

Le vélo-partage en Europe Un concept porteur pour promouvoir le vélo urbain

Une carte de crédit ou une carte à puces délivrée par le prestataire suffit pour prendre un vélo devant la gare et se rendre au musée de l'autre côté de la ville, ou effectuer une course qui à pied ou en transports publics prendrait deux fois autant de temps. Grâce aux techniques développées au cours de ces dernières années pour faciliter la prise en charge et le dépôt des vélos en libre-service, le système a fait des petits et rencontre un succès croissant dans de nombreuses villes européennes. Tour d'horizon avec le journal *Ville à Vélo* et des liens sur les initiatives mises en place dans différents pays. (langue : français, allemand, anglais)

Pour plus d'informations:

France (Lyon) – Velo'v

<http://www.velov.grandlyon.com/>

Belgique (Bruxelles)

<http://www.cyclocity.be/>

Italie – Bici in Città

<http://www.bicincitta.com>

Allemagne – Call a bike

<http://www.callabike-interaktiv.de>

Autriche (Vienne) – Citybike

<http://www.citybikewien.at/>

Pays-Bas

<http://www.ov-fiets.nl/>

« BikeSharing » in Europa: Ein Überblick Funktionierende städtische Velo-Verleihsysteme

In vielen europäischen Städten kann man mit einer Kredit-, Bankomat- oder Chipkarte an einer beliebigen Abgabestation ein Fahrrad ausleihen und z.B. am anderen Ende der Stadt wieder zurückgeben. Dank immer ausgereifterer Systeme steht Einheimischen und Touristen eine grosse und mittlerweile auch gut genutzte Flotte an zumeist kostenlosen Velos zu Verfügung. Hier finden Sie einen Überblick über die verschiedenen Systeme und ein Dossier zum Wiener Modell, das als Vorreiter für andere Städte gilt. (Sprachen: de, en, fr)

Weitere Informationen:

Frankreich (Lyon) – Velo'v

<http://www.velov.grandlyon.com/>

Belgien (Brüssel)

<http://www.cyclocity.be/>

Italie – Bici in Città

<http://www.bicincitta.com>

Allemagne – Call a bike

<http://www.callabike-interaktiv.de>

Österreich (Wien) – Citybike

<http://www.citybikewien.at/>

Niederlande

<http://www.ov-fiets.nl/>

22.10.2006

Mobilservice www.mobilservice.ch

c/o Büro für Mobilität AG

Hirschengraben 2 – 3011 Bern

tél./fax 031 311 93 63 / 67

info@mobilservice.ch

Service francophone

Direction et contacts partenaires : cathy **savioz**

tél. 022 734 64 76 – contact@mobilservice.ch

Rédaction : isabelle **ferrari**

tél./fax 022 734 52 33 redaction@mobilservice.ch

ville à vélo

N°124 MAI-JUIN 2006
2€ - gratuit pour les membres

bimestriel du GRACQ - les cyclistes quotidiens asbl
15 rue de Londres 1050 Bruxelles • tél 02 502 61 30 • info@gracq.org • www.gracq.org

Edito

- Cyclistes, tous imprudents ? 2

Dossier

- Mises à disposition de vélo : des expériences variées 3
- Lyon : la vie en Vélo'V 5
- Bruxelles : vers une gestion plurielle du libre service ? 8

Dring Dring 2006

- Cultivons le vélo 10

Bruxelles

- Bruxelles en bref 11
- EUCG: un lobby vélo à la Commission européenne 12
- Ateliers Voot : la mécanique à portée de tous 13
- Ixelles: le grand réveil de la locale 14
- L'environnement en fête et en questions 15
- Cyclone A: cherche un local sur Bruxelles ! 16
- Chronique d'un cycliste quotidien (21) 17

Wallonie

- Châtelet : le GRACQ chez le géant Arcelor 18
- Namur : fais ce que tu aimes et aimes ce que tu fais 20
- Gembloux : des ados engagés membres du GRACQ 21
- Le Roeulx : fête du vélo 21

Vie de l'association

- Nouvelles printanières du secrétariat 22
- Joyeuse entrée de Susan en Hainaut 24
- Appel aux dons pour la Maison des Cyclistes 24

Sécurité routière

- Amendes : les dangers publics payeront plus ? 25
- Touring & GRACQ : pas toujours d'accord 25

Encyclopédie

- Un jeu pour apprendre la participation citoyenne 26

Société

- Zeppy : un pédaleur d'élite ! 27
- Brèves nouvelles d'ici et d'ailleurs 28

- Agenda 29

Des vélos en libre service partout et pour tous



Photo © Jacques Leone - Grand Lyon

Mise à disposition de vélos : des expériences variées

Comment augmenter les parts du vélo dans les déplacements – un des modes durables avec la marche et les transports publics – tout en diminuant les parts modales de la voiture ?

Si la composante culturelle, plutôt défavorable au vélo dans nos pays latins, reste une réalité malgré des frémissements, il n'empêche que globalement, c'est la qualité de l'offre « vélo » ou plus exactement du système vélo (le véhicule et tout ce qui en facilite l'utilisation) qui décidera une frange « éclairée » d'abord, puis le plus grand nombre, à utiliser davantage le vélo.

