

Complémentarité vélos – transports publics La Suisse romande à la traîne

La fédération française des usagers de la bicyclette (Fubicy) vient d'éditer un dossier spécial consacré à la complémentarité entre vélos et transports publics. Où en sommes-nous en Suisse ? Si la problématique a été abordée de manière concrète outre-Sarine - comme le montre, notamment, la multiplication des « vélos stations » aux abords des gares - elle tarde à trouver des solutions en Suisse romande. Transports de bicyclettes dans les transports publics, stationnement, voies de circulation mixtes sont actuellement dans le collimateur des Transports Lausannois qui doivent rendre prochainement les résultats de deux études mandatées sur le sujet. Dans l'intervalle, l'exemple vient de nos concitoyens suisses allemands, et de l'étranger. (langue : français)

Pour plus d'informations (en français)

Fédération des usagers de la bicyclette (FUBICY)

<http://www.fubicy.org/>

Club des Villes Cyclables (fiches TP / vélo à télécharger sous la rubrique « documentation »

<http://www.villes-cyclables.org/>

Coordination pour les vélos-stations

http://www.velostation.ch/start/frameset_f.htm

Vélo Québec

http://www.velo.qc.ca/velo_quebec/rvm/developpement/complementarite-amt.html

Öffentlicher Verkehr und Veloverkehr ergänzen sich Nachholbedarf in der Westschweiz

Die französische Vereinigung der VelofahrerInnen (Fubicy) hat soeben ein Spezialdossier herausgegeben, welches sich dem Zusammenspiel zwischen Velo und öffentlichem Verkehr widmet. In der Schweiz zeigt sich bei diesem Thema ein sehr differenziertes Bild. Während die Deutschschweiz beispielsweise durch die kontinuierliche Errichtung von Velostationen bei Bahnhöfen hier aktiv ist, hinkt die Romandie hinterher. Die Lausanner Nahverkehrsbetriebe führen deshalb derzeit eine Studie zur Beförderung von Velos in öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Veloparkplätzen und zu Möglichkeiten im Bereich des Mischverkehrs durch. (Sprache: fr)

Weitere Informationen:

Fédération des usagers de la bicyclette (FUBICY)

<http://www.fubicy.org/>

Koordinationsstelle Velostationen Schweiz

<http://www.velostation.ch>

15.04.05

Soutenu par:



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

La complémentarité entre vélo et transport public

Entre épanouissement et stabilité.
Pour l'instant un mariage de raison réussi.

Vélocité a déjà publié plusieurs articles sur la complémentarité entre vélo et transport public. Au fil de ces travaux, un constat s'est imposé à nous : les bases de complémentarité entre vélo et TP demeurent les mêmes.

En effet, on assiste toujours au développement des mêmes formes de coopération : cohabitation tram/vélo et bus/vélo, intermodalité train+vélo, stationnement, vélostation et vélocation, transport des vélos dans les rames de trains et dans les autocars.

C'est précisément vers cette stabilité de développement de ces pratiques multimodales que nous avons décidé d'orienter nos travaux cette fois-ci. D'où les interrogations et hypothèses suivantes :

En quoi la complémentarité vélo/TP est-elle de plus en plus ancrée au sein de notre territoire ?

Comment les acteurs de ces pratiques jugent-ils l'autre mode partenaire ? Quels sont les nouveaux alliés de cette coopération vélo / TP ?

L'augmentation de ces pratiques cyclables donne-t-elle lieu à une recrudescence d'accidents entre véhicules du transport public et vélos ?

La réglementation est-elle plus favorable à cette forme de complémentarité ?

Le propos de Vélocité n'est pas seulement de faire un état des lieux de la complémentarité vélo/TP en 2005. Proposer des villes et des chiffres, c'est intéressant, mais c'est apparu comme insuffisant. Nous avons cherché un moyen qui permette de porter un regard croisé qui soit, à la fois humain - il s'agit de cyclistes -, technique - il s'agit de transport public - et pratique - il s'agit d'expériences.

Nous donnons donc la parole aux acteurs de cette manière de se déplacer

un peu spéciale. De multiples associatifs, techniciens, urbanistes, chercheurs, industriels et élus ont été interrogés pour vous.

Au fil de trois numéros de Vélocité, ils vont vous décrire leurs façons spécifiques de vivre le vélo dans toute sa complémentarité avec le transport public.

Ainsi, ce premier volet (n°79) traitera du partage de la voirie, c'est à dire de cohabitation des modes sur un même espace linéaire de circulation : principalement le couloir de bus et le site propre du tramway.

Ensuite, dans le second article (Vélocité n°80, mars 2005), il sera principalement question d'intermodalité, c'est à dire de ce passage du mode vélo au mode transport public (ou inversement), et des aménagements spécifiques qui facilitent cette forme de complémentarité.

Le troisième temps de ces travaux (Vélocité n°81, mai 2005) sera plus axé vers les nouveaux acteurs de la complémentarité et les outils de planification nécessaires à celle-ci. Ici, PDE, SCOT, PDU et PLU seront au cœur de nos témoignages et analyses. Nous verrons alors si, oui ou non, la complémentarité entre vélo et TP est effectivement capable de proposer une alternative efficace à la voiture et, de fait, occasionner du report modal ?

Et, dans un état d'esprit de « complémentarité des points de vue », nous donnerons la parole à d'autres associations liées au transports.

D'ici là, nous serons ravis de recueillir vos points de vue, idées et critiques au sujet de nos travaux.

Annie-Claude Sebban
Docteur en urbanisme
Thèse sur « la complémentarité entre vélo
et transport public ».



Complémentarité vélo et transports publics : partager la voirie

A Paris, la mesure pour que les vélos puissent rouler dans les voies bus a été un signal fort, et pas seulement pour Paris. Peu à peu, en province, l'ouverture des voies bus aux vélos progresse.

Avec le développement du tram dans les espaces réduits des centres ville, le partage de la voirie des tram par le vélo se pratique de fait. Points de vue des associations à Paris, à Bordeaux et au Mans. Et un regard sur les risques réduits que cela a entraînés.

Paris, les couloirs bus élargis.
L'avis des cyclistes parisiens.

Au moment où, dans le cadre du PDU, s'instaurait dans la capitale une politique de développement des voies en site propre pour les bus, les cyclistes parisiens, soucieux de ne pas faire oublier le vélo, réclamèrent leur élargissement. Le principe de base était le suivant : il vaut mieux faire cohabiter les vélos avec les chauffeurs de la RATP, qui sont des professionnels attentifs de la route. C'est dans cette optique qu'étaient organisés en 1997 par MDB et la RATP, des Travaux Pratiques Vélos (TPV). Ceux-ci ont permis de démontrer l'intérêt de tels aménagements, tant pour les TC que pour les vélos.

Bien que le principe des couloirs mixtes bus/vélo ait été acté à cette époque, c'est au cours de l'actuelle mandature que se sont développés ces aménagements spécifiques. Par exemple, c'est en 2001 que des axes emblématiques comme le boulevard de Sébastopol ou la

rue de Rivoli ont été réaménagés, prenant en compte les remarques des associations. Depuis, ces couloirs se développent au rythme des aménagements des lignes Mobiliens.

