



Les mardis de l'O.R.T. - N° 1

Transport public de voyageurs - L'émergence de nouveaux services de mobilité : vélo libre service et autopartage

Mardi 24 juin 2008
AFT-IFTIM
Sainte-Luce-sur-Loire (44)

Programme de la rencontre,
présentations des intervenants
et liste des participants



Les mardis de l'O.R.T.

Observer, détecter et faire partager les tendances et évolutions du transport de voyageurs et de marchandises : voilà une des missions essentielles de l'ORT.

A l'heure où un déplacement sur deux en ville fait moins de trois kilomètres, émergent un peu partout de nouveaux services de mobilité : vélo libre service, autopartage ...

Evolution naturelle ou rupture majeure de la mobilité ?

Lors de ce premier "Mardi de l'O.R.T." placé sous l'égide d'un grand témoin, Monsieur Hubert PEIGNÉ, nous avons pu débattre très librement de ces nouvelles pratiques de déplacements et de leurs articulations avec les systèmes de transports collectifs routiers et ferroviaires.

Philippe DENIS
Président

Programme de la rencontre

LES MODES DOUX – Le chaînon manquant de la mobilité collective
Hubert PEIGNÉ, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées et
coordinateur interministériel pour le développement et l'usage du vélo

VÉLO LIBRE SERVICE – "Bicloo", l'exemple de Nantes Métropole
Dominique GODINEAU, Directrice de la Mission des mobilités de Nantes Métropole et
Christophe LE PONNER, Directeur technique de JC Decaux

L'AUTOPARTAGE – "Marguerite" à Nantes
Tony LESAFFRE, Président Directeur Général d'Europcar Ouest

LES MODES DOUX DANS LES GARES ET L'INTERMODALITÉ –
Expérimentation en gare d'Angers
Romain LANGLET, Conseiller Régional des Pays de la Loire

Animation par Gilles MERIODEAU (ADEME)



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT
ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLES

**PROPOSITIONS POUR UNE POLITIQUE
VELO DE L'ÉTAT**

Le vélo en France en 2008

**Hubert PEIGNE, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées
Coordonnateur Interministériel pour le vélo**

le 31 janvier 2008

SOMMAIRE

- 1 D'un Etat absent (années 1980) à un Etat qui redevient présent
 - 1.1 Attentes et opportunités sociales et politiques en 2008
 - 1.2 L'Etat et le vélo avant 2008
- 2 Développer l'usage du Vélo en France - Quelle contribution de l'Etat en 2008 et après...?
 - 2.1 – Rôles et responsabilité de l'Etat
 - 2.2 – Proposition pour un plan d'actions post-Grenelle
 - 2.3 – Un objectif chiffré pour la pratique quotidienne du vélo en France ?
 - 2.4 – Titre et résumé des propositions
- 3 Présentation des propositions
- 4 Récapitulatif des propositions

1 D'UN ETAT ABSENT (ANNEES 1980) A UN ETAT QUI REDEVIENT PRESENT

1.1 Attentes et opportunités sociales et politiques en 2008

- Le vélo est resté longtemps :
 - . associé prioritairement au sport et au cyclotourisme.
 - . absent de la ville (sauf Strasbourg) et des politiques urbaines.
- En quelques années, le changement a été profond et rapide :
 - . les atouts et avantages du vélo gagnent en visibilité et en crédibilité : environnement (GES, énergie, silence...), économie, convivialité et autonomie, complémentarité des TC, sécurité « routière »....
 - . le vélo Loisir s'étend massivement au tourisme et à la randonnée familiale, comme le montrent le succès des politiques nationale et locale de VVV – Véloroutes et Voies Vertes – et leur « rentabilité » économique considérable.
 - . les villes redécouvrent le vélo quotidien : Lyon ; Rennes ; Paris ; Bordeaux ; Lorient ; Grenoble et les PDE promus par la CCI ; Jacou - 34 - et son collège.... C'est ce qu'illustre le succès des VLS -Vélos en Libre Service, mais aussi – c'est tout à fait nouveau – le palier voire la perte de part de marché de la voiture mesurée dans plusieurs agglomérations (Lyon, Lille, Rennes...) au profit des TC et, à un degré moindre, du vélo.
 - . de nombreux exemples prouvent que (comme aux Pays-Bas, en Scandinavie, en Suisse, en Allemagne) le vélo est un remarquable allié – le meilleur allié ! - des TC, et que développer l'un bénéficie à l'autre, qu'il s'agisse du Ferroviaire (Strasbourg) ou des TCU.

- Le contexte est aujourd'hui le suivant :
 - . une attente positive et quasi unanime (tous les sondages, enquêtes et expériences le soulignent) de toutes les composantes de la société française.
 - . une expression foisonnante de cette attente à l'occasion du Grenelle de l'Environnement.
 - . un appel à l'Etat – cf. les 7 points de la déclaration commune du CVC (Club des Villes Cyclables) et de la FUBicy (Fédération des Usagers de la Bicyclette) – pour qu'il se dote, enfin et à nouveau, d'une politique Vélo dont les acteurs locaux ont besoin pour exercer leurs responsabilités.

1.2 L'Etat et le vélo avant 2008

- La 1ère décentralisation au début des années 80 entraîne l'abandon de tout intérêt de l'Etat pour le vélo.
- Usagers et villes s'organisent et s'engagent sans l'Etat : création de la FUBicy en 1980 et du Club des Villes Cyclables en 1989.
- À partir de 1995, l'Etat se réintéresse graduellement au vélo :
 - . d'abord au vélo Loisir et Tourisme, avec la politique des Véloroutes et Voies Vertes (schéma national en 1998 ; lancement de schémas régionaux en 2001, accompagné de 20 M € au total dans plusieurs contrats – Etat – Région de 2000 à 2006 ; création de la Mission Nationale VVV en 2003 ; fiches techniques, études économiques ; mobilisation des SGAR et services régionaux de l'Etat...) qui produit 12 000 Km d'itinéraires dont 4 000 Km de voies vertes (pour les « non motorisés »).
 - . mais aussi au vélo urbain quotidien : création du Comité de la politique du vélo (Etat et ses partenaires, notamment usagers et collectivités locales) en 1995 ; modifications du Code de la route ; prix annuel du vélo ; fête du vélo ; guides pour les aménagements cyclables ; reprise d'une politique vélo de la SNCF....
- En 2004, à la demande du Premier Ministre, Madame Le Brethon, Députée-Maire de Caen, lui remet un rapport proposant une trentaine de mesures pour une politique vélo de l'Etat.
- Premières applications de ce rapport en avril 2006 :
 - . lancement de la démarche Code de la Rue (pilotée par la DSCR) qui concerne bien d'autres sujets que le seul vélo.
 - . nomination de M. Vélo (Coordonnateur Interministériel...) auprès du Ministre chargé des Transports pour 3 ans. Conformément à sa lettre de mission, il rencontre un grand nombre d'« acteurs du vélo » et soumet à l'automne 2006 un projet de plan d'actions qui reçoit l'accord officieux du Ministre – M.Vélo en informe donc ses partenaires, chacun en ce qui le concerne, avec les réserves d'usage, et le met en application.
 - . le cabinet du Ministre travaille – et fait travailler M. Vélo – plusieurs mois sur les mesures dont le Ministre pourrait plus particulièrement prendre la responsabilité et sur un

événement – à créer – à l'occasion duquel il pourrait annoncer et le plan d'actions et sa propre politique, mais cette démarche n'aboutit pas à temps avant la période préélectorale.

. à la suite des élections du printemps 2007, le Ministre fait connaître ses objectifs. Dans le cadre et à la suite du Grenelle de l'Environnement, il demande que lui soient proposés les éléments d'une politique vélo tenant compte du nouveau contexte.