C'est en milieu urbain, en raison de la densité de la population et de la concentration des activités, que le vélo trouve son créneau le plus naturel, puisqu'il y est possible, en effectuant de courtes distances, d'accéder à une gamme très variée de « motifs de déplacements ». Mais les difficultés d'utiliser le vélo en milieu urbain restent souvent fortes : densité des circulations motorisées, offre insuffisante d'itinéraires aisés et sûrs, points de rupture, difficulté à disposer d'un vélo ou à le stationner aisément (sur la voie publique ou dans les immeubles), etc.

Même si la voiture jouit encore dans l'opinion d'un a priori favorable, il n'en reste pas moins que, de manière générale, si l'offre « vélo » augmente en qualité, son utilisation suivra.

Les différents systèmes de mise à disposition de vélos pour de courts trajets en milieu urbain cherchent à encourager l'usage du vélo sans devoir pour cela disposer d'un vélo personnel – avec lequel on a éventuellement dû d'abord effectuer un trajet du domicile vers la ville. Autre créneau : encourager le vélo chez ceux qui, résidant en ville, ont de grandes difficultés et/ou



Photo © GRACQ



Photo © Grand Lyon

C'est l'extension à grande échelle d'un système quasi gratuit à Lyon, par un fournisseur de mobilier urbain publicitaire (JC Decaux), qui a le plus fait parler d'elle récemment sous l'appellation commerciale « Vélo'V »

ne peuvent pas stationner un vélo à domicile. Enfin viennent des motifs d'ordre touristique.

Du libre service pour des trajets courts

Certains se souviendront de l'expérience de **Copenhague**, où des vélos étaient mis gratuitement à la disposition du public par simple déblocage d'une serrure avec une pièce de monnaie (comme des caddies de supermarché). Comme dans de nombreuses villes où des moyens d'identification

des « clients » et des vélos empruntés n'ont pas été mis en place, ce fut un flop, le vol ayant trop vite réduit la flotte à néant.

Depuis trente ans, les petits « vélo-jaunes » font la gloire de La Rochelle. 350 vélos sont ainsi mis gratuitement à disposition les deux premières heures, en contrepartie d'une pièce d'identité, ou de la carte de transport public, en deux points de location au centre ville.

La Communauté d'Agglomération vient d'assouplir le principe des vélos jaunes en expérimentant pour un an

(jusqu'en septembre 2006) la mise à disposition de 60 vélos en libre service et en 6 points (« bornes ») de la ville. Ils sont accessibles sans formalité, 7 jours/7 et 24h/24 au moyen d'une carte magnétique délivrée gratuitement par la société locale de transport public à tout détenteur d'un abonnement annuel après dépôt d'une caution de 100€.

Photo www.ville-rennes.fr



Depuis juin 98, les habitants de Rennes et Rennes Métropole peuvent bénéficier d'un service gratuit de « vélos à la carte », en collaboration avec la société Clear Channel. 2000 Rennais disposent gratuitement d'un parc de 200 bicyclettes au design futuriste. Disponible 24h/24 et 7j/7 dans l'une des 25 stations de prêt, réparties sur l'ensemble de la ville, chaque vélo peut être utilisé gratuitement pour une durée de deux heures maximum.

Des fournisseurs de mobilier urbain se sont emparés de l'idée pour la perfectionner. C'est à Rennes (agglomération de 360.000 habitants ; 200.000 dans la ville-centre) que la première expérience française de mise à disposition de vélos par des publicitaires (une filiale de Clear Channel en l'occurrence) a été tentée en 1998. Accessibles tous les jours de la semaine (service interrompu entre 2 et 6h du matin), 200 vélos sont répartis entre 25 stations. L'emprunt est gratuit pour 2 heures maximum si on dispose d'une carte (gratuite) à retirer à la Mairie. Une centaine d'emprunts sont effectués par jour. Répartition des utilisateurs : 16% d'utilisateurs quotidiens ; 40% utilisent le service 1 à 2 fois par semaine.

Photo © Grand Lyon



Les différents systèmes de mise à disposition de vélos pour de courts trajets en milieu urbain cherchent à encourager l'usage du vélo sans devoir pour cela disposer d'un vélo personnel. Un des créneaux encouragés par Vélo'V est le tourisme à vélo.

Efficacité germanique

Dans quatre grandes villes allemandes (Berlin, Francfort, Cologne, Munich), la Deutsche Bahn (chemin de fer allemand) a mis au point une offre remarquable de simplicité et de flexibilité nommée « Call a Bike ». Les vélos sont protégés par un cadenas à code numérique, obtenu sur simple appel téléphonique avec identification de l'abonné. Les vélos sont disponibles partout dans les centres villes ; après utilisation, ils peuvent être fixés à n'importe quel point (parkings vélo, poteaux de signalisation, ...) à l'intérieur d'une zone urbaine centrale déterminée. La location prend fin suite à un appel téléphonique à la centrale, signalant le lieu de dépôt du vélo.

