélos en cours
- Mise en place de 130 emplacements sécurisés réservés aux vélos en milieu urbain et rural localisés près des services publics et des zones commerciales.

➤ Département du Puy de Dôme (63)

Conseil Général du Puy de Dôme

INFRASTRUCTURE

- 5 km pistes cyclables/voies vertes, 32 km de bandes cyclables 9 km de routes aménagées, 29 km des itinéraires cyclables jalonnés (de découvertes, touristiques, ...) existant au 31.12.2002
- Existence d'un partenariat avec les communes pour la réalisation de l'infrastructure cyclable formalisé par une convention concernant que les bandes cyclables en agglomération subventionnées par le CG.
- Mise en place d'un plan jalonnement. Le schéma est traversé par un itinéraire du schéma national des véloroutes et voies vertes: Nevers- Clermont-Ferrand- Montpellier sur 96 km (7 km de voies vertes, 85 km de voies à faible trafic, 4 km de bandes cyclables).
- Engagement projet VVV sous forme d'études préalables (tracé, faisabilité, juridique, financière)
 - Aménagement d'itinéraires sécurisés pour les cyclistes en sortie d'agglomération, 10 km de pistes (en site propre), et 44 km de bandes cyclables (sur chaussée)

PROMOTION DU VELO

- Membre de l'ADC
- Politique cyclable sous forme de Schéma d'itinéraires cyclables expérimental sur RD à la sortie des agglomérations (hors agglomérations)
- Engagement d'une étude générale à l'échelle du département basée sur l'association vélos tourisme

SYSTEME LOCATIF ET AUTRES SERVICES ASSOCIES

PROJET TRANSPORT

- Maire d'Issoire veut investir 49 000 euros pour la construction d'abris en ville, 30 000 euros pour l'achat de 30 vélos pour les écoles primaires

COMMUNAUTES ET SYNDICAT

Clermont Communauté

Thiers Communauté

Riom Communauté

Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération Clermontoise (SMTC)

SYSTEME LOCATIF ET AUTRES SERVICES ASSOCIES

MooviCité: location de vélos, location d'accessoires, gardiennage

MAIRIES

Mairie de Chamalières

INFRASTRUCTURE

- Peu d'aménagements cyclables. • 10 arceaux mis en 14 mois !

Système locatif et autres services associés

Projet transport

Mairie de Clermont-Ferrand

INFRASTRUCTURE

- Nombreux arceaux autour du marché ST Pierre derrière la place Jaude et aux Beaux-Arts. • Nombreuses pistes et bandes cyclables au centre ville autour du Tram

Mairie de Riom

INFRASTRUCTURE

Intégralité du centre ville classe en zone 30. ● Une zone 10 créée. ● 2 bandes cyclables équipées de vibreurs

PROMOTION DU VELO

Participation à la journée "En ville sans ma voiture"

Mairie de Beaumont

INFRASTRUCTURE

● La ville a reçu la sonnette d'or 2005 de la part de Vélo-Cité 63. ● 3 contresens cyclables, le quartier de la Mourette va être équipé d'une piste cyclable quasi-circulaire, bidirectionnelle....

Mairie d'Aubière

INFRASTRUCTURE

● Peu d'aménagements cyclable

S

Mairie de Cournon

Mairie de Ceyrat

Mairie d'Aulnat

Mairie de Durtol

Mairie de Châteauguay

Mairie du Cendre

Mairie d'Orcine

Annexe 12 : Problématique vélo des collectivités de Bourgogne Franche Comté

COLLECTIVITES DE BOURGOGNE - FRANCHE COMTE

CONSEIL REGIONAL DE BOURGOGNE

INFRASTRUCTURE

- 43 Voies Vertes soit 143 km et 2 véloroutes soit 23 km: 1 Voie Verte du canal de Bourgogne de Dijon à Pont de Pany, 2 Véloroutes Beaune - Santenay, 3 Voies Vertes de Nevers au pont de Guetin, 4 Voies vertes canal du Centre Chalon-sur-Saône St Léger-sur-Dheune, 5 Voies Vertes de Bourgogne du sud en Val Lamartinien, 6 Voies Vertes de Bourgogne du sud de Givry à Cluny, 8 Voies Vertes de Gilly-sur-Loire à Bourbon-Lancy, 9 Voies Vertes du canal du Nivernais de Vaux à Bazarnes

PROMOTION DU VELO

- "Le Tour de Bourgogne à vélo": 5 itinéraires (cyclotourisme)
- A vélo le long du canal de Bourgogne

CONSEIL REGIONAL DE FRANCHE COMTE

INFRASTRUCTURE

- 26 Voies vertes soit 94 km et 2 coulées vertes soit 26 km: 1 Voie Verte Le Chemin du train, 2 Coulée verte du canal (de Belfort à Montbéliard), 3 Voies Vertes des Berges du Doubs à Besançon, 4 Voies Vertes de Ornans au plateau du Doubs, 5 Voies Vertes le Chemin vert, 6 Voies Vertes Promenade François Mitterrand à Belfort, 7 Voies Vertes du canal du Rhône au Rhin dans le Territoire de Belfort,

➤ Département de la Côte d'Or (21)

CONSEIL GENERAL DE LA COTE D'OR

INFRASTRUCTURE

- 13 km de pistes cyclables/voies vertes existant au 31.12.2002, 95 km de bandes cyclables (km de routes aménagées, 50 km d'itinéraires cyclables jalonnés (de découvertes, touristiques, ...) prévus d'ici 5 ans ainsi 50 km de véloroutes
- Partenariat avec les communes, la Région et l'État pour la réalisation de l'infrastructure cyclable et pour sa valorisation (signalisation, équipements touristiques)
- Pour les communes, un groupe de travail animé par la DIREN en cours de constitution pour fixer une charte graphique du Tour de Bourgogne et une image commerciale pour la Région par un CPER, l'État par un CPER
- 3 pistes pour les scolaires
- Traversée par un itinéraire du schéma national des véloroutes et voies vertes Nates-Budapest sur 40 km de voies vertes
- Projet VVV engagé sous la forme d'études préalables (tracé, faisabilité, juridique, financière); les emprises concernées sont els chemins de halage (40km)
- Engagement de réalisation de 350 km d'itinéraires cyclables

PROMOTION DU VELO

- Le Département est membre de l'ADC
- Institution d'une politique cyclable depuis 1997 sous la forme d'un Schéma Départemental des itinéraires cyclables
- Édition de cyclo-guides
- Établissement de contacts avec l'association de cyclotouristes FFCT
- Développement et prévision d'actions de sécurité routière dans le PDASR au sein des collèges et/ou les écoles primaires
- 12 000 élèves ont suivi une formation en 2002
- Édition de topoguides, de brochures et sur le site Internet pour promouvoir le cyclotourisme

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

PROJET TRANSPORT

- Valorisation des infrastructures de cyclotourisme, boucles locales et réseau départemental; projets subventionnables / études de clientèle, signalisation touristique, aménagements et équipements connexes aux véloroutes, aides aux prestataires touristiques, aides aux loueurs et réparateurs de cycles, aide à l'acquisition de véhicules neufs pour le transport des cycles, des personnes ou de bagages
- Réaménagement de la gare de Dijon

COMMUNAUTES

Communauté de l'Agglomération Dijonnaise (COMADI)

INFRASTRUCTURE

- Existence d'une cinquantaine de pistes cyclables sur le territoire du Grand Dijon
- Un réseau réalisable de 165 km à terme en concertation avec les communes de l'agglomération et les associations est présenté comprenant 55 km d'aménagements existants
- 29 contresens cyclables au cœur de la ville soit 42 au total en ajoutant les alentours du Grand Dijon et mise en place d'une signalétique spécifique
- Création de pistes ou bandes cyclables dans le quartier de l'université
- Réforme de la "zone 30" qui sera étendue à l'ensemble du centre-ville
- Pose de 1500 arceaux au sein de l'agglomération
- Les itinéraires cyclable en cours et terminés: l'itinéraire cyclable de l'est Dijonnais, Campus universitaires au centre-ville, avenue de Stalingrad, quai Gauthier, avenue de Mayence

PROMOTION VELO

- Intégration d'un schéma cyclable en 2004
- Les associations Evad et le Clapen 21 assurent la promotion de l'usage du vélo sur le territoire du Grand Dijon Vélocampus est une association pour les étudiants et le personnel de l'Université de Bourgogne qui promouvoit le vélo par notamment l'organisation d'animations et de balades urbaines ou rurales
- La politique des 2 roues fait partie intégrante de la politique des déplacements urbains menée par la COMADI au même titre que les TC et la maîtrise de l'utilisation de l'automobile
- Participation à la semaine de la mobilité et des transports publics
- Participation à une manifestation visant à démontrer la gestion de l'espace public et donc les modes de transports alternatifs à la voiture les plus économes d'espace et les plus respectueux de l'environnement cela selon trois modes de transport, voiture, bus et vélo (placement de 125 vélos, 125 voitures et remplissage d'un bus de 125 places
- Mise en place d'un groupe de travail réunissant élus, techniciens et les associations de cyclistes
- Création d'un "guide des itinéraires malins" qui sera le guide des pistes cyclables
- Participation à la " fête du vélo" et au "Vélotour"
- Création d'un observatoire vélo
- La Ville de Dijon fut 2de du "Vélo d'or"
- Mise en place de "vélo-école" par l'association "La Bécane à Jules" ayant pour but de transmettre les bons réflexes pour circuler en ville

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

- Assurer la sécurisation des parkings vélos (dispositif de vidéo-surveillance, implantation des parkings vélo dans les parkings surveillés)
- Création d'un service de location de vélos et d'autres services (livraisons à vélo comme "La Petite reine" à Paris, association d'auto-réparation comme à Genève)
- Quelques établissements de location de vélo existent
- Vélocampus est une association pour les étudiants et le personnel de l'Université de Bourgogne qui promouvoit le vélo par: le prêt de vélo, présence d'un atelier mécanique, conseils (réparation, sécurité...), organisation d'animation et de balades urbaines ou rurales
- Création d'une association en 2007 d'auto-réparation "la Bécane à Jules" qui récupère également les vélos usagés, de les remettre en état et de les proposer pour une location symbolique à des personnes en recherche d'emploi
- Mise en place de la 1ère station de lavage pour vélo à Dijon dont la puissance du jet est adapté au vélo et contrôlant la consommation de l'eau

PROJET TRANSPORT

- Réaménagement de la Gare de Dijon

Communauté d'Agglomération Creusot Montceau

MAIRIE

Mairie de Dijon

➤ Département du Doubs (25)

CONSEIL GENERAL DU DOUBS

INFRASTRUCTURE

- 28 km de pistes cyclables/voies vertes, 30 km de bandes cyclables (km de routes aménagées), 170 km d'itinéraires cyclables jalonnés (de découvertes, touristiques, ...), 135 véloroutes prévus d'ici 5 ans
- Partenariat avec les communes pour la réalisation de l'infrastructure cyclable pour sa valorisation (signalisation, équipements touristiques), pour l'entretien et pour la promotion de l'aménagement formalisé par une convention
- Installation des équipements de stationnement dans les collèges
- Mise en place d'un recueil de données d'accidentologie cycliste
- traversée par un itinéraire du schéma national des véloroutes et voies vertes la véloroute Nantes-Budapest sur 135 km (120 km de voies vertes, 15 km de voies à faible trafic)
- Projet VVV engagé, emprise concernées sont des chemins de halage (120km) et des RD
- En 2006, 44 km de véloroute, 100 km seront en 2007 en vue d'achèvement des travaux fin 2008
- Lancement d'appels d'offres pour la voie verte autour du lac Sain-Point
- Volonté de créer des parkings vélo

PROMOTION VELO

- Le Département est membre de l'ADC
- Institution d'une politique cyclable depuis 2000 sous la forme d'un Schéma Départemental des itinéraires cyclables
- Prévision d'édition de cyclo-guides et des cartes sur les itinéraires cyclables et participation à des journées spécifiques vélo
- Les comités départementaux de cyclisme, cyclotourisme, les associations locales en faveur du vélo ont associées à l'élaboration du schéma directeur des aménagements et des itinéraires cyclables
- Prévision de mettre en place une cellule pérenne de concertation avec eux
- Intention de développer des actions de sécurité routière
- Promotion et animation prévues prévues en lien avec l'agence de développement économique du Doubs et à l'échelle régionale
- " Le Doubs à vélo" fait partie du plan d'actions" Doubs 2010" afin de promouvoir le tourisme • Un comité départemental de tourisme va être créé

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

- Volonté de créer des services spécifiques tels que réparation, entretien, location • Société ERE industrie, société de marquage antivol

COMMUNAUTES

Communauté d'Agglomération de Besançon (Grand Besançon)

INFRASTRUCTURE

- Projet d'aménagements

PROMOTION VELO

- L'Association des Usagers de la Bicyclette promouvoit le vélo dans l'agglomération de Besançon

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

- La boutique Ginko (réseau de bus de Besançon) place de 8 septembre possibilité de prêt de poussette, parapluie, caddie et vélo. Prêt gratuit sur présentation d'un titre de transport Ginko (ticket ou abonnement à en cours de validité). A défaut, un ticket de bus 1heure peut être acheté à la boutique est un contrat de location sera à remplir sur place
- Service de 200 vélos en libre service à Besançon dans 30 stations

Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard (CAPM)

INFRASTRUCTURE

- Parcs à vélos de Haute Qualité: présence de 203 arceaux sur la commune de Montbéliard
- Création de pises cyclables en vue

PROMOTION VELO

- Association VéloCité Pays de Montbéliard promouvoit l'usage du vélo, organise des manifestations, participe à la fête du vélo
- Contact avec la FFCT
- L'usine PSA de Sochaux a réalisé en son sein un réseau cyclable et des garages couverts, elle a aussi participé à 2 visites de son établissement à vélo et participé également à un marquage de vélos gratuit effectué par Vélocité

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

PROJET TRANSPORT

- Projet du parc d'activités Technoland (cf. VéloCité)
- Voir si possibilité de PDE ou autres services avec l'usine de PSA de Sochaux ou Technoland

MAIRES

Mairie de Besançon
Mairie de Montbéliard
Mairie de Pontarlier

➤ Département du Jura (39)

CONSEIL GENERAL DU JURA

INFRASTRUCTURE

- 10 km de pistes cyclables/voie verte au 31.12.2002 et 3 km prévus d'ici 5 ans, 45 km de véloroutes prévus d'ici 5 ans
- Des équipements de stationnement ont été installés dans les collèges
- Le Département est traversé par un itinéraire du schéma national des véloroutes et voies vertes : véloroute Nantes-Budapest (tronçon Illzach-Châlons/ Saône), sur 45 km
- Le projet VVV est engagé, sous la forme d'études préalables (tracé, faisabilité, juridique, financière).