2 DEVELOPPER L'USAGE DU VELO EN FRANCE - QUELLE CONTRIBUTION DE L'ÉTAT EN 2008 ET APRES...?

2.1 – Rôles et responsabilité de l'Etat

L'année 2008 commence sur un consensus qu'on peut dater de 2004 (rapport le Brethon), qui s'est renforcé et qu'on peut actualiser en le présentant ainsi :

- L'Etat n'est pas l'acteur de terrain principal...
- ... mais il est de sa responsabilité de fixer les objectifs et de mettre en place les éléments de droit, de fiscalité et de financement, d'information et de formation, de recherche et d'expérimentation... qui donneront aux autres acteurs – ils l'attendent fortement de sa part – les moyens d'atteindre ces objectifs.
- Les dernières années ont vu une évolution rapide dans l'appréciation des objectifs et des priorités qui sont maintenant partagés mais qui devraient aussi gagner en niveau d'exigence : lutte contre les nuisances ; énergie et climat ; santé ; amélioration et élargissement de la gamme des choix de mobilité quotidienne ; sécurité ; économie ; autonomie et convivialité... Les débats et les premières orientations du Grenelle de l'Environnement traduisent pleinement ce phénomène.
- Et l'Etat (avec ses divers établissements et services, ses agences etc...) est aussi un opérateur – employeur – investisseur – gestionnaire - ... de première grandeur qui doit bien évidemment rechercher l'exemplarité.

2.2 – Proposition pour un plan d'actions post-Grenelle

C'est donc sur une grande variété de fronts que l'Etat est attendu en matière de vélo, et cela d'une façon globalement positive et unanime de la part de tous ses partenaires. Or, depuis l'annonce d'avril 2006, il a en effet porté – ou commencé à porter – son effort sur bon nombre de ces fronts mais pas sur certains de ceux où il est le plus attendu : la communication, certains financements, la santé....

Les propositions qui suivent visent à aborder, dans les conditions de 2008, l'ensemble des thèmes qui peuvent concerner l'Etat, dans un plan d'action actualisé post-Grenelle (après la version provisoire de l'automne 2006).

Le MEDAD – Ministre et Secrétaires d'Etat – est bien sûr le département ministériel le plus sollicité mais il ne l'est pas sur tous les thèmes.

Par ailleurs, pour lui comme pour les autres ministères, tout ce qui se fait déjà (et qui évolue régulièrement, souvent en s'amplifiant) n'a pas été cité car plusieurs actions menées donnent lieu à un travail progressif, continu et utile, mais sans annonce ni mesures phares. Leur place est dans un bilan et non pas dans un plan qui doit insister sur les éléments de nouveauté ou d'accélération nécessitant des choix et des moyens bien identifiés (notamment en partage – pilotage).

Dans le même esprit, l'Etat entend bien maintenir son appui aux acteurs nationaux que sont, par exemple (mais pas seulement), les associations et fédérations d'usagers ou d'élus : leur apport, défini dans des conventions ad hoc, passées avec chacun, est précieux et doit même être encouragé.

2.3 – Un objectif chiffré pour la pratique quotidienne du vélo en France ?

Au terme de cette brève présentation et avant de détailler les propositions du plan d'action, le Coordonnateur Interministériel propose en effet de retenir un double objectif chiffré pour l'année 2012, formulé ainsi :

- au niveau national, une part de marché de 10%.
- pour chaque ville une augmentation de 5 points (par exemple passer de 2% à 7%, ou de 7% à 12%...) entre 2006 / 2007 (selon les données disponibles) et 2012.

Bien entendu, 10% au niveau national n'est pas nécessairement cohérent avec + 5 points déclinés localement, et l'état de référence local ne pourra pas être estimé en 2007 partout (c'est un euphémisme...). Nous proposons cependant ces deux objectifs :

- parce qu'ils donnent à chaque acteur une indication (pas plus, pas moins) sur la part qui lui revient...
- parce qu'ils conduisent acteurs locaux et Etat à clarifier ce dont on parle, ainsi que l'état de référence, le suivi et le processus de suivi et d'évaluation de ce volet de la mobilité, et la façon de le quantifier.

Atteindre ce résultat de méthode serait déjà précieux, mais nous n'oublions pas que l'objectif est bien de donner au vélo la possibilité de déployer toutes ses possibilités au service de nos concitoyens – tous nos concitoyens – ce qui signifie sans aucun doute aujourd'hui accroître significativement sa part de marché !

2.4 – Titre et résumé des propositions

Ces propositions sont regroupées en quatre chapitres :

A – L'Etat met en place le cadre de l'action territoriale

A1 – Code de la rue

A2 – Vélo et habitat collectif

A3 – Fiscalité

A4 – Ecoquartiers

A5 - Urbanisme

B – L'Etat s'implique dans des partenariats avec les acteurs de terrain

B1 – Politique des VVV – Véloroutes et Voies Vertes

B2 – Valorisation des réseaux et services TC par le vélo

- B3 – Appui à des « villes plus cyclables »
- C – L'Etat (avec ses services, établissement, agences...)
 - exerce ses responsabilités d'opérateur et gestionnaire
 - C1 – Bilan Carbone
 - C2 – Recherche, Innovation...
 - C3 – Réseau Routier National
 - C4 – Vélo et Santé
 - C5 – Politique vélo des Ministères en charge de l'Education Nationale et de l'Enseignement Supérieur
 - C6 – Vélo et Education Routière
 - C7 – Contribution des Etablissements Publics : SNCF, RFF, VNF, RATP, EPA
- D - L'Etat communique et favorise la communication sur le vélo
 - D1 – Démarche de communication

3 PRESENTATION DES PROPOSITIONS

CHAPITRE A – L'ETAT MET EN PLACE LE CADRE DE L'ACTION TERRITORIALE

A1 – Code de la Rue

Démarche lancée en avril 2006 et confiée à la Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière, Directrice de la DSCR.

. 2006 / 2007 : recueil des demandes et attentes (plus de 100) des instances associées à la démarche (élus, usagers...) ; premières mesures examinées et décidées en 2007 .

Perspectives et propositions

- Confirmer les 4 mesures soumises au CISR (décret fin printemps ou été 2008) : principe de prudence ; création de la zone de rencontre ; généralisation des doubles sens cyclables dans les zones 30 et zones de rencontre ; priorité du piéton renforcée en traversée de chaussées.
- Valider la poursuite et l'extension de la démarche à d'autres thèmes de travail. Confirmer la prochaine expérimentation du « Tourne à Droite » au feu rouge, pour les cyclistes, sur quelques carrefours de Bordeaux et Strasbourg.
- Annoncer une politique de communication forte pour faire connaître et appliquer les nouvelles mesures, mais aussi rappeler, les mesures existantes trop méconnues.

A2 – Vélo et Habitat Collectif

Après consultation d'un large panel d'acteurs, l'Etat vient de compléter le dispositif applicable par eux (opérateurs du logement, aménageurs, collectivités locales) : article 12 des PLU ; fiscalité ; financement HLM ; financement ANAH ; fiche technique...

Perspectives et propositions

- Faire connaître le dispositif ainsi en place lors de journées professionnelles, par diffusion de bonnes pratiques, fiches de cas, articles dans les revues professionnelles.
- Promouvoir une aide spécifique et temporaire de l'Etat, à visée démonstrative, pour l'équipement des logements HLM existants, selon des modalités en préparation avec les organismes HLM et les Collectivités Locales (réunion le 14 février 2008 au Ministère du Logement et de la Ville).

A3 – Fiscalité

Madame la Ministre de l'Economie, des Finances et de l'Emploi a fait connaître son intérêt pour la promotion de l'usage de la bicyclette et pour les mesures qui pourraient la favoriser.

Perspectives et propositions

- Le Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Emploi engage un travail sur des mesures fiscales éventuelles relatives aux divers types de vélos – incluant les vélos à assistance électrique – ainsi qu'aux services et aux déplacements qui leur sont liés.

A4 – Ecoquartiers

Les travaux du Grenelle de l'Environnement ont mis en avant l'intérêt de réaliser des Ecoquartiers, et de promouvoir rapidement un nombre significatif d'expériences en ce sens.

Perspectives et propositions

Les principes et les programmes d'aménagements de ces quartiers prévoient notamment :

- L'équipement en parking (garage à vélo) des logements et des équipements ;
- Leur desserte interne et leur desserte externe (liens avec les autres quartiers et secteurs de la ville) par des circulations douces sécurisées – dont le vélo.
- Une complémentarité poussée entre TCU et vélo.