En 2004, 4000 vélos ont été ainsi été mis à disposition de 71.000 clients dans ces 4 villes (augmentation de 20 % par rapport 2003), soit 380.000 déplacements. A titre de comparaison, la SNCF a péniblement loué 18.000 vélos en 2004. Les tarifs : 0,07€/minute (max. 15€/jour). L'inscription coûte 5€ (déductible des coûts d'utilisations futures).

Le succès d'un système payant montre qu'utiliser un vélo pour se déplacer en ville est un choix normal pour bon nombre d'Allemands ; pas besoin de gratuité pour les en convaincre !

Photo www.fr.ch/ville-fribourg



Vélo Station à la gare de Fribourg (Suisse). Ouverte de 6h à 22h, elle reste accessible 24h/24 avec autorisation. Les frais de location s'élèvent à 1,50€/jour ; des abonnements mensuels et annuels sont disponibles. Divers services et prestations sont offerts : réparation, contrôle, nettoyage des vélos, recyclages des vélos, location de remorques, tandems, etc., poste d'essence solaire (e-bikes/vélos électriques), casiers, petits services (e.a. pompes). Un « Centre de prestations pour la mobilité douce et combinée » devrait y être intégré d'autant que les travaux de réaménagement prévus dans le périmètre de la gare devraient compléter l'offre aux utilisateurs des transports publics et aux visiteurs de la ville.

Disposer d'un vélo pour une longue durée

C'est l'extension, à grande échelle, d'un système quasi gratuit à Lyon par un autre fournisseur de mobilier urbain publicitaire (JC Decaux) qui a le plus fait parler d'elle récemment sous l'appellation commerciale « Vélo'V » (prononcez vé-love). Nous y reviendrons plus bas, non sans avoir également abordé une autre approche, celles des « stations vélo ».

Sous l'impulsion de promoteurs très variés (pouvoirs locaux, associations, sociétés de transport,...), l'autre grande tendance est de mettre à disposition de publics cibles (étudiants, personnes aidées, travailleurs optant pour le vélo dans le cadre d'un Plan de déplacement d'entreprise,...) pour un coût très bas (de l'ordre de 50€ par an) des vélos pour une longue durée.

Ce service peut être couplé avec le gardiennage de vélos « privés » à une gare, ainsi que d'autres services : contrôle technique, entretien, marquage,... Fréquemment, ces services sont partie prenante d'initiatives ou de campagnes liées aux politiques cyclistes locales.

Le succès dépend de beaucoup de facteurs, que nous ne détaillerons pas ici. Le succès peut être important : ainsi à Amiens, « Vélo Service » a enregistré 72.000 journées de locations en 2005, soit le double des emprunts de courte durée enregistrés sur la même période à Rennes.

À Bordeaux, agglomération de 650.000 habitants, « La Maison du Vélo » loue 3.500 vélos (bientôt 3.800, semble-t-il). La location étant gratuite pour les Bordelais, quasi tous les vélos sont dans les faits prêtés. Il y a une liste d'attente ! 800 d'entre eux sont prêtés aux étudiants dans le cadre d'une opération « vélocampus ». Même s'il ne s'agit pas du même type de service, notons que le système tourne avec une dizaine d'employés, contre plus de 35 pour Vélo'V...

Didier Castagne



Lyon : la vie en Vélo'V

Depuis mai 2005, la communauté urbaine de Lyon a démarré un système de mise à disposition de vélos sur les territoires de Lyon et Villeurbanne. 565.000 habitants, sur 6.250 hectares, superficie qui correspond, à titre de comparaison, aux territoires réunis des communes de Bruxelles, Ixelles, Saint-Gilles, Etterbeek, Saint-Josse, Schaerbeek, Molenbeek et Koekelberg, où vivent « seulement » 400.000 habitants.

180 stations environ sont disponibles, où environ 1.500 vélos en état de fonctionnement (sur un total de 2000) sont disponibles en permanence ; de nouvelles stations vont voir le jour, d'autres seront agrandies pour qu'au milieu de l'été 2006, 250 stations réparties sur Lyon et Villeurbanne (le Grand Lyon) offrent 3.000 vélos en libre service. Le succès de Vélo'V en a étonné plus d'un, au premier rang desquels le maire de Lyon qui pensait que ça marcherait surtout... le week-end pour la petite balade (ça ne vous rappelle rien ?).



Le site officiel consacré à Vélo'V www.velov.grandlyon.com/ offre toutes les informations nécessaires sur ce libre service pour des courts trajets. Des cartes interactives permettent de visualiser le maillage des 180 stations (distantes en moyenne de 300 mètres) où 1.500 vélos sont utilisables en permanence.

Comment ça marche ?

