



v
&

i
v

l

≡
o



4€

n° 41

dossier > pages 6 à 13

septembre/octobre 2009



La Rochelle > une grande dose de vélo dans le cocktail transport

Le vélo avec ou sans casque > page 14

La parole à Maxime Bono > page 20

Altinnova, partenaire de vos aménagements cyclables



Racks à vélos double-étage :

- > compacts et modulables ;
- > résistants à plus de 30 000 utilisations ;
- > légers et avec assistance au levage ;
- > sécurisés : attache cadre et roue avant

+ DE 50 000 PLACES
DEJA INSTALLEES

Assistance au levage



Système breveté

Abris vélos sécurisés
modulables, écoconçus...

Stationnements vélos
individuels, compacts, personnalisables...

Stations de services vélos **Alto**
gonflage, lavage, réparation... en libre-service !



Vous avez un besoin spécifique ? Notre bureau d'études vous propose des solutions sur-mesure : contactez-nous !

Altinnova
6 rue du Docteur Guinard
42680 SAINT MARCELLIN EN FOREZ - FRANCE
Tel : +33 (0)4 77 52 32 88
Fax : +33 (0)4 27 40 75 46

www.altinnova.com

Altinnova est spécialisée dans les équipements pour aménagements cyclables, avec un fort volet d'innovation. A la fois **concepteurs et fabricants**, nous mettons tout en oeuvre pour **favoriser et valoriser les différentes pratiques cyclistes**.

Ergonomie, design, robustesse, personnalisation... nos produits regroupent des qualités qui sont autant d'atouts pour assurer la **satisfaction des cyclistes** et la **réussite des projets** de nos clients !

agenda 2009



Crédits photos © Thierry Navar/Frédéric Le Lan

18^e congrès du Club des villes & territoires cyclables La Rochelle
 > du 7 au 9 octobre
www.villes-cyclables.org

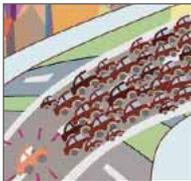


Crédits photos © Denis Desailly

COPIE - 2^e Colloque francophone international de la plateforme intégratrice - COPIE

« Le piéton : nouvelles connaissances, nouvelles pratiques et besoins de recherche »

> les 5 et 6 novembre 2009
 Lyon – Ecully
www.inrets.fr



Source © Ste Cachan

Acceptabilité des politiques de transport à court et long terme : Péage urbain et tarification du stationnement – Point de vue des parties prenantes
 11^e Journée transport de l'École normale supérieure de Cachan

Cachan
 > le 20 novembre 2009
jt11@ens-cachan.fr
 Tél. +33 1 47 40 75 07



22^e Rencontres nationales du transport public
 Faire face à la demande de transports publics : vers une nouvelle mobilité

Nice
 > 25, 26 et 27 novembre 2009
www.objectiftransportpublic.com



Un ami qui a besoin de tous !

édito

On ne compte plus les raisons qui nous poussent à remettre en cause nos modèles traditionnels d'urbanité et de mobilité. Car notre mobilité croissante n'est pas soutenable sans changement des pratiques, tout le monde en convient. Sans modification des représentations aussi, et c'est sans doute le plus difficile. Le problème, c'est qu'il faudrait maintenant des signes forts afin que la motivation accompagnant tout changement de mode de vie prenne son élan. Toutes les taxations, toutes les restitutions fiscales sans engagement citoyen ne changeront rien aux problèmes de fond.

Pratiquer le vélo au quotidien n'est pas qu'un geste de consommateur. C'est tout l'intérêt de cet outil moderne de la mobilité responsable. Grâce à son formidable essor dans notre pays, dans toutes ses composantes – mode de déplacement, outil de loisir et de développement touristique –, le vélo peut être au cœur

d'initiatives citoyennes concrètes, qui engagent les individus sur leurs modes de transport. Il y a des contrats familiaux à inventer, pourquoi pas des contrats de déplacement individuel. Et bien d'autres formes innovantes de motivation de nos concitoyens. Parce que le vélo est un ami dans la ville, une chance, pas un gêneur et un empêqueur de circuler en rond ! Liberté de mouvement, égalité d'occupation de l'espace public, fraternité naissant du respect de l'autre : les bases du changement résident dans ces choix de vie.

Mais c'est un ami qui a besoin de tous. Il faut cesser d'opposer les usagers de la rue les uns aux autres. Cesser de diaboliser les comportements des cyclistes dans des discours officiels s'appuyant sur des chiffres fantaisistes.

Nous, élus, avons la responsabilité d'encourager ces changements profonds qui sont l'œuvre de notre société. Même si l'État ne nous envoie pas encore de signaux, ou si faibles, qu'il n'y croit pas vraiment lui-même... Il devrait pourtant être lui aussi un incitateur à la mise en place d'un nouveau mode de vie plus durable, plus social, plus citoyen, plus humain.

L'avenir a besoin du vélo. Aussi tous ceux qui souhaitent concrètement, efficacement, ouvertement participer au développement de ses pratiques doivent-ils se mobiliser pour entreprendre, pour donner un signal fort, pour être les acteurs concrets d'un Grenelle encore trop théorique. Et pas seulement des acteurs médiatiques oublieux de leurs engagements potentiels vis-à-vis des générations futures. Sans exception.

Jean-Marie Darmian,
 Président

texto-vélo



Record Vélo'v

➔ Conséquence de la grève des TCL lyonnais, les locations de Vélo'v ont explosé le 24 septembre et atteint leur niveau record avec, pour cette seule journée, 44 843 locations.

Précédant record : septembre 2008 avec 33 701 locations. Le taux de disponibilité des vélos en stations était de plus de 96,55 %, permettant un taux de rotation de 12 par vélo, soit 1 location toutes les 2 secondes. Enfin, en tenant compte du fait qu'un usager Vélo'v parcourt en moyenne 2 km par trajet, 89 686 km auraient été parcourus jeudi, soit plus de deux fois le tour de la Terre...

Voie verte à venir

➔ L'association Vélo, le collectif des Arènes romaines, Blagnac à Vivre-Environnement et Blagnac-Servanty développement durable ont organisé une balade entre Blagnac et Toulouse dans le cadre de la Journée nationale des voies vertes le 27 septembre.

But : demander une Coulée verte de la Garonne entre le pont des Catalans et le pont de Blagnac (distance aller-retour : 30 km depuis Toulouse).

www.af3v.org

Bruxelles aura son plan piéton

➔ Le secrétaire d'État bruxellois à la Mobilité, Bruno De Lille, a annoncé le 21 septembre, à l'occasion de la Journée sans voitures, son intention de soumettre au gouvernement bruxellois un plan piéton pour le printemps 2010.

Celui-ci couvrira la période 2010-2015 et sera réalisé en collaboration avec le monde associatif. Pour Bruno De Lille, la marche, mode efficace, rapide, fiable, bon pour la santé et l'environnement, est une bonne alternative pour les déplacements de moins de 5 km, soit 62,5 % des trajets réalisés à Bruxelles. Un quart des déplacements dans la région se font sur une distance inférieure à 1 km. « Comme Londres et d'autres villes européennes, Bruxelles, pour s'inscrire dans une dynamique durable, doit se doter d'une véritable politique piétonne, remplaçant la marche au centre de l'espace public », a déclaré le secrétaire d'État bruxellois.

Paris-Londres à vélo ?

➔ Le département de Seine-Maritime a lancé l'asso-



ciation française et la fédération franco-britannique pour le développement et la promotion de l'avenue Verte Paris-Londres.

350 km d'itinéraires cyclables entre les deux capitales franco-britanniques, composés de véloroutes et de voies vertes spécifiques, qui seront ouverts dès 2012, histoire de se rendre aux jeux Olympiques... à vélo.

<http://www.seinemaritime.net>

Un bon plan pour un bon U

➔ Lille lance une action de sensibilisation au cadenas-sage efficace des vélos.



Sur tous les arceaux à vélos – 1 600 actuellement –, un autocollant est ajouté pour informer sur les bonnes pratiques, en relais avec une communication de la ville sur son site.

Angers



➔ À Angers, les vélos ont la priorité. Le feu en forme de vélo clignote orange, les cyclistes ont une vingtaine de secondes pour démarrer alors que le feu tricolore pour les voitures est encore rouge.

Quinze feux dédiés aux vélos ont été installés, début juillet, aux carrefours où les bus bénéficiaient déjà de feux anticipés. Ainsi les cyclistes ne gênent pas le départ des bus, et ne sont pas dans l'illégalité en démarquant en même temps qu'eux.

Une amélioration en termes de sécurité également : les cyclistes ont désormais le temps de trouver leur équilibre avant le démarrage des voitures. La ville envisage de généraliser cet équipement à tous ses carrefours à feux.

Inspecteur à vélo

➔ L'inspecteur d'académie Jean-Louis Baglan a effectué dans les rues toulousaines une promenade à vélo avec les élèves du collège Bellefontaine, pour médiatiser la Semaine de la mobilité et de la sécurité routière.

Basse-Normandie

➔ Le conseil régional de Basse-Normandie met des vélos à la disposition de ses 450 agents. 20 vélos – dont 16 à assistance électrique – ont rejoint le parc de la région à l'occasion de la Semaine nationale de la mobilité 2009 et dans le cadre de la politique régionale de développement durable.

