

Université Libre de Bruxelles
Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire
Faculté des Sciences
Master en Sciences et Gestion de l'Environnement

**LES VÉLOS EN LIBRE-SERVICE :
MARKETING URBAIN OU POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE ?**

Mémoire de Fin d'Etudes présenté par
Laurence SAILLIEZ
en vue de l'obtention du grade académique de
Master en Sciences et Gestion de l'Environnement

Année Académique : 2009-2010

Directeurs : Professeurs Frédéric DOBRUSZKES et Patrick FRENAY

*Je remercie toutes les personnes
ayant contribué, de près ou de loin,
à la réalisation de ce document.*

*Un grand merci à toute ma superbe
famille pour leur soutien.*

*Je dédie ce travail à vous, mes
grands-parents adorés.*

*Nana, Mamy
Papy, Bon-Papa*

RESUME.

Nos sociétés actuelles ont développé une réelle prise de conscience à l'environnement et à l'aménagement du territoire. Ceci s'explique, en partie, par la croissance du nombre de véhicules circulant dans nos villes et, plus spécifiquement, de la voiture particulière.

Suite à ces problèmes, diverses actions sont mises en œuvre et tentent de résoudre cette croissance non viable à long terme. Parmi ces actions, les **vélos en libre-service** peuvent être considérés comme une des solutions possibles à ces problèmes.

Les deux principaux objectifs de notre étude sont :

1. d'identifier
 - ✓ les principaux systèmes de vélos en libre-service existant,
 - ✓ leur influence sur l'**environnement**
 - ✓ leur impact sur le **marketing urbain**
2. de comprendre leur fonctionnement, en nous cadrant essentiellement sur les **partenariats public-privé**.

Le troisième objectif est d'ordre analytique et propose une réponse à notre question de recherche (Les vélos en libre-service : marketing urbain ou politique environnementale ?). Pour faciliter l'accomplissement de cet objectif, il a été nécessaire de préparer des enquêtes et de les soumettre auprès des utilisateurs Villo! (à Bruxelles) et de Vélib' (à Paris).

Malgré quelques limites, les résultats qui découlent de notre étude montrent que le système de vélos en libre-service est à la fois perçu comme un élément de promotion urbaine des villes concernées et d'outil pour un meilleur environnement, notamment, en permettant le désengorgement de nos routes.

Mais bien que les impacts négatifs sur l'environnement liés au système de vélos en libre-service ne soient pas identifiés, le **report modal** de la voiture au vélo n'est malheureusement pas encore clairement visible. Le constat le plus évident est que ce système offre un sérieux complément au réseau de transports en commun.

Dans un contexte plus social, il est intéressant de constater que les vélos en libre-service ne s'inscrivent pas dans le phénomène de **gentrification** que connaissent les deux villes et qu'ils sont mis hors cause des inégalités sociales en faveur des plus nantis.

Notre conclusion met en évidence des alternatives aux partenariats public-privé (avec une entreprise d'affichage publicitaire) pour le financement et la mise en place d'un système de vélos en libre-service.

Même au vu des aspects positifs du vélo, tant en termes environnemental que de promotion urbaine, le vélo en libre-service ne justifie pas sa présence pour un report modal. Des contraintes plus importantes envers l'utilisation de la voiture favoriseraient probablement significativement ce report.

INTRODUCTION.

PREAMBULE

Les vélos en libre-service sont un service fourni par les autorités municipales et/ou par le secteur privé. Ce service payant ou gratuit permet aux citoyens d'emprunter temporairement un vélo pour se déplacer dans le cadre de leurs activités professionnelles, de loisirs et/ou d'autres raisons.

Ce présent rapport aborde et résume les différents aspects des systèmes de vélos en libre-service. Il clarifie plusieurs options qui ont été utilisées pour mettre en place et maintenir ce service. Il résume les principaux avantages et inconvénients de ces différentes possibilités.

Ce travail s'inscrit dans le cadre du Master en Sciences et Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire que j'ai suivi à la Faculté des Sciences, à l'Université Libre de Bruxelles.

Durant mes études, j'ai eu l'opportunité de suivre plusieurs cours relatifs à la mobilité. Ceux-ci m'ont, entre autres, permis d'approfondir des notions intégrant la mobilité durable dans sa globalité.

C'est sur ce sujet passionnant – les vélos en libre-service – que j'ai décidé de travailler, avec l'aide de mes promoteurs. Mon but, en tant qu'étudiante dans ce domaine et en tant que cycliste convaincue, est en effet de vous clarifier le sujet.

CONTEXTE

De nos jours, les sociétés présentent des difficultés dans l'aménagement du territoire et dans l'environnement. Une des causes principales de ces difficultés est souvent liée à l'organisation et à l'utilisation des transports urbains.

Ces transports dévoilent une caractéristique majeure d'individualisme qui définit nos sociétés actuelles. En milieu urbain, ces transports sont principalement représentés par la voiture particulière. Bien que l'automobile paraisse séduisante, à première vue, pour les divers avantages qu'elle procure (tels que la rapidité de déplacement), elle présente, toutefois, de sérieux inconvénients.

En effet, en zone urbaine, nous observons une croissance inquiétante du nombre de véhicules qui entraîne l'engorgement de nos routes. À l'heure actuelle, la congestion automobile est présente dans le vocabulaire quotidien de toute personne ; elle impacte négativement (santé, qualité de vie) bon nombre d'entre nous.

Heureusement, nous assistons, maintenant depuis quelque temps, à une prise de conscience des problèmes environnementaux présents dans nos villes. Nous connaissons aujourd'hui mieux les impacts que l'utilisation de la voiture occasionne à nos citoyens. En effet, la voiture pollue.

Diverses actions politiques et citoyennes se développent pour contrecarrer ces problèmes de pollution urbaine dans le domaine spécifique des transports. Nous pouvons citer, par exemple, les mesures prises pour accroître le nombre de cyclistes. Une de ces mesures étant l'initiative particulière liée à la mise en place d'un système de vélos en libre-service.

Depuis peu, nous assistons à une émergence et un engouement mondial pour ce système, présenté comme un service public durable.

Nous tenterons, à travers ce document, de comprendre quels sont les objectifs réels d'un tel système en termes d'environnement et quels rôles il joue dans un programme de marketing urbain. C'est sur cette hypothèse que nous abordons le sujet ci-dessous.

OBJECTIFS

Le ***premier objectif*** de ce travail est d'établir un état de l'art sur ce système en émergence.

Dans la suite de ce travail, nous consacrerons un premier chapitre dédié intégralement aux vélos en libre-service. Nous y analyserons comment ce système se répand et se développe dans le monde, en s'attardant sur les villes étudiées, à savoir Bruxelles et Paris. Nous tâcherons de mettre en exergue les aspects positifs, tant d'un point de vue technique qu'environnemental, que génère ce service et quels en sont les critères principaux pour faciliter son succès.

En second lieu, nous tâcherons de définir et d'étudier le rôle que jouent les vélos en libre-service dans le marketing urbain, en se concentrant, ensuite, sur la gentrification.

En troisième lieu, nous expliquerons comment les moyens financiers peuvent être mis en place pour assurer le déploiement et la maintenance de tels services. Pour ce faire, nous expliquerons, d'abord, les différents systèmes et les différents modèles de financement qui existent. Nous étudierons, ensuite, le cas particulier des partenariats public-privé qui incorporent une entreprise d'affichage publicitaire.

En dernier lieu, nous développerons notre question de recherche et l'hypothèse qui en découle.

Le ***second objectif*** de ce travail consiste à répondre à la question de recherche. Dans ce contexte analytique, nous y définirons la méthodologie qui a été appliquée, suivie des observations et discussions sur les résultats des enquêtes effectuées auprès des utilisateurs des vélos en libre-service. Enfin, nous terminerons par énoncer les limites et perspectives quant à cette étude.

J'invite maintenant les lecteurs intéressés par de plus amples informations sur notre étude et ses conclusions à lire la suite de ce document.

GLOSSAIRE

VLS = vélo(s) en libre-service

RBC = Région de Bruxelles-Capitale

TC = Transports en commun

MU = Marketing urbain

PPP = Partenariat(s) public-privé

**ETAT DE L'ART
ET
QUESTION DE RECHERCHE.**

I. LES VELOS EN LIBRE-SERVICE

I.1. DEFINITION ET HISTORIQUE DU VELO EN LIBRE-SERVICE

I.1.1. Définition

Le concept de vélo en libre-service (VLS) est un néologisme de vélos partagés et correspond à un service permettant à un individu de se déplacer facilement sans la nécessité d'être détenteur d'un vélo personnel.

Le système de VLS diffère généralement des services traditionnels de location de vélos car il constitue principalement une offre pour la mobilité quotidienne plutôt que pour les loisirs.

Contrairement aux systèmes conventionnels de location, le système de VLS peut être utilisé tant par voie mono- qu'intermodale¹. Ce système peut constituer une complémentarité aux transports publics.

I.1.2. Evolution du vélo en libre-service

L'évolution du VLS peut se distinguer en quatre grandes générations :

La première génération est apparue à Amsterdam, en juillet 1965, sous le nom de *White Bikes*. Ce premier projet de VLS fut mis en place par la Ville d'Amsterdam et Luud SCHIMMELPENNINK, un designer industriel et politicien sensible aux questions environnementales et de santé liées au transport. Ces vélos étaient librement déposés dans les rues sans système de sécurité, ni d'identification de l'utilisateur. Cette expérience échoua. En effet, les vélos furent très rapidement vandalisés, volés et même, dans ce cas, parfois repeints !

En 1974, la ville de La Rochelle lançait également ses vélos jaunes et gratuits. Ce qui n'a pas échappé à l'appropriation des vélos par les utilisateurs. Suite à cela, ce système a dû être modifié.

C'est à Copenhague, en 1995, qu'est apparue la seconde génération – les « Bycyklen » – qui intègre une dimension financière grâce à un système de cautions et au support publicitaire.

Le montant dérisoire de la caution, de l'ordre de 3€, et l'absence également d'un système d'identification n'incitèrent pas le retour systématique des vélos aux stations. Les Bycyklen, accessibles de mai à décembre, feront bientôt partie du passé puisqu'un nouvel appel d'offre a été lancé afin de mettre en place des vélos de troisième génération (CITY OF COPENHAGEN, 2009).

La troisième génération est apparue à l'Université de Portsmouth, en 1996, où les étudiants pouvaient utiliser les vélos grâce à un système de cartes magnétiques, remplaçant le mécanisme de verrouillage à monnaie. Cette génération s'est étendue en Europe très lentement. D'abord, en 1998, à Rennes, avec ses « Vélos à la carte » (gérés par CLEARCHANNEL²), puis à Munich, en 2000 avec « Call a Bike ».

L'informatisation du système permet la traçabilité du vélo, de l'utilisateur et la diminution du risque de vol.

¹ L'intermodalité dans ce contexte signifie la combinaison de plusieurs modes de transport.

² Une des plus grandes compagnies d'affichage publicitaire sur l'espace public.

Néanmoins, il n'existe pas de mesures efficaces pour empêcher le vandalisme. Par exemple, à Paris, sur 20.000 vélos, 18.000 ont déjà été vandalisés (NEGRONI, 2009).

Ce n'est qu'en 2005 que cette génération a commencé à prendre beaucoup d'ampleur, grâce à la mise en place des Vélo'v à Lyon, avec 1.500 vélos répartis dans toute la ville.

Ce système, équivalent à celui de Bruxelles, est financé d'une part par les utilisateurs et, d'autre part, par la publicité (Article 43 §1 de la Concession entre la société JCDECAUX et la RBC, a).


Plus récemment, est apparue une quatrième génération à savoir, les vélos à assistance électrique (VAE) en libre-service qui remporte son succès surtout aux abords des gares telles que celles de Tokyo, au Japon (GRACQ, 2010). Ce système se retrouve également dans les parkings de Monaco depuis février 2008 ; ceci afin d'assurer un transfert modal de la voiture particulière vers les vélos. Les VAE fonctionnent selon le même principe que la troisième génération. À Monaco, l'utilisation est gratuite et est principalement subventionnée par le paiement des parkings monégasques accueillant ce système.

La particularité de ces vélos permet de parcourir facilement la ville aux nombreuses et fortes déclivités, mais ils sont limités par leur autonomie de 40 à 60km.

Aujourd'hui, plus de 150 villes dans le monde (Figure 1, page suivante) ont adopté le système de VLS de 2^{ème} ou de 3^{ème} génération.

Figure 1 : VLS de la 3^{ème} génération dans le monde (DEMAIO, 2010).



Les symboles  ne remettent pas en cause le système de VLS au lieu indiqué, mais correspond à une planification d'un projet futur de mise en place. D'autre part, la dernière mise à jour de cette carte mondiale date du 12 mai 2010.

I.2. ETAT DES LIEUX DES VELOS EN LIBRE-SERVICE DANS LES VILLES ETUDIEES

I.2.1. Bruxelles

Le premier système de VLS, Cyclocity®, mis en place fut inauguré le 17 septembre 2006. Les 23 stations Cyclocity® avec ses 250 vélos étaient réparties dans la Ville de Bruxelles.

Ces vélos d'environ 24,5kg ne disposaient que de 3 vitesses, peu adaptées aux déclivités de Bruxelles. Néanmoins, l'échec de cette expérience³ fut causé par la faible disponibilité en nombre de vélos et par l'étendue limitée à la Ville de Bruxelles, ce qui rendait ces VLS peu attrayants.

Les Villo!, contraction de **Ville** et **vélo**, devinrent opérationnels le 16 mai 2009 grâce aux initiatives de Philippe PIVIN, Bourgmestre de Koekelberg, soucieux d'améliorer la mobilité à Bruxelles, et de Pascal SMET, ancien Ministre bruxellois en charge de la Mobilité (2004-2009).

Les principales caractéristiques des Villo! qui les différencient de ses prédécesseurs sont :

- ✓ la présence de 7 vitesses (première mondiale) ;
- ✓ des chambres à air rendant le vélo plus confortable que des pneus pleins ;
- ✓ leur poids d'environ 22kg ;
- ✓ leur maniabilité aisée ;
- ✓ leur couleur jaune les rendant plus visibles.

Deux mois après son inauguration, déjà 56 stations avec 825 vélos mis à la disposition des utilisateurs comptèrent 3.000 abonnés de longue durée (1 an), soit 4 fois plus que pour les Cyclocity® alors qu'il est prévu que le réseau doive encore s'étendre.

Ce système est géré et financé par l'entreprise JCDECAUX.

Actuellement (mai 2010), la capitale dénombre 85 stations.

I.2.2. Paris

Les **Vélos de la liberté**, les Vélib' furent inaugurés le 15 juillet 2007 par la Mairie de Paris.

Ce système est, comme pour Bruxelles, géré et financé par le groupe industriel JCDECAUX.

Déjà après 18 jours de mise en service, 1 million de locations furent enregistrées. Le système parisien rencontre un fameux succès grâce notamment à son maillage serré, 20.600 vélos répartis dans 1.451 stations dans plus de 105 km²⁴.

Les caractéristiques du Vélib' sont

- ✓ ses 3 vitesses ;
- ✓ sa couleur gris souris nacré, pour une intégration dans le paysage urbain (APUR, 2007), mais souvent contestée pour des raisons de visibilité et, par conséquent, de sécurité ;
- ✓ son poids plus léger, 22,5kg, que son précurseur, Vélo'v de Lyon (25kg) ;
- ✓ son maillage important, visualisable sur la Figure 18 (p.59).