A5 – Urbanisme

Urbanisme, choix d'aménagement et d'occupation des sols, politiques « locales » de l'habitat... : autant de chapitres de l'action publique qui sont prioritairement de la responsabilité des collectivités locales. Toutefois, l'Etat a la responsabilité d'une part, de fixer certains grands objectifs de ces diverses politiques d'aménagement des territoires, d'autre part de mettre en place le cadre et les processus qui donneront aux collectivités locales l'occasion de les prendre en compte véritablement, avec le niveau d'ambition et de cohérence voulues. C'est, en particulier, le cas avec le domaine des transports et déplacements, encore trop souvent séparé du domaine de l'urbanisme dans la pratique et les décisions quotidiennes.

Perspectives et propositions

La priorité n'est pas de renforcer l'arsenal des normes et obligations – de desserte, de stationnement, etc... - relatives par exemple à la place des TC et des modes doux et pleinement applicables en théorie, mais souvent pas assez mises en perspective avec les choix de politiques d'urbanisme et d'opérations d'aménagement (urbanisme opérationnel).

Dans cet esprit et en ce qui concerne le vélo :

- L'examen des compléments éventuels de normes et d'obligations sera inclus dans les démarches déjà engagées (code de la Rue, suite du Grenelle...).
- Au-delà, on proposera surtout que les documents d'orientation et de pilotage de l'action publique locale – SCOT, PLH, PDU, PLU... - abordent nécessairement et explicitement la place faite à ces services et mode de déplacement, dont le vélo, et à la cohérence des choix effectués. Cette proposition sera faite dans le cadre de la révision et de la simplification du Code de l'Urbanisme demandée par le Président de la République.

CHAPITRE B – L'ETAT S'IMPLIQUE DANS DES PARTENARIATS AVEC LES ACTEURS DE TERRAIN

B1 – Politique des VVV – Véloroutes et Voies Vertes

Décisive dans les premières années de cette politique, la contribution de l'Etat comportait un volet financier, en partie « de droit commun », en partie (20 M €) lié aux contrats passés avec une majorité des Régions pour la période 2000 – 2006. Cette seconde partie n'a pas été reconduite pour 2007 – 2013.

Le bilan des années écoulées et l'analyse des réalisations montrent qu'aujourd'hui un financement important de l'Etat serait certes apprécié, mais n'aurait un rôle significatif que dans certains cas.

En revanche, il apparaît nécessaire de constituer un partenariat entre tous les acteurs, notamment sous la forme d'une équipe opérationnelle ayant pour mission de mieux coordonner et surtout valoriser – en premier lieu sur le plan de l'économie touristique – le réseau de VVV progressivement réalisé par les collectivités territoriales et doté de services que recherchent les diverses clientèles.

Perspectives et propositions

- Confirmer la Mission Nationale des Véloroutes et Voies Vertes (en la redéfinissant, compte tenu de la réforme de l'Etat en cours) et ses tâches : promouvoir avec les Régions, l'adoption des schémas régionaux et la réalisation des grands itinéraires interrégionaux ; développer et tenir à jour les guides, référentiels et fiches de cas ; mobiliser les instances de l'Etat (Directions et Services Centraux ; grands établissements publics...) ; réviser le Schéma National VVV en liaison avec les divers partenaires européens (UE ; fédérations d'utilisateurs...)...

- Rétablir le principe d'un soutien financier spécifique de l'Etat à la réalisation de VVV s'ajoutant au « droit commun » ; définir en 2008 le montant à prévoir en 2009 – on propose 1 M € - et son évolution éventuelle – par exemple 2 M € en 2010, etc... - si se confirment une demande importante des maîtres d'ouvrage locaux et le rôle décisif d'un apport sélectif de l'Etat ; dresser une liste des opérations qui seraient ainsi aidées (sections de liaison avec les pays voisins ; sections entre régions ; rétablissement de coupures dues à des infrastructures de l'Etat ; passage d'un itinéraire en secteur sensible, source d'exigences accrues...).
- Affirmer le soutien, y compris financier (de l'ordre de 100 000 Euros par an, pour 1 à 3 ans), de l'Etat à la mise en place d'un partenariat – fondation, association,... - et d'une équipe destinés à promouvoir et coordonner la réalisation du réseau VVV, sa promotion commerciale, les services qu'il doit offrir etc... (du type de « la Suisse à Vélo » ou de « Vélo - Québec »). Confirmer le soutien actuel à la mise en place partenariale de l'Observatoire National des VV

B2 – Valorisation des réseaux et services de TC par le vélo

Les conclusions de la première phase du Grenelle ont souligné l'engagement de l'Etat pour le développement des TC, que traduit notamment la réalisation de 1 500 Km supplémentaires de TCSP, mais aussi pour la réalisation d'itinéraires cyclables.

Perspectives et propositions

L'Etat, dans le cadre des PDU et de son appui au développement des TCU, prendra en compte les aménagements et équipements cyclables constituant pour les cyclistes les itinéraires de desserte, de rétablissement et de rabattement, et les interfaces avec les réseaux de TCU concernés.

B3 – Appui à des « villes plus cyclables »

Des pays où la pratique quotidienne du vélo en ville est beaucoup plus développée – Pays-Bas, Danemark – ont cependant éprouvé le besoin de donner une impulsion renouvelée à l'appui du niveau national au niveau local en menant un « appel à candidatures » auprès des villes. Ont ainsi été sélectionnées quelques « cycling cities » qui, pour un programme d'actions ciblées sur 3 à 5 ans, ont reçu quelques centaines de milliers ou quelques millions d'Euros du niveau national, (selon leur taille et le programme retenu) leur permettant d'aller « plus vite, plus loin » sur divers thèmes.

Le bilan des années écoulées et l'analyse des réalisations montrent qu'aujourd'hui, un financement important de l'Etat serait certes apprécié, mais n'aurait un rôle significatif que dans certains cas.

Perspectives et propositions

On propose que l'Etat – le Ministère – affiche son intention et consacre l'année 2008 – ou quelques mois de cette année – à examiner avec les collectivités locales l'intérêt d'un tel appel

(pourraient par exemple être envisagés : garage à vélo dans l'habitat collectif ; vélo et TC ; vélos et gares SNCF ; desserte et équipement des universités, etc...) impliquant l'Etat, les villes et, le cas échéant, tel ou tel autre partenaire.

Il s'agit, bien sûr, en première étape d'estimer les objectifs, les financements en jeu, les modalités de sélection des villes, le dispositif de suivi et d'évaluation etc...

CHAPITRE C – L'ETAT (AVEC SES SERVICES, ETABLISSEMENTS, AGENCES...) EXERCE SES RESPONSABILITES D'OPERATEUR ET GESTIONNAIRE

C1 – Bilan Carbone

De nombreux pans de la vie et de l'activité de nos entreprises, de nos collectivités, de nos concitoyens... font l'objet d'une attention nouvelle ou renouvelée relative à l'énergie, à la pollution, aux GES etc... et cela en considérant un « périmètre » pertinent (cycle de vie ; système de transport...).

Perspectives et propositions

Bien connu sous de nombreux aspects, le système vélo ne l'est pas selon l'approche « Bilan Carbone » qui sera donc conduite dès cette année 2008.

C2 – Recherche, Innovation...

Longtemps ignoré, le vélo fait l'objet d'un intérêt croissant sous les angles conjugués de la recherche, de l'innovation, de la valorisation industrielle et économique.

Perspectives et propositions

Le PREDIT 3 a lancé en 2007 un appel à projet relatif au vélo – le tout premier de son histoire – qui a donné lieu à une douzaine de propositions, dont 8 ont été retenues, pour une contribution financière de l'Etat de 600 000 Euros environ.

Le PREDIT 4, dont les modalités sont en cours d'élaboration, fera sa place au vélo.

Par ailleurs, sous l'égide du Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Emploi (Industrie) et avec le concours des milieux industriels et professionnels du cycle, un dispositif, favorisant l'appui aux innovations et inventions est en préparation. Une journée d'échanges et de débats visant à mettre les acteurs en relation et à dégager des propositions sera organisée au 2ème semestre 2008.

C3 – Réseau Routier National

Le RRN représente aujourd'hui environ 18 000 Km, très majoritairement des autoroutes, des routes express ou des routes ayant vocation à le devenir. Par comparaison, les réseaux départementaux représentent environ 380 000 Km et les réseaux communaux. Environ 600 000 Km (soit un total de 1 000 000 Km). Le RRN reçoit cependant environ 25% du trafic...