Budget consacré à l'équipement (vélos, casques, gilets de sécurité, etc.) : 25 000 €. La collectivité se veut ainsi « exemplaire et novatrice » et remplit un des objectifs de sa logique d'écobilité. À travers la charte « en faveur du développement de l'offre et de l'usage du vélo en Basse-Normandie » et le concept « Vélo-région », elle ambitionne une démarche pluridisciplinaire sur les trajets cyclables, appliquée non seulement au fonctionnement du conseil régional, mais aussi aux mouvements des Bas-Normands dans leurs bassins de vie et aux déplacements de loisirs et de tourisme. La région apporte son soutien à toute initiative encourageant l'usage du vélo au lieu de la voiture.

vite dit

250 €



➔ C'est le montant de la participation de la ville de Bourg-lès-Valence – 19 000 habitants, 16 000 véhicules par jour sur l'artère principale – à l'achat d'un vélo à assistance électrique ou d'un kit d'électrification.

Paris à vélo

➔ Un nouveau guide de poche *Paris à pied et à Vélib'* de Lonely Planet propose 16 trajets à vélo pour découvrir la capitale. Il s'adapte à tous les types de séjour, avec des circuits de 2 heures à... 2 jours.

Site Monsieur Vélo

➔ En raison du renouvellement du site du MEEDDM, les informations du site de la coordination interministérielle vélo sont consultables sur : www.voirie-pour-tous.info de juin à décembre 2009.

// C'est assez encourageant de pouvoir dire que l'on peut faire un tour du monde sans avoir la sensation de peur. En revanche, sur la route, en tant que cycliste, j'étais vraiment une cible. Il y a une sorte de rivalité incompréhensible entre l'automobiliste et le cycliste. Peut-être parce qu'il voudrait être à notre place, il est jaloux de notre liberté, et ça le conduit à être agressif...

Guillaume Prébois, journaliste au *Monde*, à son retour le 24 octobre 2009 après avoir avalé 13 500 km de bitume à vélo, en 80 jours, relevant le pari qu'il s'était lancé en juillet sur les traces de Phileas Fogg.

On peut lire ses belles chroniques sur : www.lemonde.fr

Extrait :

// Je pédale à perdre le souffle dans le "jardin d'Angleterre", vers les côtes crayeuses de Folkstone, pour enfin retrouver mon pays, la France, après une trop longue absence. Moutons indifférents, chevaux racés et vaches flapies défilent entre les élégantes propriétés où les chauffeurs de berline portent des gants de cuir au volant. Chris et Francis m'ouvrent la route jusqu'au tunnel. Pour calmer l'impatience des automobilistes anglais derrière eux, ils ont scotché une banderole "Cyclist!", manuscrite, sur le coffre.

78^e jour. 23/09/09 //



Cyclos Gard®
La Qualité

3, route de Vovray
74000 ANNECY France
Tél. (33) 04 50 45 13 45

2

PARCAGE ROUES SECURISE

LE SEUL SYSTÈME CAPABLE DE PROTÉGER LES PIÈCES MAÎTRESSES DE VOTRE VÉLO.



Nombreuses références en France



PARKING VELOS



Produit breveté



CONTRÔLE SOLIDITÉ BUREAU VERITAS

Nouveau le **VEL SPIR**

Pour nous contacter
www.cyclogard.com



Entre les Rochelais et le vélo, c'est une vieille histoire d'amour. » Parole d' élu. Dans la ville qui fut pionnière, en 1976, du vélo en libre-service, le développement de la bicyclette est une préoccupation de chaque jour, relayée aujourd'hui par la communauté d'agglomération. Toutes les solutions de prêt de vélo sont proposées ; l'intermodalité est réfléchiée sous tous ses aspects, et le partage de la voirie pensé pour offrir à tous une mobilité apaisée. Avec des élus, des techniciens et des militants associatifs, tour d'horizon à vélo de la belle cité atlantique...



... La Rochelle > une grande dose de vélo dans le cocktail transport !

1 Du vélo jaune au vélo « Yélo »

C'était en août 1976 : dans les rues de La Rochelle apparaissent pour la première fois en France des vélos en libre-service – même si ce nom n'existait pas encore. Mais le « libre-service » de l'époque l'était encore plus que celui d'aujourd'hui, puisque les 250 vélos jaunes de La Rochelle étaient entièrement gratuits. À l'origine de cette opération devenue mythique dans le petit monde du vélo, le maire de l'époque, Michel Crépeau – dont on ne se souvient pas toujours qu'il a été l'un des premiers ministres de l'Environnement. Le règlement municipal concernant les vélos jaunes est alors d'une simplicité biblique : « Autoriser quiconque à s'approprier provisoirement, sans aucune formalité, n'importe quel vélo municipal disponible n'importe où à l'intérieur d'un périmètre déterminé. » L'encadrement est alors réduit au strict minimum : les vélos sont en libre accès de 8h à 20h, ils sont censés ne pas sortir de l'hypercentre, mais sans que rien d'autre que des panneaux ne matérialise la limite à ne pas franchir, et, pour la régulation, il est fait appel au sens civique des utilisateurs. Les vélos étaient munis d'un autocollant précisant : « Ce vélo est placé sous la protection du public. » Autres temps, autres mœurs : cette expérience innovante vous a rappelé un petit parfum de contestation et d'époque post-soixante-huitarde. Ce qui n'échappa pas, d'ailleurs, à un certain nombre de Rochelais peu progressistes qui dénoncèrent, à l'époque, « une dérive collectiviste ». En fait, comme le raconte aujourd'hui Alain Bucherie, élu à la communauté d'agglomération de La Rochelle, « la population grinçait un peu des dents parce que les vélos ne restaient pas

Photo © Frédéric Le Lan



1976-2009, le vélo jaune est toujours l'emblème de La Rochelle.

au centre, ils parlaient un peu n'importe où. La rumeur raconte qu'on en a retrouvé jusqu'en Belgique! Bref, les gens trouvaient que c'était un peu du gaspillage. » Le système a donc peu à peu évolué – d'abord avec la mise en place, un an plus tard, de contrôles un peu plus stricts, les utilisateurs étant priés de présenter une carte d'identité avant de prendre le vélo. Puis, en 1978, La Rochelle invente, là encore bien avant l'heure, le vélo en libre-service financé... par la publicité. C'est le Crédit Agricole, à l'époque, qui achète un parc de cent vélos à la disposition, pendant trois heures, de tous ceux qui ont garé leur voiture au centre-ville. En échange de ce service, la banque est autorisée à placer un message publicitaire sur les vélos¹.

Trente ans plus tard, les vélos jaunes sont toujours là. Même si bien d'autres services ont été mis à la disposition des cyclistes, le bon vieux vélo en libre accès a toujours autant de succès – avec, comme avant, la seule obligation de présenter ses papiers pour disposer du vélo. À la belle saison, 270 bicyclettes sont

mises à disposition d'un public essentiellement constitué de touristes (l'été, la population de La Rochelle double). Les deux premières heures sont gratuites, puis l'utilisateur paye 1 € de l'heure. Le succès du système n'a

Avant Yélo, le concept « Autoplus »

En 1981, l'agglomération décide de restructurer le service de transports urbains avec un parti pris innovant, celui de développer le transport public, qu'il soit collectif, semi-collectif ou individuel, en présentant une gamme de services à la mobilité sous un même label « Autoplus ». On y trouve des bus et des cars, des vélos, des bus de mer, des taxis, des voitures électriques (à partir de 1986)... À l'innovation au niveau du service s'ajoute l'innovation technologique, avec la billettique magnétique et un système automatique d'information à la fois aide à la conduite, aide à la régulation du trafic et aide aux usagers par l'affichage dans les bus et les bornes d'information.

Source : La Rochelle



Plaquette "YÉLO"

jamais été démenti : « À partir de 11 heures, raconte Alain Bucherie, il n'y a plus de vélos disponibles. » Reste que les élus avaient envie de mettre en place un système qui ne soit pas destiné qu'aux touristes. D'autant que les vélos jaunes, de l'aveu d'Alain Bucherie toujours, ne sont pas faits pour des déplacements réguliers : « Ils sont parfaits pour une visite de la ville, mais très franchement, on ne fait pas 30 km ● ● ●

Contrats citoyens

Les élus souhaitent que les citoyens rochelais soient « les locomotives » de la politique de mobilité. Ils ont donc organisé en septembre un vaste « forum citoyen », pour définir une politique et signer avec ceux qui le souhaitent des « contrats citoyens », où chacun s'engage à se déplacer autrement. La signature étant marquée par une remise de diplôme.

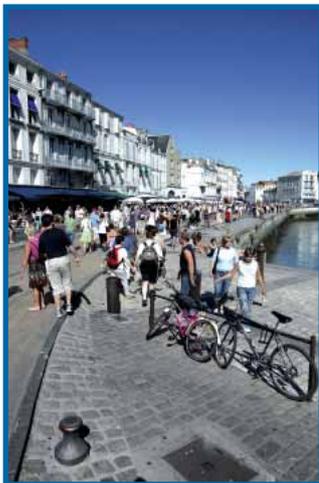
¹ Ces informations sont issues d'une étude de Maxime Huré, doctorant à l'IEP de Lyon.