Ouverts aux taxis et aux véhicules prioritaires, ces couloirs de bus mixtes n'ont pas pris en compte les revendications des motards, qui se voient interdits de circuler hors de la chaussée réservée aux voitures.

Après quelques années de fonctionnement, nous avons demandé à nos adhérents de donner leur avis sur ce type d'aménagement. Parmi la quarantaine d'associatifs ayant participé à cette enquête, 42% s'avouent enthousiastes, 33% conservent une opinion mitigée, et 25% sont défavorables à ces couloirs mixtes bus/vélo.

Toutefois, les adhérents de MDB ne constituent pas un panel représentatif des cyclistes parisiens. Ils sont notamment plus expérimentés que la moyenne, comme le prouvent leurs arguments et suggestions :

Les enthousiastes :

« La moindre circulation dessus me paraît réduire les risques ».

« Elles sont suffisamment larges pour que bus, taxis et vélos se partagent l'espace de façon correcte. A peu près seuls les véhicules autorisés (motos mises à part) s'y engagent ; de plus lorsque les conducteurs des autres files tournent à droite au carrefour, ils pensent à regarder si aucun véhicule n'est engagé sur la voie de bus (ce qu'ils ne font quasiment jamais avec une piste cyclable) ».

« Je trouve la cohabitation sur les couloirs de bus avec les bus excellente : les chauffeurs font attention aux vélos, si besoin s'écartent pour doubler, jamais de mouvement d'humeur. Bref bravo, la RATP ».

« (...) car ils offrent plus de marges de manœuvre que des pistes cyclables étroites et permettent des trajectoires plus commodes (pas de montées/descentes du trottoir, etc.) ».

« Pour moi, les couloirs de bus + vélo sont parfaits... pas de risque, mieux nettoyés que les pistes uniquement cyclables, donc moins de risque de crevaillon ».

« N'oubliez pas de mettre mon nom sur une pétition de félicitations destinée aux conducteurs de la RATP ».



Les opinions mitigées : d'accord mais...

« On devrait plutôt les dénommer "couloirs à tout faire" ».

« La possibilité de remonter par un couloir de bus désert une avenue complètement bouchonnée, est un plaisir immense. Mais cette discrimination entre un couloir large, mais peu fréquenté, et des voies automobiles étroites et saturées entraîne une augmentation de l'agressivité des automobilistes, ce qui n'est pas une bonne chose ».

« Il y a le problème de l'encombrement du couloir par des véhicules stationnés, par ordre de fréquence : les voitures de police, les camionnettes ou semi-remorques de livraison et les taxis ».

« Le danger est les piétons qui s'avancent sur les passages pour piétons en attendant leur feu : ils nous obligent à nous déporter vers le centre et à risquer d'être accrochés par un taxi, un bus ».

« Cet espace est dangereux, non pas à cause des bus, mais à cause des deux roues motorisées qui déboulent et slaloment comme des fous individualistes sans aucun égard pour les autres ».

Farouchement contre

« Personnellement je trouve extrêmement désagréable cette cohabitation avec les bus, qui émettent énormément de gaz polluants, respirés en tout premier lieu par les cyclistes. En outre, la majorité des chauffeurs de bus ne respecte pas les cyclistes. Ils doublent juste avant un arrêt et se rabattent pour s'arrêter aussitôt, par exemple ».

« J'ai été, en effet, très déçu de constater que très vite ces couloirs ont été pris d'assaut par les motos... J'ai frôlé l'accident à deux reprises, des motos me coupant ainsi la route sans prévenir pour longer les bus par la droite, parce que cela ne passait plus par la gauche. Au feu rouge, j'en retrouvais un mur devant moi, m'envoyant leurs bonnes vapeurs dans la figure... J'ai donc renoncé au vélo et me suis mis au bus ».

« Je trouve que les couloirs de bus sont dangereux, non à cause des bus qui savent s'écarter pour nous doubler, mais à cause des voitures qui, tournant à droite, ne font pas attention à un vélo qui arrive dans ce couloir, alors nous sommes, nous aussi, obligés de tourner à droite en même temps que la voiture si nous voulons rester sur nos roues ».

« Jamais je ne laisserai ma fille de 8 ans pédaler à côté de moi dans une voie de bus protégée. Un écart de sa part - c'est fréquent chez les jeunes enfants - et c'est la mort assurée ».

Suggestions

Où rouler à vélo ?

« Je prends l'habitude de rouler à gauche dans un espace qui n'est guère exploitable que par les vélos. J'ai le sentiment que c'est là que les autobus sont le moins gênés, j'ai même eu une marque d'approbation de la part d'un chauffeur de bus. Les bus ne risqueraient pas de coincer un vélo lorsqu'ils s'arrêtent à l'abribus. Les vélos ne rouleraient pas dans le caniveau parfois sale et détrempé, les obligeant à faire des écarts imprévisibles par les conducteurs. Ils auraient moins à faire avec les piétons indisciplinés qui s'avancent sur la chaussée, en attendant que le feu passe au rouge. Mais si cette façon de rouler est la bonne, elle n'est pas comprise par tous les cyclistes. Il faudrait pour cela que la piste cycliste soit matérialisée de façon beaucoup plus évidente et incitatrice, par les logos sur la chaussée tous les 5 ou 10 mètres ».

Matérialisation des couloirs vélo

L'idéal ne serait-il pas une voie vélo bien délimitée au sein des couloirs de bus ?

Le tourne-à-droite

« La solution serait de mettre des feux décalés entre voie bus et reste de la chaussée. Cela favoriserait aussi une plus grande fluidité... ».

Le revêtement

« Amélioration du revêtement de la chaussée, notamment proche du trottoir où roulent les vélos. Les inégalités sont pénibles ».

En conclusion, les opinions sont majoritairement favorables (75%). Cela justifie largement la position défendue par MDB. C'est en décembre à Paris, qu'ont été mis en service en centre d'avenue, les premiers couloirs de bus bidirectionnels ouverts aux vélos. Voilà qui nous promet un nouveau sondage d'ici quelques mois !

Pierre Toulouse

Bordeaux, vélos et couloirs à autobus : apprenons à vivre ensemble.

Fin décembre 2001, Vélo-Cité obtenait l'ouverture aux cyclistes de tous les couloirs à autobus de Bordeaux.

L'arrêté municipal était clair sur les motifs : « Considérant que la sécurité des cyclistes peut être mieux assurée dans un couloir réservé aux transports en commun que s'ils sont intégrés à la circulation générale... ». Cette décision ne faisait que légaliser une pratique illicite, mais courante. D'autres villes ont précédé ou suivi Bordeaux et nous ne saurions trop pousser les retardataires à faire le siège de leur municipalité pour obtenir ce progrès qui ne coûte à peu près rien et rapporte gros. Il suffit de panoneaux « vélos autorisés » sous les panneaux « bus », et, comme à Bordeaux, d'ajouter le pictogramme vélo à côté de la mention « bus » peinte au sol.

Les cyclistes sont invités à choisir de cohabiter avec les piétons ou avec bus (Strasbourg, quai Finkwiller)



Quand le couloir fait entre 4 m et 4,50 m, pas de problème, mais quand il est étroit (3 m), il faut cohabiter, car il n'est pas toujours possible de les élargir, la voirie étant ce qu'elle est. Et cette cohabitation devient parfois conflictuelle, voire dangereuse, entre cyclistes et conducteurs de bus. Commence alors l'éternelle querelle : c'est pas moi, c'est l'autre, dont il faut sortir.