Le RRN n'a vocation à accueillir un trafic de vélos que sur les sections qui, à terme, resteraient « ordinaires ». Sur les autres sections, de loin les plus importantes, sa consistance et son aménagement ne doivent pas faire obstacle à la pratique du vélo dans les territoires traversés et desservis.

Perspectives et propositions

- Instruction est donnée aux Services Routiers de l'Etat de prendre en compte la circulation des vélos dans tous les programmes et opérations d'aménagements du RRN, sur le réseau lui-même ou à proximité, selon le cas. Les moyens financiers seront intégrés dans le budget des opérations.
- Le Ministre, Direction Générale des Routes, a en outre demandé aux Services Routiers le 21 août 2007 – cette demande a maintenant un caractère permanent – de lui faire connaître et de lui soumettre les aménagements cyclables à prévoir sur le RRN existant, hors opérations d'investissement évoquées ci-dessus. Un montant de 1 M € par an pourra y être consacré, voire plus si la demande le justifie.
- Dans l'un et l'autre cas, l'aménagement cyclable devra s'insérer dans un schéma territorial plus large et sera donc mis au point en concertation notamment avec les collectivités locales et les usagers.

C4 – Vélo et santé

L'importance d'une activité physique quotidienne mesurée, mais significative pour la santé est maintenant bien établie, par exemple dans la lutte contre l'obésité – particulièrement chez les jeunes – ou les maladies cardio-vasculaires. La marche et le vélo – de l'ordre de 30 minutes par jour – sont ainsi reconnus comme des moyens de lutte particulièrement simples, efficaces, peu coûteux et sans contre-indications.

Perspectives et propositions

- Le Coordonnateur Interministériel pour le vélo apportera au Ministère de la Santé, de la Jeunesse et des Sports son concours pour diffuser largement les connaissances sur l'intérêt d'une pratique cycliste quotidienne, pour promouvoir cette pratique auprès des publics concernés, pour trouver des partenaires en ce sens (collectivités locales...).

C5 – Politique vélo des Ministères en charge de l'Education Nationale et de l'Enseignement Supérieur

Le vélo « rejoint » les Ministères selon deux axes principaux :

- Le vélo dans les déplacements quotidiens des élèves (du primaire à l'Université) et de la communauté éducative (administration incluse). Sa part a considérablement chuté –

souvent jusqu'à 1 % à 2 % seulement – au cours des 30 dernières années mais, au contraire, bon nombre d'établissements connaissent ou retrouvent une pratique significative grâce à une politique d'offre (accès, stationnement, services...) et de mise en « situation d'essayer vraiment ». C'est ce qu'illustrent des collèges de l'Hérault (de 20 à 80 % d'élèves cyclistes quotidiens dans plusieurs établissements) ou dans d'autres départements (Loire-Atlantique, Rhône, Loir-et-Cher ; départements d'Ile-de-France...), mais aussi les opérations de type « cyclobus » en écoles primaires, ou encore le fort développement du vélo dans certains campus et secteurs universitaires (Strasbourg, Nantes, Grenoble...).

- Le vélo dans les programmes des enseignements primaire et secondaire. Pour l'essentiel, à la fois dans les programmes nationaux et dans les occasions d'initiatives locales, le vélo a ou peut avoir une place importante, et le Ministère de l'Education Nationale encourage ce type d'activité.

D'autre part, après contact avec le Coordonnateur Interministériel, le Ministre de l'Education Nationale a désigné en 2007 en son sein un correspondant vélo (par ailleurs conseiller Education Nationale de la Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière).

Perspectives et propositions

Grâce à l'action du correspondant vélo de l'Education Nationale, celle-ci engage et engagera, en lien avec le Coordonnateur Interministériel :

- Une participation à la démarche de communication vélo (cf D1 ci-dessous), par exemple en direction des enseignants, des parents, de l'administration, par des supports oraux, écrits ou autres.
- Une diffusion des bonnes pratiques et de leurs conditions de réussite (ex : collèges avec 30 %, 50 % ou 70 % d'élèves cyclistes domicile – école) en particulier auprès des communes, départements (concernés par les collèges et les transports scolaires...) et régions.
- Un programme de « mise à vélo » de plusieurs dizaines de milliers (voire de centaines de milliers) d'élèves du primaire, vraisemblablement avec l'appui d'une compagnie d'assurance.
- Une concertation avec les associations de parents, d'élus, de cyclistes... pour obtenir leur participation et définir les étapes ultérieures d'une action vélo à l'Education Nationale.
- Le Coordonnateur se rapprochera du Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche pour voir avec celui-ci comment élaborer un programme orienté vers les Universités (de la responsabilité de l'Etat) et les étudiants.

C6 – Vélo et Education Routière

D'un commun accord avec la DSCR et les associations d'usagers, constat a été dressé que le vélo est peu pris en compte dans l'Education Routière. La DSCR a donné son accord à une amélioration de cette prise en compte.

Perspectives et propositions

Des propositions ont été faites à la DSCR, relatives à la formation / information des formateurs (autos-écoles), à la formation apportée aux candidats au permis de conduire, au contenu de l'examen préalable à l'obtention de ce permis.

L'audit en cours sur le dispositif national du Permis de Conduire donne à ces propositions la possibilité de lui être intégrées, et les contacts en ce sens sont établis avec la mission d'audit.

C7 – Contribution des Etablissements Publics : SNCF, RFF, VNF, RATP, EPA

Concrétiser une politique vélo nécessite des opérations... et des opérateurs. L'Etat dispose de tels opérateurs dans divers domaines et peut, dans le respect des textes, contrats et convention qui définissent leurs objectifs, leurs responsabilités et leurs relations avec lui, demander à ceux-ci d'apporter une contribution à la politique nationale du vélo.

Perspectives et propositions

- La SNCF, qui manifeste depuis une dizaine d'années un intérêt rénové et croissant pour le vélo, est invitée à développer son action pour un accueil limité mais effectif des vélos dans les trains (en lien avec les Régions pour les TER) ; un accueil ambitieux des vélos dans les gares, incluant les services de garage, de location, d'entretien – réparation... attendus par les clients ; une information complète et fiable de ses clients et de ses agents. Elle est également invitée, en partenariat avec les acteurs locaux, à mener des actions pilotes. Pour cela, avec l'appui de l'Etat, elle définira les modalités de ces diverses actions et les fera connaître tant en interne qu'en externe.
- RFF a fait réaliser par le CETE de Lyon et l'IAURIF un recensement des voies ferrées inutilisées en France (dont une partie seulement appartient à son réseau). RFF procédera à la validation de ce recensement auprès de ses directions régionales et définira avec les collectivités territoriales les conditions et modalités de la mise à disposition de ces voies ferrées pour la réalisation de VVV.
- VNF accueille sur bon nombre de ses voies de halage la circulation des cyclistes et d'autres usagers généralement sous condition de « superposition de gestion » qui suppose un accord avec les collectivités locales concernées. VNF fera connaître des exemples de réussite, ainsi que les modalités et les enseignements des actions menées. VNF engagera ses services territoriaux à favoriser l'ouverture des voies de halage dans les conditions ainsi validées par l'expérience et à participer activement aux programmes VVV des collectivités locales, à adapter les conditions générales au contexte spécifique éventuel des opérations.
- La RATP s'est engagée il y a plusieurs années dans des actions expérimentales en faveur du vélo et de l'intermodalité vélo / TC (système « Roue Libre », vélostations...). Elle souhaite aujourd'hui donner une nouvelle dimension à cette double orientation et, en lien avec le STIF et les collectivités territoriales, intégrera dorénavant le vélo dans les programmes de maintenance, de modernisation et de création auxquels elle participera (comme les prolongements du métro ou une rocade de type Arc Express...).

- Les EPA (Etablissements Publics d'Aménagement) intégreront le développement de l'usage du vélo (équipement des immeubles collectifs, accessibilité et circulation des vélos, complémentarité TC / vélo...) dans leurs programmes. Ils prendront en compte et faciliteront les opérations et programme des collectivités locales en faveur du vélo.