● ● ● avec: ils sont assez lourds et n'ont pas de changement de vitesses. » Il a donc fallu réfléchir à inaugurer de nouveaux systèmes, plus tournés vers les usagers rochelais. Sans oublier pour autant de rendre hommage au « père fondateur », Michel Crépeau, qui selon M. Bucherie « a fait de La Rochelle une ville verte avant les autres. »

VLS en régie

Si les vélos jaunes restent toujours, aujourd'hui, « emblématiques et vitrines de La Rochelle », un système plus moderne a été inauguré le 5 juin dernier: à l'image de ce qui existe dans un nombre croissant de villes, depuis le succès de Vélo'v et Vélib', 150 vélos en libre-service, et demain 250, sont à disposition des Rochelais dans 50 stations. Sont desservis le centre-ville, les faubourgs et les communes de la première couronne de l'agglomération. Nom du système: Yélo – une amusante francisation du mot anglais « yellow » (jaune), et donc un ultime clin d'œil à l'expérience originelle de 1976. L'originalité par rapport à la plupart des systèmes de VLS français est que les vélos Yélo sont gérés en régie, par le transporteur de l'agglomération, la Régie des transports communautaires rochelais (sur ce choix, voir en dernière page l'interview de Maxime Bono). « C'est bien la communauté d'agglomération qui est propriétaire des vélos et des racks, explique David Cronenberger, le directeur de la RTCR. Nous, nous nous occupons de l'exploitation et de l'entretien. » Le système est en phase de démarrage, avec un succès encore relatif (ont été dénombrés 4800 usages depuis le lancement, ce qui ne paraît pas énorme). Il est réservé aux abonnés ou à des usagers occasionnels qui réservent par le biais d'Internet. Le prix de l'abonnement varie selon que l'on

Photo © Frédéric Le Lan



La Rochelle organise la première « Journée sans voitures » en France le 9 septembre 1997.

est également abonné au réseau de transports en commun (il en coûte alors 20 € par an) ou non (25 €); les occasionnels payent 5 € par semaine. À l'usage, classiquement, tout est fait pour dissuader une utilisation longue durée: la première demi-heure est gratuite, la deuxième coûte 50 centimes. Puis le prix augmente de 1,50 € par heure supplémentaire jusqu'à 12 heures, et de 3 € par heure ensuite.

Petit bémol constaté par les responsables: le fait de ne pas avoir prévu d'accès libre via une carte bleue a provoqué quelques tensions avec des touristes. Les vélos jaunes traditionnels n'étant plus disponibles assez tôt dans la journée, des touristes ont voulu se tourner vers les VLS. Impossible si l'on n'est pas abonné ou si l'on n'a pas prévu la chose sur Internet. Denis Leroy, vice-président de la communauté d'agglomération en charge de la mobilité, souligne donc qu'il va falloir « s'attaquer à ce problème, et donner un peu plus de liberté d'accès », probablement en autorisant l'accès par carte bleue. En règle générale, le VLS Yélo est encore en rodage. « Nous ne pouvons pas directement nous inspirer des systèmes de Paris ou de

Lyon, souligne David Cronenberger, d'abord parce que nous fonctionnons en régie, et ensuite parce que les élus ont souhaité créer un système un peu nouveau, plus interactif, notamment avec la possibilité de vérifier l'état des stations directement de chez soi, via Internet. Cela donne un système informatique assez complexe, qui demande encore quelques réglages. »

Signalons encore que les Yélo sont accessibles, pour les abonnés, à partir d'une carte multimodale intégrant l'ensemble de la chaîne multimodale rochelaise. Nous reviendrons plus loin sur ce point. Enfin, l'agglomération a souhaité mettre en place un troisième mode de mise à disposition de vélos: la location longue durée. Les vélos sont alors loués pour deux ou trois mois minimum, selon les cas, et un an maximum. Tarif: 100 € par an pour les étudiants, 150 dans le cadre de PDE. Car le public visé est essentiellement celui des universités et des entreprises. Tout est fait pour convaincre ces dernières, en particulier, de mettre à disposition des salariés des parcs à vélos conséquents. « Nous sommes prêts, explique M. Bucherie, à leur prêter des vélos pendant six mois, pour lancer la machine. Ensuite, si cela fonctionne, elles achèteront leur propre parc. » Vélos jaunes pour les touristes, VLS pour les abonnés, vélos en location longue durée... en règle générale, cette philosophie est donc appliquée à l'ensemble de la politique de mise à disposition de vélos: il faut donner envie aux usagers de sauter le pas et d'acheter leur propre machine. « Notre objectif, précise clairement Denis Leroy, n'est pas que la collectivité achète un vélo à tous les citoyens, mais de leur donner envie d'en acheter un. Donc, nous devons mettre de plus en plus de vélos dans la rue pour aider les gens à franchir cette étape. » ■

Réunions à vélo

La concertation à La Rochelle, c'est du sérieux, et pas du bavardage. Élus, associations et techniciens ont pris l'habitude d'aller sur le terrain constater les problèmes, en vélo bien sûr. C'est ce que raconte Michel Bainier de l'association Vive le Vélo: « Au lieu de se réunir au tour d'une table, tout le monde prend son vélo, on choisit son itinéraire, et en route! C'est en emmenant les élus sur le terrain qu'on leur fait le mieux comprendre les problèmes. »

Record: Jean-Marie Grellier se souvient d'avoir fait dans ce cadre les 40 km de la liaison La Rochelle Rochefort. Un métier pas toujours facile!

Un patch pour arrêter ?

Dans le même esprit de communication qui ne se prend pas trop au sérieux, l'agglomération va diffuser des « patchs » pour soigner la dépendance à la voiture. Contre « l'autodépendance », on pourra porter un patch Yélo...

Les entreprises encouragées à mutualiser

L'agglomération a engagé avec vingt-cinq entreprises une réflexion sur les déplacements, dans le but d'essayer de « faire fondre les parcs auto des entreprises ». Au programme, des réflexions sur la possibilité de mutualiser les parcs d'une société à l'autre, de pousser les salariés à utiliser le covoiturage ou le système Liselec. Pour ce qui est du parc auto appartenant à l'entreprise, il est étudié la possibilité, quand c'est possible, de le remplacer par un parc vélo. L'accueil des entrepreneurs – qui peuvent trouver là, en plus, l'occasion de substantielles économies – a été jugé « excellent ».

Les vélos jaunes de La Rochelle que les plus de 30 ans ne peuvent pas ignorer...

Michel Crépeau, maire de La Rochelle et père des vélos jaunes, acquit une grande notoriété grâce à eux. Maire de 1971 à 1999, député de 1973 à 1999,



2 Pousser l'intermodalité au maximum

L'objectif des élus rochelais n'est pas de faire de la politique cyclable un but en soi : bien dans l'air du temps, il est de fluidifier les accès à la ville et particulièrement à son hypercentre, et d'apaiser les déplacements. « *Nous ne sommes pas une agglomération très dense, explique Alain Bucherie, avec une ville-centre de 80000 habitants et un agglo de 150000. Notre problème est notamment de faciliter l'accès à cette ville-centre, qui se trouve au fond d'un cul-de-sac fermé par la mer.* » Et le vélo, dans ce but, n'est qu'un moyen, dans une ville qui « *est faite pour le vélo* » – d'une part parce qu'elle est plate, d'autre part parce que la culture vélo y est implantée depuis longtemps.

Pour fluidifier, pour faciliter la mobilité, il faut donc jouer à fond la carte de l'intermodalité. Et cela ne peut se

Photo © Frédéric Le Lan



Les vélos Yélo sont gérés par le transporteur urbain la Régie des transports communautaires rochelais (RTCR).

“ Si je prends un peu moins ma voiture, je prends un peu plus les autres modes ”

Denis Leroy

jouer qu'au niveau de l'agglomération tout entière. C'est ce qu'explique Denis Leroy, qui souligne au passage que le fait, pour lui, d'être à la fois vice-président communautaire à la mobilité et élu rochelais « *facilite les choses.* » Selon lui, « *tout est imbriqué. En matière de transports, le problème n'est pas de jouer la voiture contre le bus et le bus contre le vélo. Ce n'est pas d'obliger les gens à renoncer à la voiture. C'est de dire : si je prends un peu moins ma voiture, je prends un peu plus les autres modes. On veut donner à tous le choix, la liberté de combiner des modes qui s'additionnent et qui s'emboîtent.* » On est bien ici en plein dans le concept de l'intermodalité qui, rappelons-le car c'est très souvent oublié, signifie l'utilisation de plusieurs modes lors d'un seul

déplacement. En des termes moins technocratiques, et selon l'expression de Denis Leroy : « *Vous descendez d'un mode, et vous sautez dans l'autre.* » Ou sur l'autre, quand il s'agit d'un vélo.

L'exploitant des transports de La Rochelle, la RTCR, est l'image même de cette intermodalité poussée au maximum : elle exploite avec ses partenaires pas moins de onze modes différents ! Vélos, bus, bateaux, bacs, navettes de centre-ville, taxis, voitures électriques et l'on en passe. Il n'y aurait plus, comme le dit en riant Alain Bucherie, qu'à louer des baskets jaunes pour les piétons, et le tableau serait complet ! L'agglomération a réellement une politique tous azimuts en matière d'intermodalité, et une politique cohérente. « *Chaque mode est constitutif d'une politique d'ensemble,* explique Denis Leroy, *pour qu'au final ce soit l'usager qui ait le choix de son mode. Les gens, en quelque sorte, n'ont plus qu'à composer eux-mêmes leur propre pizza ! Notre engagement, c'est qu'en utilisant d'autres modes, cela ne leur prenne pas plus de temps qu'en voiture, et pour moins cher.* »

Le bus ? Il y aura du bus à haut niveau de service (BHNS) dans toute la ville à la fin de l'année 2009. Le bateau ? Il existe une liaison entre le centre-ville et la plage des Minimes, des « bus de mer », ainsi que des passeurs sur le port – tous propres parce que « électro-solaires », précisent les élus.