PROMOTION VELO

- Le Département du Jura n'est pas membre de l'ADC
- Le Département du Jura n'a pas institué de politique cyclable, mais il a l'intention d'adopter un plan d'actions sous la forme d'un Schéma départemental véloroute-voies vertes (en discussion)
- Il n'existe pas de partenariat avec les communes, la Région ou l'État
- Le Département étudie la possibilité de confier une étude de faisabilité, vraisemblablement à un Bureau d'études privé
- Le Département a l'intention de développer des actions de sécurité routière

COMMUNAUTES

Communauté de Communes du Jura Dolois

Communauté de Communes du Bassin de Lons le Saunier

PROMOTION VELO

- VELO QUI RIT est l'association jurassienne, association d'usagers de la bicyclette de la ville de Lons-le-Saunier et sa région
- Projet d'action d'un vélobus en lien avec un projet pédagogique d'une école pour les classes de CM (cf. lettre VELO QUI RIT)

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

- Mise à disposition de cycles à proximité de Lons à Perrigny de vélos à assistance électrique qui peuvent être loués à la journée, la semaine ou au week-end
- Mise à disposition aux administrations, collectivités, entreprises du bassin léodien de vélos électriques en prêt (gratuit sur une période de 3 à 4 mois)

Communauté de Communes du Val de Bienne

MAIRIES

Mairie de Dole

Mairie de Lons le Saunier

➤ Département de la Nièvre (58)

CONSEIL GENERAL DE LA NIEVRE

INFRASTRUCTURE

- 150 km de véloroutes au 31.12.2002 et 150 km prévus d'ici 5 ans
- Des équipements de stationnement ont été installés dans des agglomérations, de type arceaux
- Traversée par un itinéraire du schéma national des véloroutes et voies vertes :

Nantes-Budapest (Loire à Vélo, Tour de Bourgogne à vélo) sur 190 km • Projet VVV engagé, sous la forme d'études préalables (tracé, faisabilité, juridique, financière).
Les emprises concernées sont les chemins de halage (190 km).

PROMOTION VELO

- Le Département de la Nièvre est membre de l'ADC
 - Le Département de la Nièvre a institué une politique cyclable, depuis 2002, sous la forme d'un Schéma Départemental des itinéraires cyclables et d'une charte du vélo
 - Le département de la Nièvre a arrêté un programme pluriannuel de réalisation sur une durée de 4 ans
 - Il existe un partenariat avec la Région et l'Etat pour la réalisation de l'infrastructure cyclable, avec les communes, la Région et l'Etat, pour la valorisation (signalisation, équipements touristiques) et la promotion de l'aménagement, formalisé sous forme d'une intégration du projet dans les schémas locaux de développement touristique en ce qui concerne les communes, la constitution d'un comité de pilotage en ce qui concerne la Région et l'Etat
 - Edition de cyclo-guides • Le Département soumet les projets cyclables pour validation à un comité de pilotage
 - Une structure de concertation a été mise en place : réunion de secteurs
 - Une structure spécifique au niveau technique a été créée, soit 2 équivalent agents à temps plein. Ces agents ont suivi une formation spécifique
 - Edition de guides ou fiches techniques pour la réalisation des aménagements
 - Appel à un bureau d'études privé pour définir certains éléments de sa politique cyclable
 - Des contacts ont été établis avec des associations de pêcheurs
 - Mise en place d'un plan de jalonnement et des relais d'information (ris)
 - Le Département a engagé un partenariat avec la SNCF (train+vélo)
 - Mise en place d'actions de développement touristique relatif au cyclotourisme : carte guide, site internet, topo guide • Promotion auprès des tours-opérateurs spécialisés : manuel des ventes avec le CRT
- Bourgogne

COMMUNAUTES

Communauté de l'Agglomération de Nevers

MAIRIE

Mairie de Nevers

➤ **Département de la Haute-Saône (70)**

CONSEIL GENERAL DE LA HAUTE SAONE

INFRASTRUCTURE

- En 2003, 89 km d'aménagements cyclables en sites propres en milieu rural (22km pour le chemin de Vesoul à Fontenois-les-Montbozon et 67 km pour le chemin de halage entre le Port/Saône et Gray correspondant à l'itinéraire "Rives de Saône" figurant sur la véloroute Charles le Téméraire • 1 km de piste cyclable le long de la RN 83 à Héricourt

COMMUNAUTE

Communauté de Communes de l'Agglomération de Vesoul (CCAV)

Promotion du vélo

- Véloraïl à Draisine sur 8 km de parcours aller-retour départ sur la voie SNCF

MAIRIE

Mairie de Vesoul

➤ **Département de Saône et Loire (71)**

CONSEIL GENERAL DE SAONE ET LOIRE

INFRASTRUCTURE

- Développement des voies vertes en Saône-et-Loire : boucle de 140 km reliant Chalon, Cluny, Mâconet Tournus, 120 km le long du Canal du Centre sur l'itinéraire Nantes-Budapest, 130 km le long de la Saône
- Le département de la Saône-et-Loire a arrêté un programme pluriannuel de réalisation sur une durée de 4 ans
- 90 km de pistes cyclables/voies vertes existants au 31.12.2002 et 300 km prévu d'ici 5 ans
- Mise en place d'un plan de jalonnement et des relais d'information (ris)
- Des équipements de stationnement ont été installés le long des voies vertes par le biais des communes, de type arceaux
- Existence d'une piste pour les scolaires
- Traversée par un itinéraire du schéma national des véloroutes et voies vertes : itinéraire Nantes-Budapest, Voie Bleue le long de la Saône, sur 295 km de voies vertes
- Projet VVV est engagé sous la forme d'études préalables (tracé, faisabilité, juridique, financière), les emprises concernées sont des chemins de halage (295 km)

PROMOTION VELO

- Département de la Saône-et-Loire est membre de l'ADC
- Institution d'une politique cyclable, depuis 1997, sous la forme d'un Schéma Départemental des itinéraires cyclables
- Partenariat avec la Région et l'Etat pour la réalisation de l'infrastructure cyclable, avec les communes pour sa valorisation (signalisation, équipements touristiques) et pour la promotion de l'aménagement, formalisé avec les communes par des financements Etat-Région et des subventions du Conseil Général de Saône-et-Loire (aménagements touristiques) avec la Région et l'Etat par des financements contrat de plan Etat-Région
- Edition de cyclo-guides
- Soumission des projets cyclables pour validation à un comité de pilotage
- Création d'une structure spécifique au niveau technique soit 6 équivalent agents à temps plein. Ces agents ont suivi une formation spécifique
- Association à la démarche PDU
- Prévision d'un partenariat futur dans le cadre de la loi SRU pour le jalonnement de rabattement, l'aménagement sont envisagées, mais ne sont pas encore formalisées
- Mise en place de promotion sur les salons
- Mise en place d'actions de développement touristique relatif au cyclotourisme : brochures et circuits CDT
- Mise en place d'une promotion auprès des tours-opérateurs spécialisés : salons CDT
- Mise en place d'enquêtes d'opinion

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

- Prêt de vélos de service (nombre de vélos de service : 1)

COMMUNAUTES

Communauté de l'Agglomération Mâconnais Val de Saône (CAMVAL)
Communauté d'Agglomération du Grand Chalon

INFRASTRUCTURE

- Future voie verte aux Charreaux
- Le développement des pistes cyclables figure parmi les objectifs du Plan de Déplacement du Grand Chalon, elle va réaliser une voie cyclable reliant la Voie Verte du Canal du Centre à la Voie Verte Chalon -Givry

PROMOTION DU VELO

- Participation aux groupes de travail et donne son avis sur les projets cyclables
- Participation "Bien dans ma ville sans ma voiture"

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

- La Ville et le Grand Chalon propose une location gratuite de vélos pour une 1h ou une demi-journée en 2 points de la ville (gare et place de l'Hôtel de ville du 15 au 22 septembre 2004)

PROJET TRANSPORT

Le Grand Chalon projette de créer un Service vélos dans le cadre du réaménagement du pôle d'échanges de la gare de Chalon; Ce service proposerait du gardiennage longue durée pour favoriser

l'intermodalité avec le train, de la location et des petites réparations. Le pôle d'échanges prévoit également des aménagements cyclables constituant à terme une liaison avec la rue du capitaine Drilien et la future voie verte annoncée aux Charreaux

MAIRIES

Mairie de Chalon sur Saône

INFRASTRUCTURE

- 50 km d'aménagements (17 km réalisés) signalétique adaptée
- Liaisons de circuits de loisirs • Création d'un quartier d'habitat de Haute Qualité Environnementale (HQE): 1ère phase d'un projet urbain de 20 hectares avec la ZAC ST Jean des Jardins (5 ha). Les actions consistent en la construction de 180 logements HQE (chauffage des logements par une chaufferie bois raccordée au réseau de chaleur, récupération d'eau de pluie, place aux modes de déplacements doux, création de 6 000 m² de jardins ouverts
- Des programmes de travaux de remise en état d'une partie des pistes cyclables et prolongation du réseau sont effectués (2005 notamment)

PROMOTION VELO

- Mise en place en 1993 de la politique cyclable, avec en 1996 la création d'un schéma directeur cyclable avec le soutien de CETE de Lyon aboutissant ainsi à la rédaction d'une charte cyclable • La politique cyclable de Chalon sur Saône comporte 3 axes: L'avenue de Parie vue de vélo avec la création d'aménagement, l'entretien pour améliorer ces derniers et l'évaluation, où un groupe réunissant les acteurs de la vie économique chalonnais (CCI, CCAS, inspection départementale d'éducation, usagers...) travaille sur l'intégration de cette politique dans le PDU ainsi que la solution intermodales comme la création d'un service vélo (location, gardiennage courte ou longue durée) à la gare SNCF
- Les associations cyclistes chalonnais ont audité la qualité des infrastructures de la ville à l'aide d'une grille d'évaluation • Partenariat établis avec les associations cyclistes locales: ADV (Association de développement du vélo tourisme), vélo sport Chalonnais, ASPTT, Cyclo club chalonnais, VTT loisir chalonnais, la retraite sportive. La société de transport STAC a aussi été un acteur du projet
- L'inspection départementale d'éducation de Chalon 2 a mis en place un programme de sensibilisation quant à l'usage du vélo auprès des écoles maternelles et des écoles primaires (Grandes sections de maternelle au CM2), programme composé d'une formation théorique en classe suivie d'une pratique dans la cour de l'école puis par la découverte des aménagements du quartier et se terminant par des sorties vélo en ville et dans l'agglomération chalonnaise (projet ayant débuté en 1999 et fini en 2006 normalement mais peut-être reconduit), La ville a mis à disposition des remorques et des vélos et a assurée le rapatriement des vélos d'une école à une autre • Participation à la "fête du vélo" et "en ville sans ma voiture" • Conforme au Plan des Déplacements Urbains d'intérêt communautaire

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

Mairie de Macon

➤ Département de l'Yonne (89)

CONSEIL GENERAL

Conseil Général de l'Yonne

INFRASTRUCTURE

- Itinéraire de 62 km le long de la vallée de l'Yonne ● un parcours cyclable est prévu dans le cadre du projet "Tour de Bourgogne à bicyclette" ● 15 km aménagés en Voie Verte entre Vaux et Bazarnes
- Création d'un parcours cyclable aménagé de 600km (cyclotourisme) ● Création d'une véloroute reliant Sens mâcon et l'Est ou l'Ouest, le long des rivières et canaux de Bourgogne

PROMOTION VELO

- "L'Yonne à vélo" et "Le long de l'Yonne et du canal du Nivernais" (cyclotourisme)

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

PROJET TRANSPORT

COMMUNAUTE

Communauté de Communes de l'Auxerrois

MAIRIE

Mairie d'Auxerre

➤ Département du Territoire de Belfort (90)