En ce qui le concerne, l'Etat intégrera les éléments de sa politique vélo dans les objectifs et les moyens qu'explicitent les documents (contrats, conventions...) régissant les relations avec les Etablissements Publics. Il travaillera sans délai à la solution des questions et difficultés éventuellement rencontrées. Il montera avec eux les événements – colloques, journée technique... - qui seraient utiles soit à un EP, soit à plusieurs EP ensemble.

CHAPITRE D – L'ETAT COMMUNIQUE ET FAVORISE LA COMMUNICATION SUR LE VELO

D1 – Démarche de communication

Un « investissement » de l'Etat dans une démarche de communication large et durable est l'une des attentes majeures de ses partenaires, déjà notée et exposée par Brigitte LE BRETHON dans son rapport de 2004, reprise en priorité par ces mêmes partenaires au début du Grenelle.

Perspectives et propositions

Le Ministre partage pleinement cette attente et a la volonté de conduire une démarche dans cet esprit :

- Il traitera, par exemple, l'image du vélo, la diversité croissante de l' « outil-vélo », ses atouts et avantages, son adaptation à tous les publics, l'information sur le Code de la route (code de la rue...) comme sur le comportement des cyclistes envers les autres usagers et vice-versa etc...
- Il dégagera des moyens spécifiques (il réserve 200 000 Euros en 2008 et 500 000 Euros en 2009 à cet effet) ;
- Il proposera à d'autres Ministères et acteurs de s'associer, en intégrant le vélo dans une partie de leurs programmes de communication respectifs, par exemple lors de journées, semaines ou événements consacrés à divers thèmes ou ciblés sur des publics variés (mobilité, sécurité routière, santé, jeunes, seniors, coûts individuels et collectifs de divers modes de vie...).
- Il produira ou fera produire les supports et éléments (matériels, audiovisuels, numériques...) pouvant concourir à ces actions de communication.

4 RECAPITULATIF DES PROPOSITIONS

A – L'Etat met en place le cadre de l'action territoriale

A1 – Code de la Rue

- Officialiser les mesures retenues en 2007 – dont les zones de rencontre, et la généralisation des doubles sens cyclables dans les zones 30 et futures zones de rencontre.
- Poursuivre la démarche en 2008.
- Expérimenter le « tourne à droite » au feu rouge pour les cyclistes à Bordeaux et Strasbourg.
- Annoncer et engager une forte communication (y compris sur les dispositions du Code de la route déjà applicables) pour faire connaître et faciliter l'application du « code de la rue ».

A2 – Vélo et Habitat Collectif

- Faire connaître le dispositif applicable.
- Mettre en place une aide spécifique et temporaire de l'Etat, à titre démonstratif, pour équiper de places de garage pour vélos l'habitat social ancien dans quelques villes à sélectionner.

A3 – Fiscalité

- Mener le travail engagé par le MINEFE sur proposition de M. Vélo.

A4 – Ecoquartiers

- Inclure dans le cahier des charges l'équipement en parkings et garages à vélo, la desserte des quartiers, la complémentarité avec les TC.

A5 – Urbanisme

- Inclure dans la révision du Code de l'Urbanisme la nécessité de traiter explicitement la place du vélo dans des documents tels que SCOT, PDU, PLH, PLU....

B – L'Etat s'implique dans le partenariat avec les acteurs de terrain

B1 – Politique des VVV

- Confirmer la MN3V (éventuellement modifiée après réforme de l'Etat et réorganisation du MEDAD) et la récente nomination au MEDAD de son responsable, Jean-Louis PONS.

- Confirmer aussi le maintien de l'implication de l'Etat auprès des Régions ; pour les documents techniques et référentiels ; pour l'avancement des grands itinéraires européens etc....
- Annoncer la prochaine révision du Schéma National (en cours d'étude par le CERTU et le CETE de Lyon).
- Rétablir le soutien financier spécifique et ciblé de l'Etat à la réalisation de VVV (1 M € en 2009 – et montée en puissance par la suite).
- Affirmer le soutien de l'Etat – y compris financier : 100 000 € par an – pour le lancement d'une équipe de promotion des VVV fédérant les acteurs de terrain (collectivités locales, monde du tourisme, opérateurs de transport...). Première étape dès 2007 et 2008 avec la contribution de l'Etat, financière et opérationnelle, à la mise en place partenariale de l'Observatoire National des VVV.

B2 – Valorisation des réseaux et service de TC par le vélo

- Intégrer les itinéraires et les interfaces vélo dans le programme des 1 500 Km de TCSP soutenus financièrement par l'Etat.

B3 – Appui à des « villes plus cyclables »

- En 2008, préfigurer la pertinence et les modalités (objectifs et contributions de l'Etat) d'un appel à des « villes plus cyclables » en 2009.

C – L'Etat exerce ses responsabilités d'opérateur et de gestionnaire

C1 – Bilan Carbone

- Annoncer sa réalisation en 2008.

C2 – Recherche, Innovation...

- Rappeler l'Appel à Projet « vélo » 2007 (600 000 € de l'Etat) dans le cadre du PREDIT 3.
- Souligner la prise en compte élargie du vélo dans le PREDIT 4.
- Annoncer le montage d'une politique d'appui à l'innovation dans le domaine du vélo par le MINEFE (Industrie) et la tenue d'une journée de travail sur ce point au 2ème semestre 2008.

C3 – Réseau Routier National

- Faire part de la double commande du Ministre à ses services routiers.

. Quant aux opérations d'investissement importantes individualisées (intégrer le vélo dans les opérations et dans les budgets)

. Quant à la prise en compte du vélo sur le RRN existant (lettre du DGR aux services routiers en date du 21 août 2007).

Le Ministère y consacrerà jusqu'à 1 M € par an (voire plus si besoin).

C4 – Vélo et santé

- Engager avec le Ministère de la Santé, de la Jeunesse et des Sports une action pour faire connaître l'intérêt pour la santé d'une pratique quotidienne mesurée du vélo.

C5 – Politique vélo du Ministère en charge de l'Education Nationale et de l'Enseignement Supérieur

- Démarche de communication, de proposition de supports, de diffusion des bonnes pratiques, sur l'intérêt du vélo et sur les résultats atteints en divers lieux et établissements.
- Mise à vélo de dizaines, puis centaines de milliers d'élèves en Primaire, en lien avec les acteurs locaux, et concertation avec les associations représentatives à divers échelons territoriaux (parents, enseignants, élus, administration...).
- Définir un programme orienté vers l'Enseignement Supérieur et les étudiants.

C6 – Vélo et Education Routière

- Intégrer le vélo dans l'Education Routière (proposition à la mission d'audit).

C7 – Contribution des établissements publics de l'Etat : SNCF, RFF, VNF, RATP, EPA

- « Commandes » de l'Etat à chacun en fonction de ses missions, moyens et caractéristiques. Organisation d'une ou plusieurs rencontres pour dynamiser leurs actions et caler les conditions de leurs partenariats respectifs avec les autres acteurs.

D – L'Etat communique et favorise la communication sur le vélo

D1 – Démarche de communication

- Démarche spécifique, à laquelle l'Etat pourra consacrer 200 000 € en 2008, 500 000 € en 2009...
- Mais aussi et surtout insertion du vélo dans la communication liée à des événements (semaine SR, semaine mobilité...) ou à la politique de certains acteurs (santé, SR, publicitaires, divers milieux économiques...).
- Production de supports et éléments pouvant concourir à ces actions.