Par ailleurs, bien que le succès soit là, les Vélib' n'échappent pas aux actes de vandalisme (NEGRONI, 2009). En effet, 80% des Vélib' ont été vandalisés, actes de négligence et de dégradation volontaire,

³ En moyenne, 55 locations par jour (<http://www.obisproject.com>, consulté le 02.02.2010.)

⁴ <http://www.paris.fr>, consulté le 15.10.2009.

ou volés. Bien qu'il y ait une équipe de plus de 400 employés réparant plus de 1.500 vélos par jour, la Ville de Paris dédommage l'entreprise pour tout vélo rendu inutilisable. Par ailleurs, pour pallier à ce problème, des campagnes d'information ont été lancées⁵.

Aujourd'hui, les Vélib' connaissent un déclin en nombre d'abonnés. Les raisons invoquées sont la météo particulièrement rigoureuse de cet hiver 2010, les convaincus qui se sont offerts un vélo personnel et la déception des utilisateurs quant à la qualité du service (RTBF, 2010).

I.3. ATOUTS DES VELOS EN LIBRE-SERVICE

Le succès des VLS repose principalement sur ce qui fait leurs caractéristiques.

Nous pouvons en citer quelques-unes :

- ✓ leur maillage offrant une grande accessibilité et une visibilité attirant la curiosité d'un nombre non négligeable d'usagers potentiels. TRANSITEC (2009) préconise une maille de 200 à 400m afin que l'utilisateur soit proche de son lieu de destination.
- ✓ leur densité de vélos élevée (près de 200 Vélib' par km²)
- ✓ leur facilité, flexibilité et rapidité d'utilisation
- ✓ leur disponibilité, 24h/24 et 7j/7
- ✓ leur aménagement convivial (TRANSITEC, 2009)
- ✓ leurs tarifs attractifs (Tableau 1)

Nous pouvons prendre l'exemple de Bruxelles et de Paris. Ce système fonctionne par abonnements. D'autre part, un dépôt de garantie de 150€ est demandé et prélevé dans le cas où le vélo n'est pas restitué dans un délai de 24h.

Tableau 1 : Formules d'abonnement et leurs tarifs, à Bruxelles et à Paris.

Les formules	Abonnement 1 an		Abonnement 1 jour		Abonnement 7 jours	
	Bruxelles	Paris	Bruxelles	Paris	Bruxelles	Paris
Coût de l'abonnement	30 €	29€	1, 50 €	1€	7€	5€
1^{ère} demi-heure	Gratuite		Gratuite		Gratuite	
1^{ère} demi-heure supplémentaire	0, 50 €	1€	0, 50 €	1€	0, 50 €	1€
2^{ème} 1/2 heure supplémentaire	1€	2€	1€	2€	1€	2€
Dès la 3^{ème} 1/2 heure supplémentaire	2 €	4€	2 €	4€	2 €	4€

Nous pouvons également ajouter d'autres avantages tels que les aspects positifs en faveur de l'intermodalité.

Les avantages environnementaux que procure la pratique du vélo sont bien présents. C'est dans ce contexte, que le chapitre suivant prend tout son sens.

⁵ <http://paris.evous.fr/Velib-Paris-lance-une-campagne-d-3298.html>, consulté le 10.11.2009.

I.4. LES VELOS EN LIBRE-SERVICE ET LEUR CONTRIBUTION ENVIRONNEMENTALE

Au niveau de l'environnement, la pratique du vélo est positive et durable car les impacts négatifs sont presque inexistantes, voire nuls par rapport à l'utilisation d'un véhicule motorisé.

Les vélos, y compris les VLS, remplissent les conditions pour une mobilité durable.

En effet, la contribution des vélos pour une durabilité de l'environnement urbain ne peut être négligée.

I.4.1. Pollution de l'air

Le secteur des transports induit une pollution atmosphérique sous plusieurs formes.

Les principales formes sont les pluies acides, les émissions de composés organiques volatiles, la pollution photochimique et les émissions de gaz à effet de serre.

L'utilisation d'un vélo ne génère aucun polluant atmosphérique puisque, pour avancer, nous utilisons notre force musculaire.

Certes, si nous considérons la fabrication d'un vélo, des polluants sont émis lors de cette phase. Toutefois, cette pollution est nettement inférieure à celle nécessaire pour la fabrication d'une voiture.

I.4.2. Effet de serre

Dans le Protocole de Kyoto (UNFCCC, 1997), un des objectifs fixés correspond à une diminution de minimum 20% des gaz à effet de serre par rapport à 1990, d'ici 2020. Dans le secteur des transports, le principal gaz à effet de serre émis est le CO₂.

En Europe, en 2005, les émissions liées au transport correspondaient pour 20% du total des émissions de gaz à effet de serre (BART, 2009). Le transport routier est responsable pour 93% de toutes les émissions liées au transport. Selon BART (2009), depuis 1990, ces émissions ont augmenté de 20%, ce qui fait du transport, le secteur avec la plus grande croissance observée des émissions de gaz à effet de serre.

La cause principale de cette croissance est le fait que les gens se déplacent et voyagent de plus en plus, et principalement sur les routes.

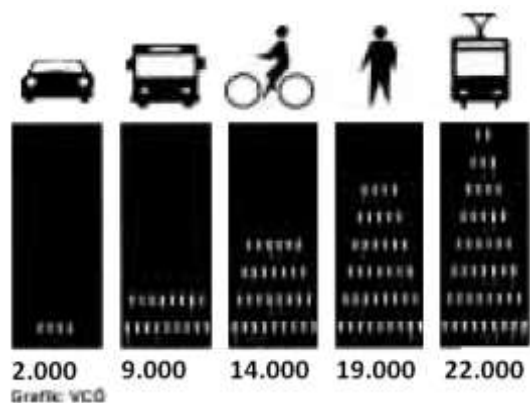
Pour atteindre les objectifs de Kyoto quant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre de 8% pour l'ensemble de l'Union européenne, une réduction du trafic automobile est recommandée par le Protocole (UNFCCC, 1997). En effet, une diminution de la pression automobile (de 20% en Région de Bruxelles-Capitale (RBC)⁶ par rapport à 1999) permettra de diminuer les émissions de CO₂ de manière substantielle.

Le vélo, un mode de déplacement à favoriser en milieu urbain, apparaît comme une solution car, par un report modal, nous pouvons espérer une diminution conséquente du nombre d'automobiles et donc moins de congestion et de nuisances.

⁶ exprimée en km-véhicules (BRUXELLES-MOBILITÉ, 2008, p.25)

I.4.3. Consommation d'espace

La Figure 2, ci-contre, représente un flux de personnes circulant, par différents modes de transport, sur un espace de 3,5 m de largeur en une heure, en zone urbaine. Nous constatons que le vélo est bien plus performant que la voiture. En effet, alors que 2.000 individus transitent en voiture, le vélo permet le passage de 14.000 personnes.



Si nous prenons le cas particulier des VLS, la prise au sol des VLS est négligeable si on la compare à la voiture. Seules les stations de VLS consomment de l'espace. Les stations se trouvent soit sur des anciens emplacements de stationnement (Figure 3), soit, dans certains cas, sur des trottoirs suffisamment larges pour permettre encore la circulation des piétons (Figure 4).

De plus et conformément au Livre Vert (COMMISSION EUROPÉENNE, 2007), offrir plus d'espace de stationnement pour voitures encourage une utilisation supplémentaire de l'automobile.

Figure 3 : Villo! sur des anciens stationnements automobiles.



Figure 4 : Villo! sur un trottoir large.



I.4.4. Pollution sonore

Le bruit, mesuré en décibels (dB), au-delà d'un certain seuil, peut entraîner des lésions au niveau du tympan.

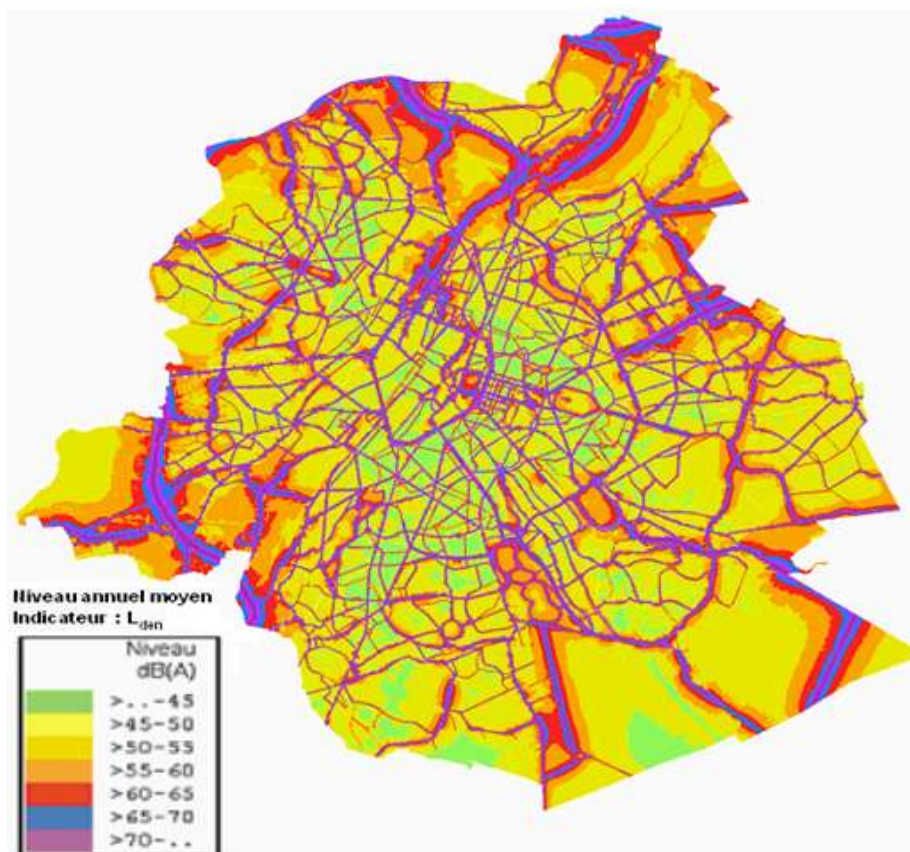
Si nous nous référons à l'échelle de bruit (Figure 5), qui propose une interprétation de la mesure, nous constatons, à Bruxelles, un problème sonore lié à l'automobile (Figure 6, page suivante).

En effet, les artères à fort trafic automobile peuvent mener à un risque, voire un danger, pour l'ouïe.

Figure 5 : Echelle de bruit⁷.



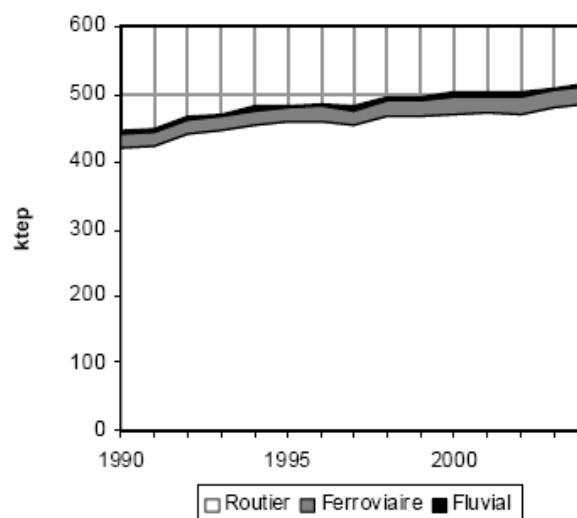
⁷ <http://www.ulg.ac.be>, consulté le 20.04.2010.

Figure 6 : Cadastre du bruit routier à Bruxelles, en 1997 (IBGE, 2006)⁸.

I.4.5. Consommation d'énergie

Les produits pétroliers (essence, diesel) sont la principale source d'énergie utilisée dans les transports urbains. À Bruxelles, le secteur routier représente 94% du total des consommations de transport (IBGE, 2006).

Comme la figure ci-dessous nous le montre, cette consommation d'énergie ne cesse de croître.

Figure 7 : Evolution de la consommation énergétique des transports en RBC par mode de transport (IBGE, 2006).

⁸ Une remarque à ne pas négliger concerne la date de réalisation de cette carte, 1997. Il est donc probable qu'aujourd'hui les données aient évolué.

L'utilisation du vélo consomme de l'énergie, celle que nous produisons grâce à notre force musculaire et non pas grâce aux produits polluants.

En augmentant la part de cyclistes en milieu urbain, nous pouvons espérer réduire la part de véhicules motorisés et, de surcroît, la consommation d'énergie (COMMISSION EUROPÉENNE, 2007).

I.4.6. Santé

De nombreuses études dont une reprise par CAVILL et DAVIS (2009) démontrent que les non-cyclistes sont davantage exposés à un niveau élevé de mortalité comparés aux cyclistes quotidiens. En effet, ils constatent que plusieurs maladies telles que les maladies cardiovasculaires, le taux de cholestérol, ou, encore, les problèmes d'obésité diminuent avec la pratique d'une activité physique comme le vélo. Cette activité utilise les graisses comme source d'énergie et, bien évidemment, augmente le sentiment de bien-être du cycliste.

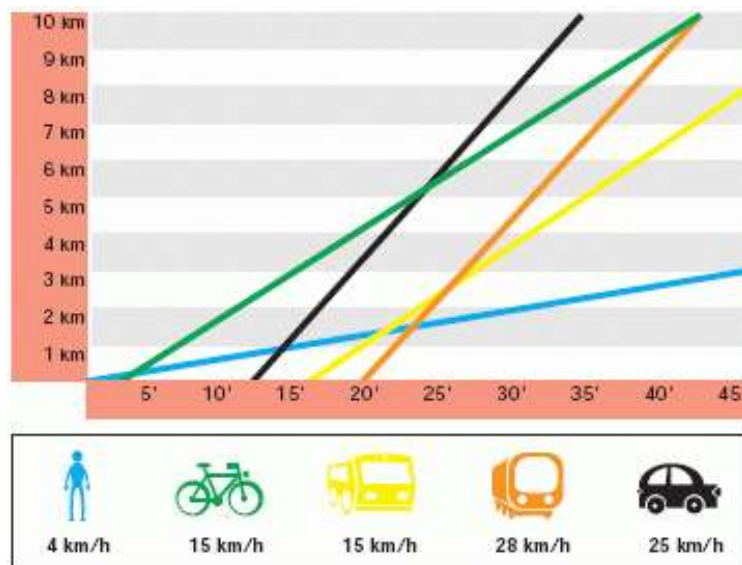
Par ailleurs, comme nous le révèle le Tableau 2 ci-dessous, les automobilistes subissent des niveaux de pollution plus élevés que les cyclistes. En effet, un cycliste respire en moyenne un volume 2,3 fois plus important qu'un automobiliste à cause de l'effort qu'il doit fournir (COMMISSION EUROPÉENNE, 1999b). Malgré cela, le cycliste, en comparaison avec l'automobiliste, respire moins de composés organiques volatiles.

Tableau 2 : Moyennes maximales des concentrations de polluants respirés en une heure par les cyclistes et les automobilistes sur un même trajet au même moment (COMMISSION EUROPÉENNE, 1999b, p.35).

	Cyclistes ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Automobilistes ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Monoxyde de carbone (CO)	2.670	6.730
Dioxyde d'azote (NO ₂)	156	277
Benzène	23	138
Toluène	72	373
Xylène	46	193

I.4.7. Temps

Les vélos, en plus d'être favorables à la diminution de la pression automobile et, donc, des nuisances qu'elle incombe, sont également considérés comme un mode à privilégier en milieu urbain quant au gain de temps. En effet, pour des trajets urbains inférieurs à 5km (COMMISSION EUROPÉENNE, 1999b) (valeur haussée aux heures de pointe), le vélo est un mode de transport plus rapide que la voiture et que les transports en commun (TC). Pour les TC, au-delà de 10km, le métro est plus rapide que le vélo (Figure 8).

