



Dépasser le VLS

sans se laisser dépasser par la technique

Un représentant d'une grosse société, une élue régionale, un chef de service d'établissement public : trois personnes venues d'horizons différents ont partagé la table ronde de notre Journée d'Étude, vendredi 15 avril à Clermont-Ferrand. Devant une salle fidèle au vélo comme engin simple et économique.

10 000 vélos à Lille

Ambitieux : Keolis se propose de multiplier par cinq la pratique vélo à Lille d'ici 2020. Ce qui ferait en gros passer la part modale de 2 % à 10 %. C'est le projet V'Lille, dont Olivier Barre est venu présenter les grandes lignes en ouverture de la table ronde de la 13^e Journée d'Étude de la FUB. Au pays de Décathlon, le partenaire matériel était tout trouvé pour la fourniture de 10 000 vélos, 2 000 en libre service, et 8 000 en location longue durée. Ce système mis en place à partir du 15 septembre prochain comportera aussi quatre nouvelles maisons du vélo, 28 nouveaux abris vélos sécurisés et 400 stations d'arceaux de stationnement aux points clés de l'intermodalité. L'ensemble étant prévu pour « créer une dynamique de mobilisation des vélos personnels », précise Olivier Barre.

Keolis n'est pas tout seul bien sûr, l'agglomération lilloise, où la filiale de la SNCF est déjà délégataire pour les transports publics, est là pour prendre en charge les coûts non couverts par le fonctionnement du système. Ici comme ailleurs, l'autonomie financière de ce type de montage est loin d'être acquise, et Keolis a bien intégré que « la plupart des gens ne paieront que l'abonnement » en empruntant le vélo moins d'une demi-heure. Soit une moyenne de 3 € par mois. Même tarif défiant toute concurrence pour la location longue durée, pour laquelle une caution de 200 € non encaissée sera demandée.

Devant les congressistes de Clermont-Ferrand, Olivier Barre a souligné le partenariat local de V'Lille avec l'Association Droit Au Vélo (ADAV), et rappelé son expérience dans le vélo urbain à Rennes,

Bordeaux, Orléans. Plutôt bien accueilli par le public du congrès.

Le train en région Rhône-Alpes

Conseillère régionale Rhône-Alpes, Annie Agier a énoncé une série de mesures favorisant les « modes doux » - « modes actifs » a repris un cycliste - avant d'être gentiment mais fermement renvoyée par l'auditoire face au problème chronique des vélos dans les trains.

Les mesures : un plan climat voté par la Région en octobre 2010 pour réduire de 40 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, des subventions pour l'achat de vélos à assistance électrique, 10 boxes de stationnement individuel sécurisés, le co-financement de pistes cyclables au départ des gares et des lycées, un appel à projets pour modes doux et co-voiturage, une implication dans

le schéma véloroutes et voies vertes.

Le vélo dans le TER : « on ne peut pas transporter les vélos, ce serait trop compliqué », et de toutes façons « avec la SNCF on se heurte à un mur ». Et c'est vrai qu'on ne saisit pas toujours qui décide quoi. Lucien Alessio (REVV Valence) a rappelé la solution des sièges repliables laissant des espaces pour les vélos modulables en fonction de la fréquentation. « Relancez vos comités de lignes », a conseillé l'élue aux militants pour qui monter son vélo dans le train « pour certains c'est la seule solution alternative à la voiture ». Y compris donc aux heures de pointe. Annick Agier a encouragé les associations à saisir par écrit le Conseil régional. Ce qui a déjà été fait plusieurs fois, a répondu Monique Giroud (ADTC Grenoble). Au total : intervention moyennement bien accueillie par le public.

L'électronique pas dans la poche

Troisième interlocuteur de cette table ronde : Patrick Coroller, responsable du service transports et mobilité à

Le point de vue de l'ADAV

L'ADAV (Association Droit Au Vélo) se montre satisfaite de l'offre proposée par Lille Métropole, comme l'écrit Michel Anceau dans l'Heurovélo, la revue de l'association locale. Et il confirme au passage que pour élaborer son offre, Keolis avait largement sollicité l'avis de l'ADAV. Celle-ci préférerait prendre ses distances par rapport à un système de VLS qui selon elle n'est plus "LA" solution, vu un coût de fonctionnement réel qui dépasse les 2 000 € par an et par vélo « sous une apparente gratuité ». Pour remettre en selle l'utilisateur, « l'offre de location de vélos en longue durée (VLD) démontre également toute sa pertinence pour un coût négligeable par rapport au VLS, entre 200 et 500 euros », affirme Michel Anceau. « Son seul défaut est d'être beaucoup moins médiatique et visible, ce qui n'a pas l'effet moteur d'un VLS largement déployé. »

« L'offre délivrée devra créer une dynamique pour mobiliser les 500 000 vélos personnels recensés sur la métropole », se félicite l'ADAV, prête à communiquer largement sur la sécurité à l'intention des nombreux usagers inexpérimentés qui vont se retrouver sur la chaussée. Car « cette offre globale fera de Lille Métropole la seconde concentration de vélos en location après Paris ».