En matière de train, le bilan est particulièrement positif : les deux agglomérations de La Rochelle et de Rochefort ont créé en décembre 2008 – avec l'aide de la région – une ligne cadencée qui connaît un immense succès. Cette ligne entre dans la ville de La Rochelle où deux gares supplémentaires ont été créées. « *Ouvrir deux gares à notre époque, c'est impressionnant, non ?* », remarque fièrement Alain Bucherie. L'idée est que la ligne ne fasse pas que relier les deux centre-villes, mais se prolonge dans La Rochelle pour aller jusqu'à la nouvelle halte ferroviaire de la porte Dauphine. Ce train qui entre dans la ville, les élus l'ont déjà baptisé avec un rien d'exagération un « tram train ». Un excès d'enthousiasme d'autant plus vite pardonné que la fréquen-

>>> il fut candidat aux élections présidentielles de 1981, où il obtint 2,2 % des suffrages exprimés. Il sera ministre de l'Environnement du gouvernement Mauroy de 1981 à 1983. Ministre du Commerce, de l'artisanat et du tourisme puis ministre de la Justice jusqu'en 1986. Il est aussi l'initiateur dans sa ville de la première expérience de « journée sans voitures » en 1997.

... et qui pourtant ne seront pas copiés.

« Aucune autre ville française n'a souhaité implanter un système de location de vélos en libre-service avant 1998. Malgré de nombreuses délégations de villes et des ministères, l'expérience reste isolée et ne suscite aucun suivi. Mis à part la publication d'un document du CERTU en 1978 (commandée par une association d'usagers du cycle, le CNUCC), aucun document ne traite de cette expérience. Il semble même qu'à l'époque, les vélos jaunes n'ont connu qu'un très faible retentissement dans le monde associatif et dans celui de l'administration centrale. » Maxime Huré, doctorant en Sciences politiques

Photo © Frédéric Le Jan



La RTCR exploite pas moins de 11 modes différents : bus, bus de mer, navettes, taxis, voitures électriques, vélos...

● ● ● tation de la ligne a augmenté de 68 % en un an.

Intermodalité toujours : l'agglomération poursuit l'expérience Liselec, c'est-à-dire la mise à disposition des usagers de voitures électriques en libre-service. Ce système quasi unique en France fonctionne depuis dix ans, avec cinquante véhicules et six stations. Le système est en passe d'être « boosté », avec un objectif de vingt stations et la modernisation du parc de voitures électriques, « avec l'avantage supplémentaire de faire travailler un industriel local », le fabricant Heuliez, dont on connaît les récentes difficultés.

Pour compléter le tableau de l'intermodalité à la sauce rochelaise, signalons que l'agglomération a également passé une convention avec les taxis, de manière à ce qu'ils prennent le relais du bus après la fin du service – 19 heures dans bien des cas. Le trajet est alors payé par l'usager au prix de la course en bus, et la différence compensée au chauffeur par l'agglomération. « Pour nous,

explique Alain Bucherie, *cela revient moins cher que de payer des bus avec deux personnes dedans.* »

Le vélo rentre partout... ou presque

Autant que faire se peut, la communauté d'agglomération essaye de faire en sorte que les vélos puissent au maximum entrer dans les transports en commun : on peut embarquer son vélo sur les bateaux, dans le train cadencé La Rochelle-Rochefort (sauf aux heures de pointe) et même dans deux bus aménagés spécialement et desservant l'île de Ré – en haute saison uniquement.

Mais l'agglomération est confrontée aux mêmes problèmes que partout : faire entrer des vélos dans les trains ou dans les bus, cela prend de la place et engendre des conflits entre usagers. Sur la ligne SNCF La Rochelle-Rochefort, on est déjà « à saturation » sur ce terrain. Elle préfère donc, là encore, jouer la carte de la multimodalité en impulsant la

création de véloparcs aux points de correspondance. Ils sont pour l'instant au nombre de quatre, mais vont se multiplier (l'objectif est de trente). La région Poitou-Charente participe au financement de ces vélostations. L'idée est connue : il s'agit de locaux fermés et sécurisés dans lesquels les usagers peuvent laisser leur vélo en toute sécurité. Les véloparcs sont gratuits pour les abonnés de la RTCR. Au final, les véloparcs vont être « généralisés », explique le directeur de la RTCR, David Cronenberger, en particulier aux points de départ des usagers pendulaires. « La chaîne des déplacements se fera alors de la façon suivante : l'usager prend son vélo pour se rendre de chez lui à la gare ou à la station de bus. Il le laisse dans un véloparc. Puis, à l'arrivée, il trouve un vélo dans une des stations Yélo, qui lui assure la gratuité pendant une demi-heure. Mais à La Rochelle, rien n'est à plus d'une demi-heure de vélo... » Coût supplémentaire : zéro. ■



La carte Yélo : « Sésame ouvre-toi »

Pour faciliter l'usage de tous ces modes, l'agglomération a fait le choix de réunir tous les usages sur une seule carte à puce, la carte Yélo, « véritable sésame des transports rochelais » selon Denis Leroy. À terme, tous les modes évoqués ici seront accessibles avec cette seule carte : bus, VLS, bus de mer, passeurs, parkings relais, taxis, voitures électriques et TER. Ces deux derniers modes ne sont pas encore accessibles, mais l'extension est imminente. Naturellement, la carte Yélo rencontre un formidable succès : « Il s'en est vendu 5000 jusqu'à présent, constate M. Cronenberger, et cela devrait doubler puisque les élus visent à ce que 100 % des utilisateurs réguliers utilisent la carte à puce. »

Et Denis Leroy conclut sur ce sujet : « La Rochelle a fait sa révolution multimodale en mettant tous les moyens de déplacement à disposition des usagers; elle a fait sa révolution pratique en mettant tous ces modes sur la même carte, pour que les gens ne puissent pas trouver que c'est compliqué. Il ne reste plus qu'à faire la révolution des comportements. Nous disons aux usagers : Il y a tout. C'est pratique. Alors maintenant... faites-le. » ■

3 Aménagements : encore du travail

Les associations cyclables, très actives à La Rochelle, le disent : là où il reste encore du travail, c'est en matière d'aménagements. Michel Bainier, président de la puissante association Vive le vélo, a récemment écrit au maire de La Rochelle pour lui demander de « changer de braquet » sur ce terrain et d'engager une politique pluriannuelle plus hardie. « Nous avons beaucoup de respect pour ce qui est fait par les élus, précise M. Bainier, mais nous estimons que cela ne va pas assez vite, que l'on manque d'ambition. L'intermodalité par exemple, cela ouvre de belles perspectives, et nous saluons le fait que les vélos soient restés gratuits. Tout cela est très positif. Mais... » Car il y a forcément un mais. L'association estime que des points noirs subsistent en matière d'entretien des aménagements cyclables, et

Photo © Frédéric Le Jan



Dans la belle cité atlantique, on aime le vélo...

“ Si l'on veut que le vélo devienne un mode de transport ordinaire, les pistes doivent avoir le même traitement que le reste de la voirie. ”

Michel Bainier

surtout de continuité du réseau. « Les pistes se dégradent, se déforment. Il faudrait mieux les entretenir. » Et d'ajouter non sans raison : « Si l'on veut que le vélo devienne un mode de transport ordinaire, les pistes doivent avoir le même traitement que le reste de la voirie. Nous réclamons depuis longtemps l'embauche de personnel pour cela. La ville vient de recruter quelqu'un, on avance. » Sur la continuité des aménagements, le problème semble plus compliqué. Le président de Vive le vélo dénonce le fait qu'il manque des itinéraires clairs et correctement jalonnés. « Nous, les usagers habituels du vélo, on arrive toujours à se débrouiller. Mais si l'on veut que d'autres s'y mettent, il faut les aider. »

On peut espérer que ce dossier avance aussi : c'est en tout cas l'ambition des

élus communautaires. En fait, les choses se sont faites progressivement, par étapes. « Le premier schéma directeur a été voté en 2000 », raconte Alain Bucherie. « On est en train de le relouer et de préparer un plan vélo n° 2. » Ce schéma directeur, voté en même temps que le PDU, a défini un certain nombre de liaisons structurantes, « des pistes cyclables qui permettent d'accéder à La Rochelle en venant des trois côtés. » Ces axes structurants, précise le directeur du service Mobilité-Transports à la communauté d'agglomération, Jean-Marie Grellier, « se sont appuyés sur les itinéraires touristiques, les véloroutes. Entre ces axes structurants, il y a un réseau d'itinéraires cyclables qui font le lien entre les communes, le but étant, au final, de mettre en place un véritable réseau maillé de cheminements cyclables. » En fait, c'est apparemment là que le bât blesse, les pistes de rabattement vers les axes structurants n'étant pas à la hauteur des attentes. Problème d'argent, naturellement. « La communauté d'agglomération n'a pas la compétence vélo, explique M. Grellier. Toutes les voies cyclables qui ne sont pas dans le schéma directeur sont donc de compétence communale et non communautaire; et même si la communauté d'agglomération subventionne à hauteur de 50%, cela reste cher pour les petites communes. Il n'y a que sur les axes structurants, qui sont inclus dans le schéma

directeur, que nous pouvons payer à hauteur de 80%. »

Il faudra donc mettre l'accent sur ces aménagements de rabattement dans le deuxième schéma directeur. « Il y aura plus de rabattement vers les réseaux de transports en commun, vers les pôles d'échange multimodaux, les parkings relais, etc., ainsi que la desserte des grands centres culturels, sportifs, de santé, précise Alain Bucherie. Et nous comptons faire un gros travail sur les boucles de commune à commune. Nous sommes en train de finaliser tout cela en lien avec le PDU II. » Il y a tout de même actuellement un réseau de quelque 150 km de pistes et bandes cyclables. On peut espérer que le prochain schéma, qui devrait être présenté à la fin de l'année, améliorera la situation.