Il y a des chauffeurs de bus irascibles et mal lunés. A leur décharge, constatons qu'ils font un métier stressant, qu'ils ont un horaire à respecter, autant que faire se peut, et qu'ils ont la loi du nombre pour eux (des dizaines de passagers impatientes d'arriver au but).

Il y a aussi des cyclistes par très fûtés, adeptes du « j'y suis, j'y reste », qui ne se sentent pas gênés de s'engager dans le couloir, juste devant l'autobus (j'ai le droit), qui n'ont pas l'intelligence de se serrer à droite au premier carrefour venu pour se laisser doubler (y a pas de raison), quitte à perdre une poignée de secondes, ou de sortir du couloir.

Pourtant, commencer la journée en faisant un petit signe au bus qui suit, je me serre à droite et je ralentis pour te laisser passer, ou je dégage à gauche, c'est se mettre de bonne humeur pour quelque temps, surtout quand le chauffeur répond par un autre petit signe en passant (c'est du vécu - fréquent - de l'autreur).

Tout ceci, diront certains, c'est bien joli, mais c'est faire la morale aux cyclistes, mais quid des chauffeurs de bus ? Tout simplement parce que Vélocité s'adresse aux cyclistes, pas aux conducteurs ! Tirons donc les premiers, Messieurs les cyclistes. En donnant l'exemple de la courtoisie, nous pouvons au moins contribuer à éviter la propagation d'un réel ras-le-bol dans les dépôts. Quant aux passagers d'un autobus roulant à 15 Km/h sur 500 m derrière un cycliste fatigué, mieux vaut leur parler d'autre chose que de vélo urbain (mais pour le savoir il faut parfois quitter sa selle pour prendre l'autobus).

Partageons la rue dans le respect des autres, c'est la solution de l'avenir.

Michel Baillard
Vélo-Cité Bordeaux

Bordeaux, tramways et voirie réduite, éduquer les automobilistes

Voilà un sujet qui a fait couler des flots d'encre et de salive à Bordeaux et sans doute ailleurs. Essayons de clarifier le débat.

Il faut d'abord comprendre que la voirie est ce qu'elle est ; la largeur entre les façades est intangible, sauf à démolir un côté d'une rue. Faire passer deux voies de tramway, des voitures et des piétons relève donc du compromis. Il passe souvent par une ou deux chaussées de 3 m de large, le long de la plate-forme du tramway. Il est donc absurde de voir dans cet aménagement une volonté malsaine de nuire aux cyclistes car, même si effectivement on aurait pu parfois faire mieux, c'était souvent la seule solution (supprimer les voitures et/ou les piétons étant exclu). Après l'émotion du début (c'est un scandale, c'est invivable), nous avons réfléchi et surtout pratiqué ces « couloirs de la mort » (selon certains qui ne reculent devant aucune exagération démagogique).

Premièrement, il faut constater que des voies de 3 m, il y en a des centaines et des milliers, dans tous les centres anciens de nos villes (et ailleurs), où les cyclistes et les automobilistes cohabitent depuis des lustres, sans que cela émeuve qui que ce soit. Nous voilà donc revenu à un problème connu.

Deuxièmement, à Bordeaux au moins, dans cette configuration, le tramway n'est pas en site propre (interdit à tout autre véhicule), mais en site protégé, c'est-à-dire qu'un automobiliste peut rouler sur la plate-forme pour doubler un cycliste, une voiture en panne ou un camion de livraison, en application du code de la route.

La conclusion est évidente : le long du tramway, comme dans les rues étroites du centre, le cycliste - qui conduit un véhicule qui a les mêmes droits que tous les autres véhicules, on l'oublie trop souvent - doit prendre sa place sur la chaussée de sorte que l'automobiliste ne peut pas le doubler en le frôlant ; il n'a pas d'autre solution que de suivre, et cela se pratique tous les jours.

Le long du tramway, l'automobiliste a en outre une facilité : doubler en passant sur la plate-forme. Folie diront certains, nous allons nous faire écraser ! Faux, l'expérience de ceux (dont je suis, au rythme de 4000 à 4500 Km par an en ville), qui pratiquent ainsi, montre que le seul risque est, de temps en temps, un automobiliste hargneux qui lâche une bordée d'injures quand il a réussi à passer. On est loin du couloir de la mort.

De plus en plus nombreux sont les cyclistes bordelais qui pratiquent ainsi, sans problème. Et en agissant ainsi, ils éduquent les automobilistes. Car la meilleure promotion du vélo, c'est de s'affirmer sur la chaussée, dans le respect du droit et du code (vaste programme !), plutôt que de raser les trottoirs en roulant dans les caniveaux.

On peut toutefois (et il faut) améliorer cette cohabitation tram-voitures-vélos en limitant à 30 Km/h la vitesse sur ces voies latérales (avec plateaux ou cousins), en prévoyant des bordures de plate-forme en biseau (comme à Nantes) et non verticales (comme à Bordeaux), en informant par des panneaux les automobilistes de cette possibilité de doubler.

Michel Baillard
Vélo-Cité Bordeaux

Des cyclistes choisissent de cohabiter dans le couloir bus, même quand ce n'est pas autorisé (Grenoble, cours Jean Jaurès = RN75)



Et si le tramway contribuait au développement du vélo ? L'exemple du Mans.

Le chantier du tramway du Mans a été lancé cet été (2004) mais rien n'est encore vraiment décidé pour la circulation des cyclistes le long de la ligne. Nous présentons ici la chance, et la difficulté, que représente la création d'une ligne de transport collectif pour la création conjointe d'un itinéraire cyclable continu et cohérent, ainsi que le rôle essentiel des associations de cyclistes dans cette démarche.

Le projet de création d'une ligne de tramway traversant l'agglomération mancelle de part en part, avec un tracé en Y et trois terminus pour une longueur totale de 15 kilomètres, est à l'étude depuis plusieurs années.

Ce projet majeur pour l'évolution des transports collectifs au Mans représente aussi une belle occasion de réaliser un itinéraire cyclable réellement continu à travers la ville. Le principe de cheminement continu a été défini dès le premier schéma directeur vélo de 1997 et confirmé lors de la définition du PDU en 2000. Il ne s'est pourtant jamais vraiment concrétisé. Seul l'itinéraire longeant la Sarthe du nord au sud de l'agglomération est partiellement réalisé, mais comporte encore de gros points noirs. Tout le reste du réseau cyclable de l'agglomération mancelle est morcelé et ne se développe que par à coup, en fonction des opportunités. Le projet tramway crée justement l'opportunité de réaliser un itinéraire cyclable continu à travers toute l'agglomération, du cœur de ville aux faubourgs les plus dynamiques (université, hôpital, gare, complexes sportifs et culturels, ...).