CONSEIL GENERAL DU TERRITOIRE DE BELFORT

INFRASTRUCTURE

- Voie Verte Promenade François Mitterrand à Belfort de 17 km , Coulée verte du canal (de Belfort à Montbéliard) de 26 km ● Plus de 40 km de pistes cyclables en service et 20 km en cours d'étude d'ici 2010-2011
- Le réseau Belfortain en 2007 c'est une soixantaine de kilomètres de pistes et bandes cyclables ● Réseau cyclable permettant de se rendre du centre de Belfort à Roppe en passant par Offemont et Vétrigne, à Danjoutin mais aussi au site du Malsaucy en passant par la Valdoie; Le réseau permet aussi de longer le canal du Rhône au Rhin avec la section de l'Eurovéloroute des fleuves traversant le Territoire de Belfort sur un axe Nantes-Budapest et de se rendre à Montbéliard par la Coulée verte ● Liaison du Sud de l'agglomération belfortaine: piste cyclable d'environ 13 km, 800m ont aménagés entre Belfort et Danjoutin et 1,2 km sont en construction arrivée juin 2007, l'ensemble de la liaison sera opérationnel en 2010-2011
- La "franco-suisse": liaison cyclable de la Vallée de l'Allaine dite "franco-suisse" prolonge l'axe structurant Belfort-Bourgogne vers Delle pour se raccorder au projet de piste cyclable suisse entre Delle et Porrentruy, sera opérationnel en 2010-2011 ● Eurovéloroutes: itinéraire cyclable européen nommé "Eurovélo6" reliera l'océan Atlantique à la mer Noire de Nantes à Constanta (Roumanie) en passant par Budapest sur un axe de 4000km dont 1400 passant en France. Avec Eurovéloroutes des Fleuves cela représente aujourd'hui 44 km de pistes et bandes cyclables, avec à cela 25 km que la Ville de Belfort a aménagé

PROMOTION VELO

- Le Conseil Général s'est lancé dans un programme de développement du réseau de pistes cyclables

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

PROJET TRANSPORT

- Zone d'aménagement concertée de la gare TGV / TER de Belfort Montbéliard

COMMUNAUTE ET SYNDICAT

Communauté d'Agglomération Belfortaine (CAB)

INFRASTRUCTURE

- 19 km d'itinéraires existants et 13 km en projet ainsi que 0,8 km en cours de réalisation

Promotion du vélo

- Véloxygène est une association qui promouvoit l'usager d'un vélo dans l'agglomération belfortaine en participant et organisant des manifestations

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

- En 2004, la Maison du Tourisme a initié cet été un projet de location de vélos grâce à un partenariat avec les Cycles Rayot. Ainsi, une quinzaine de vélos a été proposée en location aux touristes et aux belfortains.

PROJET TRANSPORT

- Projet d'une vélostation visiblement au point mort ??? Se rapprocher de M. PROUST au SMTC de Belfort visiblement la volonté serait plus sur un rapprochant d'intermodalité où un lieu serait créé afin de pouvoir retirer les titres de transport mais aussi des vélos

INFOS : Déplacements salariés: L'importance des modes alternatifs à la voiture est très clairement dépendante de la localisation des entreprises ou administrations.

Belfort possède encore de nombreuses grandes entreprises au coeur de la ville, à côté des zones d'habitat. Les taux très importants de marche à pied et d'utilisation des vélos dans les déplacements domicile-travail pour la commune de Cravanche, comme nous l'avons vu dans la partie sur le RGP, sont un exemple de cette corrélation. La marche à pied est la seule réelle alternative. En effet, avec 8% pour les travailleurs de Belfort Technopôle et 19% pour les fonctionnaires, beaucoup de personnes habitent non loin de leur lieu de travail.

Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire de Belfort

PROMOTION DU VELO

- Le SMTC engage une étude afin de préparer au mieux la desserte en transports publics de la gare
- Au cours de l'année 2005, 5 groupes de travail ont été constitué rassemblant professionnels des déplacements, des responsables associatifs, des usagers, parmi eux le groupe Modes doux et intermodalité

- L'agglomération de Belfort n'intéresse pas JC Decaux pour les VLS estimant le territoire trop petit induisant ainsi peu de mobilier urbain
- Des abris bus devraient être petit à petit construits (cf. article "l'Alsace" 03/03/07), le couple bus vélo n'est envisageable qu'aux limites de l'agglomération: les abris seront construits près des arrêts servant de connexion entre les bus urbains et interurbains

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

- L'agglomération de Belfort n'intéresse pas JC Decaux pour les VLS estimant le territoire trop petit induisant ainsi peu de mobilier urbain
- Des abris bus devraient être petit à petit construits (cf. article "l'Alsace" 03/03/07), le couple bus vélo n'est envisageable qu'aux limites de l'agglomération: les abris seront construits près des arrêts servant de connexion entre les bus urbains et interurbains

PROJET TRANSPORT

- Création de la future gare Belfort-Montbéliard, une étude a été lancée pour permettre aux collectivités de disposer d'informations essentielles pour l'organisation de la future desserte

MAIRIE

Mairie de Belfort

Annexe 13 : Problématique vélo de collectivités de PACA

COLLECTIVITES DE PACA

CONSEIL REGIONAL PACA

INFRASTRUCTURE

- 4 Véloroutes soit 289 km et 32 Voies Vertes soit 52 km : 1 Véloroute Autour du Luberon (Luberon en vélo), et 3 Véloroutes Parcours cyclable du littoral dans le Var. 2 Voies Vertes de St-Rémy-de-Provence, 4 Voies Vertes de Toulon à Carqueiranne, 5 Voies Vertes de Hyères-plage à Port Porthuau, 6 Voies Vertes de La Londe-les-Maures à Bormes-les-Mimosas, 7 Voies Vertes de St Clair à Pramouquier, 8 Voies Vertes Apt - Castellet (Le Luberon à vélo)

CONSEIL GENERAL DES ALPES DE HAUTE PROVENCE

INFRASTRUCTURE

- Digne souhaite développer un réseau cyclable • 38 km pistes cyclables/voies vertes existant au 31.12.2000 et 50 km prévus d'ici 2 ans. 249 km itinéraires cyclables (jalonnement de voies existantes) et 281 km prévus d'ici 2 ans et 520 km prévus d'ici 5 ans • Le Département des Alpes de Haute-Provence a mis en place un plan de jalonnement et a adopté une signalétique spécifique

PROMOTION VELO

- Les Alpes de Haute-Provence n'ont pas de schéma directeur des itinéraires cyclables, ni de charte du vélo
- Le développement de la politique cyclable se fait surtout à travers le tourisme
- Le département a l'intention d'adopter un plan d'action sous la forme d'un contrat de filière vélo
- Partenariat en termes de gestion des aménagements avec la Communauté de Communes de la Vallée de l'Ubay et Parc Naturel Régional du Lubéron
- Édition de cyclo-guides et participation à des événements spécifiques
- Le Département des Alpes de Haute-Provence édite des guides ou des fiches techniques
- Appel à un (ou des) bureau(x) d'études privé(s) pour définir certains éléments de sa politique cyclable
- Des partenariats ont été établis avec des associations de cyclistes (FFCT, FFC)

➤ Département des Hautes Alpes (05)

CONSEIL GENERAL DES HAUTES ALPES

INFRASTRUCTURE

- Réseau de montagne avec des dénivelés importants et des pentes fortes dont une partie est totalement impraticable l'hiver surtout pour les cyclistes
- Un plan d'aménagement d'itinéraires cyclables (routier et VTT) désigné sous la vocable "itinéraires partagés" programmé sur cinq ans (1998-2002). Ces itinéraires sont au nombre de seize

PROMOTION VELO

- Le département mène depuis quelques années une politique de développement de la pratique touristique du vélo. L'activité touristique repose sur deux saisons principales. La saison d'hiver concerne surtout les massifs septentrionaux où l'altitude et un enneigement suffisant permettent la pratique du ski et la saison d'été plus propice au développement d'activités de type randonnées, VTT. Les Hautes-Alpes manifeste la volonté de certains professionnels du tourisme, stations, collectivités locales à se rapprocher du marché du cyclisme et pour cela donner une image vélo au département grâce à la participation ou la création de manifestations hautement médiatiques, en s'appuyant sur son relief varié et la présence des cols mythiques du Tour de France tels que Izoard, le Galibier ou le Granon, exemple: le "Tour Cyclotouriste FFCT".
- Le CDT est chargé de développer la filière vélo et des produits dérivés en utilisant des réseaux de voies existantes ou à créer différents selon les types de pratiques (réseau routier pour le cyclotourisme, pistes ou sentiers pour le VTT)
- En 1994, des études ont donné lieu à une concertation entre les professionnels du tourisme et les pratiquants ainsi qu'à plusieurs enquêtes lors de l'été 1997
 - Edition de documents touristiques et promotion par le CDT

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

PROJET TRANSPORT

MAIRIE

Mairie de Gap

➤ Département des Alpes Maritimes (06)

CONSEIL GENERAL DES ALPES MARITIMES

INFRASTRUCTURE

- Il a installé des équipements de stationnement dans les collèges : arceaux et abris à vélos couverts
- Le Plan vélo 2005-2015 devrait permettre de mettre en place un réseau structurant principal de 278 km continu, confortable, homogène et sécurisé ; un réseau de 28 boucles touristiques et de grands itinéraires sportifs et touristiques ; un réseau de boucles dans les parcs naturels et départementaux pour offrir des aménagements de loisirs en dehors de la circulation routière ; des aménagements dans les collèges incitant les élèves à utiliser le vélo (places de stationnement et voies d'accès)
- En 2015, auront été développés, par le biais du Plan Vélo, un réseau cyclable principal constitué de la littorale et la traversée du Var, la vallée du Paillon, la vallée du Var, la vallée de la Siagne et Sophia - Antipolis. De la même façon, des boucles touristiques (sur le réseau routier) et de loisirs (dans les parcs naturels et départementaux) auront été aménagées

PROMOTION VELO

- Le Département des Alpes-Maritimes a l'intention d'adhérer à l'ADC
- Le Département des Alpes-Maritimes n'a pas de schéma directeur des itinéraires cyclables, ni de charte du vélo
- Le Département des Alpes Maritimes a fait appel à un (ou des) bureau(x) d'études privé(s) pour définir certains éléments de sa politique cyclable
- Le Département des Alpes Maritimes est associé à l'élaboration des PDU
- Le Département dispose de données d'accidentologie cycliste
- Etablissement d'un Plan vélo 2005-2015 ayant pour objectif de création des pistes sécurisées, tant pour la pratique quotidienne que pour offrir une alternative à la voiture et créer des itinéraires touristiques et de loisirs pour un public local et saisonnier. Des études d'itinéraires, des aménagements dans les collèges, mais aussi un balisage pour les cyclistes sportifs sur quatre cols du département et des pistes cyclables dans le parc de la Valmasque ont été réalisés dès 2005. Dans le cadre du Plan Vélo 2005 – 2015, au-delà de sa participation financière et organisationnelle, le Conseil Général a un rôle d'accompagnement.

Il interviendra donc : sur la promotion pédagogique dans les collèges, les parcs départementaux et dans les réseaux de transport collectifs ; en développant la promotion du vélo auprès du grand public, notamment lors de la journée nationale du vélo ; en développant la communication touristique sur les futurs grands circuits touristiques (balcons d'Azur, grands cols) ; en favorisant le développement de services autour des boucles et des grands circuits ; en diffusant des guides touristiques « Randonnées cyclistes dans les Alpes-Maritimes » ; en établissant des bilans réguliers de l'utilisation des aménagements cyclables ; en distribuant aux collégiens des équipements de sécurité pour les cyclistes ; en lançant des événements cyclistes et en soutenant une candidature d'une ville étape du Tour de France

- Edition de guides de sélections de 30 circuits cyclotouristiques pour le VTT sport et loisir.

Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur (CANCA)

INFRASTRUCTURE

- La ville de Nice est dotée de 26,4 km d'aménagements cyclables (dont 23,9 km depuis 1997), soit 20,3 km de pistes cyclables et 6,1 km de bandes cyclables. En sachant que des aménagements sont en programmation à court terme

PROMOTION VELO

- Le plan de déplacements urbains communautaire prévoit un meilleur partage de la voirie
- Participation à la "fête du vélo" et à la "Semaine de mobilité"
- L'association Viva 06 assure la promotion de l'usage du vélo
- Le vélo est admis et de l'accessibilité aux gares et aux pôles TC ans les TER

Communauté d'Agglomération de Sophia Antipolis (CASA)

PROMOTION VELO

- La ville de Valbonne en 2005 à organisé des" caravanes" de ramassage à pied ou à vélo. Des arrêts permettent de rejoindre la caravane comme un bus ordinaire
- L'AVEM, Association pour l'Avenir du Véhicule Électrique Méditerranéen a pour mission d'effectuer la promotion de toutes les actions qui concourent au développement et à l'utilisation du véhicule électrique
- L'association Trivisa assure également la promotion du vélo

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

- Projet "1 000 vélos électriques sur Sophia Antipolis" est un programme expérimental mené par l'AVEM sur une durée de 3 ans portant essentiellement sur 4 aspects: la mobilité (circulation, pistes cyclables, chemins, stationnement VAE, gestion déplacement), technique (test sur les vélos et témoignage des utilisateurs, SAV...), économique (achat, location-vente, flotte de vélos entreprise, maintenance, assurance), environnemental et santé (déplacement non polluant, non-bruyant ..., efforts quotidiens modérés). Il s'agit d'un programme de location de vélos qui sera géré dans un 1er temps par l'AVEM. Cette location est accordée qu'aux adhérents. Le projet début en juin 2007, le stock de véhicules sera constitué par l'achat de 100 vélos électriques dont l'AVEM sera entièrement propriétaire. Les personnes ciblées sont: les habitants et travailleurs du plateau (déplacements pendulaires), les entreprises et universités (parking moins encombrés, mobilité ponctuelle pour leurs visiteurs et étudiants sans voiture) et la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (complémentarité avec les bus et le SAM)

PROJET TRANSPORT

Communauté d'Agglomération de la Riviera Française (CARF)