BICLOO

-

Les objectifs attendus de Nantes Métropole



1



LE SERVICE ATTENDU

- Un dispositif performant de libre-service vélo automatisé
- Le principe du vélo partagé
- Usage à privilégier : le parcours urbain de courte distance
- Durée du service : 10 ans



2

LES OBJECTIFS ATTENDUS

Tranche ferme

- 2 500 déplacements par jour minimum, jusqu'à 4 000 déplacements par jour.
- Minimum 500 vélos disponibles
- 67 stations minimum positionnées sur le centre de Nantes

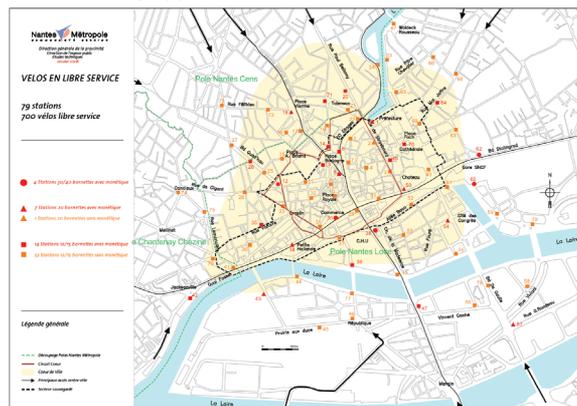
Tranches conditionnelles

- Tranches conditionnelles 1 et 2 :
 - 500 déplacements supplémentaires par jour
 - Pas de création de nouvelles stations.
 - Au moins 70 vélos disponibles en plus.
- Tranches conditionnelles 3 et 4 :
 - 500 déplacements supplémentaires par jour
 - Création de 10 nouvelles stations
 - Au moins 70 vélos disponibles en plus

3

LES STATIONS

- Maillage dense et continu :
 - 67 stations minimum dans le centre de Nantes,
 - L'interdistance entre les stations ne doit pas excéder 5 minutes de marche,
 - Taux de foisonnement optimal des vélos en station : 1,7 (rapport nombre de bornettes / nombre de vélos).



4

LES VELOS

- Sûrs, robustes, confortables, adaptés à un usage urbain,
- Accessoires : panier, béquille, selle réglable en hauteur et inviolable,
- Détection automatique des défauts des organes de sécurité.

ACCESSIBILITE AU SERVICE

- Modalités d'accès simples et rapides,
- Service accessible un maximum de temps en journée, en semaine, le week-end et les jours fériés,
- Service calé sur les horaires de fonctionnement du tramway pour faciliter l'intermodalité



5

LES TARIFS (votés par le conseil de communauté le 26 octobre 2007)

Tarifs d'accès au service

- Abonnement annuel : 20 € (15 € tarif abonnés TAN)
- Abonnement 1 semaine : 5 €
- Abonnement 1 jour : 1 €

Tarifs de location

- Première demi/heure gratuite puis
- 1 h = 1 € TTC
- 1 h 30 = 3 € TTC
- 2 h = 7€ TTC
- Au delà : 4 € TTC par 30 mn supplémentaire jusqu'à 12 heures au maximum.

Un cautionnement sécurisé mis en place par l'opérateur du service pour responsabiliser l'usager sans le dissuader

6

Présentation des vélos en libre service



Mai - juin 2008

Sommaire

1. Le concept Cyclocity ®

2. Exemple : le



1. Le concept Cyclocity®

Cyclocity® : un concept de mobilité valable dans toutes les villes

- Privilégier l'inter modalité grâce à une offre complémentaire aux transports en commun
- Améliorer la qualité de vie en ville
 - lutter contre la pollution (200g Co2 en moins par km parcouru)
 - réduire les temps de déplacements
 - exercer une activité physique régulière
- Faire « décoller » la pratique du vélo encore timide dans des villes comme Paris (2% des déplacements vs. 28% à Amsterdam)



Le premier mode de transport collectif individuel trans-générationnel

- | | | |
|------------------------------------|---|---|
| 1. Universalité du service | ➔ | Prix modique |
| 2. Accessibilité du service | ➔ | Service simple, intuitif, accessible au plus grand nombre, grâce à la CB |
| 3. Maillage du réseau | ➔ | 1 station tous les 300 mètres |
| 4. Qualité des équipements | ➔ | Ergonomiques, robustes, simples |
| 5. Qualité du service | ➔ | Maintenance, entretien, régulation, service clientèle, informatique |

Les vélos en libre-service : un savoir-faire JCDecaux

<p>Autriche </p>  <p>2002 / Vienne • 1 000 vélos • 100 stations</p>	<p>Espagne </p>  <p>2002 / Gijón • 64 vélos • 8 stations</p>	<p>Espagne </p>  <p>2002 / Cordoba • 35 vélos • 4 stations</p>	<p>Belgique </p>  <p>2006 / Bruxelles • 250 vélos • 25 stations</p>	<p>Espagne </p>  <p>2006 / Séville • 2500 vélos • 250 stations</p>	
<p>France </p>  <p>2005 / Lyon • 3000 vélos • 220 stations</p>	<p>France </p>  <p>2007 / Marseille • 1000 vélos • 130 stations • En cours</p>	<p>France </p>  <p>2007 / Aix-en-Provence • 200 vélos • 16 stations</p>	<p>France </p>  <p>2007 / Mulhouse • 200 vélos • 20 stations • En cours</p>	<p>France </p>  <p>2007 / Besançon • 200 vélos • 30 stations</p>	<p>France </p>  <p>2007 / Paris • 20600 vélos • 1451 stations • Inauguration le 15/07/07</p>

2. Exemple : le



Bicloo : les tarifs

Abonnements

Carte bicloo 1 an	20 €
Carte bicloo 1 an si abonné TAN	15 €
Ticket bicloo 7 jours	5 €
Ticket bicloo 1 jour	1 €

Locations

1 ^{ère} demi-heure	gratuit
2 nd demi-heure	1 €
3 ^{ème} demi-heure	2 €
4 ^{ème} demi-heure et suivantes	4 €

Terminal bancaire
pour accès immédiat



Espace réservé
aux abonnés

- 79 stations :
- Périmètre de 6 km² allant de la gare SNCF au bout du quai de la Fosse et du bas de la rue Paul-Bellamy au nord de l'île de Nantes.
- Inter distance entre chaque station 300 m

Vélo confortable, robuste, et fonctionnel

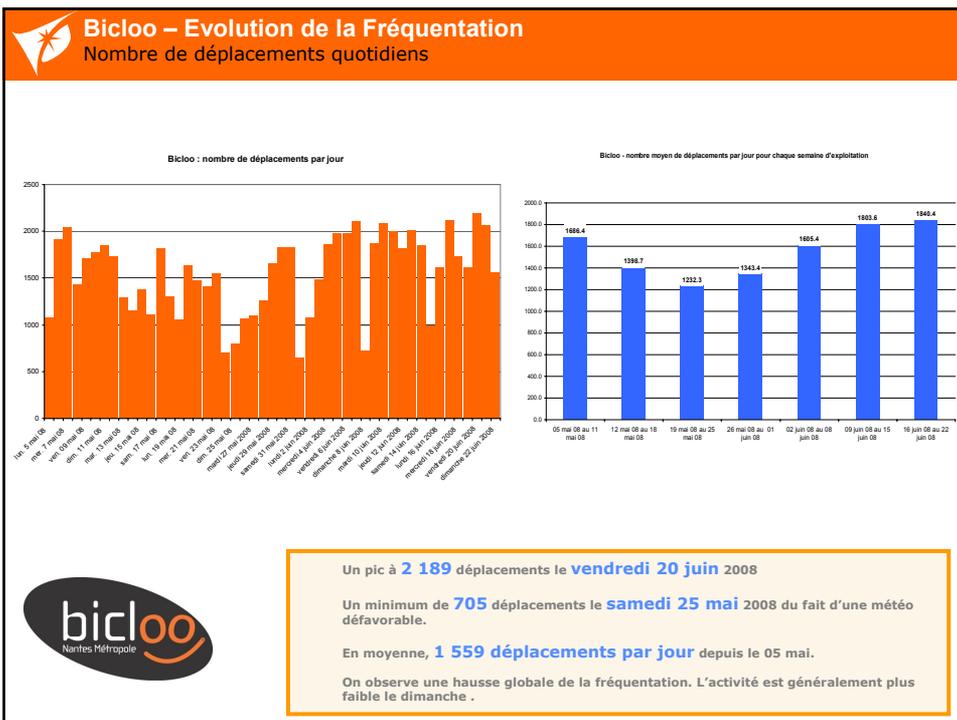
22 kg pour une parfaite stabilité du vélo,

- Une résistance à un usage urbain et intensif
- Un vélo fonctionnel
- Un vélo sécurisant



- Entretien des vélos et des stations par des agents circulant en vélo électrique
- Nettoyage des stations et des vélos à l'eau de pluie
- Régulation du système via un véhicule spécialement aménagé