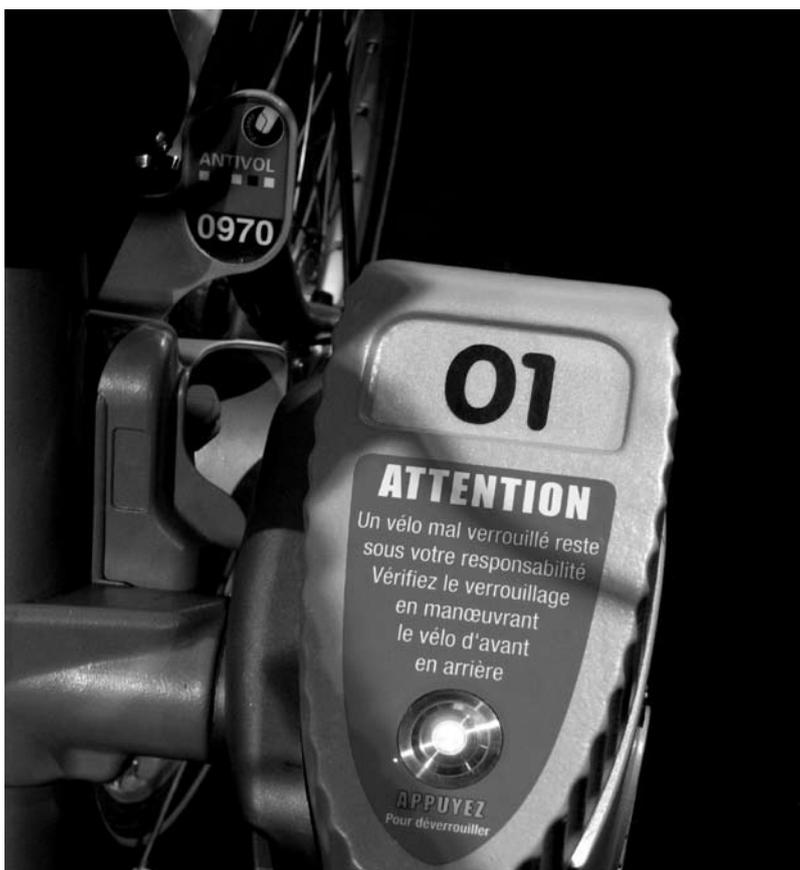
Une « caution virtuelle » de 150€ est réservée auprès de la banque via la carte bancaire du futur abonné. Il faut avoir 14 ans pour accéder au service ; d'ailleurs, seuls des vélos d'adulte sont disponibles. Trois possibilités d'utilisation sont proposées dès lors qu'on dispose d'un abonnement :

***La carte longue durée** fonctionne comme une carte de prépaiement. Pour s'abonner, il faut alimenter le compte de 5€ (par chèque, ou par carte bancaire directement sur une borne Vélo'V). Les coûts horaires : première demi-heure gratuite ; de 30 minutes à 1h30 : 0,5€ ; par heure suivante : 1€. Frais d'abonnement : 5€.

***La carte courte durée** fonctionne comme un compteur personnel, sur une période de 7 jours. L'achat (1€) de la carte vaut abonnement. Pendant la durée de validité, elle cumule le temps d'utilisation (au delà des tranches de 30 minutes gratuites). À la date d'expiration, le compte est débité d'un montant correspondant à la durée d'utilisation hors période de gratuité. Tarifs : la première demi-heure est gratuite ; de 30 minutes à 1h30 : 0,5€ ; par heure suivante : 2€. Frais de carte : 1€.

***La carte Técély** (abonnement aux transports en commun lyonnais, équivalent de la STIB à Bruxelles) fonctionne comme une carte de prépaiement (mêmes modalités que la carte longue durée). Les détenteurs d'une carte Técély (carte à puce), peuvent s'en servir comme une carte d'abonné Vélo'V après avoir rempli le formulaire d'abonnement. Bref, une seule carte pour les transports publics et les vélos.

Photo GRACQ



DOSSIER : DES VÉLOS EN LIBRE SERVICE POUR TOUS ET PARTOUT ?

Tarifs : la première heure est gratuite ; de 1h à 2h : 0,5€ ; par heure suivante : 1€.

On remarquera l'excellente complémentarité entre transports publics et Vélo'V. Muni de sa carte, il est alors très aisé d'aller retirer un vélo à n'importe quelle borne, puis de le déposer à n'importe quelle autre borne.

Un succès remarquable

Aujourd'hui, 40.000 personnes (dont 86% sont des habitants de la zone desservie, soit un peu plus de 6% de la population totale) sont abonnées. 90% sont des abonnés longue durée, dont 37% sont également abonnés aux Técély. 46% ont moins de 20 ans, 55% moins de 30 ans. 60% sont des hommes. 35% sont cadres ou profession libérale, 32% étudiants.

En moyenne, pas moins de 16.000 déplacements sont effectués les jours ouvrables. Leur durée moyenne est de 17 minutes ; chaque vélo « tourne » 12 fois sur la journée. 93% des déplacements sont inférieurs à ½ h, et sont donc gratuits. La station la plus utilisée, celle de la Part-Dieu (gare TGV) compte 2.650 locations par semaine. Les trajets en boucle (départ et arrivée à la même borne) sont exceptionnels.