Communauté d'Agglomération Pôle Azur Provence (PAP)

INFRASTRUCTURE

PROMOTION VELO

- La ville de Mouans-Sartoux en 2005 à organisé des" caravanes" de ramassage à pied ou à vélo. Des arrêts permettent de rejoindre la caravane comme un bus ordinaire
- L'Association pour le Développement des Transports Publics et du Chemin de Fer de Grasse à Cannes assure la promotion du vélo

MAIRIES

Mairie de Menton

Mairie d'Antibes Juan les Pins

Mairie de Vallauris

➤ Département des Bouches du Rhône(13)

CONSEIL GENERAL DES BOUCHES DU RHONE

INFRASTRUCTURE

- Membre de l'ADC
- Le Département des Bouches-du-Rhône a institué une politique cyclable, sous la forme d'un Schéma Départemental des itinéraires cyclables, dont il envisage un complément, une réactualisation
- Le département des Bouches-du-Rhône a arrêté un programme pluriannuel de réalisation sur une durée de 3 ans
- 23 km de pistes cyclables/vies vertes au 31.12.2002 et 35 km prévus d'ici 5 ans. 5 km de bandes cyclables (km de routes aménagées) prévus d'ici 5 ans. 100 km d'itinéraires cyclables jalonnés (de découvertes, touristiques, ...) prévus d'ici 5 ans
- Il existe une piste et un centre d'éducation routière pour les scolaires dans le département des Bouches-du-Rhône
- "Boucles 13" sont des itinéraires balisés pour la pratique du vélo en loisir parcourant des distances allant de 20 à 50 km. Ces boucles empruntent des voies départementales parfois communales destinées au cyclotourisme.
- Le "Léman à la Mer" relie la Suisse à la mer Méditerranée en passant par Arles
- Projet d'une piste cyclable entre Arles et Port Saint Louis du Rhône

PROMOTION VELO

- Une analyse de la demande des usagers conduite avec les représentants locaux des fédérations nationales et du collectif "Cyclisme et Prévention" est à la base de la politique cyclable
- Le Conseil Général a élaboré en 1997 un plan départemental du réseau routier cyclable, qui a été confirmé en 2002 à l'occasion du plan du départemental réseau routier
- Edition de guides touristiques pour itinéraires vélos
- Des rencontres régulières avec les associations de cyclistes du département ont été mise en place par le Département
- Le Département a édité des guides ou fiches techniques pour la réalisation des aménagements
- Des contacts ont été établis avec des associations de cyclistes et d'usagers : FFCT, FFC, cyclisme et prévention
- Association à la démarche PDU
- Des actions de sécurité routière dans le PDASR ont été développées par des interventions dans les collèges et/ou les écoles primaires : promotion du port du casque – prévention de l'alcoolémie – gestion du risque routier en milieu professionnel et interventions dans le milieu scolaire
- Intention de développer d'autres actions de sécurité routière : "partage ta route". Intervention dans tous les collèges du département 2002/2003
- Participation à l'animation et au fonctionnement de la piste d'éducation routière. Diffusion de supports pédagogiques. Formation de sécurité routière sur cyclomoteurs proposée aux jeunes repérés à risque en milieu scolaire. 3740 élèves ont suivi une formation en 2002.
- Mise en place d'actions de développement touristique relatif au cyclotourisme (boucles touristiques en collaboration avec le CDT)
- Exploitation d'un recueil de données d'accidentologie cycliste

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

- Mise en place de prêt de vélos de service (nombre de vélos de service : 2)

PROJET TRANSPORT

- Un futur pôle d'échange multimodal à Vitrolles sur la Zone industrielle de Couperignes est en cours d'étude. Le calendrier du projet prévoit le déroulement de l'enquête publique au printemps 2007 pour un lancement de travaux dans le courant de l'été 2007

COMMUNAUTES ET SYNDICATS

Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole (CUMPM)

PROMOTION VELO

- Marseille compte un certain nombre d'associations: La maison des Transports, Vélo Utile et Collectifs vélos en ville. Toutes ont pour objectif de promouvoir l'usage du vélo

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

- 1000 vélos en libre service depuis mai 2007 répartis sur 130 stations en centre-ville, sur la Cannebière ou près de la gare maritime et du quartier de bureaux de la Joliette
- L'association la Maison des Transport propose à Luminy des vélos urbains et des vélos à assistance électriques
- Les associations Vélo utile et Collectif vélos en ville disposent d'un local et Collectifs vélos en ville où l'on peut trouver tout ce qui concerne les accessoires et les réparations vélo
- Il existe néanmoins d'autres établissements proposant la location de vélos
- Marseille comptabilise de nombreux parkings dont certains proposent des prêts de vélos (Castellane, Vieux-Port / La Criée et Préfecture), la majorité d'entre eux dispose d'un système de vidéosurveillance

PROJET TRANSPORT

- Marseille comptabilise de nombreux parkings dont certains proposent des prêts de vélos (Castellane, Vieux-Port / La Criée et Préfecture), la majorité d'entre eux dispose d'un système de vidéosurveillance ► Voir s'il est possible d'effectuer des partenariats

Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix (CPA)

INFRASTRUCTURE

- Le CPIE du Pays d'Aix a conçu en avril 2006 une 1ère étude de faisabilité du projet de "voie verte", projet rattaché à la charte pour l'environnement du Pays d'Aix

PROMOTION VELO

- La ville d'Aix en Provence participe à la "fête du vélo"
- VéloCampus d'Aix est une association d'étudiants qui propose des prêts de vélos mais également organise des sorties à vélo, distribue des tracts...
- ADAVA organise la semaine de mobilité. L'association Adava-ADTC du Pays d'Aix créée en 1991, apparaît comme un interlocuteur représentatif de la population aixoise auprès des instances décisionnelles en matière d'aménagement du territoire et de modes doux de déplacement.

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

- VéloCampus d'Aix propose à ses adhérents le prêt de vélos longue durée à faible coût (40€ d'adhésion à l'association)
- La ville d'Aix a signé un contrat avec JC Decaux pour la mise en place de 200 vélos en libre service
- Le parc relais des Hauts de Brunet a ouvert le 15 janvier 2007. Il s'agit d'une structure clôturée et gardiennée comprenant 366 places de stationnement et un point vélo
- "Le Relais Aix en vélo" est un établissement où les clients ont la possibilité de louer un vélo à tarif préférentiel grâce à leur titre de transport
- Sur le Cours Mirabeau, Vélo-Aix permet la location de vélos à assistance électrique. La société accueille, tant les particuliers que les Comités d'entreprise pour qui des balades sont possibles que les groupes de lycéens accompagnés de leurs professeurs et des encadrants de Vélo-Aix
- Marseille comptabilise de nombreux parkings dont certains proposent des prêts de vélos (Castellane, Préfecture)

PROJET TRANSPORT

- Projet de nouvelle gare routière à Aix en Provence. Actuellement en phase de concertation avec les habitants du Pays d'Aix. Sa mise en service est prévue en 2011

Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile ou Communauté d'agglomération GHB (Garlaban-Huveaune-Sainte baume)

INFRASTRUCTURE

- Le PDU prévoit l'aménagement de pistes cyclables et de cheminements piétons

Communauté d'Agglomération Ouest de l'Etang de Berre (CAOEB)

Aggloprovence, Communauté d'Agglomération -Salon- Etang de Berre Durance - (CABSD)

INFRASTRUCTURE

- La commune de Salon de Provence s'est dotée de pistes cyclables soit 15 km de pistes sécurisée

PROMOTION DU VELO

- Participation à la "fête du vélo"
- L'association APROVEL à Salon-de-Provence assure la promotion du vélo

Communauté d'agglomération Arles, Crau, Camargue, Montagnette

INFRASTRUCTURE

- L'association Collectif Aménagement Circulation Vélo (C.A.C.V.) assure la promotion du vélo

PROMOTION DU VELO

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

- Arles VAE (Vélo Assistance Électrique) propose à la location des vélos et vélos électriques à l'heure jusqu'au mois. La location d'accessoires est possible ainsi que ma mise à disposition d'une consigne à bagages. L'établissement propose également le "Pass Vélo et Patrimoine" permettant de louer un vélo mais aussi d'accéder aux musées et monuments d'Arles

Syndicat Mixte Intercommunal des Transports de l'Est de l'Etang-de-Berre (SMITEEB)

Syndicat Intercommunal des Transports Urbains du Bassin Minier de Provence (SITUBMP)

Syndicat d'Agglomération Nouvelle du Nord-Ouest de l'Etang de Berre

INFRASTRUCTURE

- La ville d'Istres a présenté un plan d'aménagements de pistes cyclables qui prévoit à partir de 2006 sur une durée de 3 ans, des bandes et pistes cyclables en site propre et liaisons douces sur une distance de près de 30 km

PROMOTION DU VELO

- La ville d'Istres a proposé à ses employés municipaux la mise à disposition de vélo gratuitement pour leurs trajets domicile travail, les mêmes vélos pouvant être utilisés dans la journée pour des déplacements liés aux besoins professionnels. L'objectif à terme étant de proposer dans certains lieux publics comme par exemple l'Office de Tourisme, la mise à disposition gratuite d'un vélo, pour un temps limité, à tous les habitants ou visiteurs qui souhaiteraient se déplacer à vélo en centre ville. Second objectif est que cette expérience incite d'autres employeurs à suivre cet exemple en encourageant leurs salariés à favoriser cette pratique.

Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest Provence (SAN ouest provence)

Syndicat Intercommunal des Transports du Canton d'Aubagne (SITCA)

MAIRIES

Mairie de Marseille

Mairie d'Aix en Provence

➤ Département Du Var (83)

CONSEIL GENERAL DU VAR

INFRASTRUCTURE

- Adoption d'un réseau structurant cyclable dans le plan départemental septennal routier 2000-2006
- Le département du Var a arrêté un programme pluriannuel de réalisation sur une durée de 7 ans
- 52 km de pistes cyclables/voies vertes existants au 31.12.2002 et 50 km prévus d'ici 5 ans. 80 km de bandes cyclables (km de routes aménagées) existants au 31.12.2002 et 100 km prévus d'ici 5 ans. 1 700 km d'itinéraires cyclables jalonnés (de découvertes, touristiques, ...) existants au 31.12.2002 et 500 km prévus d'ici 5 ans
- Le Département a mis en place un plan de jalonnement et des relais d'information (ris)
- Des équipements de stationnement ont été installés dans les collèges et sur le parcours cyclable du littoral, de type arceaux
- Le Département est traversé par un itinéraire du schéma national des véloroutes et voies vertes : V.10 Tarifa – Athènes, sur 140 km
- Le projet VVV est engagé, sous la forme d'études préalables (tracé, faisabilité, juridique, financière)
- Création d'un itinéraire en site propre "le parcours cyclable du Littoral" qui reliera à moyen terme, Toulon, St Raphaël, soit 101 km en bord de mer
- Réalisations de 22 circuits cyclotouristes balisés en collaboration avec la FFCT
- Création d'une cellule "Pistes Cyclables" au sein de la Direction des Routes, Transports, Ports et Forêts, chargée de la conception, du suivi des travaux ainsi que de l'entretien des aménagements. Le parcours cyclable du Littoral et les bandes cyclables du réseau départemental est constitué de 59 km de parcours aménagés en site propre de Toulon à St Raphaël et de 150 km d'accotements d'un revêtement spécial de couleur ocre sur les routes départementales
- L'année 2006 a vu la réalisation des études conception de la liaison verte entre Saint-Maximin et Barjols (22km)

PROMOTION VELO

- Membre de l'ADC
- Institution d'une politique cyclable, depuis 1997, sous la forme d'un Schéma Départemental des itinéraires cyclables
- Le Département est associé à la démarche PDU
- Partenariat pour la réalisation de l'infrastructure cyclable avec les communes et l'Etat, pour sa valorisation (signalisation, équipements touristiques), l'entretien et la promotion de l'aménagement avec les communes, formalisé par une convention avec les communes et par une convention avec l'Etat
- Edition de cyclo-guides
- Actions ponctuelles : campagne de presse, journée de prévention routière
- Le Département soumet les projets cyclables pour validation à un comité de pilotage
- Une structure spécifique au niveau technique a été créée, soit 3 équivalent agents à temps plein. Ces agents ont suivi une formation spécifique (CNFPT, ENPC, réseau ADC).
- Des contacts ont été établis avec des associations de cyclistes et d'usagers : FFCT, FUBicy, FFC
- Des actions de sécurité routière dans le PDASR ont été développées : forum sécurité routière, financement d'actions dans le cadre d'un challenge inter-collèges et inter-écoles. Il existe des pistes et centres d'éducation routière pour les scolaires dans le département du Var
- Mise en place d'actions de développement touristique relatif au cyclotourisme : mise en place d'une politique de promotion et de commercialisation "des produits vélos" par le CDT
- Mise en place d'une promotion auprès des tours-opérateurs spécialisés : salons internationaux (CDT)
- Mise en place de comptages sur les aménagements
- Mise en place d'enquêtes d'opinion

COMMUNAUTES

Communauté d'Agglomération Dracenoise (CAD)

PROJET TRANSPORT

- La gare des Arcs va devenir un véritable pôle multimodal qui va être construit fin avril 2007 pour une durée de travaux de 12 mois. L'objectif améliorer l'accès pour l'ensemble des usagers quelque soit le mode de transport. Un Espace 2 roues de 12 places de stationnement et un espace partagé en zone 30km/h

Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée

INFRASTRUCTURE

PROMOTION VELO

- L'association Toulon Var Déplacements assure la promotion due l'usage du vélo

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

- Location de vélo à la gare routière avec EFFIA

PROJET TRANSPORT

Communauté d'Agglomération de Fréjus- st Raphaël

MAIRIE

Mairie de Toulon

➤ Département du Vaucluse (84)

CONSEIL GENERAL DU VAUCLUSE

INFRASTRUCTURE

- 10 km de pistes cyclables/voies vertes existants au 31.12.2002. 250 km de bandes cyclables et 30 km prévus d'ici 5 ans. 30 véloroutes prévus d'ici 5 ans
- Des équipements de stationnement ont été installés dans les collèges
- Le Département est traversé par un itinéraire du schéma national des véloroutes et voies vertes : du Léman à la Mer, sur 38 km (28 de voies vertes, 5 km de voies à faible trafic, 5 km de bandes cyclables).
- Le projet VVV est engagé, sous la forme d'études préalables (tracé, faisabilité, juridique, financière). Les emprises concernées sont des chemins de halage (28 km), des RD (5 km) et des chemins ruraux (5 km)

PROMOTION VELO

- Membre de l'ADC
- Le Département du Vaucluse a institué une politique cyclable, depuis 2001, sous la forme d'un Schéma Départemental des itinéraires cyclables et d'un plan vélo. Le Conseil Général n'a pas vocation à gérer seul les équipements destinés aux cycles dans tout le Département du Vaucluse. Beaucoup relèvent en effet de la voirie nationale et communale. La mise en oeuvre du Plan Directeur du Conseil Général nécessite donc une vaste coordination afin que les divers équipements à venir soient complémentaires. Pour aboutir à ceci, le Conseil Général entreprend une concertation avec l'ensemble des partenaires concernés. Le résultat de cette procédure pourra prendre le nom de Plan Vélo et être adopté par tous comme étant la référence départementale
- Il existe un partenariat avec les communes pour la valorisation de l'infrastructure cyclable. Un partenariat est envisagé avec l'Etat et avec la Région, mais n'est pas encore formalisé
- Appel à un bureau d'études privé pour définir certains éléments de sa politique cyclable
- Des contacts ont été établis avec des associations de cyclistes et d'usagers : FFCT, FFC
- Le Département a engagé un partenariat, qui reste à définir, avec la SNCF pour la complémentarité vélo/transport collectif
- Des actions de sécurité routière dans le PDASR ont été développées (forum sécurité routière) par des interventions dans les collèges.

COMMUNAUTES

Communauté d'Agglomération du Grand Avignon

INFRASTRUCTURE

- La ville d'Avignon comptabilise 110 km de pistes cyclables et 80 km de balades fléchées, 500 râteliers soit 1 000 places de stationnement

PROMOTION VELO

- Participation aux évènements "les Cyclades" et la journée « en ville sans ma voiture »
- Création d'une équipe de 4 emplois-jeunes qui s'occupe de la mise en oeuvre de la politique cyclable de la ville
- Adhésion au Club des villes cyclables en 1992
- Les vélos peuvent transportés gratuitement à bord des trains régionaux
- L'association vélorution assure la promotion du vélo à Avignon
- L'association Comité Vauclusien des Cyclistes et Piétons assure la promotion du vélo à Montfavet

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

- 2 parkings relais gratuits surveillés dont un relié à l'hypercentre par des navettes de bus régulières
- Quelques établissements de location de vélos

PROJET TRANSPORT

- La ville comptabilise de nombreux parkings ► voir si possibilité de partenariat

- Les dix prochaines années sera l'occasion pour la ville et l'agglomération du Grand Avignon de se développer, de voir notamment l'aboutissement du projet LEO et l'aménagement du tour des remparts ainsi que celui de la zone Courtine autour de la gare TGV.

Communauté d'Agglomération Ventoux Comtat Venaissin (CoVe)

Communauté de Communes Rhône-Lez-Provence

MAIRIE

Maire d'Orange

Annexe 14 : Problématique vélo des collectivités de Rhône-Alpes

COLLECTIVITES DE RHONE ALPES

CONSEIL REGIONAL DE RHONE-ALPES

INFRASTRUCTURE

- Un total de 46 Voies Vertes représentant 134 km: 1 Voie Verte de la digue du Drac, 2 Voies Vertes de la digue de l'Isère en aval de Grenoble, 3 Voies Vertes de la digue de l'Isère en amont de Grenoble, 4 Voies Vertes du Beaujolais, 5 Avenues Vertes de Tarentaise, 6 Avenues Vertes Nord de Chambéry, 7 Avenues Vertes Sud de Chambéry, 8 Voies Vertes du Rhône en Savoie (Du Léman à la mer), 9 Promenades cyclables du Lac Annecy
- Soutien des aménagements de pistes cyclables en ville ou dans le cadre du plan Rhône, du "Léman à la Mer Méditerranéen"
- Soutien pour l'aménagement de pistes cyclables en rabattement à proximité des gares TER
- Soutien à la réalisation de véloroutes voies vertes inscrites au Schéma National, y compris le Léman à la Mer pour ses portions d'itinéraires comprises dans le PDU, selon les dispositions des arrêtés dans la délibération du Conseil Régional en date du 25 juin 5002 relative à la mise en oeuvre du plan Rhône

PROMOTION DU VELO

- La Région s'engage à soutenir les mobilités douces par la mise en place de solutions alternatives complémentaires aux transports collectifs et respectueuses de l'environnement. Cela passe par un renforcement de son action en faveur du report modal vers les TC notamment à l'aide des modes doux, contribution à l'émergence de nouvelles pratiques de mobilité, contribution à la mise en cohérence des actions menées sur le territoire régional, et à la diffusion des expériences, l'isoutine des innovations technologiques et industrielles sur le matériel et les services de mobilités douces
- L'action de la Région se porte sur 2 axes principaux: mise en oeuvre d'une politique en faveur du vélo et soutien du développement des nouvelles pratiques de mobilité douce, soutien de la mise en oeuvre intermodale des PDU dans les villes moyennes
- Développement de filière touristique alternative (en lien avec la politique de tourisme)
- Création d'un comité régional de pilotage chargé de l'animation et de la coordination, à titre consultatif, des réalisations de véloroutes et voies vertes en lien avec le schéma national ou en complément

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

- Incitation des acteurs locaux à développer les services liés à l'usage du vélo dans le cadre de vélostation (entretien, réparations diverses...) dans les gares régionales, la subvention de fonctionnement pour ces dernières s'établit comme suit: 50% du coût restant à la charge du maître d'ouvrage (hors aides éventuelles de l'État), plafonné à 35 000 euros par an et comprenant les aides éventuellement à l'emploi au titre du plan régional pour l'emploi (CARED, Emploi tremplin...)
- Aide les collectivités locales qui souhaitent doter leur gare de parking à vélos, aménagement d'espaces de stationnement sécurisés et de consignes automatisées aux abords des gares (y compris les dispositifs d'attache vélos)

PROJET TRANSPORT

➤ Département de l'Ain (01)

CONSEIL GENERAL DE L'AIN

INFRASTRUCTURE

- 27 circuits cyclotouristiques balisés dans les 4 pays de l'Ain en partenariat avec la FFCT d'une longueur allant de 35 à 11km

PROMOTION DU VELO

- Développement du cyclotourisme : "L'Ain à vélo", "A vélo dans les Dombes" (Villars-les-Dombes, Ain tourisme)

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

- Établissement " La Bicyclette bleue" qui loue des vélos (bicyclette, vélos enfants, tandems) à travers les différents circuits dans les Dombes

COMMUNAUTES

Communauté de Communes d'Oyonnax

PROJET TRANSPORT

- La création du Technopôle de plasturgie, il prévoit l'aménagement d'un parc scientifique et technologique d'une surface globale de 48 hectares

Communauté d'Agglomération de Bourg-en-Bresse (CABB)

PROJET TRANSPORT

- Une étude pour l'aménagement d'un pôle multimodal en gare de Bourg-en-Bresse a été réalisée en 2003 dans le cadre d'un partenariat entre la Région, Rhône Alpes, l'État, la SNCF, RFF la CABB, le CG et la ville de Bourg-en-Bresse, le projet d'aménagement retenu par l'ensemble des partenaires prévoit le regroupement et l'organisation en un m[^]me lieu, l'ensemble des modes de transports (trains, cars interurbains, bus, stationnement voiture longue et courte durée, stationnement vélo, organisation des cheminements piétons...); mais aussi une ouverture de la gare sur l'Ouest de la ville et l'amélioration de la liaison entre l'Ouest et l'Est par le biais d'un passage souterrain actuel jusqu'au Peloux

➤ Département de l'Ardèche (07)

CONSEIL GENERAL DE L'ARDECHE

INFRASTRUCTURE

- " Le Léman à la mer"

PROMOTION DU VELO

- Développement du cyclotourisme avec notamment des courses cyclistes "L'Ardéchoise" • " A la rencontre de l'Ardèche rousse»: ancien chemin de fer qui a laissé place à des chemins que l'on parcourt à vélo le long de la vallée de l'Eyrieux, circuit autour du Coiron et circuit au cœur de la Châtaigneraie et aux portes de l'Ardèche méridionale • Le train de la Mure embarque les VTT pour pouvoir visiter le plateau de la Matheysine à la manière d'une remontée mécanique donc possibilité d'arrimer les VTT dans le wagon • "Balade à vélo en Ardèche ": fiches-circuits de la FFCT de l'Ardèche et le site portail du PNR du Morvan

➤ Département de la Drôme (26)

CONSEIL GENERAL DE LA DROME

INFRASTRUCTURE

- Le Département a arrêté un programme pluriannuel de réalisation d'aménagements cyclables sur une durée de 10 ans
- 200 km de bandes cyclables (km de routes départementales aménagées) existant au 31.12.2002 et 650 km prévus d'ici 5 ans
- Le Département de la Drôme a mis en place un plan de jalonnement, une signalétique spécifique et des relais d'information (ris)

PROMOTION DU VELO

- Adhérent à l'ADC depuis 1999
- Institution d'une politique cyclable depuis 1993 sous la forme d'un schéma directeur des itinéraires cyclables : « La Drôme à vélo »
- Édition de cartes et de cyclo-guides (l'édition de 1993 va être mise à jour en 2002-2003)
- Participation à des événements spécifiques
- Des partenariats ont été établis avec des associations de cyclistes et d'usagers : FFCT, FUBicy, FFC, clubs cyclo et associations d'usagers drômois (REVV,...)
- Exploitation de données d'accidentologie cycliste

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

PROJET TRANSPORT

COMMUNAUTES ET SYNDICAT

Communauté de Communes de Montélimar Sésame

Valence Major

INFRASTRUCTURE

PROMOTION DU VELO

- "Roulons En Ville à Vélo" est une association socioculturelle qui rassemble des cyclistes de l'agglomération valentinoise dans le but de promouvoir et défendre l'usage du vélo comme moyen de déplacement. Participation aux événements comme "la Semaine de la mobilité", "la fête du vélo", "En ville sans ma voiture". RVVV organise des balades à vélo. RVVV propose aussi des interventions dans les écoles notamment aussi des expériences d'accompagnement scolaire à vélo

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

- RVVV organise des journées de marquage de vélo (marquage bicycode), mais aussi des contrôles techniques des vélos

PROJET TRANSPORT

- Projet de vélostation à la gare de Valence où seront proposés les services de gardiennage, location de vélos, entretien, marquage, relais d'information sur les déplacements et conseil en développement de modes de déplacements doux. Le fonctionnement de la vélostation reposera sur une équipe de 2 animateurs et d'un responsable. Une structure associative sera créée pour sa gestion. Cette structure associative regroupera des partenaires intéressés par les objectifs de cet équipement : REVV, et autres associations d'usagers, d'entreprises de transports (CTAV, ...), d'associations de commerçants, vélocistes, de taxis, d'entreprises et d'équipements touristiques. Le financement sera majoritairement assuré par les collectivités compétentes et intéressées : Région Rhône-Alpes, Conseil Général, Valence Major, ville de Valence, ADEME, SNCF.

Les services rendus seront payants, mais, surtout en phase de démarrage, les ressources propres ne devraient pas couvrir plus de 10 à 20% des charges d'exploitation. Des subventions des collectivités seront donc sollicitées pour prendre en charge la totalité de l'investissement et 80 à 90% des charges d'exploitation

- Présence d'une zone franche urbaine, succès économique valentinois et vivier d'emplois
- Valence sur plus de 100 hectares. Cette nouvelle zone, idéalement située à proximité immédiate du péage de Valence sud aura vocation dès la fin 2008 à accueillir des projets industriels ou logistiques significatifs en matière d'emplois. Leroy Merlin sera la première société à s'y implanter sur près de 23 hectares, 16 ha pour la logistique et 7 ha pour l'installation d'un magasin à l'entrée nord de la zone. L'entrepôt logistique sera destiné à l'approvisionnement des magasins de la grande moitié sud de la France. Celui-ci profitera pleinement des services du port de commerce. Les 80 000 m² de bâtiment (logistique + magasin) dédiés au numéro 1 du bricolage permettront la création de 300 emplois. (info en date du 14/05/2007)

Communauté de Communes du Pays de Romans

INFRASTRUCTURE

PROMOTION DU VELO

- Un Schéma Directeur d'Aménagements Cyclables a été validé par la ville de Romans, c'est la déclinaison du Plan de Déplacement Urbain Volontaire (PDUV)
- La ville de Romans participe aux journées "En ville sans ma voiture" et à "la fête du vélo"
- L'association À Pincés et à Vélo à Romans-sur-Isère assure la promotion du vélo

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

- Fin 2004, la ville de Romans a démarré un plan de déplacement des entreprises destiné au personnel municipal pour ses déplacements domicile-travail et pendant le temps de travail

Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Romano-Péageoise (SITARP)

MAIRIES

Hôtel de ville de Montélimar

Mairie de Bourg de Péage, (SITARP)

➤ Département de l'Isère (38)

CONSEIL GENERAL DE L'ISERE

INFRASTRUCTURE

60 km de pistes cyclables/voies vertes , 85 km de bandes cyclables (km de routes aménagées), et itinéraires cyclables jalonnés (de découvertes touristiques, ...) existants au 31.12.2002

- Mise en place d'un plan de jalonnement
- Une réglementation spécifique a été mise en place
- Traversée par un itinéraire du schéma national des véloroutes et voies vertes : Léman à la mer - Sillon alpin - Grenoble - Nice, sur 216 km, (43 de voies vertes, 120 km de voies à faible trafic, 53 km de bandes cyclables)
- Projet VVV engagé, sous la forme d'études préalables (tracé, faisabilité, juridique, financière). Les emprises concernées sont les voies cyclables sur digue (43 km), RN (53km), RD (47 km), chemins ruraux (73 km).