Autre grosse difficulté que tout le monde s'accorde à déplorer : les « points durs » de franchissement. « Je pense en particulier à deux ponts, particulièrement dangereux, critique Michel Bainier. Ils sont étroits, les trottoirs sont trop hauts, et les vélos sont coincés entre ces trottoirs et les voitures qui circulent bien trop vite. Il y a un vrai problème de sécurité, et nous estimons qu'il faudrait absolument y limiter la vitesse à 30 km/h. » L'agglomération semble consciente du problème, et Jean-Marie Grellier y ajoute même celui des 2 x 2 voies « qui coupent l'agglomération en deux. » Ces ruptures sont en

effet jugées « dangereuses », et les services réfléchissent à des solutions, en sachant qu'elles seront forcément « compliquées et coûteuses. »

Il semble bien qu'il existe à La Rochelle un dialogue efficace entre les parties constituant ce qu'Alain Bucherie appelle « le triptyque indispensable de toute politique vélo » : les élus, les techniciens et les associations. Les usagers, les citoyens en général, sont associés aux décisions autant que faire se peut – le premier PDU a été mis au point suite à un processus de concertation, et le deuxième devrait l'être plus encore.

Au final, et bien dans l'air du temps là encore, c'est le dialogue et le partage de l'espace qui sont au cœur de la politique des élus. « Sécuriser les circulations? Bien sûr ! », explique Denis Leroy. Mais pas forcément en séparant les modes, au contraire. « Nous allons vers la semi-piétonisation du cœur de ville. Partout où nous reprenons des rues, nous enlevons les trottoirs, nous instaurons une zone 30, pour que tout le monde partage l'espace. Et tout se régule automatiquement. Les voitures ne sont plus prioritaires. »

La philosophie de la mobilité à La Rochelle, c'est de ne pas jouer un mode contre un autre, d'entendre les revendications aussi bien des cyclistes que des taxis, des piétons ou des automobilistes. Puis, de trouver un compromis qui permette « d'avancer sans marcher sur le droit des autres, sans diktat », explique Denis Leroy. « À chaque fois que l'on gagne de la mobilité apaisée, c'est de la ville que l'on dégage : chaque espace repartagé, nous le transformons en espace d'agrément. On réoffre de la ville belle aux Rochelais. Pas besoin de se faire la guerre, d'être dans la confrontation. Lorsqu'on offre aux gens de la ville belle, de la ville douce, les gens – y compris les automobilistes – se disent : si c'est cela qu'il y a à gagner, alors, ça vaut le coup. C'est ce que j'appelle : être intelligents ensemble. » ■

22^e Rencontres nationales du transport public

NICE – 25, 26, 27 novembre 2009



Faire face à la demande de transport public: vers une nouvelle mobilité

Organisées par

GIE Objectif transport public

Groupement des Autorités Responsables de Transport | GART | UTP | Union des Transports Publics et Ferroviaires

Réservation des stands : IM Régie

Tél. : +33 (0)1 40 24 25 37

E-mail : bzambo@impub.fr

Partenaires institutionnels



Partenaires officiels



Partenaires media



www.objectiftransportpublic.com

Une vélo-école particulièrement dynamique

Créée à l'initiative de l'association Vive le vélo, la vélo-école de La Rochelle est une des plus dynamiques et imaginatives qui existe. Grâce à une convention signée avec l'Éducation nationale, elle propose des formations directement dans les écoles primaires et même, maintenant, dans les écoles maternelles.

Le cursus de formation de 21 heures englobe tous les aspects de la pédagogie du vélo : équilibre et pédalage, bien sûr, mais aussi petite mécanique et signalisation. Le début de la formation se fait dans la cour des écoles, puis c'est le grand lancement sur la voirie, en groupes.

Pour la somme finalement modique de 20 €, la formation est complète – ce qui permet de payer un salarié formateur, titulaire d'un brevet d'État. Pas moins de 600 enfants ont ainsi été éduqués au vélo l'an dernier.

Autre initiative originale de la vélo-école, cette fois en association avec la ville de La Rochelle : la création d'un parcours pédagogique ou « circuit éducatif permanent ».

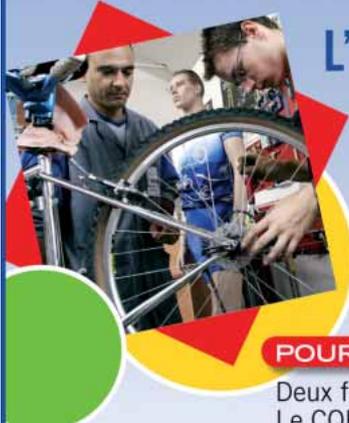
Quelque 4 km de voirie ont été aménagés pour que les apprentis cyclistes y rencontrent toutes les difficultés possibles (ronds-points, tourne-à-gauche...) et apprennent à les gérer. Des panneaux, disposés le long du parcours, dispensent schémas, conseils et explications. Ouvert à tous, ce circuit peut être aussi bien intégré à une formation que parcouru indépendamment par des cyclistes désireux de connaître les bonnes règles. ■



Les formations se font dans les écoles

600 enfants ont reçu une formation en 2008

Le circuit permanent permet de se familiariser à l'environnement urbain



L'I.N.C.M, le spécialiste des formations Cycle

Le tremplin de la réussite dans les métiers du Cycle

POUR LES JEUNES

Deux formations en alternance reconnues par les professionnels : Le CQP Mécanicien Cycles, le CQP Conseiller Technique Cycles en contrat de Professionnalisation.

POUR LES ADULTES

- > des formations adaptées,
- > des possibilités de prise en charge financière.

POUR LES PROFESSIONNELS EN ACTIVITÉ

Des formations de perfectionnement.

INCM - 51 bis, rue des Epinettes - 75017 Paris
Tél. : 01 46 27 82 28 - Fax: 01 42 28 97 65
www.incm.asso.fr

TroisQuatorze - Paris photos : © A. Brunet Gamme

Le vélo avec ou sans casque

> ce qui est dangereux, c'est de ne pas en faire

Par Pierre Froissart, de Mieux se déplacer à bicyclette (MDB), et Francis Papon, chercheur à l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) (article publié dans Roue Libre n° 110 de juin 2009)



Le 28 mai 2009 s'est tenue à Lyon une rencontre des chercheurs français sur le thème du casque pour les cyclistes. Pierre Froissart, de Mieux se déplacer à bicyclette, et Francis Papon, chercheur à l'INRETS, qui participaient à ce colloque scientifique, reviennent sur les principaux enseignements et le positionnement des acteurs. Nouveaux éclairages sur un dossier délicat.

Cette réunion étant organisée par l'UMRESTTE, unité mixte de recherche de l'INRETS, de l'université Claude-Bernard de Lyon et de l'INVS, sous le patronage de « France traumatisme crânien » qui regroupe les médecins spécialisés dans ce type de lésion, il était à craindre d'assister à un véritable plébiscite pour le port obligatoire du casque. Si cette position dominait nettement parmi les intervenants, le résultat est néanmoins resté heureusement plutôt nuancé.

La position des associations de cyclistes urbains

Les positions de l'ECF (European Cyclist Federation), de la FUBicy et de MDB sont sur la même longueur d'onde : imposer le port du casque est une mesure néfaste, avec des effets pervers tels que les bénéfices éventuels de cette mesure seraient plus que neutralisés par ses inconvénients. Si l'utilité du casque en usage sportif n'est sans doute plus à démontrer, il en va tout autrement pour les déplacements utilitaires ou de promenade. D'après des études dites « écologiques » – c'est-à-dire concernant l'effet d'une mesure sur une population –, et notamment les résultats publiés par la chercheuse australienne Dorothy Robinson, il semble être démontré que le port obligatoire du casque en Australie n'a été suivi d'aucune amélioration en termes de baisse des traumatismes crâniens, mais qu'en revanche la pratique du vélo a brutalement chuté de 20 à 30%. Or, d'autres études montrent que plus la population de cyclistes est importante, plus

le risque individuel diminue (à consulter absolument : le dossier « Casque » sur le site de la FUBicy).