Figure 8 : Comparaison de temps de déplacement entre les différents modes de transports urbains (ProVÉLO, 2007).

I.4.8. Conclusion sur les aspects environnementaux

Pour toutes ces raisons et principalement pour celle relative à la réduction de la pression automobile en zone urbaine, l'incitation à un usage plus intensif du vélo est à préconiser.

À Bruxelles, la politique environnementale met en avant deux lignes de forces au niveau des transports (IBGE, 2006 et BRUXELLES-MOBILITÉ, 2008) :

- ✓ Inciter les particuliers et les entreprises à rationaliser leurs déplacements et recourir davantage aux moyens de transport alternatifs à la voiture.
- ✓ Réduire structurellement l'impact environnemental des transports, au niveau des infrastructures et des véhicules.

Cette même politique privilégie certaines actions (IBGE, 2006 et BRUXELLES-MOBILITÉ, 2008) telles que :

- ✓ Mettre en place, au niveau régional, une politique volontariste en matière de stationnement – en développant du stationnement vélo – en voirie et hors voirie et d'intermodalité.
- ✓ Promouvoir les déplacements non motorisés, notamment via le développement d'un réseau d'itinéraires cyclables.
- ✓ Former à l'utilisation du vélo.

En France, les Plans de Déplacements Urbains (PDU)⁹ remplissent déjà plusieurs de ces objectifs. Certains de ceux-ci, listés comme exemples ci-dessous, sont étroitement liés à notre étude :

- ✓ la réduction du trafic automobile ;
- ✓ le développement des transports collectifs et des modes doux ;
- ✓ l'organisation du stationnement (tarifs avantageux pour les véhicules peu polluants...).

⁹ <http://www.developpement-durable.gouv.fr>, consulté le 10.02.2010.

I.5. ELEMENTS FAVORISANT L'USAGE DU VELO EN LIBRE-SERVICE

La liste proposée ci-dessous représente un ensemble non exhaustif d'actions à mettre en œuvre pour la promotion du vélo (BRUXELLES-MOBILITE, 2008, PUCHER *et al.*, 2009, MARTENS, 2007, RIETVELD et DANIEL, 2004) :

- ✓ l'amélioration du réseau cyclable
- ✓ le développement du stationnement vélo
- ✓ la valorisation du vélo comme mode de déplacement
- ✓ la formation à l'usage du vélo en ville
- ✓ la promotion de l'intermodalité
- ✓ le développement de la location de vélos
- ✓ l'augmentation des coûts des modes de transport concurrents tels que la voiture

Le succès des VLS repose sur plusieurs éléments (GART, 2009 et TRANSITEC, 2009) :

- ✓ une forte densité de vélos, en général, minimum 50 vélos/km² est préconisée pour rendre le réseau suffisamment attractif ;
- ✓ un maillage suffisamment important, 200 à 400 m ;
- ✓ des stations à proximité des gares routières et ferroviaires (PUCHER *et al.*, 2009) ;
- ✓ une tarification attractive ; en effet, selon le GART (p.17, 2009), la propension à payer de la part du cycliste est évaluée à 100€ maximum par an ;
- ✓ un jalonnement adéquat et un aménagement convivial des stations.

II. LE MARKETING URBAIN

II.1. MISE EN CONTEXTE

II.1.1. Définition et historique du marketing

En 2007, l'AMERICAN MARKETING ASSOCIATION définissait le marketing comme étant « l'activité, menée par des organisations et des particuliers, qui opère à travers un ensemble d'institutions et de processus de création, de communication, de prestation et d'échange d'offres commerciales qui ont une valeur pour les utilisateurs, les clients, les marketers et la société au sens large ».

En bref, le marketing consiste à « identifier les besoins humains et sociaux, puis à y répondre » par différentes offres (KOTLER et DUBOIS, 2006).

II.1.2. Du marketing au marketing urbain

Les changements fondamentaux en économie, technologie, démographie et politique ont remodelé l'environnement des villes européennes. Ces changements ont induit la compétition entre ces villes à l'échelle régionale, nationale et, même, internationale. Face à cette compétition, les politiques des gouvernements locaux ont besoin d'être plus orientées vers le marketing.

Au cours des deux dernières décennies (VAN DEN BERG et BRAUN, 1999), un nombre croissant de villes européennes ont reconnu que le marketing peut être un outil essentiel pour la gestion urbaine. Les villes aspirent à être accueillantes pour les habitants (potentiels), les entreprises et les touristes. Dans ce processus, les villes inventent leurs propres stratégies de marketing.

Depuis peu, on assiste à un intérêt croissant pour le marketing urbain (MU) dont le but principal est la reconstruction de l'image des villes (OCDE, 2006).

II.2. LE MARKETING URBAIN

II.2.1. Définition

En 2009, ROSEMBERG définissait le MU comme correspondant à « l'ensemble des moyens mis en œuvre pour promouvoir l'image de la ville ». Le MU apparaît comme une démarche stratégique des gestionnaires de la ville et comme les résultats de cette démarche, c'est-à-dire ce que produit le marketing, comme par exemple, les images publicitaires, les textes promotionnels et les événements médiatisés.

Le MU est aussi décrit comme étant « un ensemble d'activités destinées à optimiser/adapter les diverses activités (fonctions) urbaines à la demande des habitants, sociétés, touristes et autres visiteurs » (VAN DEN BERG et BRAUN, 1999).

En d'autres termes, le MU est « l'ensemble des techniques, moyens, jeu d'acteurs ou processus visant à promouvoir la ville » (MOINAT, 2007).

II.2.2. Le marketing urbain et l'image

MOINAT (2007) précise que le MU correspond essentiellement à « la production d'images et de discours que réalisent des villes à des fins publicitaires. Les multiples facettes de la ville y sont sélectionnées et 'réassemblées' pour créer l'image la plus attractive possible, suivant le public-cible ».

Le MU est donc une question de créativité et de bonnes idées (VAN DEN BERG et BRAUN, 1999).

II.2.3. Le marketing urbain et le paysage urbain

Construire une nouvelle image de la ville implique le lancement d'une nouvelle campagne de publicité, mais aussi, la création d'un nouveau paysage urbain (HUBBARD, 1996). Les produits de marketing que la ville peut offrir pour satisfaire ses 'clients' sont diversifiés. Ils peuvent correspondre concrètement à une zone de bureaux, à des installations portuaires, à une zone industrielle, à un parc scientifique ou à un centre commercial, mais cela peut aussi être un musée, un festival ou un événement sportif (VAN DEN BERG et BRAUN, 1999, KAPLAN et HAENLEIN, 2009 et HUBBARD, 1996).

En adoptant les dernières modes architecturales, ces nouveaux espaces de représentation sont conçus pour rendre la ville plus attrayante pour les investisseurs potentiels, mais aussi pour ceux qui y vivent (HUBBARD, 1996).

La culture d'une nouvelle esthétique urbaine qui mélange le passé, le présent et l'avenir semble également être un point clé dans l'évolution du paysage urbain (HUBBARD, 1996).

II.2.4. Les acteurs du marketing urbain

KOTLER *et al.* (1993) définissent les principaux acteurs du MU et déterminent les deux groupes principaux d'acteurs qui sont les acteurs du secteur public et ceux du secteur privé.

Les premiers prennent les décisions et responsabilités. Ils développent les plans et stratégies du MU. Les seconds financent et mettent en place des structures qui soutiennent la conception et la mise en œuvre de plans du MU. Selon KOTLER *et al.* (1993), le véritable challenge du MU est de combiner les intérêts publics et privés.

II.2.5. Le marketing urbain et les partenariats public-privé

Une approche de plus en plus fréquente au financement de grands projets publics dans une période d'austérité budgétaire est celle des partenariats public-privé (KAPLAN et HAENLEIN, 2009).

Il ne faut pas sous-estimer le fait qu'il est possible qu'une entreprise privée puisse contribuer au MU (KOTLER *et al.*, 1993 et VAN DEN BERG et BRAUN, 1999). À ce titre, un chapitre sur les partenariats public-privé est développé au chapitre IV, p.26.

II.2.6. Le marketing urbain et les VLS

Les VLS jouent un rôle dans l'aménagement de la rue et, de ce fait, dans le paysage urbain. En plus de ces atouts favorisant l'intermodalité, ce service propose aux citoyens des opportunités nouvelles de conquête de la ville. Il permet aussi de choisir son itinéraire et de découvrir la ville, plus qu'en d'autres modes de transport tels que le métro (LOUVET *et al.*, 2009).

De par nos observations, ce sujet sera plus particulièrement abordé au chapitre II.3.4, p.53.

II.3. LA GENTRIFICATION

Dans le contexte de MU, nous pouvons insérer également un programme qui est la gentrification.

La gentrification peut être définie comme étant « une somme d'évolutions par lesquelles les espaces populaires se voient (ré)appropriés par et pour des groupes socialement plus favorisés que leurs habitants ou leurs usagers préalables ». En partant de cette définition proposée par VAN CRIEKINGEN (2006), différents projets peuvent s'opérer tels que la revalorisation de quartiers permettant d'attirer de nouvelles classes sociales, plus aisées que les populations populaires résidentes.

VAN CRIEKINGEN (2006) énonce plusieurs facteurs qui supportent ce phénomène tels que l'amélioration de l'image de marque du milieu urbain et le développement durable.

La gentrification s'inscrit bien dans le MU. En effet, dans une optique de concurrence entre les villes, la gentrification intègre un « projet politique de revitalisation des espaces » (VAN CRIEKINGEN, 2006).

Dès lors, pouvons-nous considérer que la mise en place d'un système de VLS fait partie d'un processus de gentrification ? Une discussion relative à cette question est abordée au chapitre II.3.5, p.54.

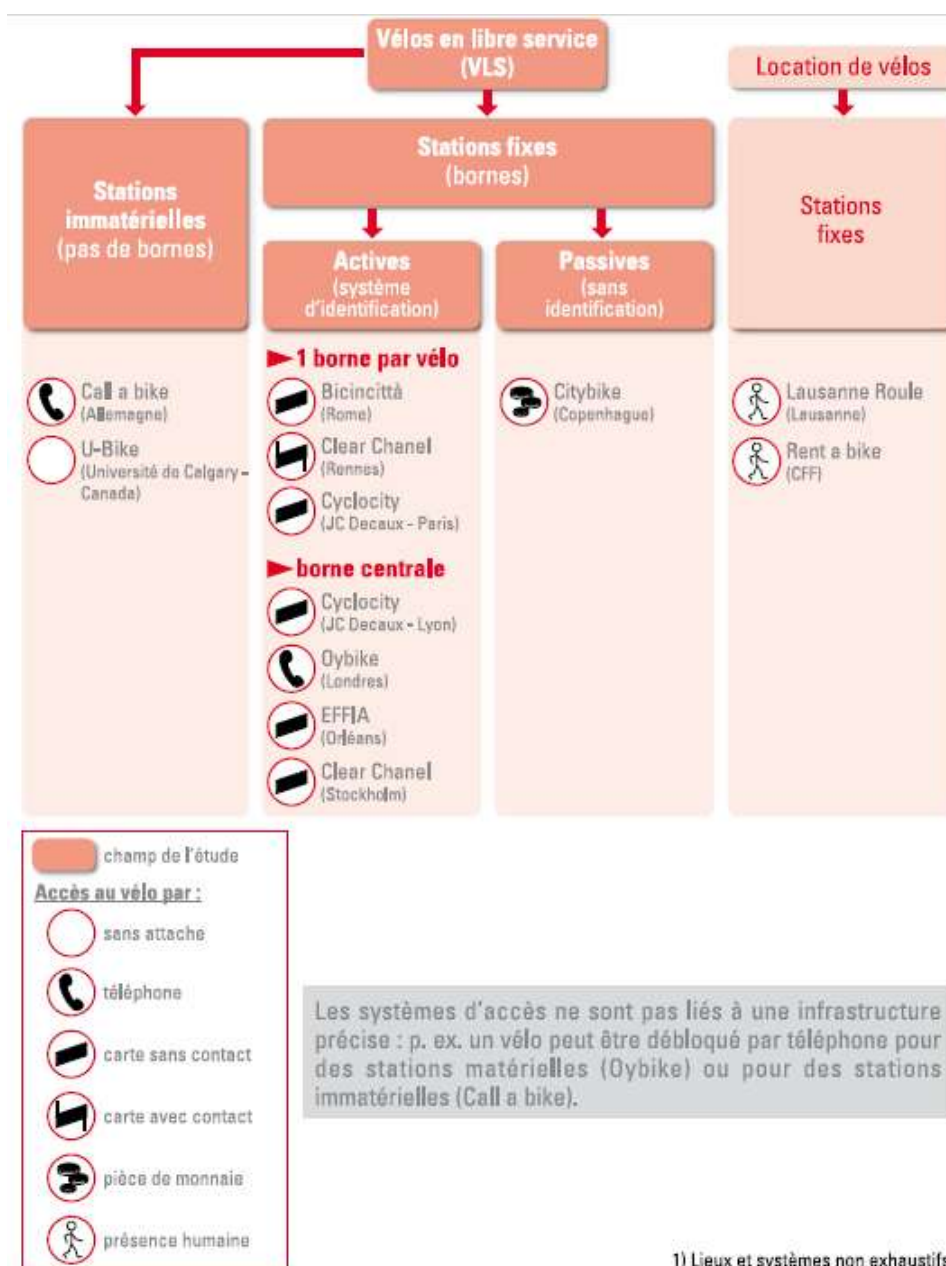
III. LE FINANCEMENT DES VELOS EN LIBRE-SERVICE

III.1. INTRODUCTION

Les VLS, comme nous l'avons vu précédemment, sont de plus en plus présents dans le monde. Il n'existe pas de normes quant aux systèmes. C'est pourquoi, une typologie des différents systèmes existants est proposée ci-dessous. Ensuite, nous aborderons et définirons les différents modèles permettant leur financement.

III.2. TYPOLOGIE DES SYSTEMES DE LOCATION

Figure 9 : Les différents systèmes de VLS (TRANSITEC, 2009)



Ce schéma reprend une liste non exhaustive des systèmes. De plus, soulignons qu'actuellement Lausanne Roule gère aussi des systèmes de VLS, notamment dans la commune de Morges. Pour les détails, veuillez vous référer au chapitre IV.2.3, p.29.

Tous ces systèmes de VLS se distinguent par des particularités techniques qui découlent principalement du modèle de financement permettant leur mise en œuvre.

III.3. LES MODELES DE FINANCEMENT DES VELOS EN LIBRE-SERVICE

Parmi les VLS, nous pouvons distinguer différents modèles de financement (DEMAIO, 2009) tels que repris à la Figure 10, p.25 avec leurs avantages et inconvénients respectifs :

✓ **le gouvernement** : ce modèle permet le financement, l'exploitation et la maintenance du réseau. Le gouvernement est considéré comme l'opérateur du service. Bien qu'il ait un contrôle sur le service, ce modèle ne semble pas être aussi efficace dans la gestion que ceux impliquant d'autres opérateurs.

✓ **la société de transport** : ce modèle implique une compétence régionale ou nationale. Nous pouvons citer les exemples de Montréal et de la Deutsche Bahn. Cette dernière est le fournisseur des chemins de fer allemands et aussi l'opérateur des systèmes de voiture partagée et de VLS, « Call a Bike ».