Ce principe a été défendu par Cyclamaine, au sein du Comité de Pilotage Vélo (CPV), commission consultative regroupant élus, techniciens et usagers autour des questions de déplacement à vélo sur l'agglomération. L'association de cyclistes urbains a obtenu en début d'année 2004, que le projet Tramway soit officiellement présenté au CPV. L'enquête d'utilité publique était déjà lancée mais, fort heureusement, les propositions d'aménagements présentées alors n'étaient pas définitives. L'association d'usagers et le CPV ont donc pu étudier le projet issu des cabinets d'étude, demander des justifications sur certains choix et surtout faire des propositions de meilleure intégration des cyclistes dans l'emprise disponible.



Prenons trois exemples révélateurs de l'apport de la prise en compte des cyclistes dans les études d'aménagement de voirie lors du passage du tramway.

L'avenue Gambetta était réputée trop étroite pour créer des bandes cyclables, mais suffisamment large pour intégrer du stationnement et une voie de circulation. Une réflexion d'ensemble sur le rôle particulier de cet axe très résidentiel a permis d'imposer « naturellement » le principe de cour urbaine pour cette ancienne avenue de transit.

De la même façon, le boulevard Émile Zola qui longe les voies de chemin de fer était déclaré « trop étroit » pour créer des bandes cyclables. Le projet envisage maintenant de réserver et d'indiquer clairement un itinéraire parallèle plus tranquille.

Enfin, l'avenue Jean Jaurès est assez large pour envisager une contre-allée cyclable dans chaque sens de circulation, transformant ainsi le tramway en vecteur d'innovation cycliste.

Au-delà de l'étude précise du projet tramway, un colloque organisé en juin par Cyclamaine sur le thème de la complémentarité entre transports collectifs et vélo avait rassuré les techniciens quant à la faisabilité de certains choix techniques (circulation des vélos sur la plateforme par exemple) et conforté les élus sur l'opportunité de coordonner les efforts entre transports collectifs et déplacements cyclistes.

Le projet tramway du Mans est donc loin d'être achevé (livraison 2007) et l'association va continuer à s'investir pour renforcer la prise en compte des cyclistes à chaque étape d'étude et de réalisation, mais nous sommes déjà satisfaits de ne pas avoir laissé le vélo dans les seules mains des cabinets d'études, d'avoir fait évoluer le projet de base à travers le CPV et finalement de ne pas nous être contentés de l'annonce de bonne intention de type « le vélo sera intégré au projet », mais bien de l'avoir concrétisée.

Association Cyclamaine, Le Mans

L'accidentologie TC/cyclistes

La cohabitation entre bus, tramways et vélos génère peu d'accidents. Mais une vigilance forte est nécessaire pour maîtriser les risques d'accidents cyclistes sur ces aménagements mixtes vélo / transport public. Grâce à cette vigilance, il n'y a pas d'argument « sécurité » qui milite contre l'extension de l'utilisation des couloirs de bus par les vélos, ou contre l'utilisation de la plateforme de certains tramways, en centre-ville, par les vélos. Les risques, car il y en a toujours, ne sont pas supérieurs à ceux qu'il y aurait à circuler sans ces facilités, et sans doute bien inférieurs.

L'étude de l'accidentologie des cyclistes requiert une grande obstination, car l'information pertinente est rare, les données partielles et disparates, la variété des configurations, des types de cyclistes et des véhicules, « épongée » par les statistiques.

Néanmoins, une chose est sûre, l'accident cycliste/TC est rare, et très rarement grave. Sa localisation sur une carte est illusoire, même en intégrant la longue durée : quelques points dispersés rarement groupés !

On peut se risquer à quelques comparaisons : sur 2888 accidents mortels en milieu urbain de la Base REAGIR, en classant les conflits entre les vélos et les autres modes, sur les 130 cyclistes tués, 8 l'ont été par des cars, 2 par des bus soit 8% (voir schéma 1).

En Ile-de-France, deux sources : le fichier de l'ORSR/IDF* et celui de la RATP. Deux méthodes différentes : des résultats différents. Exemple en 2003, 36 accidents dans l'ORSR, 78 à la RATP, seuls 5 accidents sont communs aux 2 fichiers ! L'ORSR a recensé 1203 accidents de vélo en 2003. En additionnant arbitrairement les 2 fichiers, on retrouve approximativement 9% d'accidents TC/vélos.

L'analyse détaillée des quelques enquêtes REAGIR (7) montre que l'accident mortel est une conjonction de causes multiples, dont il aurait suffi qu'une soit éliminée pour que l'accident n'ait pas lieu (arbre des causes). Le contenu nettement plus pauvre de Concerto** permet néanmoins de déterminer quelques scénarios classiques :

l'accident dans les couloirs-bus(1/4) n'est pas plus significatif que sur voie standard. Il y a 3 fois plus d'accidents en section

courante qu'en intersection. 1/3 sur les routes départementales, sans doute où les vitesses sont plus élevées et donc les manœuvres d'évitement moins réussies.

Le choc de côté est largement majoritaire, soit que le vélo double à droite, soit que le bus fasse un écart, change de file ou tourne à droite (TAD). La gravité est faible du fait des vitesses différentielles faibles. Les rares fois où elle est fatale, c'est la chute sous la roue : cas d'un bus articulé en TAD.

Des véhicules légers peuvent concourir à l'accident : en stationnement interdit ou en manœuvre intempestive, d'où un écart du bus ou du vélo. Mais aussi la présence de travaux de chantier, qui perturbent les habitudes et induisent des manœuvres inattendues.

Une découverte dans le fichier RATP : le choc avec un cycliste qui en sort indemne, ou même son simple évitement par le machiniste provoque des blessés dans le bus ! (voir schéma 2).

Ces observations partielles demandent à être confirmées par la mise en œuvre urgente de « l'Observatoire de l'accidentologie des piétons et des cyclistes » prévu dans le chapitre « Déplacements » de la loi « Solidarité et renouvellement urbains ».

Pierre Solviche, IDSR Yvelines

* Observatoire régional de la Sécurité Routière
** Logiciel de traitement des données accidents

Suite du dossier transports publics/vélo dans le prochain *Vélocité*, n° 80, mars 2004 : intermodalité.

	PL	Car	BUS	Voiture	Moto	Cyclo	Vélo	Tract	Piéton	Seul	Total Tués
Vélo	25	8	2	88	3	0	0	1	2	1	130

Par comparaison, TC/deux roues motorisés : 19% et TC/piétons 27%.