Ainsi, une loi imposant le port du casque pour les cyclistes, si elle permettrait sans doute de réduire les traumatismes crâniens de ceux qui persisteraient à faire du vélo et seraient accidentés tout en portant le casque, a plusieurs effets pervers qui peuvent conduire à un bilan négatif pour la santé publique :

- en accroissant la prise de risques des cyclistes se sentant invulnérables avec un casque, et des automobilistes à l'égard des cyclistes;
 - en accroissant l'insécurité pour les cyclistes qui seraient moins nombreux;
 - en se privant des avantages en termes de santé pour les personnes renonçant au vélo à cause de la loi.
- Cependant, l'objet de la journée n'était pas de discuter de l'opportunité d'une telle loi (bien qu'il en ait été question), mais de présenter les résultats scientifiques incontestables sur le casque et le vélo.

Recadrer les enjeux

Francis Papon, chercheur à l'INRETS (Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité), a travaillé notamment sur la quantification des apports du vélo comme mode de déplacement. Citant les conclusions de plusieurs études internationales sur les effets de l'activité physique en termes d'apport pour la santé, Francis Papon a présenté un bilan des coûts et avantages kilométriques moyens des cyclistes.

Les coûts comprennent surtout le temps passé, dont la valorisation dépend du plaisir ou de



S'abonner à « Roue libre, le bulletin bimestriel du citoyen non polluant » édité par Mieux se déplacer à bicyclette
www.mdb-idf.org
rouelibre@mdb-idf.org

QUANTIFICATION DES APPORTS DU VÉLO

VALEURS MOYENNES (€2000/km)  VÉLO

total externalités positives	0,27
taxes payées	0,02
santé (gains sécurité sociale et employeurs)	0,01
insécurité reçue nette	0,22
pollution inhalée	0,007
bruit supporté	0,003
congestion supportée	0,014
total externalités négatives	-0,05
dépenses routières	-0,01
insécurité émise	-0,008
pollution émise	-0,03
effet de serre	0,00
bruit émis	0,00
congestion émise	-0,007

SOLDE +0,22

● ● ● l'inconfort à se déplacer à vélo, le coût monétaire de l'usage lui-même et les effets de l'insécurité subie (accidents)...

Mais les avantages comportent d'abord l'utilité du déplacement lorsque celui-ci est indispensable, le plaisir pour les déplacements de loisirs, et aussi le bénéfice pour la santé, notamment cardiovasculaire. Le même exercice fait pour les coûts et avantages pour la société déduit de ce bilan les charges qui ne sont pas imputables aux cyclistes (notamment les dommages des accidents dont ils ne sont pas la cause physique), et ajoute les (faibles) charges qu'ils ne payent pas.

Cet exercice d'économiste, s'appuyant sur des valeurs tutélaires qui peuvent évidemment être contestées, mais qui sont la référence admise, aboutit à un bilan nettement positif pour la société.

S'appuyant sur les enquêtes nationales sur les transports de l'INSEE, dont les résultats de l'édition 2009 devraient être publiés à l'automne, Francis Papon a aussi dressé un bilan de l'activité physique et de la mobilité à vélo.

Anne Vuillemin, de l'École de santé publique de Nancy, a enfoncé le clou en rappelant que les bénéfices associés à la pratique du vélo, activité physique aérobie, sont incontestables. Ainsi, une synthèse de 33 études menées depuis 1992 montre que la pratique du vélo fait diminuer les risques de plus de 30% pour les accidents cardiovasculaires sans être agressive pour les articulations et en favorisant le retour veineux. Des résultats positifs sont aujourd'hui constatés pour le cancer du sein et du côlon, ainsi que le diabète.

Une fois ces jalons solidement plantés, voici un panorama des intervenants et de leurs remarques.

Les positions des différents intervenants

Cette journée a au moins permis d'y voir plus clair quant aux connaissances et aux positions des différents protagonistes de cette saga du casque. Ces positions sont complexes, et il serait contre-productif de se limiter à y voir un affrontement entre les partisans et les adversaires d'une loi sur le casque obligatoire.

L'AFTC (Association des familles de traumatisés crâniens) n'était volontairement pas incluse dans le programme de la journée, mais certains de ses membres étaient dans la salle et ont d'emblée exprimé leur position sans appel: « Il faut rendre le casque obligatoire. » Heureusement, leurs questions ont rapidement été éludées. Il serait vain et indécent de débattre avec eux, car il faut bien

comprendre qu'ils ont souffert et souffrent encore d'un drame familial.

FTC (France traumatisme crânien) ne doit pas être confondue avec l'association précédente, car elle regroupe des médecins qui s'occupent de traumatisés crâniens. Ils sont naturellement soumis à la pression des familles et sont à l'origine de la journée. Ils ne connaissent rien au vélo a priori, et donc l'idée simple de rendre le casque obligatoire leur paraissait naturelle. Mais ce sont des scientifiques, ils ont compris que la problématique était plus compliquée et sont prêts à adopter des positions plus nuancées à l'égard d'une loi sur le port du casque se basant sur des arguments scientifiques fondés.

Notons qu'il y a en France 16 000 décès par an par traumatisme crânien, mais « seulement » 142 cyclistes toutes causes confondues. Notons aussi que le vélo est le mode qui, ● ● ●

ABRI PLUS
DES ESPACES INTELLIGENTS

ESPACES DE SÉCURITÉ

- **ABRIS VÉLOS/MOTOS**
Fabriqués en acier galvanisé à chaud et en polycarbonate, nos espaces de stationnement deux roues sont composés de modules allant du simple à l'infini pour s'adapter à tous vos besoins spécifiques.
- **SUPPORTS ET BORNES VÉLOS**

Prenez contact dès maintenant avec notre équipe commerciale au **02 40 78 08 08**
Rue de l'Industrie - ZA de Grand Lieu - 44 310 SAINT-PHILBERT-DE-GRAND-LIEU
Fax : 02 40 78 08 10 - abri-plus@wanadoo.fr

→ www.abri-plus.com

Des abris ultra sécurisés pour limiter au maximum le vandalisme.

● ● ● comparativement au nombre de tués, provoque le plus de blessés avec des séquelles graves.

Le Dr Plantier a décrit les connaissances des mécanismes qui provoquent les dégâts dans le cerveau. Il semble que, plus que les coups eux-mêmes, ce soient les cisaillements introduits par les mouvements de rotation brutale qui entraînent les décès et les principaux effets.

Les fabricants de casque ont été écartés de la journée. Trois ou quatre personnes étaient présentes dans la salle, mais ne sont pas intervenues. Leurs intérêts sont bien compris.

En revanche Rémy Willinger, de l'université de Strasbourg, qui travaille avec eux et sur la mise au point de normes de casque, a fait deux présentations. S'il est manifestement favorable au casque, c'est aussi un scientifique féru de modèles numériques (représentant en particulier la mécanique de la chute et du choc).

Interrogé en aparté, il a volontiers admis qu'on ne savait que très peu de choses sur les mouvements qui précèdent le choc et que la position du cycliste sur son engin est un des facteurs essentiels à prendre en compte. Cycliste quotidien lui-même, il a avoué ne pas porter le casque.

Si ses travaux ne servent qu'à améliorer les casques, il n'y a rien à quoi les cyclistes puissent s'opposer. Toutefois, le Pr Claude Got a démolé sa boutique en affirmant qu'il y avait peu à attendre d'une amélioration du casque en termes de protection.

Thierry Serre, du laboratoire de biomécanique appliquée de l'INRETS, a examiné plus de 800 casques rapportés après accidents à des vélocistes partenaires qui s'engageaient à fournir un casque gratuitement à ceux qui leur rapporteraient le casque abîmé (la plupart étaient de la marque Giro). L'analyse des impacts a montré que les chocs sont très nettement plus nombreux et plus importants sur les parties basses des

casques que sur la calotte. Il semble que le nombre d'aérations influe légèrement sur la solidité du casque (sans qu'on puisse en déduire qu'ils protègent mieux ou moins bien). Évidemment, on peut déplorer, là encore, de ne disposer d'aucun renseignement ou presque sur les circonstances des accidents.

En guise de conclusion, un casque dans la calotte duquel était fichée une pierre de la taille d'un œuf fut présenté à l'admiration du public.

Claude Got est un cycliste quotidien et de randonnée, ainsi qu'un expert renommé en sécurité routière, et il connaît plutôt bien les accidents de cyclistes qu'il a étudiés notamment au travers de la lecture et de la classification de centaines de procès-verbaux dans le cadre d'une étude malencontreuse sur la responsabilité des cyclistes dans les accidents mortels. De cette étude, largement commentée, il conclut que 11% des cyclistes tués sont tombés seuls, et 31% ont été heurtés à l'arrière (il impute néanmoins la responsabilité au cycliste non éclairé dans 15% de ces accidents), et environ 10% de déports de véhicules ou de non-respect de la priorité. Il déclare que les cyclistes sont « plutôt » ou tout à fait responsables dans plus de la moitié des accidents mortels. Sans, là non plus, distinguer les pratiques.

Ces résultats sont stables dans le temps (il a réalisé la même étude en 1990 et en 2001-2003). Seule la proportion de chutes augmente parmi les types d'accident: il en conclut que « *la baisse des tués à vélo ces dernières années était essentiellement due à la baisse des vitesses pratiquées par les véhicules à moteur.* » Bien que fervent promoteur du port du casque, « *qu'il met, dit-il, même pour aller chercher du pain* », il ne s'est pas exprimé au sujet de la loi sur le casque, et si on peut critiquer sa définition de la responsabilité des cyclistes dans les accidents, on peut compter sur lui pour reconnaître l'intérêt primordial de privilégier la sécurité primaire des cyclistes (éviter l'accident).