À Montréal, les VLS « Bixi » sont gérés par les autorités responsables du stationnement.

La mise à disposition de VLS par ces sociétés est un service permettant d'étendre leur offre de transport.

L'avantage principal lié à ce modèle est le fait que sa priorité ne consiste pas à générer des bénéfices, mais à fournir un service de transport complémentaire à ce qui existe.

Malheureusement, aucun appel d'offre n'est lancé au préalable. Ceci constitue un inconvénient car il existe probablement des opérateurs plus qualifiés que la société de transport impliquée.

✓ **l'université** : ce modèle met, dans le campus, des VLS à la disposition des étudiants.

L'avantage de ce modèle est que l'université ne doit pas dépendre des autorités extérieures au campus, notamment pour des restrictions urbanistiques, tant que son réseau ne dépasse pas les limites du campus.

Si les quartiers alentour souhaitent développer un tel service, il faudrait s'assurer qu'il soit compatible avec celui mis en place dans le campus, cette remarque est un inconvénient au système universitaire.

✓ **l'organisation à but non lucratif** : organisation qui a été expressément créée pour l'exploitation du service. On peut citer l'exemple des Bycyklen de Copenhague tel que repris à la Figure 10, p.25, mais également celui de Lausanne Roule, dans le cas de la commune de Morges, cas expliqué chapitre IV.2.3, p.29.

L'avantage est que ces organisations reçoivent en général une aide financière en plus des revenus générés par les membres et les sponsors.

L'inconvénient de ce modèle est qu'il peut être tributaire du secteur public pour une majorité de son

financement.

✓ **la compagnie de publicité** : ce modèle permet de mettre en place des VLS en échange d'affichage publicitaire dans l'espace public concerné.

L'*avantage* de ce modèle est le financement par ces compagnies et non par le gouvernement qui ne pourrait se permettre de réaliser un tel projet uniquement sur ses propres fonds.

L'*inconvenient* est la transformation de l'espace public en affichage publicitaire. Un autre inconvenient est que ce mode restreint le choix de l'opérateur aux deux acteurs principaux du marché que sont JCDECAUX et CLEARCHANNEL (GART, 2009)

Nous abordons ce modèle plus en détail au chapitre IV.

✓ **la société à but lucratif** : ce modèle diffère du précédent car il ne propose pas d'affichage publicitaire. Cette société bénéficie de tous les revenus générés par le système.

L'*avantage* qu'il en ressort est que la société ne dépend pas du secteur public puisque le système est considéré comme une activité interne à l'entreprise. Toutefois, il peut dépendre du secteur public dans le cas où il souhaite mettre en place le système sur l'espace public.

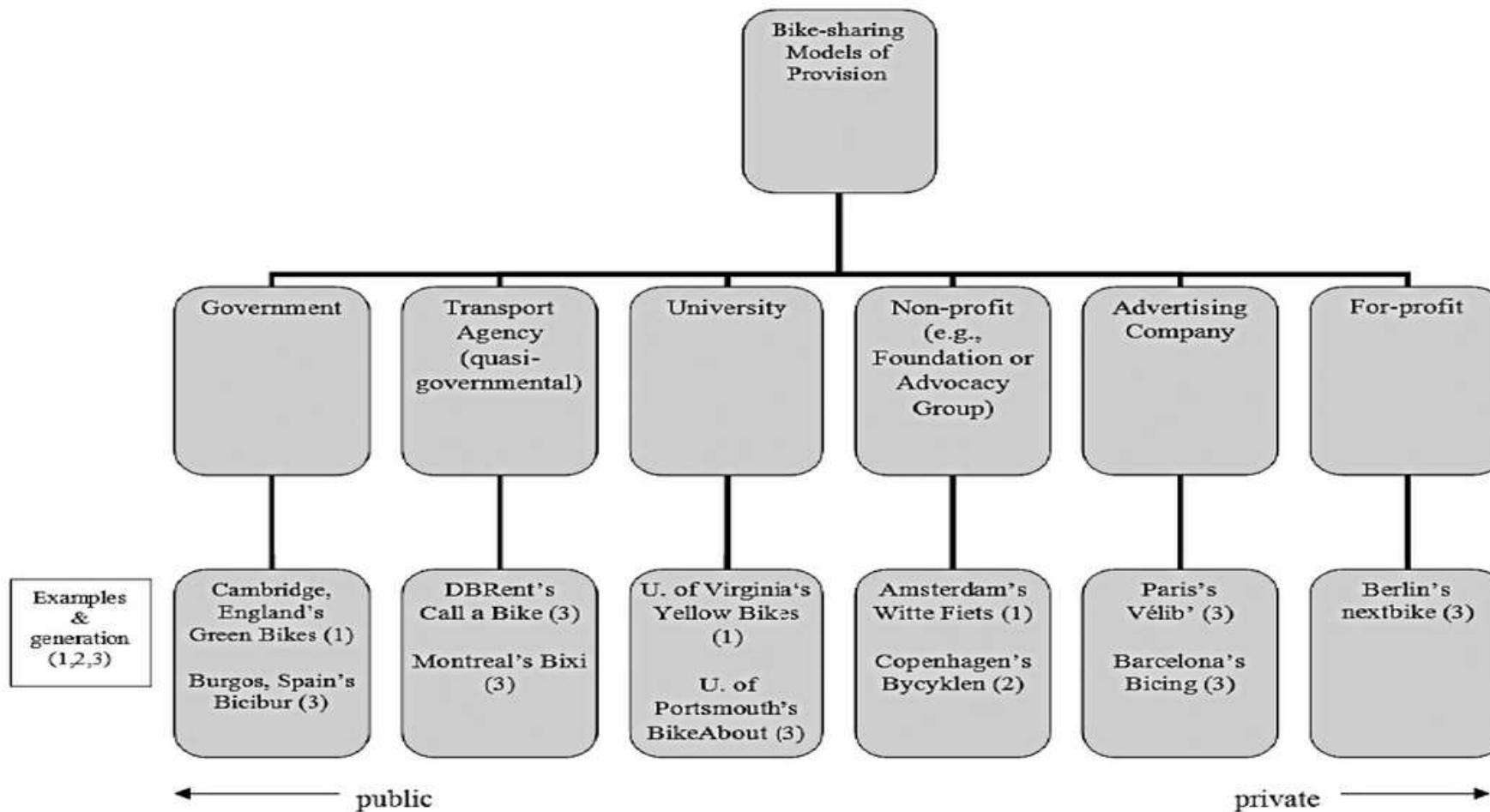
L'*inconvenient* est que ce modèle ne peut que difficilement compter sur une aide financière extérieure.

La Figure 10, page suivante, présente sommairement les différents modèles décrits ci-dessus.

III.4. CONCLUSION

L'évolution des VLS et leur succès grandissant (dans le monde et, plus précisément, en Europe) ont été rendus possibles, dans de nombreux cas, grâce à des démarches combinant les qualités et les avantages respectifs des acteurs publics et privés. C'est ce qui est appelé les "Partenariats public-privé".

Figure 10 : Modèles de financement (DeMaio, 2009).



IV. LES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVE

IV.1. DÉFINITION DU PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ

Une approche de plus en plus fréquente au financement de grands projets publics dans une période d'austérité budgétaire telle que nous la connaissons actuellement est celle des partenariats public-privé (KAPLAN et HAENLEIN, 2009).

Les partenariats public-privé (PPP) peuvent être définis comme « des projets regroupant des acteurs publics, privés voire associatifs orientés vers le développement d'une prestation, d'un service ou d'une infrastructure sur la base d'un partage des risques et des bénéfices éventuels » (GIAUQUE, 2008).

Cette définition résume de manière succincte celle proposée par 'THE NATIONAL COUNCIL FOR PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS' :

A Public-Private Partnership is a **contractual agreement** between a **public agency** (federal, state or local) and a **private sector entity**. Through this agreement, the **skills and assets** of each sector (public and private) **are shared** in delivering a service or facility for the use of the general public. In addition to the sharing of resources, **each party shares in the risks and rewards** potential in the delivery of the service and/or facility.

Les PPP sont donc basés sur des accords contractuels entre une administration publique et une entreprise privée.

Les missions réservées au privé concernent principalement la « conception, la réalisation et le financement d'un projet ainsi que l'entretien, la maintenance et/ou l'exploitation » du projet (BERCY). En théorie, une telle définition est souvent idyllique et pousse bon nombre de politiciens à s'intéresser à ce genre de nouveaux réseaux. En effet, présentés comme un moyen efficace et rapide pour financer de nouvelles réalisations au profit de la collectivité, les partenariats tirent bénéfice de leur relative nouveauté et de l'attrait que peut comporter la participation financière de firmes privées à la création de nouvelles infrastructures publiques et ce, sans avoir recours à des moyens fiscaux (GIAUQUE, 2008 et OCDE, 2006).

Les PPP doivent concilier les intérêts privés, très souvent orientés sur le court-terme et sur l'augmentation du chiffre d'affaires de l'entreprise, et les intérêts publics dont on peut légitimement espérer qu'ils épousent d'autres critères tels que le long-terme, l'intérêt général et la gestion durable de problématiques sociétales.

Les PPP, par leurs caractéristiques, comportent de multiples avantages et inconvénients cités, d'une manière consistante, par plusieurs sources telles que :

- INSTITUT DE LA GESTION DÉLÉGUÉE, 2006
- CIRANO, 2004
- GIAUQUE, 2008

- OCDE, 2006
- IAU, 2009

IV.1.1. Avantages

Avantages principaux d'un tel partenariat :

- ✓ l'accélération de la création du projet grâce au financement par l'entreprise privée ;
- ✓ la réalisation d'un projet qui permet à la collectivité d'en bénéficier ;
- ✓ un délai de réalisation relativement court ;
- ✓ des garanties pour le long terme ;
- ✓ une répartition du risque modulé entre secteur public et privé, chacun supportant les risques qu'il maîtrise le mieux ;
- ✓ une meilleure définition du service mis en place. En effet, l'administration publique ne doit plus s'attarder sur les aspects techniques du projet puisqu'ils sont confiés au secteur privé.
- ✓ l'amélioration de manière durable de la qualité et de l'efficacité des services publics pour les consommateurs.

IV.1.2. Inconvénients

Inconvénients principaux d'un tel partenariat :

- ✓ les PPP peuvent nuire aux petites entreprises (concurrence déloyale) ;
- ✓ plus la responsabilité financière du privé sera grande, plus son autonomie de gestion sera élevée. Et dans le même ordre d'idées, plus la réglementation sera pointilleuse et contraignante vis-à-vis de l'entreprise privée, plus elle exigera des garanties de rentabilité ou de revenus ;
- ✓ la répartition inégale des bénéfices ; on peut constater cette asymétrie au niveau des VLS à Bruxelles et à Paris, par exemple. Dans le cas de Bruxelles, aucun bénéfice direct ne revient à la Région, tandis que la Ville de Paris ne bénéficie que des revenus générés par les abonnements ;
- ✓ les plans proposés par les entreprises pourraient se concentrer sur leurs propres profits plutôt que sur les aspects socio-économiques d'une région ;
- ✓ l'objet du contrat ne peut porter que sur des services publics rémunérateurs puisque le concessionnaire est rémunéré par les recettes de l'exploitation.

IV.2. LES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ ET LES VÉLOS EN LIBRE-SERVICE

Les systèmes de VLS ont des frais d'usage généralement assez bas et dépendent donc de sources de revenu externes pour couvrir leurs coûts d'exploitation. De nombreux VLS mis en place aujourd'hui sont le résultat d'une initiative des pouvoirs publics qui initient le projet par un appel d'offre. De nombreuses villes ont succombé à la formule « vélos + publicité » mise en avant par JCDECAUX (Paris, Bruxelles, Lyon) et CLEARCHANNEL (Rennes, Milan), pour développer leur offre de VLS. En effet, ces compagnies de publicité fournissent les VLS en échange d'espace d'affichage publicitaire, ce qui augmente la valeur ajoutée de leur activité de base.

Une remarque souvent énoncée est le manque de réflexion de l'administration publique, sans doute

par facilité, quant au choix de l'opérateur. En effet, la finalité première de l'opérateur privé n'est pas la mise en place d'un service public de mobilité durable, mais bien la recette qu'il engrangera grâce à ce système par l'intrusion massive de la publicité dans l'espace public (IAU, 2009 et IEB, 2010a).

IV.2.1. Le cas de Lyon

Selon une étude réalisée par BEROUD (2007), il s'avère que la mise en place d'un système de VLS peut engendrer un coût pour la collectivité. En effet, dans le cas des Vélo'v, VLS de Lyon, nous pouvons observer que, dans le contrat liant JCDECAUX et Lyon (Annexe b, p.81), le service gagnant correspond aux espaces publicitaires et que le service perdant est celui lié au système de VLS proprement dit. En d'autres mots, la collectivité reçoit un bénéfice monétaire avec l'affichage publicitaire, mais elle en perd pour la mise en place des Vélo'v.

Après analyse de l'offre de JCDECAUX à Lyon (contrat sur 13 ans), BEROUD (2007) a constaté que ce système coûte 3,86 millions d'euros (50,18 millions d'€/13 ans) par an à la collectivité (Tableau 3).

Tableau 3 : Investissement public annuel du système de Vélo'v à Lyon (BEROUD, 2007, p.71)

Valeur de la redevance d'occupation du domaine public ne concernant que les espaces publicitaires	+ 68 402 450 €
Valeur de la redevance d'occupation du domaine public avec le système de vélos	- 18 220 529 €
Valeur anticipée du système par JCDECAUX	= 50 181 921 €
Coût moyen annuel du système pour la collectivité	3 860 148 €

En plus de ces chiffres, il ne faut pas omettre

- ✓ la part salariale qui a été consacrée, notamment pour les juristes et les ingénieurs ;
- ✓ les coûts de transaction pour assurer le bon fonctionnement de ce système ;
- ✓ les dépenses réalisées en communication.

IV.2.2. Le cas de Bruxelles

Frederik DEPOORTERE¹⁰, manager vélo à l'Administration Régionale de Bruxelles-Mobilité, déclare que le projet ne pouvait être mis en œuvre en-dehors d'un partenariat pour cause d'insuffisance budgétaire. Comme le précise l'article 43, §1 (Annexe a, p.80), « le système [...] est financé d'une part par les utilisateurs du système et d'autre part par la publicité ». Toutefois, Frederik DEPOORTERE précise que l'appel aux candidats publié laissait ouvertes toutes les possibilités de financement du système.

Néanmoins, la mise en place d'un tel système en partenariat avec des opérateurs dont l'activité principale repose sur la publicité entraîne certaines contraintes autour de cette activité.

En effet, dans la Concession entre JCDECAUX et la Région bruxelloise, il est stipulé dans l'article 11 de la section 2 que, je cite :

¹⁰ entretiens réalisés lors de mon stage chez Bruxelles-Mobilité, en septembre 2009.

Pour la mise à disposition d'un réseau de location de 5.000 vélos répartis sur un maximum de 400 stations de location [...], le Concédant s'engage à permettre au Concessionnaire d'exploiter :

- ✓ 400 dispositifs de publicité de 2m² intégrant la borne de station ;
- ✓ 135 dispositifs de publicité de 2m² dont 70 indiquant la disponibilité des stations en temps réel et qui ont une face réservée à la Région ;
- ✓ 45 dispositifs de publicité de 8m² situés exclusivement sur les voiries régionales.