Schéma n° 1

Age/Sexe Accidents Vélos/TC IDF 03

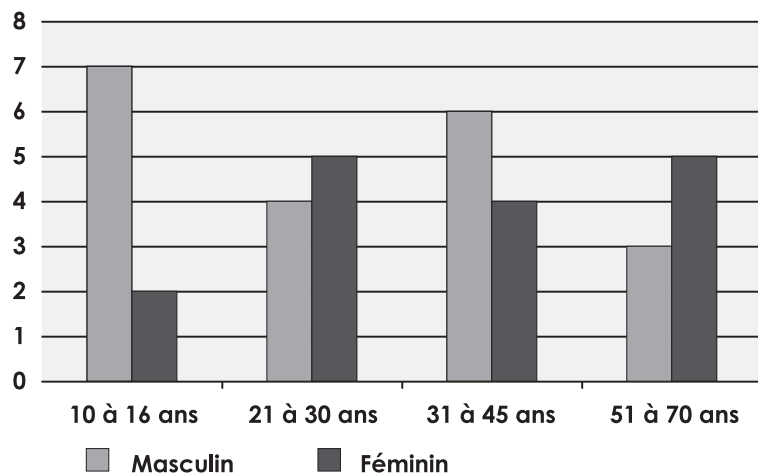


Schéma n° 2

Transports publics et vélo : L'intermodalité se développe

Dans le numéro précédent (n° 79, janvier 2005), *Vélocité* a abordé le nécessaire partage de la voirie pour que les vélos trouvent leur chemin à côté des transports publics. Ce numéro 80 présente différents aspects de l'intermodalité. Un mot fabriqué, pour dire simplement que pour faire un trajet on peut prendre plusieurs moyens de transport. Jamais le train, ni le bus ne pourront desservir directement la plupart des usagers, surtout avec la croissance des périphéries urbaines, comme le montre l'article de Frédéric Héran dans ce même numéro « Qui peut encore circuler à vélo en périphérie ? ». Jamais le vélo ne représentera une solution pratique de masse s'il fallait que les cyclistes affrontent chaque jour des trajets de 10 ou 20 km. Cette intermodalité prend plusieurs formes : pouvoir mettre son vélo dans le tram, le train et peut-être un jour dans le bus ; pouvoir garer son vélo au plus près des gares et des arrêts de bus ou de tram, dans des conditions satisfaisantes ; pouvoir louer facilement un vélo aux mêmes endroits. Les sept articles qui suivent montrent toute la diversité de la situation actuelle, et l'immense potentiel que l'on pourrait demander à l'intermodalité.

Le vélo dans les trains régionaux

Si simple et pourtant souvent si compliquée, combiner le vélo et le train est une idée vraiment très pratique pour le citoyen, peu coûteuse pour la collectivité et qui apporte des clients à la compagnie ferroviaire.

Ils sont faits pour s'entendre, mais c'est comme dans la vie, il ne suffit pas de se compléter pour s'aimer. D'abord, il faut se trouver. Le train a disparu du paysage sur la plus grande partie du territoire. Des milliers de kilomètres de lignes ont fermé, y compris en zone urbaine ou la ceinture parisienne. Quand la ligne est encore active, encore faut-il que le train s'arrête car des milliers d'arrêts ont été supprimés.

Heureusement, il y a parfois des fins heureuses. Progressivement depuis 1982, totalement depuis le 1^{er} janvier 2003, les conseils régionaux ont maintenant autorité sur le transport régional ferroviaire. Ils ont investi, renouvelé le matériel, remanié les horaires, accru les fréquences, parfois créé des stations. Nos élus ont pris le contre-pied de la SNCF. Résultat : le trafic augmente et les charges diminuent, malgré les coûts exorbitants de l'exploitant ferroviaire.

Avant tout voyage, il faut s'informer et là, c'est le binz. L'information est difficile à trouver et souvent contradictoire selon que l'on consulte une fiche horaire, un guide, internet, un agent en gare, etc. Sur les fiches horaires de plusieurs régions il n'y a aucun renseignement sur le transport des vélos dans les trains (Lorraine, Franche-Comté, Bretagne, PACA, Corse, Languedoc-Roussillon). A contrario, l'Aquitaine se contente d'indiquer sur toutes les fiches horaires que tous les trains régionaux embarquent les vélos. C'est simple et beau.

Alors en cas d'information déficiente ou fautive, nous conseillons la juriste de la FNAUT, n'hésitez pas dégainer l'article L.111-1 du code de la consommation : « Tout professionnel vendeur de biens ou prestataire de services doit, avant la conclusion du contrat, mettre le consommateur en mesure de connaître les caractéristiques essentielles du bien ou du service ».

Arrivé à la gare, il faut parfois stationner. De ce côté, il y a du mieux. De plus en plus de gares sont maintenant rééquipées de parkings à vélo. On y reviendra.

Maintenant, il faut rejoindre le quai. Dans certains cas, les cyclistes bénéficient des aménagements améliorant les accès pour les handicapés et voyageurs avec gros bagages ou poussettes. Par exemple les sas qui permettent aux cycles de franchir les lignes de contrôle en IDF, les ascenseurs qui sont assez grands pour contenir les vélos et sont signalés d'un pictogramme. Dans d'autres gares, les ascenseurs sont trop étroits. Lors des constructions de passages souterrains ou de passerelles, il n'y a pas d'aménagements pour monter les escaliers (rampes, goulottes). Les trajets en gare relèvent souvent de la galère pour les personnes pas très costaudes, chargées ou/et avec des enfants.

Ensuite, vient le train. Quand il est long, il n'est pas toujours facile de trouver le compartiment vélo, les compositions des trains sont souvent variables. Une astuce si vous êtes dans une gare de passage : sur le quai, montrez-vous bien et faites un petit coucou au mécanicien pour qu'il vous repère. Si vous êtes en groupe, répartissez-vous dans plusieurs voitures et donc sur le quai avant l'arrivée du train.



Credit Photos: M. Giraud

Tous les trains régionaux auront leur compartiment vélo.

Grâce à la SNCF, tous les trains régionaux neufs ou rénovés sont équipés d'espaces vélo. Sans exception*. On se lève et on applaudit, comme à la télé. Bon, évidemment si on chipote, dans certains cas de trains rénovés, on perd un espace bagages contenant 20 vélos pour un maigre espace pour 3 ou 4 vélos. Ce n'est pas sérieux. La SNCF sera vite débordée et en attendant, elle lèse les cyclotouristes en groupe.

En Alsace, les limites apparaissent. Un réseau régional cyclable et ferroviaire développé aboutit sur certaines lignes à une saturation des trains par les cyclistes sur certaines lignes. La solution trouvée en Ile-de-France consiste à interdire le transport des vélos en heures de pointe (le matin dans le sens banlieue-Paris et inversement le soir).

D'autres pistes doivent être explorées comme de disposer d'un deuxième vélo à la gare de destination pour rejoindre son point final. Les formules sont diverses : location de vélos à bas prix ou gratuites comme à Rennes ou à Bordeaux (2000 vélos), mise à disposition de bicyclette par les entreprises sur le trajet final, ce n'est pas plus cher qu'une place de stationnement. Les PDE peuvent être mis à contribution.

Les vélostations sont une autre ressource. On commence à en voir dans plusieurs villes (Versailles, Rennes, Chambéry, Strasbourg, etc). Un des problèmes est celui de l'amplitude des horaires qui est souvent insuffisante. Autre souci, la SNCF n'accepte de louer des espaces en gare qu'aux prix du marché. Ces vélostations ne se développent que très lentement, car il faudrait une politique volontariste d'offre pour permettre au marché d'émerger pour réduire les coûts.

Le car ne doit pas être oublié. Sans étonnement, l'Alsace est en pointe. Elle est la seule région à autoriser le transport des vélos sur la plupart des lignes de cars TER.