Les motifs de déplacements sont, en semaine, le domicile-travail (64%), les loisirs (16%), les études (9%) - rappelons qu'il faut avoir 14 ans pour accéder au service, d'où ce petit 9%. Le samedi, les loisirs et les achats représentent 62% des déplacements, 33% le travail.

Un transfert modal réussi ?

La question est légitime... Comment se seraient déplacés les « Vélo'Veurs » sans Vélo'V ? 37% à pied, 50% en transport en commun, 7% en voiture, 4% avec leur propre vélo, 2% seraient restés chez eux. Donc dans une proportion très écrasante, des utilisateurs pour qui le vélo est une découverte.

L'impact global des usagers des transports en commun (TC) passés au Vélo'V est à relativiser : ramené aux chiffres globaux, cela ne représente que 0,55% de perte de clientèle pour les Técély, et encore...bien moins, puisque seuls ¼ des Vélo'Veurs, anciennement adeptes des TC, les ont réellement abandonnés. En effet, la moitié reste titulaire d'un abonnement, un quart voyage

encore épisodiquement sur les lignes des Técély. L'intermodalité Vélo'V + TC est faible (10%), sans doute parce qu'il est plus rapide d'accéder à vélo à des activités proches en milieu urbain dense que de devoir assurer une « correspondance » TC + Vélo'V avec 5 à 10 minutes de perte de temps. Mais si seuls 10% des utilisateurs sont des « multimodaux » TC urbains + vélo, on l'a vu, le succès énorme à la station Part-Dieu (gare TGV, pôle tram et bus, gros centre commercial,...) présage d'une utilisation en complément du train. Avec l'énorme avantage de pouvoir déposer le vélo emprunté ou loué dans un des 180 points munis de bornes en ville !

Astucieux :

la dynamo indique le nombre de tours de roue effectué par locataire (cycliste) à la carte électronique du Vélo'V, elle-même communiquant ces infos à la borne. Grâce à ce transfert de données, on sait calculer le kilométrage parcouru par semaine par les abonnés. Du 1^{er} janvier au 1^{er} avril 2006, 1.700.000 km ont été parcourus par l'ensemble des Vélo'Veurs. Soit au moins 120.000 km en voiture évités (les 7% de Vélo'Veurs qui auraient utilisés leur voiture s'ils ne s'étaient déplacés à vélo)

Vélo'V mord par contre assez peu sur l'utilisation de la voiture, même si cela fait tout de même 1.000 déplacements en auto évités chaque jour. Ce qui ne surprend guère les observateurs attentifs, pour qui une action efficace en vue de diminuer la part de la voiture demande une politique résolue, complète, variée... dont la plupart sont ébauchées ou prévues dans le PDU (Plan de Déplacements Urbains) : *Les élus lyonnais communiquent volontiers sur le Vélo'V, mais les préconisations du PDU sont fort mal respectées...* (Jean Sivardière¹, président de la FNAUT – Fédération des Associations d'Usagers des Transports).

Quel financement ?

Ce service est pris en charge par le prestataire de mobilier urbain publicitaire. S'il est quasi gratuit pour les utilisateurs, il a un coût pour la collectivité puisque les pouvoirs publics ont renoncé à une partie des redevances

versées pour la concession de ce marché. Pour la petite histoire, comme le succès rencontré a dépassé toutes les espérances, le prestataire de services se mord un peu les doigts car le service est plus coûteux que ce qui avait été imaginé. Surtout au niveau des coûts d'entretien et des flux de réassortiment des stations, car les flux de vélos ne sont jamais symétriques.

Gadget ou élément clé de la politique de mobilité ?

Lyon est en grande partie une ville plate, mais où, culturellement, le vélo n'a guère de place. Le réseau cyclable reste encore bien imparfait, les contresens cyclables (SUL) sont inconnus, ... Néanmoins, après plusieurs mois d'expérience, les quatre arrondissements centraux ont été définitivement érigés en une seule vaste Zone 30 (mesure soutenue par 62% de la population). Des mises en SUL devraient suivre. Dans ce contexte, l'ampleur inattendue du succès de Vélo'V agit comme un puissant incitant à passer à la vitesse supérieure. Ainsi, la tendance lourde à l'augmentation du nombre de cyclistes (en moyenne, + 8% /an depuis 2000) a connu une accélération très forte suite à l'introduction de Vélo'V (+ 22% en 9 mois). L'augmentation très rapide de la part modale du vélo à Lyon est pour moitié faite des vélos rouges de Vélo'V, et pour autant de vélos ordinaires, soit ressortis des caves, soit simplement plus fréquemment utilisés. Cet effet de levier de Vélo'V est remarquable.

Bref, les parts modales du vélo, encore modestes, sont passées de 2% début 2005 à 3% début 2006. Le véritable effet de levier de Vélo'V sur l'usage du vélo, et la poursuite du développement du projet, ouvre la perspective d'arriver assez vite à 5% de parts modales.



Chaque jour, l'équipe de l'atelier, situé dans Lyon 8, répare une cinquantaine de Vélo'V

¹ Reproduit de « VéloCité » n°84, le périodique de la FUBicy, le GRACQ hexagonal.