L'INVS (Institut national de veille sanitaire), représenté par B. Thelot, paraît plus inquiétant en abordant le vélo seulement comme un risque sanitaire: ce sont eux qui ont lancé les campagnes pour le casque, et ils regrettent qu'elles aient dû être interrompues (selon eux pour ne pas compromettre le lancement de Vélib'). Ils ont fait une étude épidémiologique limitée sur les accidents de vélo (pas d'échelle de gravité, pas de circonstances des accidents). Ce sont eux qui ont la mission de dire aux pouvoirs publics quels sont les risques pour la santé. Ils s'appuient sur l'étude dite « EPAC » (Enquête permanente sur les accidents) qui consiste à recueillir des éléments auprès d'un certain nombre de structures médicales réparties sur le territoire. Ainsi entre 2004 et 2007, sur 400000 accidents, 13000 impliquaient un vélo (mais on comptabilise aussi bien les réparations que la chute d'un vélo sur un enfant ou un vélo stationné faisant chuter un passant...). Dans ce contexte, 90% des accidents sont des chutes de cyclistes, qui occasionnent des blessures à la tête dans 28% des cas, ces blessures étant bénignes dans 95% des cas (plaies ou contusions).

L'INPES (Institut national de protection et d'éducation pour la santé) ne fait que mettre en œuvre les politiques de prévention et d'éducation pour la santé dans le cadre plus général des orientations de la politique de santé publique fixées par le gouvernement. Mais ces orientations doivent provenir des recommandations de l'INVS. L'institut a présenté une enquête sur les perceptions du risque et les bonnes pratiques à vélo, parmi lesquelles le port du casque, et se demande comment améliorer l'esthétisme, la fonctionnalité et le confort du casque, mais aussi informer la population pour que les cyclistes le portent davantage. C'est curieux, c'est le même discours que celui de Mme Merli, la déléguée à la sécurité routière lors des journées d'études de la FUBicy.

L'UMRESTTE est une unité mixte de recherche de l'université Claude-Bernard de Lyon et de l'INVS. C'est elle qui a organisé la journée. Mireille Chiron, Amina Ndiaye et Emmanuelle Amoros ont présenté plusieurs analyses intéressantes à partir du registre du département du Rhône (registre des accidents constitué aux urgences), en distinguant (lorsqu'ils disposent des données, soit dans 80% des cas): enfants, accident en milieu urbain ou rural (distingué par le numéro et la population de la commune où a eu lieu l'accident). Elles démontrent que les cyclistes sont moins souvent gravement atteints que les automobilistes, et que « *le port du casque n'a pas un effet significatif en ville.* » Une autre étude contrôlant aussi les accidents par zone, type de route et de trajet, nature de l'antagoniste, prouve que le port du casque divise par trois la probabilité de blessures graves à la tête parmi les blessés hospitalisés. Mais les partisans du casque affirment que l'effet est sous-estimé à cause des personnes qui n'ont pas été hospitalisées (grâce à leur casque) et ne sont donc pas prises en compte dans l'échantillon. Inversement, comme c'est une étude « cas témoin », elle ne prend pas en compte la modification des comportements des cyclistes casqués (et des automobilistes à leur égard).

L'équipe Avenir **PPCT** de l'**INSERM** (Aymery Constant et Emmanuel Lagarde, de Bordeaux) fait preuve de parti pris dans son analyse des travaux sur l'effet des lois rendant le casque obligatoire: les études de Dorothy Robinson sont selon eux biaisées par le fait qu'elle est contre ces lois, alors que les études qui montrent un effet de la loi sur les traumatismes crâniens seraient moins suspectes (en réalité, même ces études montrent que la loi ne réduit que faiblement le nombre de traumatismes crâniens, beaucoup moins que ce à quoi on pourrait s'attendre à partir des études « cas témoins » – celle récente de l'UMRESTTE ou celle plus ancienne de la revue *Cochrane*). ● ● ●

(lire la suite page 18)



www.abri-plus.com



Avec
Abri Plus,
une nouvelle
génération
d'abris vélos



Commercialisée par la société Abri Plus, spécialisée dans la conception et la production de mobiliers urbains, une nouvelle génération d'abris vélos — pratiques, esthétiques et sécurisés — est désormais à la disposition des collectivités et entreprises. La Communauté de l'agglomération rouennaise, qui souhaite accroître la zone d'influence de ses transports en commun grâce au vélo, a déjà installé cinq de ces abris, avec un objectif de vingt d'ici à fin 2010.

« La fonctionnalité de ces abris, d'une surface de 26 m² pouvant accueillir 32 vélos sur deux niveaux, a été déterminante dans notre choix », déclare Pascal Magoarou, vice-président de la Communauté de l'agglomération rouennaise, chargé de l'environnement.

« Les parcs vélo répondent à un objectif : favoriser l'intermodalité vélos et transports en commun, autrement dit la proximité des lignes métro-bus, pour accroître la zone d'influence et le nombre d'utilisateurs des transports en commun », explique Pascal Magoarou.

Dans ce projet de nouveaux équipements, mis en place depuis avril 2009 en bouts de ligne de métro ou de bus, le public visé est celui qui utilise les transports, « prêt à faire 2 km à vélo pour rejoindre les arrêts, là où un piéton ne se dit prêt à faire que 400 m », explique Pascal Magoarou. « En favorisant l'usage des vélos, on multiplie donc par cinq le rayon du secteur concerné par un arrêt de transports en commun. »

Avec la mise à disposition de 340 "Vél'Or", en longue et moyenne location (dont 90 à assistance électrique et 50 pliables), et les 300 km de pistes cyclables programmés sur l'agglomération rouennaise d'ici 2013, cette mesure s'intègre donc dans une politique plus globale de développement durable en matière de gestion des transports. Ainsi, au lieu d'attacher leurs vélos personnels à un poteau, les usagers les laissent dans ces nouveaux abris, y accédant grâce à leur carte de transports en commun « Astuce » spéciale parc vélo, sans coût supplémentaire.

Les vélos sont à l'abri de la pluie et en sécurité, des caméras de surveillance internes prévenant toute tentative de vol. Autre bon point sécurisant, les abris sont éclairés la nuit.

L'esthétique de ces parcs vélos nouvelle génération a également séduit la Communauté d'agglomération rouennaise: « Les parois en verre génèrent une transparence s'intégrant bien dans le tissu urbain. C'est aussi rassurant, dans la mesure où elles permettent une bonne visibilité à l'intérieur », note Pascal Magoarou.

Ces parois, panneaux d'habillage de l'abri, peuvent être modifiées à la demande. Il est aussi possible, sur un même abri, d'opter pour des habillages différents, en bas et en haut. Ils peuvent ainsi être en verre, grillagés, en « rayures » bois verticales ou horizontales (bois certifiés FSC), etc. En cas de vandalisme répété, le type d'habillage peut être changé en cours de vie de l'abri.

L'installation de dix abris vélos Abri Plus est prévue d'ici la fin de l'année et dix autres en 2010, aux abords des stations les plus importantes du réseau de transports de l'agglomération rouennaise. ■

Une expérience intéressante, mais à la portée scientifique discutable

Cette équipe propose d'améliorer les connaissances sur les effets du port du casque sur les comportements des cyclistes et des autres usagers de la route. Pour cela, ils ont monté une expérimentation d'envergure dénommée « CASC », qui vise : d'une part à repérer les effets de l'information ou de la fourniture d'un casque sur le niveau de son port; d'autre part à examiner les comportements des cyclistes et voir s'il y a des conduites différentes entre ceux qui portent un casque et les autres.

Le premier point sera étudié en proposant à plusieurs échantillons de cyclistes empruntant pour une longue durée un vélo à la Maison du vélo (essentiellement des étudiants), soit un casque, soit une information sur le casque, soit les deux, soit aucun des deux, puis d'observer le taux de port de chacune des catégories en les repérant grâce à des caméras lors de la seconde partie de l'expérience.

Pour celle-ci, sept lieux du centre de Bordeaux ont été équipés de caméras zénithales qui repèrent (grâce un logiciel intégré) les cyclistes entrant dans le champ et permettent de mesurer leur vitesse et leur position sur la chaussée

(proximité du stationnement ou des autres véhicules); une seconde caméra observe leurs « prises de risques ». Sur ce point, interrogés par Pierre Toulouse, de l'équipe de Hubert Peigné, au MEEDDM, sur cette notion d'appréciation du risque, ils ont expliqué leurs présupposés: un comportement « à risque » des cyclistes, c'est essentiellement ne pas respecter le code de la route et ne pas porter de casque. Alors qu'on leur faisait remarquer que la prise d'une rue à contresens hier interdite et aujourd'hui autorisée passe du statut de « conduite à risque » à celui de « conduite correcte », ils se sont dits confortés par une analyse des accidents sur le domaine de la CUB. L'expérience devrait se dérouler au cours du second semestre de cette année.