La SNCF a étudié la question du transport des vélos dans les cars avec les constructeurs, en consultant les associations. La solution retenue consiste à équiper les cars de racks à l'arrière ce qui, compte-tenu du surcoût, risque de

prendre beaucoup de temps, voire de rester limité à quelques destinations touristiques. L'autre option est de disposer d'une plate-forme multiservices (bagages, poussettes, fauteuils roulants, vélos) et elle a été écartée un peu trop vite. En attendant, il faut autoriser le transport des vélos dans les soutes quand les cars en disposent. Cette disposition pourrait aussi être étendue aux cars départementaux et aussi aux tramways, quand ce n'est pas déjà le cas.

Mais les cyclistes aussi doivent jouer le jeu en respectant des règles de courtoisie élémentaire : tenir leur vélo à la main en gare, ne pas zigzaguer au milieu des voyageurs sur les quais, ne pas attacher leur vélo en bloquant le passage des autres passagers ou des autres vélos, etc. Malgré les petits ennuis rencontrés aujourd'hui par les cyclistes, il y a de bonnes raisons d'être optimiste.

A moyen terme, l'accès des cyclistes aux trains régionaux est assuré.

Pour des raisons sociétales, politiques, commerciales ou toutes ces causes réunies, le train et le vélo ont partie liée. En équipant tous ses trains régionaux de places pour les vélos, la SNCF en convient. En élargissant le rayon de chalandise des gares, en offrant une grande souplesse d'utilisation, le vélo apportera une nouvelle clientèle au train régional. Le train donne une nouvelle allonge au cycliste pour ses trajets quotidiens ou de loisirs, une plus grande liberté que la voiture pour ses randonnées. Enfin, quand le train circule encore.

Erick Marchandise

(*) Presque sans exception (NDLR): les rames TER 2 niveaux de la région PACA sont dépourvues de places vélos.

Lille, prix 2004 « des vélos et des gares » pour le réseau Oxygène

Keolis (groupe SNCF), exploitant du réseau Transpole de transport en commun de Lille métropole, a proposé de développer, en complément de l'offre de transport collectif, la location de vélos électriques et de Segways. C'est le concept Oxygène.

Le syndicat Mixte des transports de Lille Métropole et la ville de Lille ont appuyé cette initiative qui, en alliant modes individuels doux et modes collectifs, s'inscrit pleinement dans les objectifs de leurs plans de déplacement urbain. L'ADEME, EDF et la Région Nord-Pas-de-Calais se sont associées à la mise en œuvre de ce projet novateur.

Ces véhicules non polluants sont proposés en correspondance avec le réseau SNCF et le réseau Transpole en deux points de location : au sein de la gare Lille Flandres et sur le parking relais du champs de Mars.

Dès l'ouverture, en décembre 2004, 14 Segways et 17 E-bikes sont proposés à la location. Pour plus de souplesse, il sera possible de louer à un point et de rendre à un autre. La tarification vise également à favoriser le passage d'un mode à l'autre, puisque les clients Transpole et les abonnés SNCF Grand TER bénéficient d'un tarif de location réduit.

Depuis le 23 octobre, les segways circulent déjà dans Lille. Un partenariat entre Transpole et l'office de tourisme de Lille permet de proposer des visites touristiques sur Segways, qui rencontrent un vif succès.

Des vélopoles (gardienage et location de vélos) prévus dans l'ensemble de l'agglomération lilloise compléteront ce dispositif. Avec cette démarche globale, ce projet est exemplaire.

Philippe Delrue, ADAV

Vélo + Train, mode d'emploi

La FUBicy vous donne plein de conseils pratiques pour préparer un déplacement train+vélo sur sa page : <http://fubicy.org/train>

Tours, louer son vélo près des gares

Christophe Marzay tient à 50 m de la gare de Tours un point de location vélos. Interview.

CM : C'est un parc de 160 vélos et nous sommes aussi installés à proximité de la gare de Saumur et de la gare de Blois. La proximité des gares fait que les gens qui arrivent en train, ont maintenant le choix entre une location de voitures et une location de vélos. Le vélo est idéal pour l'accès aux châteaux de la Loire, étant donné le relief de la région, le démarrage de Loire à vélo et le développement des pistes cyclables.

Vélocité : On peut descendre du train et prendre un vélo à Blois et le rendre près des gares de Tours ou de Saumur ?

CM : On a mis en place un réseau avec différentes zones le long de la Loire, entre Orléans et Saumur. En fonction du nombre de zones traversées, les gens paient plus ou moins cher pour le rapatriement des vélos au point de départ. Les usagers peuvent rendre leur vélo même dans des villes intermédiaires, à Amboise, Azay-le-Rideau, Langeais, Chinon. On est en partenariat avec des hôteliers et les clients ont la garantie d'avoir le même niveau de service tout le long de la Loire. En pleine saison, entre mai et septembre, il faut réserver à l'avance, même dans nos magasins de Tours, Blois et Saumur, à partir du moment où on part plus de cinq ou six jours, ou à plus de quatre personnes.

V : Quel genre de vélo ?

CM : Du VTC essentiellement, à 80% et un peu de VTT, surtout pour les Français qui veulent « faire » des parcours en forêt et dans les vignobles par exemple.

Nous proposons des accessoires : casque, anti-vol, pompe, trousse de réparation, chambre à air et, en fonction de la durée, des sacoches, des remorques pour enfant, des vélos suiveurs pour les enfants ou pour les handicapés, des tandems aussi. La semaine dernière, j'ai organisé une randonnée en tandem pour les aveugles le long de Loire à vélo.

V : Mais alors vous faites marcher la SNCF ?

CM : Oui, je pense que la SNCF ne l'a pas encore compris, puisque beaucoup de gens aimeraient voir plusieurs châteaux dans la journée et faire 70 ou 80 km. Par exemple la boucle Amboise-Chenonceaux-Tours fait 75 km, et ce n'est pas accessible à tous, d'autant qu'il faut bien compter 2 heures et demi de visite pour deux châteaux, plus le déjeuner. On les incite à prendre le train au retour, en fin de journée. Ça leur évite aussi de rentrer dans la ville à nouveau avec le trafic. Fréquemment le dimanche soir, en revenant de Chenonceaux, étrangers ou Tourangeaux reviennent en train et souvent, ils sont dix ou quinze à prendre le train.



Les usagers du train peuvent louer un vélo directement dans la gare (Grenoble, Véloparc Gare)

Movimento à Toulouse : le même ticket pour son vélo et son TC Interview de Boris Wahl

BW : Movimento a trois implantations à Toulouse pour le moment : à la gare, place du Capitole et le long du canal, et développe les intermodalités entre vélo et train, bus et métro. Entre bus, métro et vélos, on a mis en place une billetterie intégrée : avec le même ticket, les usagers ont la correspondance métro/bus/vélo. Les vélostations ont des « valideurs » de tickets, comme dans les bus, qui sont connectés à la billetterie centrale du réseau de transports en commun. Tout usager porteur d'un titre en cours de validité peut prendre un vélo avec ce titre. Il rend son vélo dans n'importe quelle vélostation.

Vélocité : Le vélo peut-il disparaître pour le prix d'un simple ticket de TC ?

BW : Non, le client est « tracé » par notre informatique, avec un système de caution. Il est enregistré quand il utilise ce service pour la première fois. S'il est un usager occasionnel, il récupère sa caution. Sinon, s'il laisse sa caution, il reste enregistré. Mais il n'y a pas de différence réelle dans le fonctionnement, simplement la procédure prend deux minutes pour un usager occasionnel, le temps de prendre la caution, et quelques secondes pour un usager habituel.