De gauche à droite : Christophe Raverdy, président de la FUB ; Olivier Barre, Keolis ; Patrick Coroller, ADEME ; et Annie Agier, région Rhône-Alpes

l'ADEME. Disons-le tout de suite : intervention très moyennement accueillie par le public. Quelques belles formules (« transporter mieux et transporter moins », « rompre le silence qui règne sur le bruit ») et l'évocation de statistiques assez consensuelles (le transport responsable de 66 % de la consommation de pétrole, de 27 % des émissions de gaz à effet de serre) ne suffiront pas à empêcher une bronca de la salle. Bronca déclenchée par le smartphone brandi par Patrick Coroller comme « l'assistant personnel de mobilité » qui allait résoudre une grande partie de nos problèmes.

Les merveilles de la technique pour répondre aux inconséquences de la technique : le message ne passait pas. Pour beaucoup en effet, l'électronique de poche qui va nous permettre de trouver entre autres le bon vélo au bon moment en lien avec le bon train, tout en réglant la facture, induira d'autres nuisances que celles qu'il prétend résoudre. Thomas Berthet (Vélo Toulouse) a pointé la guerre économique qui ne fait que commencer pour les terres rares, composants indispensables de nos super-téléphones, et le côté énergivore « un peu effrayant » de toutes les structures de télé-transmission.

Reprenant l'avis émis par plusieurs personnes dans la salle, le président Christophe Raverdy conclura en fin de débat : « Finalement, le vélo c'est

simple, c'est vrai qu'il ne faut peut-être pas ré-inventer des choses trop compliquées ».

Avis cependant pas unanime, dans une salle décidément très réactive. Un connaisseur de la grande couronne parisienne (Claude Lievens, ARC Rambouillet) est venu « au secours du smartphone » au nom de ceux qui, du fait du coût de l'immobilier à proximité des gares, se retrouvent piégés en habitat dispersé et doivent donc composer avec.

Ne réduisons pas l'ADEME au terminal de poche comme solution passe-partout. Patrick Coroller avance aussi que demain « la voiture sera en liberté surveillée et en consommation surveillée » tandis que « le vélo sera un acteur majeur dans la chaîne de la mobilité s'il y a un bon accompagnement par toute une série de mesures prises par les villes. »

Il a défendu avec conviction l'avènement électronique : « C'est une approche de prospective, le monde est en train d'évoluer, ça me paraît être l'évolution attendue dans les 20 ou 30 années à venir. C'est à mettre en balance avec les économies d'énergie générées par de tels systèmes ».

Mais il n'a pas donné de réponse à la question posée par Christophe Raverdy : « Est-ce que l'ADEME peut aider au financement du vélo à grande échelle ? ». Sa réponse a dévié sur les « relais régionaux » de

l'ADEME, qui est « tout à fait à votre écoute ».

Jean-Michel Trotignon



ZAPA

Ça vous fait penser à une marque de prêt-à-porter ou à un rocker expérimental ? Perdu : ZAPA est le nouveau sigle à citer en réunion pour étaler sa science d'urbaniste écolo. Et ça veut dire « zone d'action prioritaire pour l'air ». Ce qu'on a fini par apprendre au cours de la table ronde, où quelqu'un a fait allusion au détour d'une phrase aux ZAPA, comme si tout le monde connaissait.

Nées de la loi Grenelle II, les ZAPA - des communes ou groupements de communes de plus de 100 000 habitants - ont fait leur entrée dans le vocabulaire environnemental cet hiver à l'occasion de la mesure phare qui leur est associée : interdire l'accès des villes aux véhicules les plus polluants (sur le critère de leur âge). Six agglomérations ont pour l'instant été retenues pour une expérimentation : Grand Lyon, Grenoble-Alpes Métropole, Clermont Communauté, Pays d'Aix, Plaine Commune et la Ville de Paris.

D'autres mesures sont envisagées : « encourager l'acquisition de véhicules moins polluants, affecter davantage la voirie aux modes de déplacement les moins émetteurs (vélo, transports en commun, covoiturage), optimiser les livraisons de marchandises », cite le ministère de l'Ecologie, qui pilote l'opération avec le concours de l'ADEME.

A noter que le CO₂ n'est plus l'obsession exclusive : particules fines et oxyde d'azote sont nommément visés par la mise en place des ZAPA.