Comme vu précédemment, dans le cas de Lyon :

- ✓ la société JCDECAUX génère un chiffre d'affaire haussé grâce à ces conditions stipulées dans la convention, d'une part,
- ✓ la collectivité ne bénéficie d'aucun revenu supplémentaire, si ce n'est la substitution à la voiture, qui ne semble pas être constatée¹¹, ou la diminution de maladies et donc de frais de santé¹², d'autre part,
- ✓ enfin, conformément à l'article 45 de la Concession entre JCDECAUX et la RBC (Annexe a, p.80), la société JCDECAUX « est dispensé de toute redevance liée à l'occupation du domaine public régional, tant pour les stations de location de vélos que pour les dispositifs de publicité correspondants ».

IV.2.3. Le cas de Morges

Morges, une des communes de Lausanne, en Suisse, a mis à la disposition des citoyens 280 vélos répartis dans 17 stations.

Lausanne Roule, association gérant les VLS de Morges, fonctionne sans accords contractuels avec une entreprise privée. Sa mise en place a vu le jour grâce à l'intervention d'une subvention.

Néanmoins, dans la convention (Annexe c, p.82), il est précisé qu'une aide au financement peut se faire via une firme privée, mais sans entrer en contradiction avec les principes du développement durable. Cette aide ne constitue pas, dans ce cas, un PPP puisque seule Lausanne assure l'entretien et la gestion du service.

IV.2.4. Le cas de Porto

L'agence de mobilité de Porto, au Portugal, est en train de réaliser différents projets qui s'intègrent dans la mobilité durable tels qu'un système de VLS ou de voiture partagées¹³.

Ces projets sont encadrés par « un programme de recherche et de démonstration de la Commission sur le transport urbain propre », appelé CIVITAS. CIVITAS aide les villes à mettre en place un système de transports urbains plus propres (COMMISSION EUROPÉENNE, 2007).

¹¹ se référer à la discussion des résultats, p.49.

¹² Un cycliste quotidien en plus rapporte 1.200 euros à la collectivité (CAVILL *et al.*, 2009).

¹³ <http://www.civitas.eu>, consulté le 20.04.2010.

IV.2.5. Autres exemples

Dans le choix de mise en place de systèmes de VLS dissociés de l'affichage publicitaire, d'autres exemples peuvent être cités.

- ✓ Montpellier a intégré ses VéloMagg dans son offre globale de transports urbains.
- ✓ C'est aussi le cas de Barcelone, ses Bicing, en partenariat avec CLEARCHANNEL, sont financés non pas par un dispositif de publicité, mais grâce aux recettes liées au stationnement.
- ✓ Orléans couvre les coûts du service par Effia (groupe de la SNCF).
- ✓ En Allemagne, c'est l'entreprise ferroviaire allemande, la Deutsche Bahn, qui gère les systèmes de VLS.

La liste est encore longue et prouve bien que ce système peut fonctionner sans entreprise privée dont l'activité principale ne repose pas sur des objectifs de mobilité durable.

V. LA QUESTION DE RECHERCHE

Toutes les informations précitées quant aux enjeux du vélo et, dans le cas présent, du VLS nous amènent à nous poser la question : *Vers quels objectifs une mise en place d'un système de VLS doit-elle tendre ?*

En effet, les VLS étant un phénomène récent, les informations disponibles sur ce système émergent plus lentement que l'évolution du système lui-même.

De ceci découle notre question de recherche :

LES VÉLOS EN LIBRE-SERVICE : MARKETING URBAIN OU POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE ?

Question à laquelle nous allons tenter de répondre dans le chapitre suivant.

À l'heure actuelle, les autorités et les citoyens prennent conscience que si nous continuons d'agir à l'encontre de notre environnement, nous détruirons ce qui nous entoure, mais aussi nous nous détruirons nous-mêmes. En zones urbaines, les enjeux pour assurer le maintien et la protection de l'environnement sont très nombreux.

Dans le cas particulier des transports urbains, nous arrivons à une saturation des routes par l'automobile. Afin de les fluidifier, diverses actions politiques ou citoyennes existent.

Nous pouvons donc émettre l'hypothèse que **la mise en service d'un système de vélos en libre-service, comme action s'inscrivant dans la politique environnementale de la ville concernée, ne sert-il pas également des intérêts de promotion urbaine et de gentrification ?**

Je vous invite maintenant à lire le contexte analytique de l'étude en question qui répondra aux questions émises.

CONTEXTE ANALYTIQUE.

I. METHODOLOGIE DES ENQUETES

I.1. OBJECTIFS DE L'ENQUETE

- ✓ Déterminer la typologie des usagers Villo! et Vélib' interrogés.
- ✓ Déterminer l'impact de ce service dans les déplacements de ses usagers.

Les résultats de l'enquête ont pour but de nous fournir des renseignements quant au profil des usagers interrogés et de déterminer si la mise en place des VLS s'inscrit bien dans une politique environnementale adéquate.

Les usagers correspondent aux personnes empruntant le système de VLS.

I.2. PROCEDURE

✓ Premièrement, nous avons réalisé une lecture d'articles et d'ouvrages liés au thème des VLS, à la politique environnementale, au marketing urbain et aux partenariats publics-privés.

Dans la littérature, peu d'études liées aux VLS existent. En effet, l'étendue géographique du succès de ce service est relativement récente. Néanmoins, les aspects techniques et économiques du système sont souvent abordés. Des enquêtes auprès des utilisateurs de VLS se développent petit à petit en fonction des projets, de leur mise en œuvre ou de leur état d'avancement dans le projet.

✓ Ensuite, pour approfondir nos connaissances sur les différentes étapes de la mise en place du système de VLS, nous avons contacté et reçu des informations de diverses administrations telles que celles de Bruxelles, de Lyon et de Copenhague, ainsi que des sociétés responsables de la maintenance des VLS telles que JCDECAUX et CLEARCHANNEL.

Par 'étapes', nous entendons :

1. l'identification de toute la procédure avant son application, comprenant les appels d'offre et les conventions ;
2. la mise en service du système, surtout pour la RBC, mise en place qui est au cœur de l'actualité des VLS depuis mai 2009 et, enfin, le suivi chiffré, c'est-à-dire les taux d'utilisation, de vandalisme,...

I.3. LA CIBLE

Le public-cible considéré pour participer à nos enquêtes correspond aux usagers des VLS.

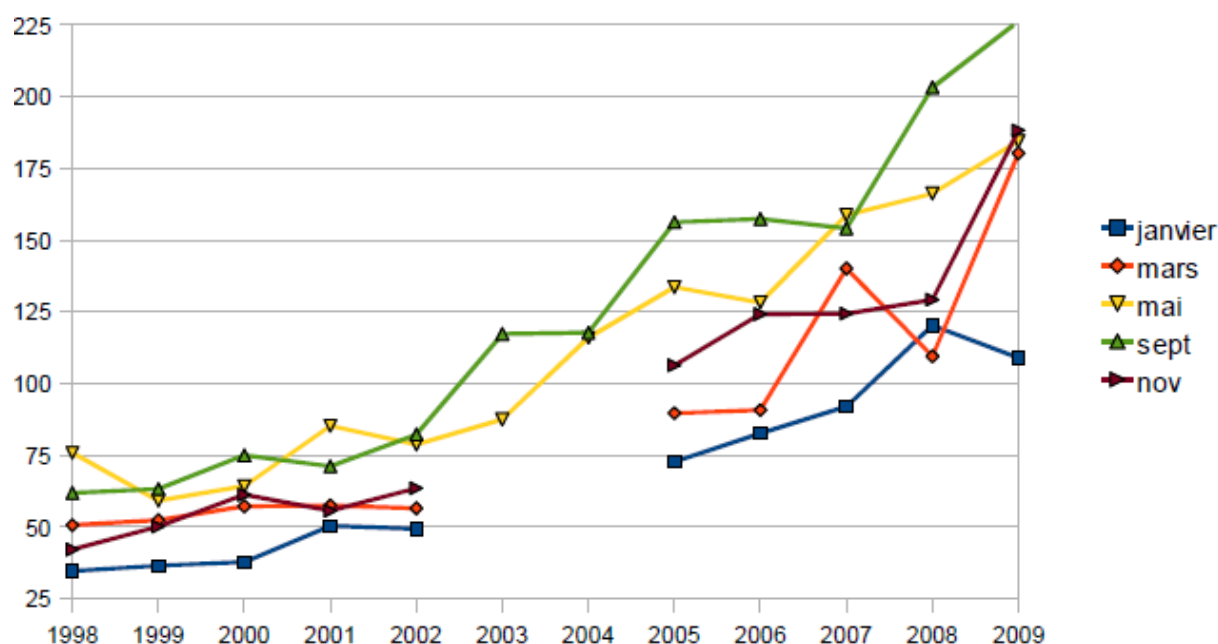
Nous prévoyions une taille de l'échantillon, pour chacune des villes, de 200 ; nous avons finalement atteint 127 à Bruxelles et 140 à Paris. Nous sommes conscients qu'une certaine erreur d'extrapolation doit être considérée. En effet, les contraintes liées à l'étude ne pouvaient nous permettre d'envisager un échantillon plus grand. Par contre, et grâce à cette étude, il se pourrait qu'une piste soit lancée pour d'éventuelles études similaires, plus approfondies que nous suggérerons dans le chapitre 'Perspectives' (p.66).

I.4. LIMITE TEMPORELLE

I.4.1. Période

La période visée pour la soumission des enquêtes se situait dans le courant du mois de mars 2010. Nous avons opté pour cette période pour deux raisons principales : **1/** la contrainte temps liée à la remise du travail et **2/** pour la contrainte météorologique. En effet, comme nous montre la figure ci-dessous, le début du printemps est plus propice à l'utilisation de vélos qu'en hiver (PROVELO, 2010) (l'automne et l'été étant incompatibles avec le programme de l'année académique).

Figure 11 : Evolution du nombre moyen de cyclistes observés en 8 lieux en RBC.



I.4.2. Horaire

Pour la soumission des enquêtes, nous avons ciblé les heures de pointe de la soirée, c'est-à-dire approximativement de 16h à 19h.

I.5. LIMITE GEOGRAPHIQUE

I.5.1. Les villes

Nous nous sommes limités aux villes de Bruxelles et de Paris pour, d'une part, soumettre les enquêtes auprès des utilisateurs de VLS (respectivement Villo! et Vélib'), et, d'autre part, pouvoir comparer les résultats entre les deux villes.

Ces villes ont été choisies pour leur proximité relative et la mise en place récente de leur système de VLS.

I.5.2. Les stations

Le choix des stations où les enquêtes allaient se dérouler fut assez complexe. En effet, il existe plusieurs types de stations en fonction de leur situation :

- ✓ devant les gares ;
- ✓ aux stations de métro et arrêts de bus et trams favorisant l'intermodalité ;
- ✓ en voirie, permettant une complémentarité spatiale, où l'offre en TC est faible, voire inexistante.

Une liste des stations avec leur taux d'utilisation dans les deux villes nous a été fournie par JCDECAUX. Nous nous sommes donc fiés à ces chiffres pour le choix des stations, en sélectionnant celles les plus utilisées.

À Bruxelles, après plusieurs essais et sans grand succès aux gares du Nord et du Midi et Place Stéphanie, et suite à une suggestion de Frederik DEPOORTERE¹⁴, nous nous sommes concentrés dans le centre-ville :

- ✓ Place Rogier
- ✓ Place De Brouckère
- ✓ La Bourse

À Paris, nous nous sommes focalisés sur des stations à utilisation élevée en se référant à la liste de JCDECAUX,

La majorité des enquêtes furent faites à :

- ✓ Place de la Bastille, dans le 12^{ème} arrondissement
- ✓ Rambuteau, dans le 3^{ème} arrondissement

et le reste à :

- ✓ rue Quincampoix, dans le 4^{ème} arrondissement
- ✓ à proximité de la Gare du Nord, dans le 10^{ème} arrondissement

I.6. LES ENQUETES

Les enquêtes (Annexes d et e, pp.84-86) ont été soumises aux usagers des VLS, en station. De ce fait, les usagers rapportant ou prenant un vélo, étaient pressés et parfois peu enclins à répondre à notre enquête. C'est pour cette raison que nous avons décidé de leur proposer une enquête courte. Les questions étaient fermées, simples et directes, avec seulement deux questions ouvertes.

¹⁴ Manager Vélo de la RBC

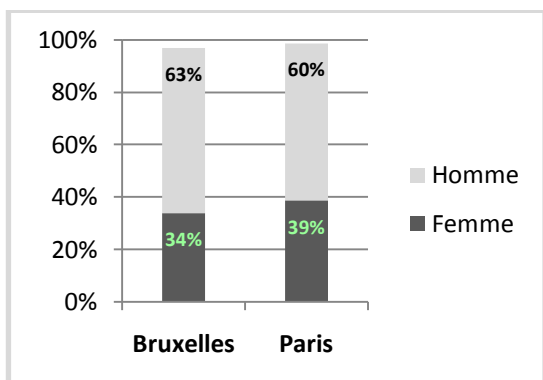
II. RESULTATS

II.1. OBSERVATIONS

Remarque préalable : Quelques usagers n'ont pas répondu à toutes les questions de l'enquête. C'est pourquoi, dans les tableaux de cette étude, le total des réponses peut ne pas atteindre 100%.

II.1.1. Profil des utilisateurs

a. Sexe



Nous observons, dans le graphique ci-contre, que la proportion d'hommes interrogés est plus importante dans les deux villes que celle des femmes. De plus, les résultats à Bruxelles sont similaires en part d'hommes et de femmes qu'à Paris.

Si nous combinons les deux villes, nous calculons que 36% des personnes interrogées sont des femmes et 61% des hommes.

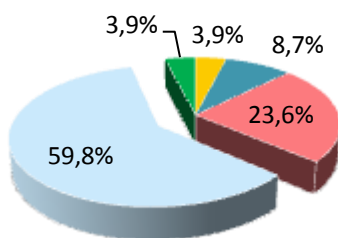
b. Age

L'âge moyen à Bruxelles est plus élevé qu'à Paris. Néanmoins, la différence est minime. Nous observons des usagers relativement jeunes, c'est-à-dire la trentaine dans les deux villes (avec toutefois un maximum de 76 ans à Paris !).

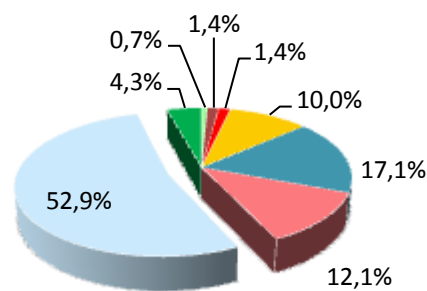
	BRUXELLES	PARIS
âge moyen	34 ans	32 ans
minimum	19 ans	16 ans
maximum	60 ans	76 ans

c. Niveau de scolarisation

BRUXELLES



PARIS



- sans scolarisation
- supérieur de type court
- primaire
- supérieur de type long
- 1er cycle du secondaire
- universitaire
- 2ème cycle du secondaire
- autre

Nous pouvons observer que plus de la moitié des usagers de VLS questionnés ont un niveau de scolarisation élevé ; à savoir, universitaire (59,8% à Bruxelles et 52,9% à Paris).

Nous observons, à Bruxelles, que le plus faible niveau de scolarisation est celui du 2^{ème} cycle du secondaire. La différence du plus faible niveau de scolarisation entre les deux villes s’explique par le fait qu’il existe 6 personnes d’âges inférieurs à 18 ans à Paris, ce qui n’est pas le cas à Bruxelles.