Nous avons les deux types de clients : des occasionnels, mais beaucoup d'occasionnels qui deviennent des clients fidèles. Il y a tout un public de la location courte durée, qui voit que la tarification est très attractive, qui va l'essayer éventuellement le week-end à l'occasion d'une balade, puis qui fait des tours en ville et s'aperçoit qu'à vélo on se déplace très vite. Ils vont alors se mettre à rouler en semaine, à l'occasion d'un trajet intermodal ou uniquement vélo et ensuite, ils vont se rendre compte qu'effectivement c'est très efficace. Ils se mettront alors à la location longue durée ou iront acheter un vélo et le pari est gagné, celui de prendre à la voiture des usagers.

Cette conversion au vélo ou aux transports en commun est tout à fait complémentaire. C'est la combinaison des deux modes de transport qui satisfait le client. Car on ne serait pas crédible à inciter les gens à faire 15 km à vélo le matin et autant le soir !

Annecky : des services multimodaux en constant développement pour une clientèle qui se diversifie

L'agglomération d'Annecky propose depuis 1988 divers services liés à l'intermodalité vélo + transport public : la Ligne d'Été, la vélostation Vélonécycy et des couloirs mixtes bus/vélo.

Intermodalité vélo + autocar : la Ligne d'été

Inaugurée en 1998, il s'agit d'un service de transport public périurbain desservant une espace montagnard, le Mont Semnoz, situé dans l'agglomération annécienne. Culminant à 1794 m, le site propose 40 km de sentiers VTT pour un dénivelé de 1300 m.

Ouvert de mai à septembre (service quotidien en juillet et août), la ligne propose six navettes aller/retour par jour. Homologué par la DRIRE, l'autocar a été aménagé pour offrir une capacité de transport de 29 passagers et 20 vélos pour un tarif unique de 5 euros par jour (montées/descentes illimitées). Plus de 300 points répartis dans l'agglomération vendent des tickets de transport. Par ailleurs, ce service fait l'objet d'une importante promotion commerciale (publicité dans les journaux locaux, dépliants, affichettes, spots radiodiffusés etc).

Gérée par la SIBRA et exploitée avec sept partenaires commerciaux, plusieurs activités de loisirs viennent compléter cette offre vélo : luge d'été, dévalkart, rollerherbe, minikart électrique, sorties natures et monitorat d'accompagnement pour les descentes VTT.

Depuis le début de son exploitation, la Ligne d'Été connaît des fréquentations en constante progression : ainsi, l'été 2004 a connu un total de 9624 montées et 4797 vélos transportés, surtout des VTT, soit une moyenne de 69 VTT transportés par jour (pour 88 tickets). Néanmoins, la rentabilité de la Ligne a beaucoup baissé entre 2003 et 2004 (94% à 66%) du fait de l'augmentation des tarifs appliqués par la société sous-traitante.

Coordonnées : Colette CAUCHOIS
<http://www.sibra.fr> - cauchois@sibra.fr
66 chemin de la Prairie
BP 99 - 74003 ANNECY Cedex
Tél. : 04 50 10 04 07



File d'attente de cyclistes
devant le car (Annecky)



Intérieur du car «Ligne d'été»
(Annecky)

Intermodalité vélo + train : la vélostation Vélonécycy

Ouvert sept jours sur sept, ce service vélo plus récent (juin 2003) a été réalisé par la Communauté de l'Agglomération d'Annecky (C2A). Gérée également par l'exploitant SIBRA, la structure propose essentiellement des activités de location de vélo. Située au sein de la gare SNCF d'Annecky, Vélonécycy propose une intermodalité vélo + TP optimale.

Pour l'essentiel, la clientèle est composée de cyclistes de loisirs, de cyclistes utilitaires (domicile/travail) et d'étudiants (depuis sept. 2004). Les tarifs de vélocation sont respectivement 6 et 10 euros pour la demi-journée et la journée (4 ou 7 euros pour un vélo enfant) ; 250 euros HT par an et par vélo loué pour les entreprises ; 1,5 euros / semaine et 5 euros / mois par les étudiants.

Depuis le début de son activité, la vélostation a réalisé des résultats d'activité plutôt encourageants. Pour la période du 21 juin 2003 au 31 décembre 2004, la structure a comptabilisé un total de 636 clients pour 3770 vélos loués, soit un chiffre d'affaire de 9133 euros.

Coordonnées : Espace SIBRA
21 rue de la Gare
75005 ANNECY Cedex
Tél. : 04 50 51 38 90

Cohabitation bus / vélo sur couloirs de bus mixtes

Enfin, Annecky dispose d'un certain nombre de couloirs de bus ouverts aux cyclistes.

Contact : Thierry GIRARD,
Communauté de l'Agglomération
d'Annecky (C2A).
46 av. Iles
74000 ANNECY
Tél : 04 50 33 98 20
Fax : 04 50 51 54 90

Annie-Claude SEBBAN,
docteur en urbanisme

Pour recevoir par e-mail les documents tirés à partir de la thèse « La complémentarité entre vélo et transport public » consacrés à la ville d'Annecky, écrire à : ac.sebban@voila.fr ou vous rendre sur : www.velo.free.fr



Les véloparcs strasbourgeois

Pour répondre à une demande potentielle des cyclistes strasbourgeois, la CTS, la Compagnie des Transports Strasbourgeois, qui gère tram et bus, a décidé d'ouvrir 5 véloparcs-tram entre 1998 et 2000. Ces véloparcs, d'une capacité de 50 vélos, sont tous adjacents à un parking-relais voitures et plus ou moins proches d'une station de tram et/ou bus. 4 véloparcs fonctionnent encore aujourd'hui.

Avec un concept différent, l'un d'entre eux a dû fermer ses portes prématurément, du fait d'une activité trop restreinte. Construit à la fois à proximité des tram/bus et du Pôle d'Innovation d'Illkirch (PII), il a été conçu comme une plate-forme d'échange pour permettre aux usagers des TC de se rendre facilement dans les diverses entreprises technologiques et facultés du PII. Des services tels que location de vélos, boutique avec vente de journaux et de confiseries étaient proposés. Ces services n'ont néanmoins pas su persuader les automobilistes. Le PII est en effet situé à 2 minutes d'une autoroute et d'une nationale et offre de grandes possibilités de stationnement. Aujourd'hui laissé à l'abandon, ce véloparc sert de repère aux amoureux des facultés environnantes et à quelques carcasses de vélos abandonnés.

Les 4 autres véloparcs, quant à eux, fonctionnent en même temps que les parking-relais voitures (de 7h à 20h).

Les gardiens de ces derniers en actionnent l'ouverture à la demande des cyclistes. Seule une surveillance à vue pourrait dissuader les quelques voleurs. L'accès et le dépôt de son vélo y sont gratuits sur présentation d'un titre de transport. Moyennant 1,90 €, de 1 à 5 cyclistes sans titre de transport peuvent y déposer leur vélo et obtenir en échange un aller-retour tram ou bus (le prix est le même de 1 à 5 cyclistes).