Le succès de Vélo'V a deux effets parfois contradictoires.

Tout d'abord, la ville est encore souvent jugée peu accueillante au vélo par les cyclistes non aguerris, qui font usage des trottoirs. Et donc, les conflits avec les piétons se sont multipliés, ... ainsi que les PV dressés par la police. Remarquons – encore un élément paradoxal – que c'est en général sur le trottoir et non en neutralisant des emplacements de stationnement qu'on a implanté les stations.

A contrario, nombreux sont les usagers qui s'estiment reconnus grâce au Vélo'V, qui ne passent pas inaperçus. Il semble également qu'un effet d'entraînement (on ressort les vélos des caves) se produise. Si on n'en est pas encore à un effet de masse critique, l'autorité publique se voit mise au pied du mur de sa propre initiative : il est devenu évident qu'il faut accélérer les réalisations en faveur du vélo et, de façon plus globale, en faveur des modes doux.

On peut en tout cas affirmer que c'est une mesure somme toute assez bon marché en regard de la mutation qu'elle entraîne au moins autant sur les esprits qu'en termes de report modal. Espérons que son caractère de catalyseur et d'accélérateur des politiques cyclistes va s'amplifier. A en juger par les propos² de l' élu responsable de ce dossier (G. Vesco, UDF), la pompe semble amorcée :

Les gens se sentent légitimes sur un Vélo'V. Ce n'est donc plus l'exception, l'usage réservé à des « has been », ou à une minorité curieuse, c'est devenu une norme. Les gens ont bonne conscience quand ils sont sur un Vélo'V. Le vélo, en changeant de couleur, a changé d'image. Il fait partie du décor urbain. Le vélo rend la ville plus ouverte, accessible à tous : ceux qui ne venaient pas en ville, parce qu'un billet de TC ou prendre sa voiture coûtent, peuvent maintenant le faire, et sans se sentir « marginaux ». Les effets de cet urbanisme désormais plus ouvert commencent seulement à s'entrevoir. L'ambiance en ville change, cela donne un côté plus décontracté, l'espace public est mieux partagé, et on parle aussi du « piéton rapide », une appellation nouvelle, créée à Lyon, pour désigner cet art que connaissent bien les cyclistes urbains de faire facilement à vélo leurs multiples trajets. Le piéton rapide n'est pas seulement un automobiliste ou un usager des TC qui se met au vélo, il peut aussi être un piéton qui se convertit au vélo. Le message important, c'est qu'il n'y a pas de « fatalité » dans l'asphyxie du trafic,

etc. Pas de fatalité car on a les moyens de changer la ville quand on le décide. Pas de fatalité quand on réunit d'abord une volonté politique forte et aussi quand tout le monde s'y met. Comme pour le développement durable, il faut des convictions partagées pour réussir. Avec ces conditions, on gagne des années, au lieu d'attendre une lente progression, année après année.

Des élus d'autres communes de la Communauté urbaine demandent l'extension du système, de même que l'instauration de zones 30 de grande taille ailleurs qu'au centre de Lyon de manière à ne pas en faire un ghetto « Bobo »... Bref, l'impulsion semble réelle ; espérons que la greffe prendra et perdurera au-delà des effets de mode.

Un concept qui fera des petits

Bien au-delà de Lyon, l'expérience ouvre des portes. Si certaines villes ont préféré le bénéfice monétaire du contrat de mobilier urbain à la mise en place de vélos en libre service (ainsi, Liège a choisi en 2001 de privilégier l'aménagement clé sur porte d'abris bus et des redevances monétaires, tombant bien à point pour soulager des finances qui restent très fragiles, plutôt que le bénéfice de vélos en libre service – il est vrai que la cyclabilisation de la ville était encore balbutiante), le succès lyonnais donne bien des idées à d'autres villes...

Ainsi, Paris a interrompu le contrat actuel de mobilier urbain pour les remettre en adjudication en y ajoutant un service de type Vélo'V. Le but de Denis Baupin (Verts) : 3000 vélos répartis en 200 stations proches des stations de métro. Trois fournisseurs seraient sur les rangs : JC Decaux, qui a installé le système lyonnais, Clear Channel (Rennes, Oslo,...) et Viacom. C'est avec eux que seront définis le calendrier et les conditions d'installation et de maintenance de ce système. Pour installer les bornes, la Ville de Paris semble décidée à prendre les emplacements sur les espaces de voirie plutôt que sur les trottoirs.

Des discussions sont aussi en cours avec des communes limitrophes de la capitale française pour étendre ce système à la proche banlieue.

Ces mesures s'ajoutent au schéma directeur du réseau cyclable parisien, mis en place en 2001 par le maire Bertrand Delanoë (PS). Quelque 292,8 km



Photo © Grand Lyon

Lors de la conférence internationale Velo Mondial – Cape Town, mars 2006, à laquelle participait du reste Frederik Depoortere, manager vélo du grand Bruxelles... –, le Grand Lyon a remporté le « Gold Award 2006 ». La structure Vélo Mondial, qui a pour vocation la promotion de l'usage du vélo, soulignait ainsi la volonté politique de la Communauté urbaine du Grand Lyon en faveur des modes de transports doux, et notamment des Vélo'V.

d'aménagements ont déjà été réalisés pour un parc privé estimé à 400.000 vélos. Selon l'Observatoire des déplacements, la fréquentation des pistes cyclables parisiennes a progressé de 47 % en quatre ans.