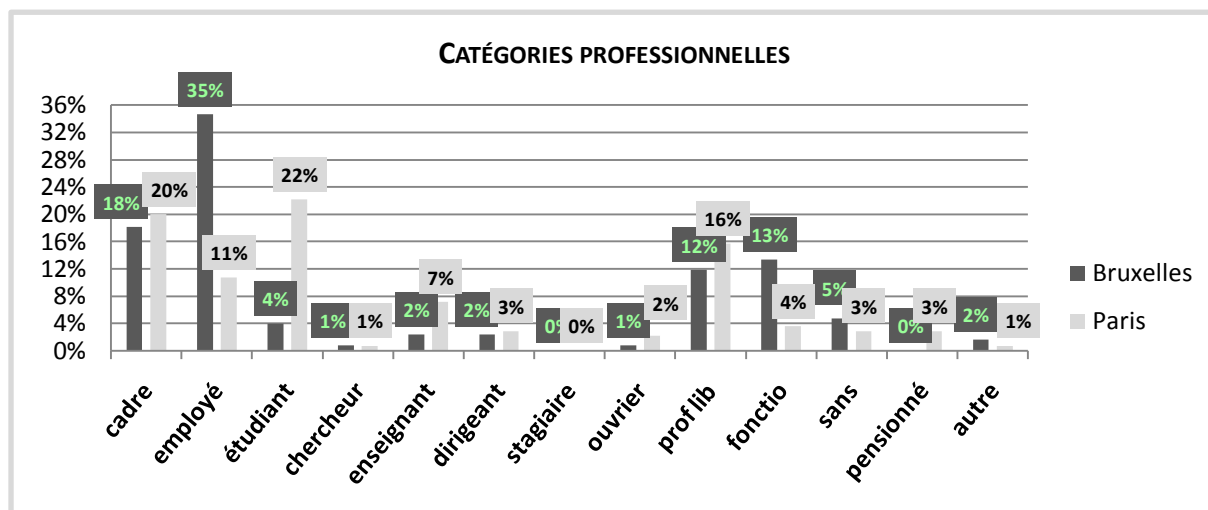
La catégorie ‘autre’ correspond aux études artistiques ou, encore, les personnes n’ayant pas répondu à cette question.

Si nous regroupons les niveaux de scolarisation en seulement deux groupes, c’est-à-dire le groupe de scolarisation de *niveau inférieur* et le groupe de *niveau supérieur*, nous obtenons les valeurs suivantes :

	BRUXELLES	PARIS
Niveau inférieur	3,94%	13,57%
Niveau supérieur	92,13%	82,14%

Force est de constater que la grande majorité de personnes interrogées appartiennent aux niveaux de scolarisation supérieurs.

d. Profession



Il est difficile de pouvoir retirer quelque enseignement utile de ces observations.

Nous pouvons constater que les groupes de cadres et de professions libérales sont équivalents dans les deux villes.

Par ailleurs, nous observons une majorité d’employés à Bruxelles (35%), beaucoup plus importante qu’à Paris (11%).

Nous pouvons également observer qu’une majorité de répondants Vélib’ sont étudiants (22%). Comme nous l’avions vu précédemment, il y a, à Paris, des mineurs qui suivent encore des cours en secondaire (ce qui n’est pas le cas à Bruxelles) et plus d’étudiants en supérieur qu’à Bruxelles.

e. Code Postal

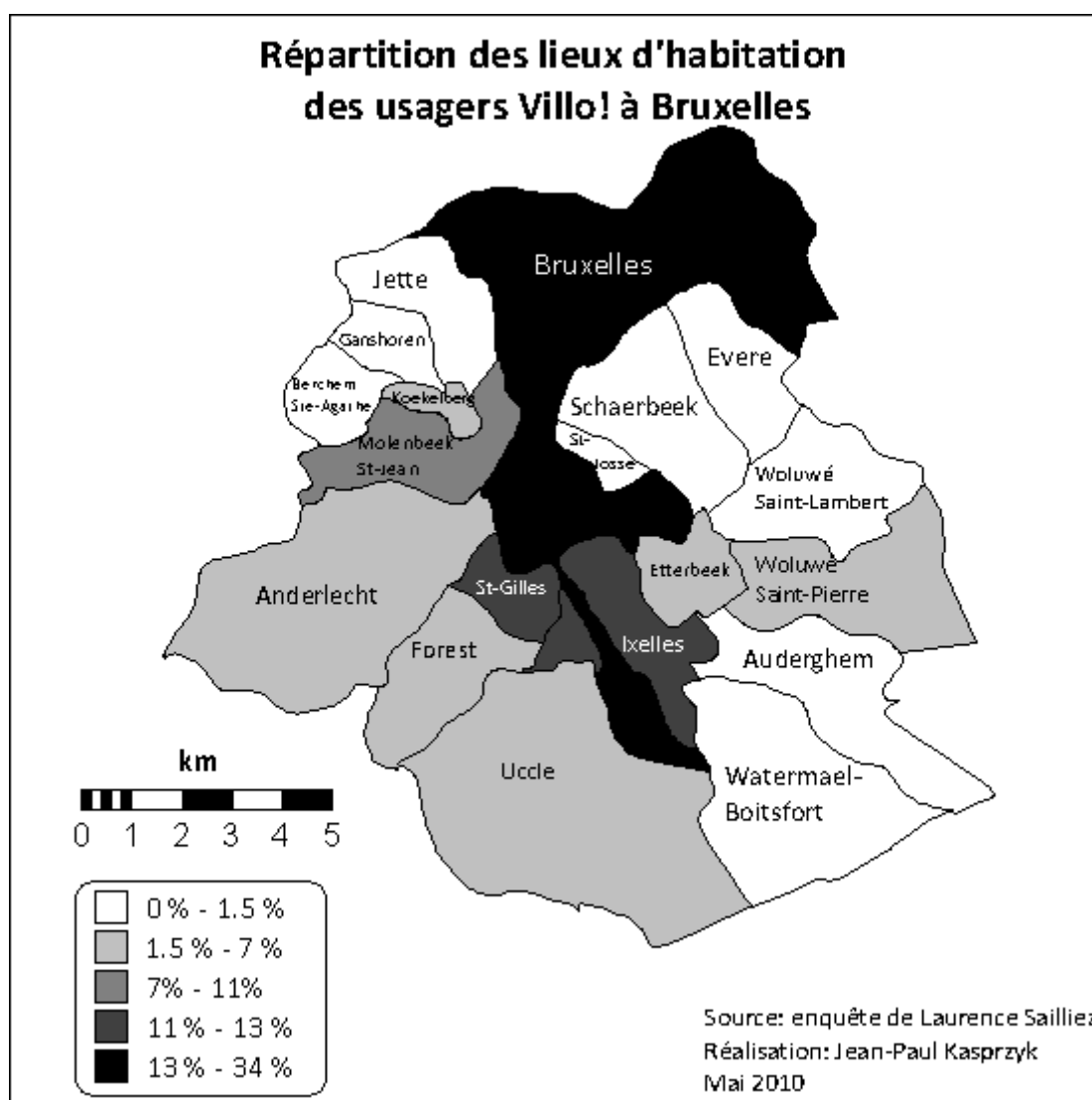
✓ Usagers Villo!

À Bruxelles, la majorité des usagers interrogés (33,70%) est domiciliée au code postal 1000, commune de Bruxelles-Ville.

Les communes de Saint-Gilles et d'Ixelles sont presque ex aequo en deuxième place avec une autre part non négligeable d'usagers Villo!. Elles représentent respectivement 11,81% et 11,02%.

Une part non observable sur la carte (18,11%) habite en-dehors de la RBC, parmi laquelle 2,36% sont des touristes, de passage à Bruxelles.

Figure 12 : Répartition des lieux d'habitation des usagers Villo!

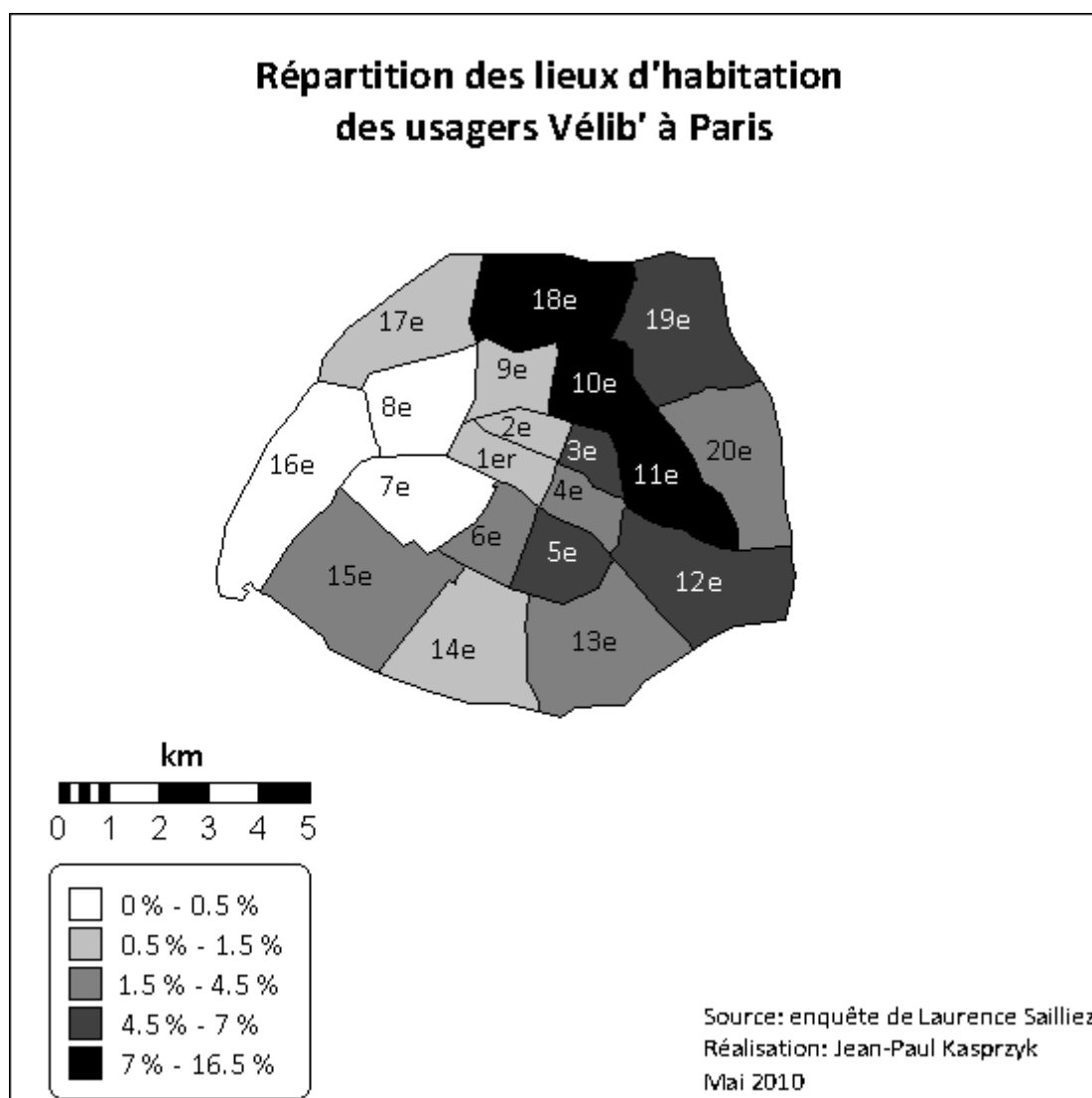


✓ Usagers Vélib'

Les parts les plus importantes des lieux d'habitation des usagers Vélib' sont situées dans les 10^{ème} et 11^{ème} arrondissements (respectivement 10,71% et 16,43%). 7,14% des répondants habitent dans le 18^{ème}. Ceci s'explique probablement par le fait que la soumission des enquêtes s'est faite à proximité de ces arrondissements.

Par ailleurs, 26,43% des usagers Vélib' habitent en-dehors de la Ville de Paris (dont 3,57% de touristes) et ne sont donc pas repris dans la carte ci-dessous.

Figure 13 : Répartition des lieux d'habitation des usagers Vélib'



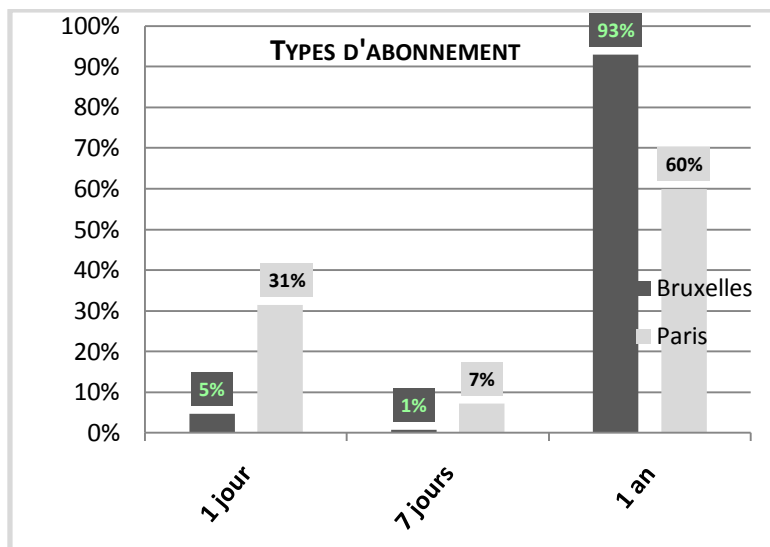
II.1.2. Données de cadrage

La diversité quant à la manière de répondre à la question relative au lieu d'habitation et d'étude/de travail rend le traitement des résultats quasi impossible. En effet, les usagers y ont répondu par un code postal, le nom d'une rue, de l'école, la ville,...

La seule chose que nous pouvons dégager des résultats, sans précision des lieux, est que la plupart des répondants habitent, travaillent ou étudient à Bruxelles ou à Paris pour, respectivement, les Villo! et les Vélib'.

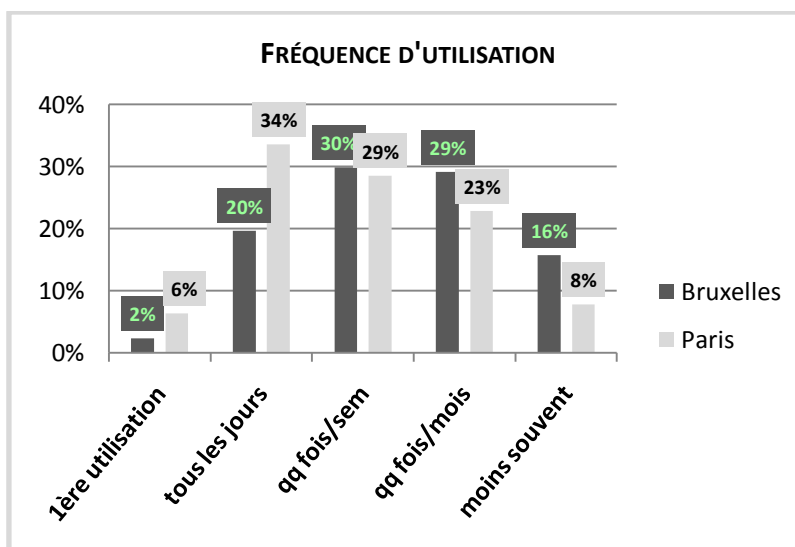
II.1.3. Habitudes de déplacement

Q2. Quel type d'abonnement de vélo en libre-service avez-vous ?