PROMOTION DU VELO

- Membre de l'ADC
- Institution d'une politique cyclable, depuis 2003, sous la forme d'un Schéma Départemental des itinéraires cyclables
- Existence d'un partenariat avec les communes pour la réalisation de l'infrastructure cyclable, sous forme de subventions aux communes. Aujourd'hui il n'existe pas de convention avec la Région Rhône-Alpes. Dès que la Région aura défini les itinéraires à subventionner, nous transmettrons les dossiers
- Soumission des projets cyclables pour validation à un comité de pilotage
- Une structure spécifique au niveau technique a été créée, soit 1,33 équivalent agents à temps plein
- Edition de guides ou fiches techniques pour la réalisation des aménagements
- Appel à un bureau d'études privé pour définir certains éléments de sa politique cyclable
- Des contacts ont été établis avec des associations de cyclistes et d'usagers : FFCT, FUBicy, ADTC (Grenoble)
- Mise en place d'un recueil de données d'accidentologie cycliste

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

- Des équipements de stationnement ont été installés dans les collèges, et dans les bâtiments principaux du Conseil Général, de types abris à vélos couverts.
- Mise en place de prêt de vélos de service (nombre de vélos de service : 30)

COMMUNAUTES ET SYNDICAT

Communauté d'Agglomération de Grenoble (LA METRO)

INFRASTRUCTURE

- Un réseau d'itinéraires cyclables aménagés de plus de 220 km
- La ville de Grenoble représente 48 km de voiries aménagées (34km en 1995), 1 100 arceaux de stationnement
- La Métro représente 165 km de voies cyclables, 260 km d'itinéraires cyclables sécurisés
- La poursuite des aménagements cyclables est prévue dans le cadre du PDU sur la période 2006-2012 financés pour l'essentiel par la Métro et par le Conseil Général de l'Isère (voies sur berges de l'Isère). Ce programme comprend également la réalisation de consignes et d'arceaux de stationnement avec un objectif d'installation de 1 000 places supplémentaire par an

PROMOTION DU VELO

- La Métro met en œuvre une véritable politique cyclable en "cultivant le vélo". Son site Internet dispose d'une rubrique importante dédiée au vélo promouvant ainsi celui-ci.
- Partenariat train + vélo avec la SNCF (gratuit)

- Les vélos sont admis à raison de 4 vélos maximum par rame (2 par plate-forme) et à condition de ne pas gêner les autres voyageurs (les dimanches et jours fériés et les jours ouvrables avant 07h30 et après 19h30)
- Organisation du 14 mai au 14 juin 2007 d'une journée découverte destinée à promouvoir le vélo: 5 jours de location= 5 €
- Depuis 9 ans, la Métro organise la Fête du Vélo, participe au jeu de piste Bike Nights et à l'opération « A pied à vélo à l'école » et "Réflexe vélo"
- Deux associations sont présentes à Grenoble: "un p'tit vélo" et "l'Association pour le Développement des Transports en Commun (ADTC). Ces dernières militent pour les déplacements en vélos en sachant qu'un p'tit vélo en tête était à l'origine du véloparc, prédécesseur de Métrovélo
- La Métro contribue à rendre plus sûrs les déplacements à vélo en incitant les communes à réaliser des zones 30 afin d'apaiser la circulation automobile. La Métro aide également les communes à la création de stationnements cycles
- La Métro édite le plan des itinéraires cyclables de l'agglomération disponible dans les mairies de l'agglomération, dans les points Info Métro (Place Jean Achard), Tram 3 (Boulevard Foch), dans les points Métrovélo : gare : 1, place de la Gare, centre ville : 1, place Jean Achard, campus : avenue de la bibliothèque, Terminus Tram B, Gières
- L'association Vélorution assure la promotion du vélo

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

H2Rent loue et met en vente des scooters et vélos électriques pour courte et longue durée

- Métrovélo est un système de location de vélos urbains organisé par la Métro, les vélos sont proposés à la location de 1 heure à 1 an. Trois agences sont disponibles à la Gare, le Centre Ville et le Campus universitaire. Des services annexes sont proposés tels que les accessoires (casque, porte-bébé, remorque, 3ème roue), le marquage de vélos, l'entretien et les consignes
- Les cyclistes ont accès à tous les parkings relais de l'agglomération grenobloise. Pour 1,50€ ou 2€, ils bénéficient d'un titre valable d'une heure à l'aller et au retour (gratuit pour les abonnés TAG)
- Toutes les gares de l'agglomération grenobloise sont équipées de stationnements cycles en accès libre. Un service gardienné existe en gare de Grenoble: Métrovélo Gare et Parking Le Doyen
- Le transport des vélos en bagage à main est autorisé et gratuit dans les trains TER de la Région Rhône-Alpes
- Depuis 1997, la ville de Grenoble met à disposition de ses employés municipaux des vélos, pour inciter à utiliser un mode de transport autre que la voiture particulière. Limitée d'abord à petite échelle (30 vélos), l'opération a rapidement eu du succès expliquant aujourd'hui une disponibilité de 400 vélos. Devant ce succès la ville a mis en place un PDE et subventionne les abonnements pour favoriser l'utilisation des transports en commun, propose un service de co-voiturage, met à disposition des véhicules "propres" (voiture et scooters électriques, vélos) cf. article "Grenoble à vélo", "Ekwo hors-série" février 2007

PROJET TRANSPORT

- D'après un communiqué de presse de l'ADTC le 27 septembre 2006, le service Métrovélo se dégrade de manière dramatique. Le 29 septembre 2006, la Métro devait délibérer sur l'annulation de l'appel d'offre devant désigner le Délégué de service Public de Métrovélo. Visiblement c'est la Semitag en partenariat avec le Groupe Vinci qui ont la charge de l'exploitation du service depuis 2006.

Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère (C.A.P.I)

Communauté d'Agglomération du Pays Viennois

INFRASTRUCTURE

- Lancement en 2004 d'une étude qui doit définir et préparer la mise en place d'un schéma itinéraires cyclables sur voies goudronnées (voies communales principalement), Ce réseau serait constitué de boucles à vocation cyclotouristique, mais il existerait aussi une ou des boucles plus sportives, ces boucles seraient reliées à la Véloroute voie verte du "Léman à la Mer" longeant la rive droite du Rhône et traversant la commune de St Romain en Gal. A la fin de cette étude, la CAPV effectuerait les travaux (jalonnement des itinéraires, aménagements cyclables

Communauté d'Agglomération du pays voironnais (C.A.P.V.)

PROJET TRANSPORT

- La gare de Rives profite d'un réaménagement complet pour devenir à l'horizon 2008 un pôle d'échanges multimodale: "DiverCité". Elle repose sur 3 chantiers majeurs: l'aménagements de stationnements avec la création de parkings en surface et en ouvrage pour un total de près de 350 places, la création d'une plate-forme multimodale pour la desserte des transports en commun avec un espace taxis et une voie dépose minute, les aménagements urbains du parvis de la gare et de l'avenue Charles de Gaulle avec sécurisation (trottoirs, cheminements piétons, zones 30, plateaux de ralentissement...) et amélioration de l'espace public (aménagements paysagers, mobilier urbain, éclairage...), la phase 4: aménagement du parvis de la gare et création d'une plateforme intermodale en 2008/2009
- Développement d'un nouvel espace économique dans le secteur de l'arrière gare. Deux enjeux identifiés: gare routière qui est de rationaliser le fonctionnement de la gare et de sécuriser les cheminements piétons, et le parvis de la gare où il s'agit d'aménager un parvis de qualité intégrant des places de stationnement et de dépose-minute ainsi qu'un abri vélos

Syndicat des Transports Urbains de voyageurs du Nord Isère (CAPI)

➤ Département de la Loire (42)

CONSEIL GENERAL DE LA LOIRE

INFRASTRUCTURE

- Des équipements de stationnement ont été installés dans les collèges
- Quelques aménagements cyclables avec "la Loire à vélo"

PROMOTION DU VELO

- Membre de l'ADC
- Le Département de la Loire n'a pas institué de politique cyclable, mais il a l'intention d'adopter un plan d'actions
- Des contacts ont été établis avec les associations de cyclistes et d'utilisateurs FFCT et FUBicy
- Développement du cyclotourisme avec "La Loire à vélo"
- Mise en place d'une promotion auprès des tours-opérateurs spécialisés
- Mise en place d'un recueil de données d'accidentologie cycliste

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

PROJET TRANSPORT

COMMUNAUTES

St Etienne Métropole Service T.U

PROMOTION DU VELO

- Projet phare du PDU en 2006: contribution à la mise en place de circuits scolaires de transports à pieds (Pedibus) sur les communes de l'agglomération
- L'association VéloCampus ST Etienne organise des balades à vélo, des formations, des bourses à vélos, des campagnes de communication ainsi que l'association Ocivélo
- Participation à la fête du vélo en 2004, à l'initiative de l'association de défense des cyclistes urbains OCIVÉLO, de la ville de St Etienne et de la DDE ► Actions de la DDE:
- Participation de la DDE à la reconnaissance en vélo du tronçon de l'itinéraire du Tour de France
- Mise en place d'une équipe vélo à la DDE de la Loire en 2003 avec pour interlocuteur Jocelyne Vié de la récente cellule "Transport - Déplacements - Prospective" du Service transport Infrastructures (STI)
- Une journée de sensibilisation aux problématiques cyclables est également en étude, et ceci à destination des subdivisions ou des bureaux d'études
- Réflexion sur une plus grande systématisation de la prise en compte cycliste dans nos services, sans pour autant alourdir inutilement la mise en œuvre d'un projet. Pour l'heure, l'équipe vélo intervient pour appuyer et conseiller les subdivisions dans leurs réalisations pour les collectivités territoriales, ainsi que dans les cadres de projets de plus grande ampleur telle que le PDU de l'agglomération stéphanoise piloté par Saint Etienne Métropole
- Des pages spécifiques "Vélo dans la Loire" sont également ouvertes à tous sur le site Internet de la DDE de la Loire et sont mises à jour régulièrement

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

- L'association Vélorution a pour projet de déposer en centre ville des vélos récupérés afin de promouvoir un projet de vélos collectifs à ST Etienne (expérience déjà tenté à Gap, cf. article du 10 mai 2006 par Biclou)
- Association VéloCampus ST Etienne propose une adhésion avec prêt de vélo, mais également un atelier de réparation
- Projet d'installation de locaux de stationnement de cycles et d'achat de vélos de service pour la DDE (comme à Montpellier)

PROJET TRANSPORT

- En 2006, un des projets du PDU: contribuer au développement des Plans de Déplacement d'Entreprises(PDE) avec l'Agence d'Urbanisme Stéphanoise EPURES
- Projet de la réalisation d'un pôle d'échanges multimodal d'intérêt régional autour de la gare centrale de Châteaueux intégrant une forte cohabitation tramway/ train/ transports collectifs/ piétons/ avec la mise en service de la 2ème ligne de tramway et de la gare routière interurbaine, Le tout associé à des parkings et parcs relais pour les voitures, stations taxis, parcs à vélos. De plus, Effia a ouvert un parking aérien de 600 places, parking ouvert 24h sur 24h et 7 jour sur 7
- Projet de la mise en oeuvre des pôles d'échanges dans les gares de l'agglomération
- Modernisation et aménagement des gares et des haltes ferroviaires de Firminy (création d'un pôle d'échanges), La Ricamarie, Le Chambon, Feugerolles, Saint Etienne Bellevue, Saint Etienne Le Clapier jusqu'à fin 2006

Grand Roanne Agglomération

INFRASTRUCTURE

- Le Grand Roanne souhaite se doter d'un schéma des déplacements urbains, il a donc fait appel au bureau d'études ADETEC de Clermont-Ferrand

PROJET TRANSPORT

La restructuration du centre universitaire s'est achevée en janvier 2007

MAIRIE

Mairie de ST Etienne

➤ **Département du Rhône (69)**

CONSEIL GENERAL DU RHONE

INFRASTRUCTURE

- Le Département du Rhône a arrêté un programme pluriannuel de réalisation sur une durée de 10 ans
- 20 km de pistes cyclables/voies vertes existants au 31.12.2002 et 60 km prévus d'ici 5 ans, 80 km de bandes cyclables (km de routes aménagées) existants au 31.12.2002 et 150 prévus d'ici 5 ans, 100 km d'itinéraires cyclables jalonnés(de découvertes, touristiques, ...) et 1 400 prévus d'ici 5ans
 - Des équipements de stationnement ont été installés dans les collèges et dans des parcs de rabattement (vélo-parc, points vélo), de type arceaux.
- Mise en place de comptages sur les aménagements
- Traversée par un itinéraire du schéma national des véloroutes et voies vertes : Chalon - Lyon et le Léman à la mer.