Marseille envisage l'installation de 1.000 vélos bleus selon le même type de concept.

Nul doute que d'autres se joindront rapidement à ce groupe de villes.

« Vélo'V » et location classique :

un rôle spécifique pour chaque système

Pour Frédéric Héran, chercheur à l'IFRESI-CNRS³, Vélo'V n'est pas la panacée universelle : *On n'est jamais sûr de trouver un vélo disponible... et en bon état à la borne la plus proche. Vélo'V ne peut pas convenir dès qu'il s'agit d'être à l'heure : au travail, à un RDV, pour chercher les enfants, etc., ou d'effectuer certains déplacements : longs ou pentus, avec des enfants... Il y a bien un créneau pour un système de location de vélos en libre service (de type Vélo'V) : les déplacements occasionnels, pour motif touristique, pour redécouvrir le vélo... Mais ce système, aujourd'hui à la mode, ne remplacera jamais le système classique de location-gardiennage de vélos (de type vélo station à Strasbourg, Roue libre à Paris, etc.). Car ce système, qui paraît aujourd'hui ringard, assure bel et bien à l'usager l'utilisation de vélos fiables et adaptés, soit que l'usager fasse*

² Reproduit de « VéloCité » n°83.

³ Institut Fédératif de Recherche sur les Economies et les Sociétés Industrielles, intégré dans les activités du Centre National de la Recherche Scientifique.

garder son propre vélo, soit qu'il loue un vélo bien adapté. Les deux systèmes sont donc complémentaires. Il serait dommage que le système Vélo'V, qui a d'incontestables vertus, occulte le système classique, ou pire, freine son développement.

Didier Castagne,
Directeur du GRACQ pour la Wallonie



Sources :

Vélo Cité n° 83 et 84, périodique de la FUBicy (www.fubicy.org)

Site web www.velov.grandlyon.com, enquête menée en octobre 2005 auprès de 1.485 utilisateurs de Vélo'V pour le compte de la Communauté urbaine.

Articles de presse, échanges sur le forum de discussion de la FUBicy.

Le concept Vélo'V est-il soluble dans Bruxelles ?

En Région de Bruxelles-Capitale, la mise à disposition de vélos en « location » devient un élément-clé de la chaîne multimodale et de la promotion du vélo comme moyen de déplacement. Cette « location » pourrait s'effectuer de multiples manières et dans les endroits les plus divers : dans les gares bien sûr, mais aussi dans les parkings automobiles ainsi que dans divers points de la ville, en libre service comme à Lyon.

Dans les gares bruxelloises

A la **gare du Midi**, l'endroit destiné à abriter la « station vélo » (rebaptisée « point vélo ») constitue une pomme de discorde entre la Poste et la SNCB depuis près de 7 ans. La SNCB n'a pas encore proposé d'autres locaux. Au pire, il faudra passer par une scission des fonctions de la station. Entretemps, la SNCB a proposé un parking sécurisé (système sécurisé par accès électronique, de type PLS) de 100 places au coin des rues de France et de l'Instruction (actuel parking Air France). L'exécution des travaux est encore prévue pour cette année. Les parkings installés autour de la gare dans le cadre de l'accord de coopération Beliris, non conformes au standard régional et presque tous défectueux, sont systématiquement remplacés par des U de la société Acka, qui reprend par ailleurs la gestion de tous les parkings vélo sur voiries régionales (demandes, entretien, enlèvement des épaves).

La **gare centrale** offre un espace de 800 m² des deux côtés de la sortie 'Madeleine'. Intéressant car les cyclistes ne doivent pas emprunter d'escaliers ou d'ascenseurs pour entrer avec leur vélo. Malheureusement, ces

espaces ne pourront pas être libérés avant 2008, à cause du chantier de rénovation de la gare. Les parkings en U devant l'entrée sont gérés par la Ville de Bruxelles.

La **gare du Nord** sera le premier point vélo disponible : les locaux proposés sont vides et on attend la signature d'un accord avec la SNCB pour leur exploitation. Il s'agit d'une part de deux boutiques sous les arcades, au bas du plan incliné, et, d'autre part d'un grand espace donnant sur la rue d'Aerschot. Entretemps, la Région a fait doubler le nombre de U sous l'auvent de l'entrée Sud.

Les projets de points vélos dans les gares de **Schumann** et de **Luxembourg** ont été abandonnés, faute de place disponible. Il a été demandé par contre par l'AATL (sur demande de l'AED et de cyclistes présents à la commission de concertation pour le réaménagement de la gare souterraine) d'étudier l'intégration d'un parking sécurisé souterrain dans le Schumann rénové (à suivre).