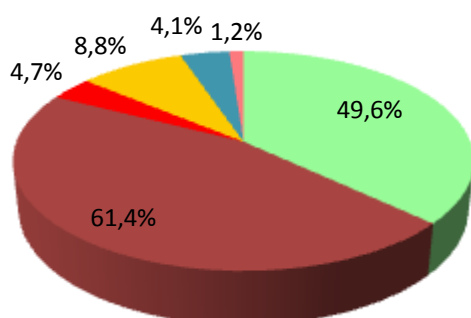
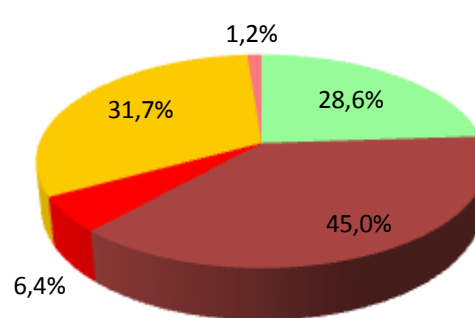
Nous observons une majorité d'abonnements de VLS longue durée (1 an) dans les deux villes, avec une plus grande majorité à Bruxelles (93%) qu'à Paris (60%). En seconde position, viennent les abonnements d'1 journée. Une minorité correspond aux abonnements de 7 jours ; option généralement choisie par les touristes.

Q3. À quelle fréquence utilisez-vous les vélos en libre-service ?



Nous observons que la fréquence d'utilisation peut se départager en trois catégories, à savoir 'tous les jours', 'quelques fois par semaine' et 'quelques fois par mois'. Les résultats entre les deux villes sont plus ou moins similaires sauf pour la catégorie 'tous les jours' où la différence est plus marquée, 20% à Bruxelles et 34% à Paris.

La catégorie 'première utilisation' constitue la plus faible part et est la fréquence choisie principalement par les abonnés d'un jour.

Q4. De quel(s) moyen(s) de locomotion disposez-vous ?**BRUXELLES****PARIS**

voiture vélo moto aucun cambio autre

Une grande majorité de personnes possèdent un vélo, à Bruxelles (61,4%) et à Paris (45%).

En deuxième position, on retrouve les propriétaires d'une voiture, à nouveau plus à Bruxelles (49,6%) qu'à Paris (28,6%).

À Bruxelles, il est intéressant d'observer la part d'abonnés aux VLS (4,1%) qui ont spécifié détenir un abonnement à Cambio¹⁵.

Une part non négligeable de 8,8% à Bruxelles et de 31,7% à Paris ne possède pas d'un moyen de locomotion autre que leurs pieds, bien entendu.

Q5. Par quel moyen de transport effectuez-vous la majorité de vos déplacements ?

Pour cette question et pour qu'une comparaison entre les deux villes puisse se faire valablement, une légère adaptation des catégories fut nécessaire :

Pour Bruxelles :

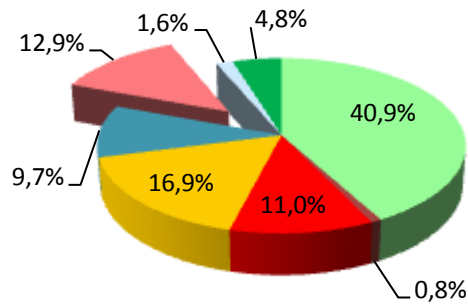
- ✓ TC 1 correspond aux transports en commun dans la capitale, à savoir la STIB
- ✓ TC 2 correspond aux transports en commun, hors de la capitale, à savoir De Lijn et TEC.
- ✓ Train correspond à la SNCB

Pour Paris :

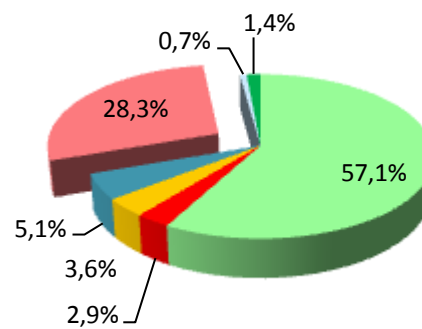
- ✓ TC 1 correspond aux transports en commun *intra-muros*, à savoir RATP et RER.
- ✓ TC 2 correspond aux transports en commun, *extra-muros*, non observés dans les résultats.
- ✓ Train correspond à la SNCF

¹⁵ Cambio correspond aux voitures partagées, en Belgique.

BRUXELLES



PARIS



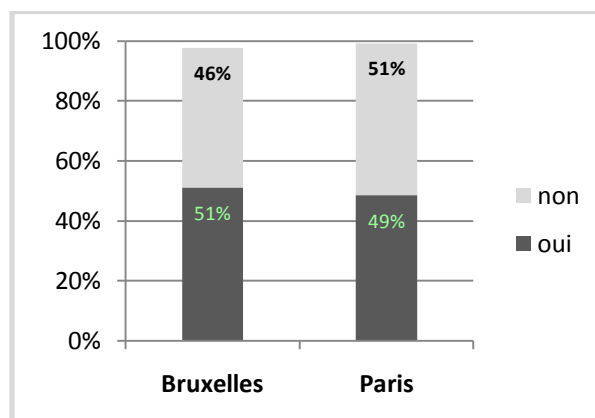
■ TC 1
 ■ TC 2
 ■ train
 ■ voiture
 ■ vélo personnel
 ■ VLS
 ■ moto
 ■ pied

La majorité des déplacements se fait en TC : bus, tram, métro, RER.

On constate une part plus élevée de la voiture à Bruxelles (16,9%) comme moyen de locomotion principal.

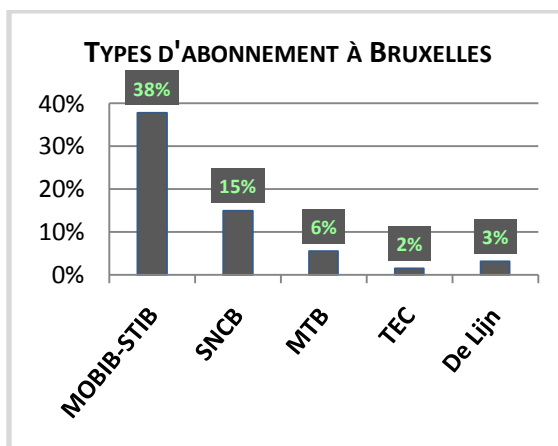
En ce qui concerne le VLS comme moyen de déplacement principal, il figure en troisième position à Bruxelles, avec un taux de 12,9% (derrière la voiture) et en deuxième position à Paris, avec un taux de 28,3%.

Q6. Avez-vous un abonnement de transports en commun ?



Tant à Bruxelles qu'à Paris, nous observons pratiquement autant d'abonnés aux TC que de non abonnés.

Q7. Si oui, pouvez-vous me préciser de quel(s) abonnement(s) il s'agit ?



Cette question ne concerne que Bruxelles. En effet, le système d'abonnements à Paris est fort différent et n'est pas comparable à celui de Bruxelles. C'est pourquoi la question n'a pas été posée auprès des utilisateurs Vélib'.

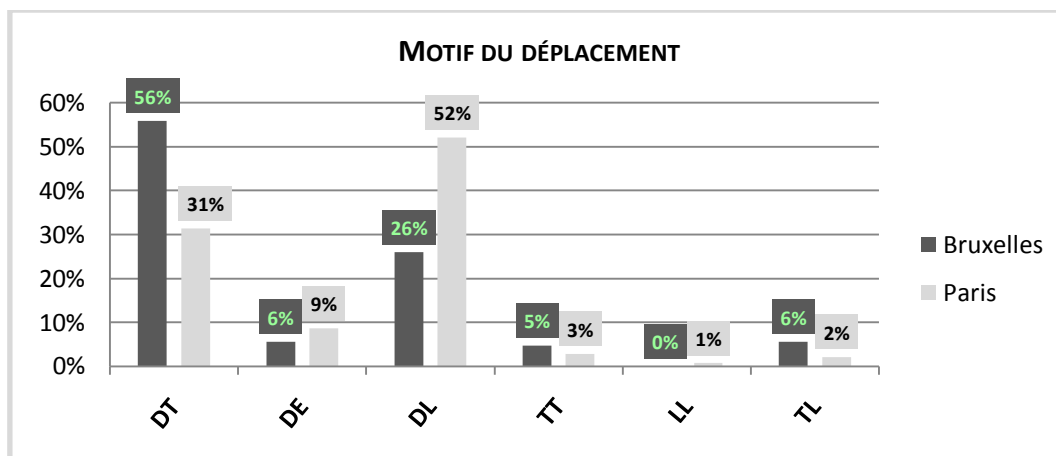
Sans surprise, nous observons que la majorité des abonnés aux TC ont un abonnement MOBIB/STIB, abonnement lié au réseau bruxellois des TC.

II.1.4. Déplacement en cours

Q8. Quel est le motif de votre déplacement ?

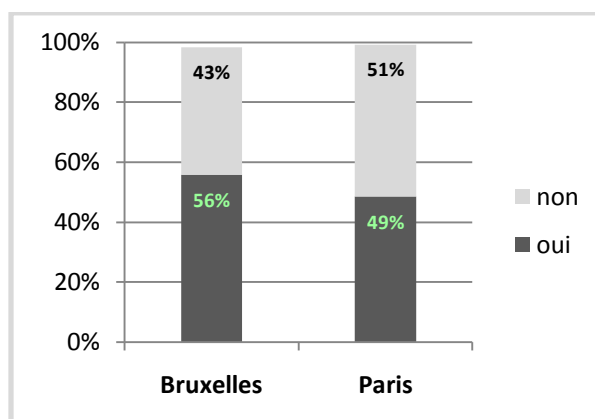
Pour les motifs de déplacement, des précisions s'imposent quant au graphique :

- ✓ DT : déplacement domicile-travail
- ✓ DE : déplacement domicile-école
- ✓ DL : déplacement domicile-loisir
- ✓ TT : déplacement travail-travail
- ✓ LL : déplacement loisir-loisir
- ✓ TL : déplacement travail-loisir



En ce qui concerne les déplacements DE, TT, LL et TL, leurs parts respectives sont plus ou moins équivalentes dans les deux villes étudiées.

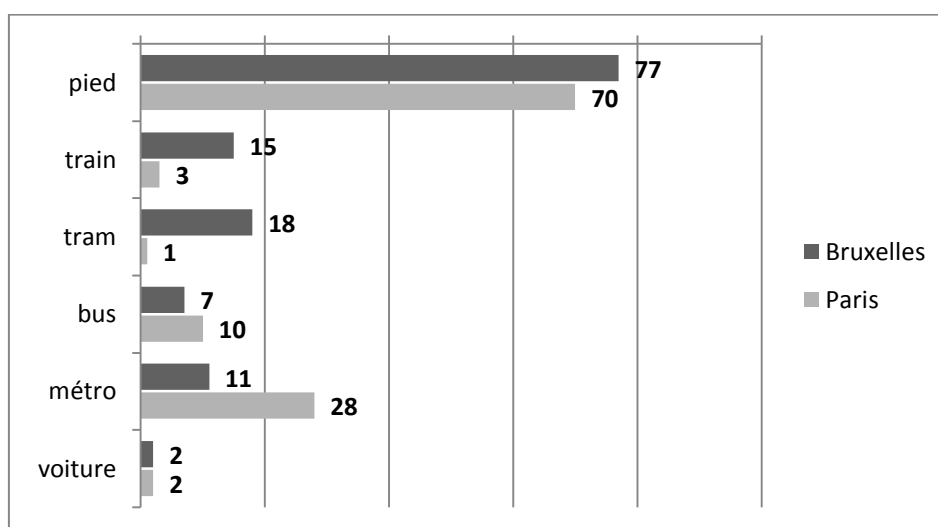
On remarque une nette différence dans le cas des déplacements DT et DL, même s'ils correspondent aux deux plus grandes parts. En effet, à Bruxelles, la part DT (56%) est équivalente à la part DL (52%) de Paris et, inversement, la part DT (31%) de Paris est supérieure à la part DL (26%) de Bruxelles.

Q9. Combinez-vous votre déplacement à vélo en libre-service avec d'autres modes de transport ?

La part d'utilisateurs Villo! (56%) qui combinent leur déplacement à VLS avec un autre mode de transport est plus importante qu'à Paris (49%). Toutefois, cette différence est relativement faible.

Q10. Pouvez-vous me préciser votre lieu de départ et d'arrivée ?

Pour les mêmes raisons qu'au point II.1.2, p.39, nous n'avons pu retirer de conclusions intéressantes.

Q11. Quels modes de transport utilisez-vous, depuis votre origine vers votre destination ?

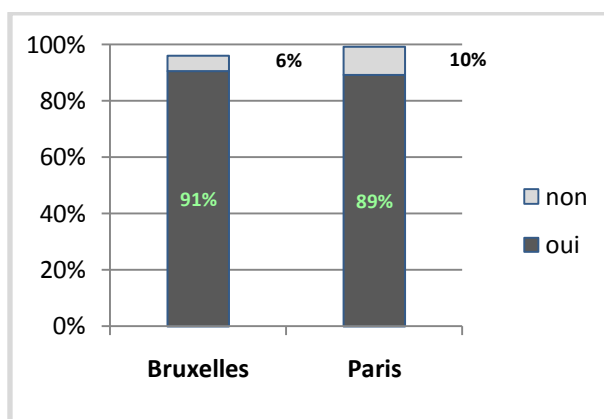
Le choix de ne pas représenter les résultats en pourcentage est volontaire. En effet, il est fréquent d'observer qu'une personne, lors d'un simple parcours, utilise plusieurs fois un mode de transport spécifique tel que la marche à pied.

Les modes de déplacement combinés aux VLS sont la marche à pied, au nombre de 77 à Bruxelles et de 70 à Paris.

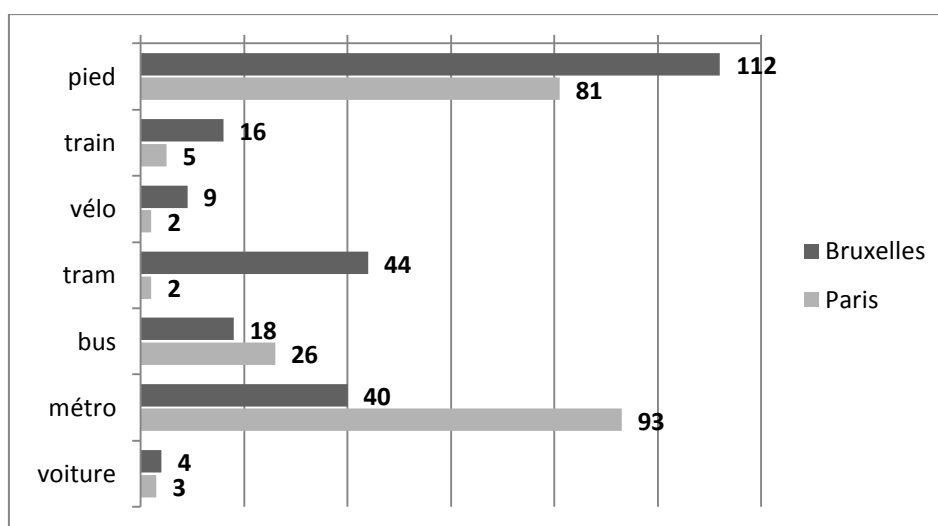
Une remarque à faire quant à cette question : la plupart des personnes ayant répondu 'non' à la question précédente (Q9 – combinaison des VLS avec un autre mode de transport) ont probablement combiné leur déplacement à VLS avec la marche à pied.