PROMOTION DU VELO

- Membre de l'ADC
 - Institution d'une politique cyclable, depuis 1998, sous la forme d'un Schéma Départemental des itinéraires cyclables et d'une charte du vélo
 - Il existe un partenariat avec les communes pour la valorisation de l'infrastructure cyclable (signalisation, équipements touristiques), l'entretien et la promotion de l'aménagement, formalisé par des conventions
 - Participation à des événements spécifiques (journée vélo, ...)
 - Soumission de projets cyclables pour validation à un comité de pilotage
 - Une structure de concertation a été mise en place : comités locaux
 - Une structure spécifique au niveau technique a été créée, soit 1,5 équivalent agents à temps plein
 - Edition de guides ou fiches techniques pour la réalisation des aménagements
 - Appel à un prestataire extérieur pour définir certains éléments de sa politique cyclable
 - Des contacts ont été établis avec des associations de cyclistes et d'usagers : FFCT, FUBicy, FFC
 - Développement du cyclotourisme avec notamment "les boucles cyclotourisme du Beaujolais vert"

- Le Département a mis en place un plan de jalonnement et des relais d'information (ris)
- Le Département est associé à la démarche PDU
- Des actions de sécurité routière ont été développées par des interventions dans les collèges et/ou les écoles primaires
- Mise en place des enquêtes d'opinion, d'un recueil de données d'accidentologie cycliste, qu'il exploite

COMMUNAUTE ET SYNDICAT

Communauté d'agglomération de Villefranche s/Saône (CAVIL)

Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL)

PROJET TRANSPORT

- Les entreprises privées ou publiques peuvent mettre en place un PDE selon les critères suivants: avoir plus de 9 salariés et être localisées dans le périmètre des transports urbains de l'agglomération lyonnaise et être assujetties au versement assujetties au versement transport, taxe perçue par le SYTRAL. Le partenariat du Sytral avec l'ADEME et Keolis Lyon s'engage à assister les employeurs se lançant dans un Plan de Déplacements depuis la définition de la démarche jusqu'à son suivi en passant par sa mise en oeuvre. Cela s'effectue selon deux étapes: un diagnostic des déplacements de l'entreprise afin de connaître les pratiques de son personnel et comme 2ème étape, les actions dont parmi l'une d'elle le prêt de vélos, création d'une centrale de co-voiturage...

Le Grand Lyon

INFRASTRUCTURE

- D'ici 2010, le Grand Lyon s'engage à passer de 300 à 500 Km d'itinéraires cyclables. Sur ces 200 nouveaux kilomètres, 150 le sont déjà réalisés ou planifiés
- 500 nouveaux arceaux sont mis en place chaque année depuis 2004. Actuellement, l'agglomération lyonnaise en compte 2 700

PROMOTION DU VELO

- Édition de plan qui présentent les tracés des pistes cyclables, les emplacements des arceaux de stationnement pour les vélos et les stations vélo'v
- Dans le cadre de son PDE, la communauté urbaine a réalisé un test en grandeur nature avec six agents. Chacun a effectué le même trajet avec un moyen de locomotion différent. Tous les trajets ont été chronométrés: roller et vélo sont de loin les modes de déplacements les plus performants en terme de rapidité
- Pignon sur rue appelé communément "La Maison du vélo" officie comme l'association de la promotion du vélo en région lyonnaise, elle organise des manifestations, dispose d'un espace bibliothèque entre autres

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

- La Maison du vélo dispose d'un atelier où des réparations sont possibles
- Lyon Parc autos a décidé d'offrir sur 15 de ses parcs de stationnement, la possibilité aux cyclistes de stationner gratuitement leurs vélos (pour un total de 290 vélos). Pour une durée de stationnement plus importante (une journée, voire plus), la consigne vélo répond mieux à cet usage. Elle est implantée près des gares SNCF ou des gares de bus. La SNCF a signé en 1998, une charte de partenariat avec le Club des villes cyclables prévoyant d'équiper les gares de ce type d'installation, De plus, LPA s'est associé avec le service Vélo'v afin d'offrir à leurs clients les mêmes tarifs préférentiels que les clients TCL soit la 1ère gratuite au lieu d'une 1h.
- Le service Vélo'v est un service de vélos en libre service, disponible sur 250 stations avec un parc de 3 000 vélos. D'ici fin 2007, la mise en place de 4 000 vélos sur 340 stations devrait être effectuée
- Les associations Vélorution, La ville à vélo, Le Recycleur, Lyon Vélo et Pignon sur Rue assurent la promotion du vélo

PROJET TRANSPORT

- Réaménagement de la gare de la Part-Dieu

➤ Département de la Savoie (73)

CONSEIL GENERAL DE LA SAVOIE

INFRASTRUCTURE

- Le département de la Savoie a arrêté un programme pluriannuel de réalisation sur une durée de 10 ans
- Traversée par un itinéraire du schéma national des véloroutes et voies vertes : Léman à la mer et Annecy – Chambéry – Grenoble - Valence sur 100 km
- Projet VVV est engagé sous la forme d'études préalables (tracé, faisabilité, juridique, financière)

PROMOTION DU VELO

- Membre de l'ADC
- Institution d'une politique cyclable, depuis 1993, sous la forme d'un Schéma Départemental des itinéraires cyclables
- Il existe un partenariat avec les communes pour la réalisation de l'infrastructure cyclable et pour sa valorisation (signalisation, équipements touristiques), formalisé par une convention
- Développement du cyclotourisme avec des circuits cyclables balisés
- Edition de cyclo-guides
- Une structure de concertation a été mise en place (Commission des Routes)
- Edition de guides ou fiches techniques pour la réalisation des aménagements
- Appel à un bureau d'études privé pour définir certains éléments de sa politique cyclable
- Des contacts ont été établis avec l'association de cyclotouristes FFCT
- Partenariat avec la SNCF et la Communauté de Communes
- Intention de développer des actions de sécurité routière
- Mise en place d'actions de développement touristique relatif au cyclotourisme : publication d'un guide
- Mise en place de comptages sur les aménagements
- Mise en place d'enquêtes d'opinion
- Mise en place d'un recueil de données d'accidentologie cycliste, qu'il exploite

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

PROJET TRANSPORT

COMMUNAUTES

Chambéry Métropole

INFRASTRUCTURE

- Le territoire de Chambéry Métropole comptabilise plus de 55 km de pistes cyclables et de voies vertes. Chambéry Métropole devrait atteindre d'ici 2010 80 km surtout en zone urbaine
- Il est envisagé de doubler le réseau de pistes cyclables de 40 à 80 km, de créer un réseau pour relier les pistes existantes et de mettre à disposition des habitants des arceaux à vélo

PROMOTION DU VELO

- L'association "Roue Libre" assure la promotion du déplacement à vélo à Chambéry, Savoie, elle organise des manifestations. En partenariat avec la Confédération Générale de Logement elle s'intéresse à l'amélioration du stationnement des vélos dans le logement collectif
- L'agence Ecomobilité est une association qui encourage les transports alternatifs à la voiture en Savoie
- Participation à "la fête du vélo"
- Chambéry Métropole fait appel à une société afin de nettoyer régulièrement les pistes cyclables des communes autres que Chambéry
- Édition de plan d'aménagements cyclables

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

- L'association "Roue Libre" dispose d'un atelier vélo "La VéloBricolade"
- Assure des animations du type contrôle techniques et marquage de vélo (1er mercredi de chaque mois de 16h30 à 18h30 conjointement avec la Vélostation)
- La Vélostation de Chambéry est à l'initiative de l'agence Ecomobilité qui propose le gardiennage avec ou sans entretien (consigne de 40 places), la location de vélos urbains et vélos électriques. Plus de 300 vélos urbains, vélos à assistance électriques, remorques enfants, troisième roue et paniers sont disponibles aux publics dans un espace situé dans l'enceinte de la gare SNCF. Ainsi elle favorise l'intermodalité train + vélo et train + TC

Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget (CCLB)

PROJET TRANSPORT

- Création du Centre intermodal d'Aix en gare d'Aix-les-Bains, seront présents les trains, une gare interurbaine où stationneront les crs à destination notamment du Revard, les bus du réseau urbain ST2A et une vélostation; sur le parking situé actuellement au nord de la gare, un parking souterrain surplombé de petits immeubles accueillant logements et bureaux sera construit, La vélostation permettra de louer ou de déposer son propre vélo avant de prendre le train (cf. AVOCAT Delphine, Responsable Déplacements à la CALB). La maîtrise d'ouvrage de l'aménagement intérieur et extérieur du bâtiment voyageur est assuré la par la SNCF et concernant l'aménagement des espaces publics du centre cela est du ressort de la CALB

MAIRIE

Mairie d'Aix les Bains

➤ **Département du la Haute-Savoie (74)**

CONSEIL GENERAL DE LA HAUTE-SAVOIE

PROMOTION DU VELO

- Édition de plan d'itinéraires cyclables dans l'agglomération et des services associés

COMMUNAUTES

Communauté d'Agglomération d'Annecy

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

- "Vélonecy" est un service géré par la Sibra qui propose un service de location de vélos et d'accessoires (top case, remorque bébé, 3ème roue bébé allant de la 1/2 journée au mois. En louant sur simple demande le service met à disposition un casque et un kit de petite réparation (chambre à air de rechange, pompe etc...)
- Il existe d'autres établissements de location de vélos (Localoisir, Locasports, Roul'Ma Poule, Station Rollers)

PROJET TRANSPORT

- Restructuration de la gare d'Annecy
District de l'Agglomération Annecienne

MAIRIE

Mairie de Thonon

Mairie de Cluses (Autorités Urbaines)

Annexe 15 : Problématique vélo pour les collectivités du Limousin

COLLECTIVITES DU LIMOUSIN

CONSEIL REGIONAL DU LIMOUSIN

INFRASTRUCTURE

- 1 Voie Verte des Hauts de Tardoire de 13 km,
- Projet de Véloroutes, assistance au réseau de villes de Limoges- Brive- Tulle- Guéret pour la conduite de marché et de définition. Ce projet serait une dorsale N/S, une transversale E/W, avec 300 km d'aménagement dont 35 km de voie verte le long de la Corrèze et de la Vienne

PROMOTION VELO

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

- Quelques établissements de location de VTT avec des forfaits

PROJET TRANSPORT

- La Région a pour objectif de favoriser la création de pôles d'échanges, les bénéficiaires: les communes et groupement de communes; une vingtaine de pôles urbains structurants figurent comme lieux d'implantation potentiels dans le Schéma Régional des Transports. Les projets éligibles sont notamment le stationnement des deux roues. Les crédits sectoriels régionaux ont vocation de financer des aménagements intermodaux et non aménagements urbains. La démarche de pôles d'échanges inclue pour certains contrats de Pays l'intégration du financement d'études de faisabilité avec des financements sectoriels de la Région à hauteur de 25%.
- Pôle d'échanges d'Aubusson achevé cette année.
- Projets en cours de définition à la Souterraine, Uzerche, Égletons, Tulle et Bellac

➤ Département de la Corrèze (19)

CONSEIL GENERAL DE LA CORREZE

INFRASTRUCTURE

- 15 boucles familiales de 15 à 20km jalonnées de panneaux informatifs pour admirer les paysages de la région, 17 boucles sportives de 22 à 84 km dont deux circuits prestige correspondant aux trajets contre-la-montre du Tour de France et du Bol d'Or des Monédières
- Nombreux itinéraires VTT

PROMOTION VELO

- Plus axé sur le cyclotourisme notamment en VTT • Édition des topoguides cyclo

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

Quelques établissements de location de VTT avec des forfaits (CDT)

COMMUNAUTES

Communauté d'Agglomération de Brive (CAB)

INFRASTRUCTURE

- Projet de pistes cyclables au Parc d'Entreprises Brise Ouest (PABO) pour accueillir les employés des différentes entreprises présentes sur le site

PROMOTION VELO

- L'association Brive Ville Cyclable assure la promotion de l'usage du vélo dans l'agglomération de Brive

Communauté de communes du Pays de Tulle

MAIRIES

Hôtel de ville de Tulle

Hôtel de ville de Brive

➤ **Département de la Creuse (23)**

CONSEIL GENERAL DE LA CREUSE

INFRASTRUCTURE

- 1 244 km de sentiers banalisés pour la pratique du VTT/VTC

PROMOTION VELO

- Plus axé sur le cyclotourisme notamment en VTT et cela en partenariat avec l'Office du Tourisme

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

Peu de location de vélos mais plutôt orienté pour les VTT, les points location font également office de réparation de cycles pour certains, se diriger auprès de l'Office de Tourisme entre autres pour les adresses des établissements 25/05/2007

PROJET TRANSPORT

MAIRIE

Hôtel de ville de Guéret

➤ **Département de la Haute Vienne (87)**

CONSEIL GENERAL DE LA HAUTE VIENNE

PROMOTION VELO

- CDT: "La Haute-Vienne à vélo" itinéraires cyclotouristiques (FFCT), ces itinéraires sont sous forme de fiches techniques (durée de l'itinéraires, distance, niveau de difficultés, référence aux cartes Michelin et IGN, descriptif du circuit, renseignements pratiques et informations touristiques,

COMMUNAUTE

Limoges Métropole

INFRASTRUCTURE

- La pratique du vélo d'agrément est aussi évoquée, des aménagements sont prévus le long du Val de l'Auzette.