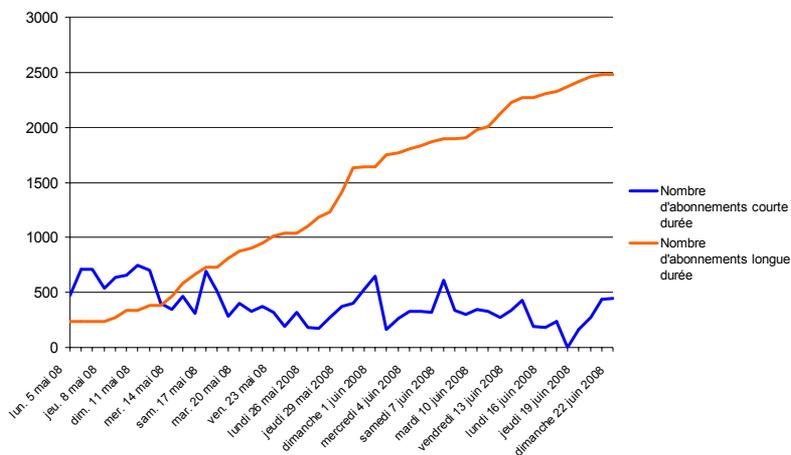




Bicloo – Evolution de la Fréquentation

Nombre d'abonnements

Bicloo - Evolution du nombre d'abonnements



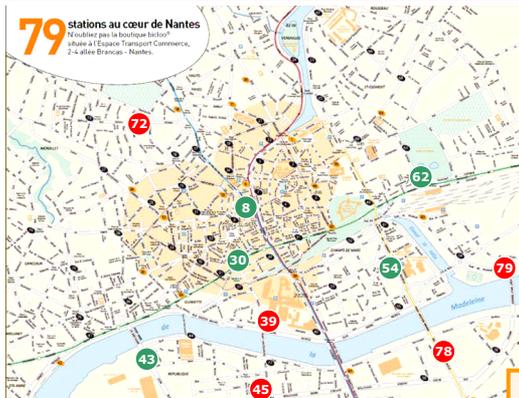
2 479 abonnés annuels au 22 juin 2008

En moyenne, **380 abonnements courte durée** (journalier ou hebdomadaire) **par jour** depuis le 05 mai.



Bicloo – Evolution de la Fréquentation

Nombre d'abonnements



Les 5 stations les plus fréquentées :

- Commerce (n°30) : 2 934 loc. depuis le 05 mai
- Gare nord (n°62) : 2 016 loc. depuis le 05 mai
- Cité des Congrès (n°54) : 1 553 loc. depuis le 05 mai
- Boucherie (n°8) : 1 510 loc. depuis le 05 mai
- Machines de l'Île (n°43) : 1 382 loc. depuis le 05 mai

Les 5 stations les moins fréquentées :

- Félibien (n°72) : 319 loc. depuis le 05 mai
- Haudaudine (n°39) : 316 loc. depuis le 05 mai
- Prairie au Duc (n°45) : 265 loc. depuis le 05 mai
- De Gaulle (n°78) : 196 loc. depuis le 05 mai
- Malakoff (n°79) : 181 loc. depuis le 05 mai



“ marguerite, c’est quand je veux, jour et nuit ”
Laure, 26 ans

“C’est nouveau à Nantes : marguerite est entrée dans ma vie !”

“De 5 à 7, maintenant c’est marguerite !”
Arthur, 26 ans

Emma, 34 ans

“Avec marguerite c’est pour une heure et plus si affinités”
Pierre, 42 ans

“J’ai abandonné Titine pour marguerite !”
Lella, 25 ans

Document non contractuel - Nantes Air & Parking - le mardi, 2008

i marguerite.com
MA VOITURE DE QUARTIER

N°Azur 0 810 300 105
PRIX APPEL LOCAL

marguerite
MA VOITURE DE QUARTIER

marguerite
Enfin ma voiture en libre-service !

La voiture à l’heure arrive à Nantes !!

Disposer d’un véhicule à tout moment, 24H/24, 7J/7, pour une heure et plus, dans votre quartier, le tout sans formalité et pour quelques euros seulement ? C’est aujourd’hui possible à Nantes !
Idéal pour de courtes durées, économique, écologique et simple d’utilisation, l’auto-partage marguerite va révolutionner votre mobilité.

Vous habitez Nantes ou l’agglomération ?

Vous n’avez pas de voiture ?
Vous utilisez les transports en commun, le vélo, la marche pour vous déplacer. Vous avez besoin d’une voiture occasionnellement pour faire vos courses, vos rendez-vous en périphérie, sortir le soir ... ?

Où vous envisagez d’abandonner votre voiture ?
Au profit de déplacements plus économiques et plus écologiques ?

La voiture partagée marguerite est faite pour vous !

**Pour en bénéficier, rien de plus simple !
Devenez membre marguerite.**

marguerite
Pour 1 h et + quand je veux !

Comment ça marche

Il suffit d'être abonné. La réservation de voitures se fait ensuite sur internet ou par téléphone, même quelques minutes à l'avance ! Les voitures sont accessibles jour et nuit sans autre formalité.

Etape 1 Je m'abonne

- Sur www.imarguerite.com
- Ou directement à l'agence marguerite
- Je reçois mon pass personnel

Etape 2 Je réserve

- Par téléphone ou sur www.imarguerite.com jusqu'à 5 minutes avant le départ
- Je reçois une confirmation par SMS ou mail

Etape 3 Je prends la voiture

- J'ouvre avec mon pass marguerite
- Je fais l'état des lieux
- Je relève l'arceau de parking avec la télécommande

Etape 4 Je restitue la voiture

- Retour à la station de départ !
- Je me gare sur un emplacement réservé
- J'appuie sur le bouton pour signaler la fin de ma course
- Je refais l'état des lieux
- Je ferme avec mon pass

Etape 5 Je paie à l'usage

- A l'heure et au kilomètre
- Par prélèvement mensuel

Où trouver marguerite

Les voitures marguerite sont stationnées sur des places réservées au cœur de Nantes. Il y a toujours une marguerite à proximité de votre domicile ou de votre travail !

marguerite prévoit l'ouverture d'environ 20 stations

Si votre quartier ne possède pas encore de station, inscrivez-le sur www.imarguerite.com. Les quartiers les plus demandés seront étudiés en priorité.



Commerce
Gare Sud
Duchesse Anne
Baco
Feydeau
Delorme
50 Otages
Hôtel de ville
Place Bretagne
Gare Maritime...

Retrouvez la liste complète de vos stations marguerite sur www.imarguerite.com

marguerite c'est écologique

Repensez vos déplacements !

En combinant transports en commun, vélo, marche, auto-partage, location de voitures, faites l'économie d'une voiture personnelle !

Les voitures marguerite sont respectueuses de l'environnement et adaptées à vos besoins !

Une voiture en auto-partage remplace entre 6 et 10 voitures. marguerite contribue ainsi à réduire le nombre de véhicules en circulation et à diminuer les émissions de Co₂.



**Ford Cmax, version Flexifuel,
votre marguerite Monospace écologique !**

Monospace compact - 5 places. Modulable, spacieux et agréable à conduire. Le Cmax est doté d'un moteur 1.8 Bioflex 125 ch qui accepte indifféremment le superéthanol E85 ou le super sans plomb.

**Renault Twingo II,
une petite marguerite
Citadine astucieuse qui
joue la modularité !**

11 rangements astucieux, un volume de coffre inégalé dans sa catégorie, un système de 4 sièges indépendants et coulissants. Elle s'adapte à toutes les circonstances de conduite.



et économique

marguerite vous libère des contraintes liées à la propriété d'un véhicule : entretien, réparations, stationnement. Et vous permet de réduire votre budget transport.

Des tarifs clairs et sans surprise !

Offre de lancement !
2 mois d'abonnement gratuits
pour toute adhésion avant le 31 mai 2008

Frais d'adhésion

DROIT D'ENTRÉE (payable une seule fois)

Membre principal	100 €
Offre Duo Membre associé (personne de votre choix)	gratuit

DÉPÔT DE GARANTIE

Encaissé et restituable en cas de résiliation.	150 €
--	-------

Abonnement

PAR MOIS Vous pouvez résilier votre contrat à tout moment (préavis de 30 jours fin de mois).	9,90 €
Offre Duo Membre associé (personne de votre choix)	gratuit

Prix à l'usage

CITADINE	3,90 €/heure + 0,39 €/km
MONOSPACE 5 PLACES	4,90 €/heure + 0,49 €/km

Ces prix incluent le carburant, l'assurance, l'assistance 24H/24, l'entretien et le stationnement sur les emplacements marguerite. Les heures de nuit (de minuit à 6 heures du matin) sont gratuites.