En conclusion

La table ronde finale n'a pas permis de lever les oppositions entre les différents partis, mais a été heureusement tempérée par Bernard Laumon, directeur de l'UMRESTTE. Les associations de cyclistes ont été délibérément écartées de la journée, mais leurs représentants n'ont cependant pas été refusés, par souci de se concentrer sur le débat scientifique et de symétrie par rapport à l'AFTC. Certains des présents ont néanmoins posé des questions (im)pertinentes.

Le besoin de données précises sur les différentes pratiques lors de la survenue des accidents fait partie des réflexions retenues à l'issue de cette journée, qui n'a pas conclu à l'urgence de mesures coercitives en matière de port du casque. Pierre Toulouse a fini par proposer la résolution suivante: personne ne conteste que le casque puisse parfois préserver les cyclistes de blessures graves à la tête, et les résultats des études « cas témoin » le confirment, même s'il y manque toujours la nature de la pratique au moment de l'accident. Toutefois, compte tenu d'une part des apports certains du vélo en termes de santé publique étant donné son statut d'activité physique, qui sont sans commune mesure avec les effets positifs du casque, et d'autre part des risques importants, même s'ils sont mal connus, d'effets pervers d'une loi le rendant obligatoire, il n'y a pas de raison de se presser dans cette direction. Obligera-t-on les baigneurs à arborer une bouée sur les plages au prétexte que les noyades estivales sont nombreuses ? ■



Ville & Vélo est édité par le Club des villes et territoires cyclables



33, rue du Faubourg Montmartre
75009 Paris
T 01 56 03 92 14
F 01 56 03 92 16
info@villes-cyclables.org
www.villes-cyclables.org

Directeur de la publication :
Jean-Marie Darmian

Rédactrice en chef :
Véronique Michaud

Ont collaboré à ce numéro :
Franck Lemarc (dossier),
Pierre Toulouse (sécurité),
Giulia Valmachino, Sabine de Ligny,
Céline Demay

Abonnement / Diffusion :
Olivier Sauron
T 01 56 03 92 14
osauron@villes-cyclables.org

Photos :
Club des villes et territoires cyclables,
Ville de La Rochelle, Denis Desailly

Remerciements :
Gepetto (triporteur couverture)

Publicité :
IM Régie : Marc Grand, directeur
Véronique Annereau
Anaïs Fraigneau
23, rue Faidherbe
75011 Paris
T 01 40 24 14 90/12 63
F 01 40 24 22 70
v.annereau@impub.fr
anaïs.fraigneau@impub.fr

Conception maquette & couverture :
Studio Desailly / Denis Desailly
13, rue Pascal 75005 Paris
T 01 45 35 79 71
F 01 43 36 30 17
ddesailly@mac.com

Illustrations en pâte à modeler + 3D :
Isabelle Duval

Photogravure et impression :
LVRI 44 avenue de Lattre-de-Tassigny
91 100 Corbeil-Essonnes
T 01 60 89 06 22
lvri@lvri.fr
Imprimé sur papier recyclé

BULLETIN D'ABONNEMENT À VILLE & VÉLO

À compléter et à retourner à : **Club des villes & territoires cyclables** 33, rue du Faubourg Montmartre 75009 Paris

Tarif : 1 an / 6 numéros **20 euros TTC**
 Tarif adhérent du Club des villes et territoires cyclables **15 euros TTC**
 Tarif associations membres de la FUBicy, agences du réseau Fnau, DDE-DRE-CETE **15 euros TTC**
 Collectivité, société, association
 Nom..... Prénom.....
 Fonction.....
 Adresse.....

 Tél..... E-mail.....@.....

Je souhaite abonnement(s) à **Ville & Vélo**
 Je paierai à réception de facture
 Je souhaite recevoir une facture acquittée
 Ci-joint mon règlement par chèque à l'ordre du **Club des villes et territoires cyclables**
d'un montant de euros

Ligna



- Installation rapide sans maçonnerie (plots béton fournis)

tulip



esthétique

fonctionnel



- Robuste
- Simple et fiable
- Facile d'utilisation (poignée télescopique)

racks doubles



- Maintien parfait
- Espace optimisé

new beta

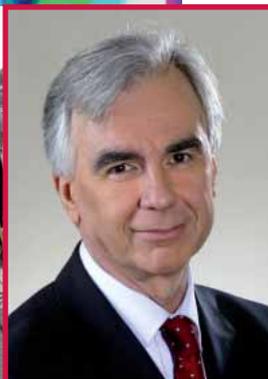
AGUIDON PLUS équipe les plus grandes vélostations Françaises (850 places - Gare de Strasbourg, 350 places en racks doubles - Gare RER de Neuilly-Plaisance, ...).

Toujours au plus près des attentes des utilisateurs, AGUIDON PLUS est l'inventeur du parc sécurisé surélevé, et met en œuvre parmi un vaste choix d'équipements la solution la plus adaptée à votre projet.

AGUIDON PLUS - BP 20451 - 78004 VERSAILLES CEDEX
Tél. : 01 30 24 60 95 - Fax : 01 30 24 60 96



www.aguidonplus.fr



Crédit photo MB © Ville de La Rochelle • Frédéric Le Jan

www.ville-larochelle.fr

www.agglo-larochelle.fr

Maxime Bono, député maire de La Rochelle, Président de la Communauté d'agglomération de La Rochelle

La Rochelle est-elle selon vous une ville cyclable ?

Plus que jamais, et depuis longtemps ! Depuis 1976 et la première initiative de Michel Crépeau, qui a remis le vélo au goût du jour. Avant, le vélo était considéré comme un mode de transport un peu anecdotique. C'est depuis La Rochelle que le vélo a fait le parcours que l'on sait. Depuis maintenant 35 ans, La Rochelle porte bien des innovations en matière d'utilisation quotidienne de la bicyclette. Nous avons réussi à porter l'idée que le vélo est un mode de transport quotidien, pour peu que nous aménagions nos villes et que nous rendions leur liberté aux cyclistes. C'est ce que nous avons fait, d'abord avec les 1 400 arceaux que nous avons installés, puis avec nos 160 km de liaisons cyclables dans l'agglomération.

Vous misez fortement sur l'intermodalité.

Oui : nous avons aménagé la ville pour que le vélo puisse être utilisé de la façon la plus simple et la plus naturelle possible au quotidien. Il est évident qu'il s'inscrit parmi les modes de déplacement individuels, mais dans le cadre du transport public. C'est pourquoi nous avons tout un système de prêts de vélo : à l'année, à la journée pour nos touristes, et plus récemment en libre-service avec les nouveaux vélos Yélo. Ceux-ci s'inscrivent dans la multimodalité, mais surtout dans l'intermodalité. La multimodalité, cela fait longtemps que nous la pratiquons à



Crédit photo © Frédéric Le Jan

La Rochelle. L'intermodalité, c'est-à-dire la capacité de pouvoir passer facilement d'un mode à l'autre, est plus compliquée. Par exemple, nous mettons en place de nouveaux véloparcs, notamment dans toutes les gares. À chaque gare tram-train de l'agglomération, il y aura une station qui permettra soit de trouver un vélo en libre-service, soit un véloparc dans lequel on aura laissé son propre vélo, pour pouvoir terminer son parcours. Nous travaillons à mieux inclure le « moment cycliste » dans la chaîne du transport public.

Pourquoi avoir choisi d'exploiter le VLS en régie – un choix plutôt rare ?

D'autant plus rare que je crois qu'il est unique – si ce n'est à Orléans. Ce qui a motivé ce choix, c'est que nous ne voulions être tributaires de personne. Nous sommes dans une ville que nous protégeons : nous ne voulions pas, pour avoir de nombreux vélos, devoir supporter beaucoup de pub. Deuxièmement, il se trouve qu'en une trentaine d'années,

nous avons acquis avec nos équipes une véritable expérience du vélo. Il nous a semblé que nous pouvions prendre le pari de nous lancer dans l'aventure tous seuls. Nous ne voulions être dépendants de personne, pour nous lancer dans un système dans lequel nous croyons.

Vous arrivez au bout de votre premier PDU. Quelle sera l'orientation du second ?

Le premier PDU avait été un moment de pédagogie très fort. Nous sommes en train d'en tirer les dernières conséquences. Il avait prôné le partage de la voirie plutôt que la spécialisation des voies, le trajet domicile-travail par des modes alternatifs pour libérer les centres... Le deuxième va s'inscrire dans cette continuité : une forte volonté de dialogue avec la population ; la capacité que nous avons à porter nous-mêmes ce PDU, et enfin, sur un plan plus technique, de nouveaux outils sont apparus – je vous parlais du tram-train. Nous allons les intégrer plus fortement. De la même façon, le système de vélos en libre-service va être étendu à l'ensemble de l'agglomération, tout comme les voitures électriques en libre-service. Autrement dit, ce qui avait été fait sous forme d'expérimentation, sur un territoire très restreint, va être généralisé. Et ce n'est pas seulement un changement d'échelle : cela suppose aussi une adaptation des techniques et des territoires. Ce n'est pas La Rochelle en plus grand, mais réellement un nouveau projet. ■

repères

14 août 1976 > inauguration des vélos jaunes, 1^{er} système de vélos en libre-service en France

9 septembre 1997 > La Rochelle organise la première journée sans voiture

8 juin 2009 > les Yelos, nouveaux vélos jaunes intégrés à l'offre Yélo de transport public, sont inaugurés