PROMOTION VELO

- Mise en place d'un Agenda 21 avec des ateliers de travail dont un sur la pratique du vélo. Ce groupe de travail s'orienterait sur la mise en place d'un "plan vélo", puis promouvoir une véritable "culture vélo" à Limoges notamment à travers l'usage du vélo à assistance électrique du fait de la topologie de la ville
 - Promotion du cyclotourisme

PROJET TRANSPORT

- Prise en compte des vélos dans le PDU de l'agglomération de Limoges
- Éventualité d'un travail spécifique auprès des étudiants (15 000) en partenariats avec le CROUS pour un projet vélo

MAIRIE

Mairie de Limoges

Annexe 16 : Problématique du vélo dans le Languedoc-Roussillon

COLLECTIVITES DU LANGUEDOC- ROUSSILLON

CONSEIL REGIONAL DU LANGUEDOC-ROUSSILLON

INFRASTRUCTURE

- 36 Voies Vertes soit un total 115 km : 1 VV du canal du Midi Carcassonne - Trèbes, 2 VV du canal de la Robine, 3 VV du Martinet (Beaucaire-abbaye de St Roman), 4 VV de la Vaunage, 5 VV du canal du Midi de Béziers à Portiragnes-Plages, 6 VV du Jaur de Courniou à Olargues, 7 VV de Toulouges à Thuir, 8 VV de l'Agly

PROMOTION VELO

- Cyclotourisme

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

PROJET TRANSPORT

➤ *Département de L'Aude (11)*

CONSEIL GENERAL DE L'AUDE

PROMOTION VELO

- Essentiellement du cyclotourisme promu par le biais du CDT audois et de la FFCT

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

- LOCA VELOS établissement de location de vélo

PROJET TRANSPORT

COMMUNAUTE

Communauté d'Agglomération de La Narbonnaise (CAN)

INFRASTRUCTURE

- Narbonne dispose de 33 km d'itinéraires cyclables • Pistes cyclables de Narbonne-Plage et Gruissan
- Piste cyclable de 20 km "La littorale" entre Gruissan-Village, les Ayguades, Narbonne-Plage, Saint-Pierre-sur-Mer et fleury-d'Aude, le futur tracé prévoit 60 km pour aboutir au Canal du Midi
- Piste cyclable de 2 km reliant Gruissan-Village à la plage des Chalets
- Mise à disposition de la Municipalité de 250 parkings vélos, et 47,5 km de parcours cyclables
- 10 nouveaux supports pour les vélos s'ajoutent à ceux existants

PROMOTION VELO

- Volonté de faire passer la bicyclette du statut de loisir au statut de moyen de déplacement dans le cadre de l'opération "Culture vélo"
- Cyclotourisme avec notamment "La Littorale"
- Participation à la Semaine de la Mobilité

- Volonté d'incitation aux plans de déplacements en entreprise

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

- Quelques établissements de location en voici quelques uns:
- Location de vélos et de VTT à la Marie de Narbonne avec gardiennage gratuit
 - Cycles Dejean location de vélos tous types
 - "Culture Vélo " avec la Vélostation en louant des VTT et VTC gratuits
 - La société Vinci Park met à disposition gratuitement 10 vélos aux automobilistes ayant stationnés leur véhicule dans les parkings de la Médiathèque ou du cours Mirabeau
 - Création de nouvelles consignes à vélos pour le stationnement sécurisé

MAIRIE

Hôtel de ville de Narbonne

➤ **Département du Gard (30)**

CONSEIL GENERAL DU GARD

INFRASTRUCTURE

- 8 km de pistes cyclables/voies vertes prévues d'ici 5 ans (à compter du 1 janvier 2003), 30 km d'itinéraires cyclables jalonnés (de découvertes, touristiques...) existant au 31.12.2002 Département traversé par un itinéraire du schéma national des véloroutes et voies vertes/ le Léman-la-mer sur 80 km
- Projet VVV engagé sous forme d'études préalables (tracé, faisabilité, juridique, financière)

PROMOTION VELO

- Le Département n'est pas membre de l'ADC
- Institution d'une politique cyclable depuis 2000 sous forme de livre blanc vélo
- Absence de partenariat avec les communes, la Région ou l'Etat pour la réalisation de l'infrastructure cyclable, sa valorisation (signalisation, équipements touristiques), l'entretien, la promotion de l'aménagement.
- Appel à un bureau d'études privé pour définir certains éléments de sa politique cyclable
- Mise en place d'actions de développement touristique relatif au cyclotourisme et un recueil d'accidentologie cycliste

COMMUNAUTES

Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole

PROMOTION VELO

- L'association Croco-Vélo assure la promotion du vélo

Le Grand Alès

MAIRIE

Hôtel de ville de Nîmes

➤ Département de l'Hérault (34)

CONSEIL GENERAL DE L'HERAULT

INFRASTRUCTURE

- Le département a arrêté un programme pluriannuel de réalisation sur une durée de 10 ans
- 98 km pistes cyclables/voies vertes existant au 31.12.2002 et 10 km prévus d'ici 5 ans , 77 km de bandes cyclables (km de routes aménagées) et 10 km d'ici 5 ans, 31 km d'itinéraires cyclables jalonnés (de découvertes, touristiques, ...) et 7 km prévus d'ici 5 ans
- Installation de types arceaux dans les collèges
- Traversée par un itinéraire du schéma national des véloroutes et voies vertes
- " l'Hérault à vélo": volonté du département à atteindre 500 km à l'horizon 2012, en 2006 l'Hérault compte 250 km d'itinéraires cyclables, Le Réseau vert en fait partie représentant 17 itinéraire de près de 530 km de parcours banalisé
- Prévision de parking sécurisé au sien des collèges
- Dans le cadre d'analyse des enjeux paysagers des cités Maritimes, le comité de pilotage a sélectionné 3 sites où des aménagements cyclables peuvent être créés (Marseillais, Balaruc-Levieux, Axe RN113 Mèze-Loupian-Bouzigues-Poussan: route vecteur de découverte)

PROMOTION VELO

- Le Département est membre de l'ADC
- Institution d'une politique cyclable depuis 1998 sous forme de Schéma Départemental des Itinéraires cyclables
- Existence de partenariat de l'infrastructure cyclable et pour l'entretien (formalisé par une convention), et avec l'Etat pour la promotion de l'aménagement
- Soumission des projets cyclables pour la validation à un comité de pilotages
- Edition des guides ou fiches techniques pour la réalisation des aménagements
- Appel à un bureau d'études rivé pour définir certains éléments de sa politique cyclable
- Contacts établis avec des associations d'usagers • Association au PDU
- Partenariat futur dans le cadre de la loi SRU en cours de structuration
- Engagement d'un partenariat avec la SNCF et les transports urbains et interurbains pour la complémentarité vélo/transports collectifs
- Développement d'actions de sécurité routière par des interventions dans les collèges et/ou les écoles primaires, dans le cadre de partenariats avec la DDE, les communes et les enseignants
- Mise en place d'actions de développement touristique relatif au cyclotourisme/ circuits organisés en concertation avec les professionnels du tourisme
- Mise en place de recueil de données d'accidentologie cycliste
- " l'Hérault à vélo" comprenant "le réseau vert" destiné entre autres aux VTTistes représentant 17 itinéraires dans "le guide du Réseau Vert"
- "la Grande Traversée de l'Hérault" (tourisme relais étapes)

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

- Autour du réseau vert 2 établissements de location, 20 établissements location de VTT dans l'Hérault

PROJET TRANSPORT

COMMUNAUTES

Montpellier Agglomération

INFRASTRUCTURE

- 124 km de pistes cyclables ont été aménagés sur le tout le territoire de l'agglomération
- Des pôles de correspondance entre la ligne de tramway, les réseaux de bus urbains et interurbains ont été aménagés, toutes les stations sont équipées de parkings vélos, des pistes cyclables ont été aménagées en relation avec la ligne

PROMOTION VELO

- Les associations Véloration, Vélocité Languedoc assurent la promotion de l'usage du vélo

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

- TAM VELO- Location et gardiennage (250 VTC à la gare et aux véloparcs TaM avec possibilité de location d'accessoire; Des vélos sont mis gratuitement à disposition pour les abonnés TaM dans les parkings TaM au centre-ville excepté Laissac
- VELOPARCS établissement de Location et Gardiennage
- En juin 2007, la Tam société mixte gérant le tramway et différents parkings de l'agglomération lance Vélo magg, service de location de vélos où seront proposés 400 vélos en location au trimestre et 600 autres à l'année; en 2008 le service comptabilisera un millier vélos et 50 stations
- Atelier associatif "le Vieux biclou"

Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée

PROMOTION VELO

- Diagnostic en cours sur l'état des lieux cyclables avec pour objectif d'améliorer le plan de circulation et le jalonnement, développer les itinéraires cyclables à vocation touristique et de loisirs et l'accès vélo aux établissements scolaires
- La Commission Transports travaille sur les projets structurants pour le territoire dans l'optique du développement touristique, la "vélo route" en projet le long du Canal du Midi et ses prolongements vers les communes de l'Agglomération
- Développement du tourisme viti-vinicole

TRANSPORT

Communauté d'Agglomération du Bassin de Thau (CABT)

MAIRIES

Hôtel de ville de Montpellier
Hôtel de ville Lunel
Hôtel de ville de Sète
Hôtel de ville de Béziers
Hôtel de ville de Vendargues

➤ *Département de la Lozère (49)*

CONSEIL GENERAL DE LA LOZERE

INFRASTRUCTURE

- Développement cyclotourisme
- Diverses organisations d'activités comme " les Boucles mendoise" des sorties VTT à la carte, des week-ends, des sorties VTT de l'Office du Tourisme (12 circuits de 10 à 58 km, 4 circuits de cyclotourisme de 43 à 92 km)
- Edition d'un topoguide

➤ Département des Pyrénées Orientales (66)

CONSEIL GENERAL DES PYRENEES-ORIENTALES

INFRASTRUCTURE

- 30 km de pistes cyclables/voies vertes existant au 31.12.2002 et 20 km prévus d'ici 5 ans, 25 km de bandes cyclables (km de routes aménagées) et 5 km d'ici 5 ans, 50 km d'itinéraires cyclables jalonnés (de découvertes, touristiques ...) prévus d'ici 5 ans, 20 km de véloroutes prévus d'ici 5 ans
- Installation d'équipement de stationnement dans les collèges
- Traversée d'un itinéraires du schéma national des véloroutes et voies vertes: véloroutes européenne n° 8 sur 90 km (40 km de voies vertes, 20 km de voies à faible trafic, 30 km de bandes cyclables)
- Projet VVV engagé sous forme d'études préalables (tracé, faisabilité juridique, financière)
- Réalisations et projets en cours: Voie Verte Perpignan / Thur, piste cyclable bidirectionnelle Perpignan / Bompas / Villelongue de la Salanque / Sainte-Marie la Mer, Voie Verte en projet la Vélittorale le Barcarès / Argelès sur Mer, Voie Verte partiellement réalisée La Vallée de l'Agly/ le Barcarès / Rivesaltes, Voie Verte en projet la Vallée du Tech: Argelès sur Mer / Amélie les Bains

PROMOTION VELO

- Département membre de l'ADC
- Institution d'une politique cyclable depuis 1996 sous forme d'un Schéma Départemental des itinéraires cyclables
- Existence d'un partenariat avec les communes, pour la réalisation de l'infrastructure cyclable, sa valorisation (signalisation, équipements touristiques) et l'entretien, formalisé par des conventions d'aménagement, de domanialité et d'entretien
- Participation à des événements spécifiques (journée vélo, ...)
- Soumission des projets cyclables aux élus représentant le Département
- Formation spécifique (CNFPT) pour certains agents
- Contact établis avec des associations de cyclistes et d'usagers: FFCT, FUBicy, FFC, AF3V
- Mise en place d'un plan de jalonnement et de relais d'informations (ris)
- Association à la démarche PDU avec prévision d'un partenariat futur dans le cadre de la loi SRU pour l'aménagement d'infrastructures
- Volonté de développer des actions de sécurité routière
- Mise en place de recueil de données d'accidentologie cycliste
- Dans le cadre du nouveau Schéma départemental des études ont été réalisées (diagnostic, les orientations et le plan d'action, le complément au plan d'action, le vélo dans les collèges + questionnaire, le guide technique des aménagements cyclables), Il se traduit par 5 axes majeurs(intégration du volet cyclables dans les nouveaux projets routiers et sécuriser les portions dangereuses , "la vélittorale" entre Barcarès et Argelès sur Mer, sécurisation des accès cyclables aux collèges, incitation des communes et intercommunalités à participer au programme territorial, incitation à la population sur la pratique du vélo: "Osons à vélo" et 5 vélos mise à disposition des agents du CG pour effectuer leur déplacement en ville déclinés en 12 mesures

SYSTEME LOCATIF ET SERVICES ASSOCIES

- Mise en place d'un prêt de vélo service
- Mise à disposition des agents du CG pour effectuer leur déplacement en ville

COMMUNAUTE

Communauté d'Agglomération Perpignan Méditerranée

INFRASTRUCTURE

- Réseau de pistes cyclables de 135 km
- circuits ma "Mer verte"

PROMOTION VELO

- Edition du guide "Tous à vélo"
- Participation à la journée "Tous à vélo", l'association Vélo en têt assure la promotion du vélo

MAIRIE

Hôtel de ville de Perpignan