Dans le cadre du RER, on ne pourra cependant pas faire l'économie d'un PLS ou d'un système équivalent dans la **gare du Luxembourg**, vu la nombreuse population de navetteurs travaillant à portée de vélo. De nom-

breux cyclistes m'en parlent régulièrement. Le stationnement situé sur la place ne peut pas, selon moi, être considéré comme du stationnement de longue durée sécurisé. Pourquoi ne pas installer ce PLS dans « l'ancienne gare », vu que le musée de l'Europe n'y viendra pas ? Ce serait en tout cas une belle reconversion pour la plus vieille gare du pays.

En revanche, le quatrième point vélo SNCB pourrait se concrétiser en partie dans la nouvelle gare d'**Etterbeek**, où des U sont prévus sur les quais et devant l'entrée de la nouvelle gare.

Un stationnement vélo accompagné de location ou de libre service à la **gare de Schaerbeek** me semble aussi très intéressant vu qu'elle dessert une vaste zone s'étendant notamment sur Haren, Evere et Schaerbeek, zone comprenant d'importants pôles d'emploi comme l'OTAN, les quartiers militaires et de nombreux zonings. Le Plan Communal de Mobilité d'Evere souligne d'ailleurs l'importance stratégique de cette gare, vers laquelle convergent plusieurs itinéraires cyclables communaux.

Quant à la gare du **Vivier d'Oie** à Uccle, elle va être équipée de nombreux arceaux.

Vélos en libre service

La société **Interparking** lancera vraisemblablement d'ici septembre un système de prêt de vélos gratuits pour ses clients (en collaboration avec Acka) dans plusieurs parkings du centre-ville. Ce service sera réparti au travers des parkings du centre-ville et du Pentagone. Principe : le ticket de parking



Pourquoi ne pas installer un système de « Park and Lock » (PLS) dans « l'ancienne gare » du Luxembourg, vu que le musée de l'Europe n'y viendra pas ? Ce serait en tout cas une belle reconversion pour la plus vieille gare du pays.



La société Interparking (qui gère 16 parkings sur Bruxelles répartis sur le centre, le haut et l'Est de la ville-région) lancera vraisemblablement d'ici septembre un système de prêt de vélos gratuits pour ses clients (en collaboration avec Acka) dans certains de ses parkings du centre-ville. Ici, le parking « Louise-Stéphanie » dans le haut de la ville qui dispose actuellement de 3 arceaux.

pourra être échangé gratuitement contre un vélo auprès du contrôleur du parking. Avantages escomptés de la formule : d'une part, l'automobiliste rejoindra plus facilement un parking « Interparking » hors voirie s'il peut compter sur un vélo pour enchaîner plusieurs déplacements et d'autre part, le véhicule de l'automobiliste servira en principe de gage. Contrairement au système de libre service évoqué ci-dessous, l'emprunteur doit forcément revenir à son point de départ pour récupérer son véhicule. Il n'y a donc pas d'intérêt particulier à utiliser le même système que les communes bruxelloises.

Certains se souviennent peut-être d'une tentative de prêt de vélos dans certains **hôtels** bruxellois voici quelques années. Le projet avait avorté à cause de l'investissement réclamé aux hôtels participants. Il n'est pas interdit de penser que si cette nouvelle initiative d'Interparking devait rencontrer plus de succès, cela pourrait encourager certains à relancer l'expérience avec les hôtels.

Pour un système grand public, aussi bien **Clear Channel** (américain) que **Decaux** (français) sont prêts à lancer leurs vélos à Bruxelles d'ici septembre, du moment que communes, ville et région s'en sortent sur le plan juridique. Lyon a intégré ce service dans le marché existant du mobilier urbain qui était conclu avec Decaux, ce qui a permis de gagner beaucoup de temps. A Bruxelles, 15 communes, dont Bruxelles-ville, ont déjà un engagement avec Decaux pour le mobilier urbain, les autres avec Clear Channel. La 20ème « commune », la STIB, travaille aussi avec Clear Channel pour les stations de métro et de prémétro. Il semble néanmoins évident qu'il faudra se limiter à un seul opérateur au sein de la Région, Decaux en l'occurrence vu qu'il détient déjà 75% du marché du mobilier urbain.

Bruxelles-Ville, et plus précisément le Pentagone et le quartier européen, semble le lieu idéal pour lancer cette nouvelle expérience, qui pourrait ensuite être étendue progressivement aux communes de la première couronne (Ixelles entre autres), voire à quelques autres communes volontaristes (Evere probablement). Et si pour une fois, Bruxelles-Ville montrait l'exemple en matière cycliste et réussissait à mettre en place ce libre service avant les élections communales d'octobre 2006 ? Tant le bourgmestre que les échevins Simons et Decloux semblent vouloir faire aboutir le projet. Espérons que les derniers obstacles juridiques pourront être rapidement levés.

Bernard Dehaye



PS : Merci à Frederik Depoortere, le Manager Vélo de la Région bruxelloise, pour les précieuses informations qu'il m'a fournies pour la rédaction de cet article.