Le tarif marguerite est adapté pour une utilisation de 1 heure à une journée. Au-delà de 24 heures, marguerite vous recommande ses partenaires de location de voitures : Europcar et Loc Eco.

Avantages, calculateur de prix, conditions professionnelles... disponibles sur www.imarguerite.com

Prix TTC au 15 mars 2008, modifiables sans préavis.

(

Les mardis de l'ORT - 24 juin 2008

-La complémentarité vélo/transports régionaux dans les gares-

*Intervention de M. Romain Langlet
Conseiller régional*

l'esprit grand ouvert  Région
PAYS DE LA LOIRE

(La Région des Pays de la Loire et le Vélo

L'échelle régionale a priori peu pertinente...

- une échelle de déplacements à vélo essentiellement locale et urbaine,
- une absence de compétence en matière de voirie.

Mais une sensibilité naturelle

- en tant qu'Autorité Organisatrice de Transport,
- de par son action en faveur de l'environnement,
- de par sa volonté de développer des solutions alternatives à l'automobile.

 Région
PAYS DE LA LOIRE

2

(Le vélo et le transport régional

De nombreux atouts

- une économie d'espace dans un environnement généralement contraint autour des gares,
- une combinaison performante,
- une aire d'attraction des gares étendue.

Mais des difficultés

- une consommation d'espace importante dans les trains,
- des problèmes de sécurité et de conflits d'usage dans de nombreux trains de pointe très fréquentés,
- des temps d'embarquement allongés,
- un manque de stationnements sécurisés autour des gares.

(Le vélo et le transport régional

Les objectifs recherchés :

- maîtriser le nombre de vélos dans les trains (trains de pointe particulièrement),
- encourager l'usage du vélo pour les utilisateurs du train.

(Le vélo et le transport régional

Les conditions du succès :

- favoriser l'accès des vélos aux gares dans le cadre des projets d'aménagement,
- sécuriser le stationnement deux-roues aux abords des gares,
- adapter le matériel roulant par des emplacements spécifiques mais en nombre limité,
- proposer des services adaptés aux besoins des utilisateurs : prêt de vélos en gare, tarification combinée TER + vélo ...
- développer des partenariats avec les collectivités,



5

(Le vélo et le transport régional – L'action de la Région

L'expérimentation train/vélo en gare d'Angers :

- Projet partenarial Région/Ville d'Angers/Angers Loire Métropole/SNCF/SARA.
- Objectif : proposer une combinaison complète vélo + train + vélo
- Service ouvert depuis le 1^{er} décembre 2007 et destiné aux abonnés de travail TER dans un 1^{er} temps
- Deux options proposées :
 - le stationnement pour les vélos de particuliers : 40 places
 - la location d'un vélo en gare (donnant droit à une place de stationnement) : 20 vélos



6

(Le vélo et le transport régional – L'action de la Région

- Tarifs pratiqués :
 - stationnement sécurisé = 7€/mois (abonnés mensuels) ou 5,8€/mois (abonnés annuels)
 - location vélo avec accès au stationnement sécurisé = 12€/mois (abonnés mensuels) ou 10€/mois (abonnés annuels).
- Réservation et vente des abonnements deux-roues effectuées par la SNCF.
- Pas de tarification combinée train/vélo aujourd'hui, 2 actes d'achat nécessaires.
- Bilan des 6 premiers mois : une vingtaine d'abonnés en moyenne/mois (taux d'occupation de 35%).



7

(Le vélo et le transport régional – L'action de la Région

Les actions à développer :

- Etendre le dispositif de prêt vélo pour les abonnés TER aux principales gares de la région (réflexions en cours en gare de La Roche-sur-Yon),
- Développer une tarification combinée train/vélo (1 seul acte d'achat),
- Poursuivre le développement des capacités de stationnements sécurisés aux abords des gares.



8

Liste des participants

BODET Michel - Kéolis

BOUCHERY Marc - Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie

BOURCIER Sébastien - ADEME

BRICAUD Vincent - ORT Pays de la Loire

COUINET Thierry - Club Logistique

DENIS Philippe - ORT Pays de la Loire

DESBOIS Yannick - Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire

DOUILLARD Denis - ORT Pays de la Loire

DUPONT Bertrand - Keolis Atlantique

ESCARTIN Vincent - SGAR (Préfecture des Pays de la Loire)

GAMBET Claudine - ORT Pays de la Loire

GODINEAU Dominique - Nantes Métropole

GUINEBERTEAU Emilie - ADEME

Mr. LABARTHE

LABRUSSE Jehan-Paul - AFT-IFTIM

LANGLET Romain - Conseil Régional des Pays de la Loire

LE PONNER Laurent - JC Decaux

LE VEXIER Arnaud - FNTV

LÉONARD Claude - SNCF

LESAFFRE Tony - Europcar Ouest

MERIODEAU Gilles - ADEME

MILARET Xavier - Direction Départementale de L'Équipement de Loire-Atlantique

MOREAU Jean-Paul - Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie

PEIGNÉ Hubert - Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

ROY André - Direction Départementale de L'Équipement du Maine-et-Loire

SOUCHARD Grégoire - SNCF

TAPIAS Pascale - ORT Pays de la Loire

UGUEN Sandrine - Conseil Régional des Pays de la Loire

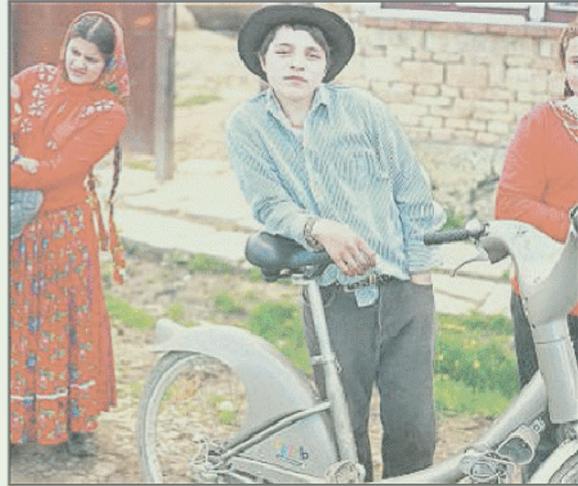
VERITE Laurent - Compagnie des Autocars de L'Anjou



Le vélo libre service : un succès international ...

Des Vélib'... en Roumanie !

REGION DE BRASOV (ROUMANIE). « Nous nous promenions dans un petit village quand, tout à coup, on a remarqué ce vélo que nous connaissions bien ! » Jeune photographe indépendant en voyage dans la région de Brasov, dans le centre de la Roumanie, Julien n'en revient toujours pas. Lors de son dernier voyage aux confins de l'Europe, le jeune homme est tombé sur un Vélib' quelque peu égaré... loin, très loin de sa borne parisienne. Le jeune garçon « propriétaire » du deux-roues n'a pas été très disert sur l'origine de la bicyclette, expliquant juste qu'elle venait de Paris. Cette photographie prise à la toute fin du mois d'avril en témoigne en tout cas, les Vélib' n'ont pas attendu la mise en place d'un Grand Paris pour dépasser (très largement) le périph. D'autres Vélib' « en liberté » auraient été aperçus dans d'autres villages de la région de Brasov sans qu'on puisse pour autant parler d'une « filière Vélib' ». Chez JCDecaux, la découverte de cette brebis égarée a étonné. « La découverte de Vélib' en région parisienne arrive souvent mais, aussi loin, non. » Depuis le lancement des vélos en libre-service, il y a un an, près de 1 000 Vélib' ont été volés. (JULIEN SOISSONS)



Observatoire Régional des Transports

Association Loi 1901

93, rue de la Bastille

B.P. 32205

44022 NANTES Cedex 1

Tél : 02 51 82 55 90

Fax : 02 51 82 41 51

Site internet : www.ort-pdl.org

Siret : 398 209 445 00046

APE : 6311 Z