Le taux de fréquentation des véloparcs reste malgré tout assez bas : entre 650 et 1300 vélos par véloparc en fonction de leur emplacement, cumulés en 2003. Ceux qui sont situés dans une zone d'habitation dense ont un taux de fréquentation plus élevé. Quelques freins : l'éloignement d'avec le tramway (l'un des véloparcs est situé à plusieurs centaines de mètres), leur proximité avec l'autoroute et une importante capacité de stationnement dans les parking-relais adjacents.

A ce jour, pas d'initiative prévue pour interpréter les données de fréquentation, ni d'ailleurs pour proposer aux cyclistes de nouveaux services, tels la mise en place du marquage ou d'un atelier d'entretien vélo dans ces véloparcs.

Anne-Déborah Humilier



Véloparc-Tram « Rotonde» (Strasbourg)



Véloparc-Tram et Parking Relais voitures « Rotonde» (Strasbourg)

De la complémentarité des transports à la complémentarité des produits. CLEAR CHANNEL : quand le vélo sort de son cadre... pour devenir partie intégrante du mobilier urbain

Entreprise multinationale, Clear Channel est spécialisée dans la commercialisation de mobilier urbain. Depuis 1998, du fait de la création d'un système de prêt de vélos, cette société s'intègre peu à peu dans le milieu des circulations douces. Pourtant, le vélo se situe à la marge des activités classiques de l'entreprise. Quelle est la philosophie de cette société qui considère le vélo comme du mobilier urbain ? Quelles sont les motivations de Clear Channel par rapport au vélo ? Le mécénat ? Une récupération de l'image positive du vélo ? Pour répondre à ces questions, Vélocité a rencontré Marc ZEISEL, responsable du plan vélo chez Clear Channel.

Vélocité : Le positionnement de votre entreprise par rapport au vélo est surprenant. Comment la problématique vélo est-elle née chez Clear Channel ?

Marc ZEISEL : C'est à l'occasion d'un appel d'offre lancé par Rennes que nous avons imaginé un système vélo clé en main dans l'esprit des autres éléments du mobilier urbain, mais sans publicité. Autres points : le vélo pouvait s'intégrer dans une politique générale de transport et répondre aux besoins exprimés par nos interlocuteurs : congestion, pollution et intermodalité entre les différents modes de transport. Le principe était simple : fournir gratuitement des vélos. Cette formule comprend : 200 vélos, leur maintenance, 25 points d'emprunt et une navette pour répartir équitablement les vélos.

V : Concernant l'appel d'offre du Grand Lyon, quelle a été l'importance du vélo dans l'attribution de ce marché ?

MZ : Ce plan prévoit une offre de 4000 vélos en 2006. Les appels d'offres de mobiliers urbains sont complexes. C'est un mélange de problèmes de design, de services annexes (comme le vélo), de l'appréciation de l'effort de maintenance et puis souvent, il y a une offre économique (redevance). Ainsi, le vélo était un élément très important dans la consultation, mais ce n'était pas le seul.

V : Les cyclistes sont ravis de voir des sociétés telles que la votre ou JCDecaux développer le prêt de vélo. Mais pourquoi ce système n'est-il pas plus développé en Europe ?

MZ : Car il est lourd et cher. Principal problème : assurer la maintenance et répartir sans cesse les vélos. Il serait compliqué pour les villes de financer ce système vélo autrement que par un prestataire extérieur. Ce système vélo fonctionne uniquement dans des villes de plus de 100.000 habitants, où le marché publicitaire permet de financer l'ensemble des prestations. Ce système vélo est une addition assez logique à notre activité. C'est exactement le même principe que le reste de notre offre. Lorsque nous sommes à un endroit, nous sommes obligés de monter une structure et d'avoir en permanence du personnel pour assurer l'affichage et l'entretien des matériels. Il y a une logique industrielle à rajouter ce produit vélo.

V : Trois choses ont surpris dans le cas de Lyon : le « tapage » fait autour des résultats de l'appel d'offre de la C.U., la manière dont le vélo a été mis en avant et voir deux multinationales qui ont peu de liens avec le vélo entrer de façon médiatique dans le domaine du vélo. Ne s'agirait-il pas ici d'une récupération de l'image positive du vélo pour faire de la communication sur votre entreprise ?

MZ : Le « tapage » de Lyon est dû à d'autres raisons que le vélo, en fait (sourire). Nous, le vélo on y croit. On y est attaché. Et puis c'est dans l'esprit d'un certain nombre de collectivités qui structurent le paysage urbain et ouvrent la possibilité d'espaces pour permettre l'utilisation du vélo. L'exemple de Lyon est intéressant puisque la C.U., dans sa réflexion sur les modes doux, s'est appropriée notre système pour l'intégrer dans son appel d'offre de mobilier urbain. C'est bien, même si c'est indépendant de notre volonté. Non. Nous ne communiquons pas sur le vélo. Ça n'a pas beaucoup de sens pour nous. En fait, on a deux champs d'intérêts :

- 1 - les annonceurs publicitaires, qui se moquent que l'on développe le vélo ou pas ;
- 2 - les élus. Le vélo est un élément parmi d'autres. L'offre de Lyon a été colossale, très complexe. Elle comportait de multiples paramètres. Ce qui a du sens pour nous, c'est de comprendre les besoins et les contraintes des collectivités locales, puis de trouver des réponses qui leur correspondent. Donc, dire que l'on a un système vélo pour avoir une meilleure image ne nous préoccupe pas. Ce n'est pas parce que c'est le vélo. C'est plus profond que ça.

V : Clear Channel a remporté l'appel d'offre de la C.U. de Bordeaux concernant la fourniture de 1800 abris-voyageurs avec une possibilité d'installation d'un système de vélos en libre-service (1000 vélos répartis sur 48 stations). Pouvez-vous nous parler de ce projet ?

MZ : A ce jour, nous n'avons pas d'information sur la décision prise. Bien sûr, si la C.U. choisit le système que nous lui proposons, nous en serons très heureux.

V : Pourriez-vous nous donner votre vision sur les relations entre vélo et transport public ?

MZ : Notre système propose de la complémentarité avec le TP. Les espaces dédiés sont souvent à proximité des pôles d'échanges. La partie qui manque, c'est de faire en sorte que le vélo puisse monter dans le moyen de transport. Il n'y a peut-être pas de besoins à Rennes. Mais je pense que pour les collectivités plus grandes, l'enjeu est différent (ex : Lyon).

V : La FUBICY et ses associations de cyclistes se battent pour faire progresser l'usage du vélo. Auriez-vous des conseils à nous donner ?

MZ : Vous avez non pas une, mais deux sociétés sur le marché. Nous nous contentons de proposer des services. De la même manière que pour les abribus, nous ne faisons pas la promotion de notre service, nous ne faisons pas la promotion du vélo. C'est plutôt à vous, associatifs, de faire la promotion de ce système de prêt de vélo auprès des élus. Les limites de ce système ne sont pas techniques, mais résident dans la volonté des collectivités locales, dans la pratique du vélo en France et dans la culture de la voiture.

CLEAR CHANNEL
Marc ZEISEL, Direction produit vélo

Entretien réalisé par
Annie-Claude SEBBAN

**Suite du dossier
transports publics / vélo dans
le prochain Vélocité n°81
mai / juin 2005**