Si nous faisons abstraction de la marche à pied comme mode de déplacement, nous observons des différences notoires entre Bruxelles et Paris. À Paris, la plupart des personnes combinent leur déplacement avec le métro (28) et/ou, une quantité bien moindre (10), avec le bus.

À Bruxelles, le tram constitue une bonne combinaison avec les VLS (18), suivi de très près par le train (15) et le métro (11).

Q12. Sans les Villo!/Vélib', auriez-vous effectué ce déplacement ?

Sans surprise, la majorité des utilisateurs Villo! et Vélib' auraient effectué un déplacement similaire à celui réalisé lors de la soumission de l'enquête. Il est toutefois intéressant de constater qu'une faible part, des usagers n'aurait pas fait le déplacement sans le système de VLS (6% à Bruxelles et 10% à Paris).

Q13. Si oui, quel(s) mode(s) auriez-vous utilisé(s) ?

Les observations qui découlent de ces résultats sont similaires à celles de la Q11 (modes de transport utilisés). Nous considérons l'absence de VLS ; ce qui implique des valeurs plus grandes. On remarque une tendance importante à la marche à pied dans les deux villes, au métro dans le cas de Paris (93) et au tram et au métro à Bruxelles (respectivement 44 et 40).

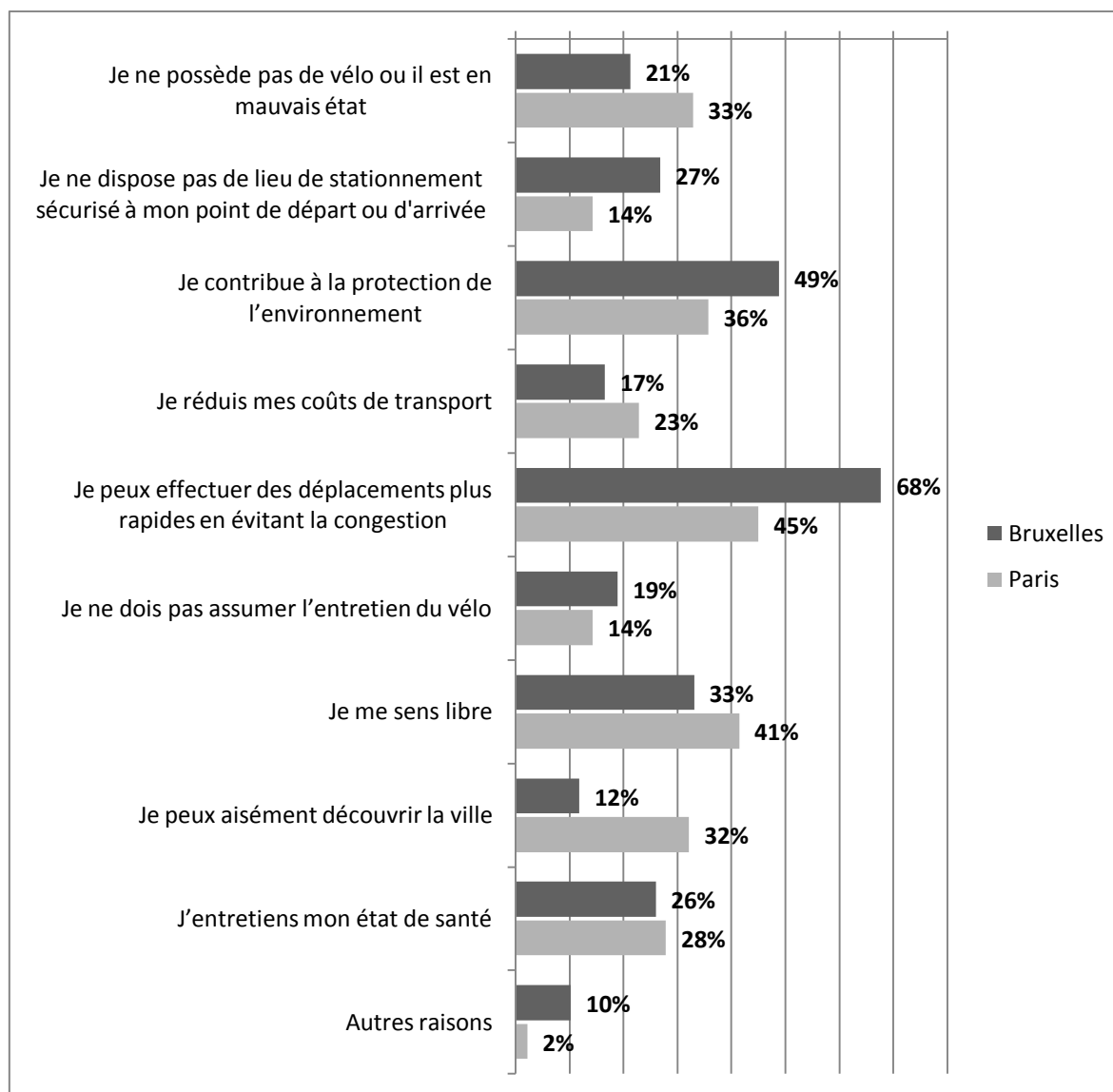
Il est utile cependant de bien garder à l'esprit que ces modes de transport, pour la plupart des trajets, ne sont pas utilisés seuls, mais sont combinés entre eux, depuis le lieu d'origine jusqu'au lieu de destination.

À Paris, par exemple, nombreux auraient combiné le métro avec la marche à pied, ainsi que plus faiblement, avec le bus.

À Bruxelles, des combinaisons tram-métro-bus sont fréquentes.

II.1.5. Intérêt et motivation des personnes pour le vélo en libre-service

Q14. Quelles sont les 3 raisons principales qui vous poussent à utiliser les vélos en libre-service ?



Les trois raisons principales, tant à Bruxelles qu'à Paris, sont :

- ✓ la *possibilité d'effectuer des déplacements rapides en évitant la congestion* automobile : raison qui vient en première position dans les deux cas (68% à Bruxelles et 45% à Paris) ;
- ✓ la *contribution à l'environnement* constitue une part importante (49% à Bruxelles et 36% à Paris) ;
- ✓ le *sentiment de liberté* est également important (33% à Bruxelles et 41% à Paris).

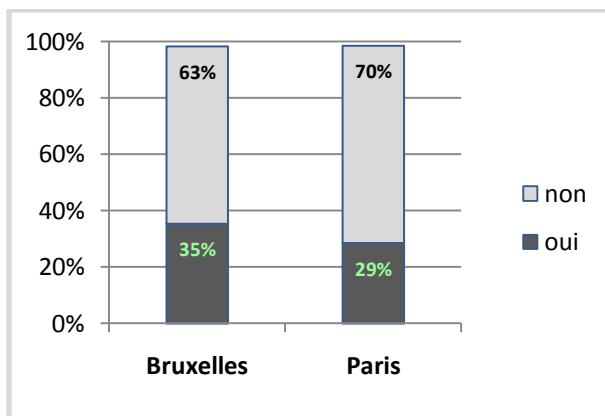
On remarque toutefois que la *découverte de la ville* est importante dans le cas de Paris (32%) et l'est beaucoup moins dans le cas de Bruxelles (12%).

Ensuite, la santé est perçue de manière équivalente dans les deux cas.

Enfin, les autres raisons invoquées sont principalement la contrainte horaire qui n'existe pas quand nous utilisons un VLS, les irrégularités des TC, le développement de l'intermodalité et la substitution au taxi, la nuit.

II.1.6. Offre des vélos en libre-service

Q15. Avez-vous roulé avec d'autres systèmes de vélos en libre-service que les Villo!/Vélib' ?



Environ un tiers des personnes interrogées à Paris et à Bruxelles ont déjà eu l'occasion d'utiliser d'autres systèmes de VLS en d'autres lieux que, respectivement, les Vélib' et les Villo!.

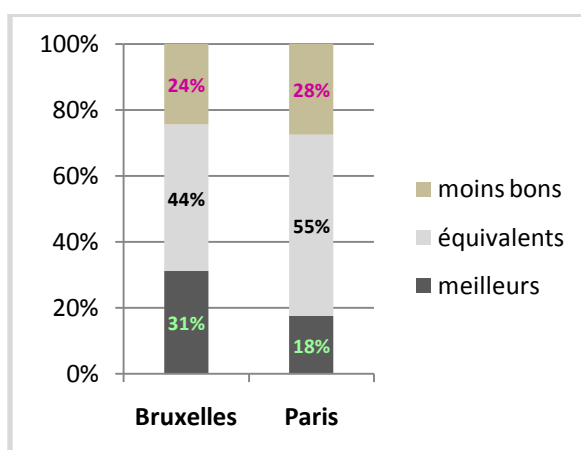
Q16. Si oui, dans quelle ville ?

Les principales localisations des autres systèmes utilisés sont, comme nous pouvons l'observer dans le tableau ci-dessous :

- ✓ pour Bruxelles : Paris (Velib'), Lyon (Vélo'v) et Barcelone (Bicing)
- ✓ pour Paris : Lyon



	Amiens	Amsterdam	Anancy	Barcelone	Berlin	Besançon	Bordeaux	BXL	Copenhague	Dijon	Hambourg	Helsinki	La Rochelle	Luxembourg	Lyon	Marseille	Montpellier	Montréal	Munich	Nantes	Nice	Oslo	Paris	Rennes	Rouen	Séville	Tanger	Toulouse	Vanne	Vienne
BXL	0	1	0	6	3	0	0	0	3	0	1	1	1	0	8	3	0	0	1	0	1	1	33	1	0	2	1	0	0	1
PARIS	1	1	1	3	0	2	1	1	1	1	0	0	0	1	23	3	1	1	0	3	1	0	0	0	1	2	0	3	1	1

Q17. Si oui, les trouvez-vous meilleurs, équivalents, moins bons ?



Une majorité, dans le cas des deux villes, s'accorde pour évaluer les systèmes équivalents aux Villo! et aux Vélib'. À Bruxelles, plus de personnes trouvent les Villo! meilleurs, contrairement à Paris où plus d'utilisateurs trouvent les Vélib' moins bons.

Q18. Pour quelle(s) raison(s) les trouvez-vous moins bons/meilleurs ?

	Villo!	Vélib'
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ leur état ✓ leur légèreté ✓ leur nombre de vitesses 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ leur maillage
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ le nombre et l'étendue des stations ✓ l'information aux bornes 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ leur état ✓ leur couleur ✓ la mauvaise gestion

D'autre part, la qualité des infrastructures cyclables est mentionnée comme étant un point négatif dans les deux villes.

II.2. CONCLUSION

Ces résultats, issus directement de nos enquêtes, font ressortir des constats intéressants. Ceux-ci sont analysés et discutés dans les sections suivantes.

II.3. DISCUSSION

II.3.1. Introduction

Aborder et développer une discussion sur le sujet de cette étude n'est pas une chose évidente. En effet, le sujet n'est pas encore fort abordé dans la littérature actuelle et les ouvrages sont encore relativement très rares. Le système de VLS est un phénomène récent et peu encore investigué par les chercheurs. Toutefois, à notre connaissance, des études sont en cours de réalisation tant dans le corps académique que dans des firmes privées.

La littérature présente se cantonne, en général, aux aspects économiques et techniques du système. À ce titre, nous pouvons nous référer aux travaux de DEMAIO (2009), de BEROUD (2007) ou, encore, de TRANSITEC (2009).

Pour éviter un temps soit peu ce problème, nous constatons que si nous ne limitons pas aux VLS, des travaux, plus nombreux, sur le vélo en général se concentrent sur les impacts sur la santé, sur les actions pour la promotion du vélo ou, encore, sur la présence du vélo dans les actions politiques. Nous pouvons notamment citer PUCHER *et al.* (2009), RIETVELD (2004), ainsi que MARTENS (2007). Ces études présentent néanmoins des limitations géographiques en se restreignant par exemple à une ville ou un pays.

On constate que les études évaluant les impacts environnementaux du transport en général fournissent souvent des recommandations intéressantes quant à la promotion du vélo. Dans ce cadre, les références sont plus nombreuses. Nous citerons, par exemple, STEAD (2008), ERIKSSON *et al.* (2008) et VIEIRA *et al.* (2007).

Dans la suite de ce rapport, nous tenterons d'apporter de nouvelles informations sur les VLS.

À ce titre, nous tâcherons de répondre à l'hypothèse émise en début de ce travail : **Les vélos en libre-service, présentés comme une mesure environnementale, ne servent-ils pas également des intérêts de promotion urbaine et de gentrification ?**

Dans ce chapitre, nous procéderons, dans un premier temps, à une discussion des résultats relative à nos enquêtes.

Dans un second temps, nous établirons une comparaison entre les résultats des enquêtes réalisées auprès de cyclistes (hors Villo!) à Bruxelles et auprès des usagers Vélib' à Paris. Nous présenterons ensuite brièvement une comparaison avec les résultats des enquêtes réalisées auprès des usagers Vélo'v, à Lyon.

Dans un troisième temps, nous entamerons une discussion sur les résultats au niveau du MU, de la gentrification et des inégalités sociales.

Nous proposerons une analyse sur les concessions entre JCDECAUX et les villes, et, plus particulièrement, à Bruxelles et Lyon. Cette analyse se porte plus spécifiquement sur les aspects de MU et environnementaux.

Enfin, nous répondrons à la question suivante, issue de notre hypothèse de départ : *Les VLS correspondent-ils à un bon outil de politique environnementale ?*

II.3.2. Nos enquêtes

Dans les observations précédemment menées, nous avons constaté une part non négligeable de cyclistes quotidiens ou presque dans la fréquence d'utilisation (cfr Q3).

Néanmoins, nous constatons que l'abonnement aux VLS ne se fait généralement pas au détriment de la voiture puisqu'une grande partie des usagers en possède une.

Toujours dans le cadre des habitudes de déplacement, lorsque nous observons le moyen de transport par lequel les utilisateurs effectuent la majorité de leurs déplacements (cfr Q5), nous constatons que l'utilisation d'un transport motorisé prime malgré tout. Toutefois, ce transport correspond majoritairement aux TC (et donc pas aux voitures).

À ce titre, nous pouvons comparer les deux villes :

Tableau 4 : Longueur des lignes de TC, à Bruxelles et à Paris.

	BRUXELLES ¹⁶	PARIS ¹⁷
Métro	40 km	214 km
Tramway	215 km	30,2 km
Lignes d'autobus	470 km	569 km
RER		115 km
Total	725 km	928,2 km
Densité	4,5 km/km ²	8,84 km/km ²

Le réseau étant mieux desservi à Paris, il nous paraît logique de constater que la part relative à Paris pour les TC *intra-muros* comme moyen de déplacement soit plus importante qu'à Bruxelles.

Ceci peut probablement aussi expliquer la différence dans le choix de la voiture comme moyen de déplacement principal, à Bruxelles.

Malgré un meilleur réseau de TC à Paris (8,84 km/km²), la part des usagers de VLS possédant un abonnement aux TC est similaire dans les deux villes (cfr Q6).

En ce qui concerne l'affirmation quant à la combinaison avec d'autres modes de transport (cfr Q9), la part plus importante à Bruxelles qu'à Paris peut s'expliquer par le fait que le réseau Villo! n'est pas encore suffisamment étendu (environ 0,5 stations/km²), contrairement à celui des Vélib' (environ 13,8 stations/km²).

Pour le choix de transports utilisés en tant que combinaison complétant le déplacement à VLS (cfr Q11), les différences observées s'expliquent également par la différence de dessertes (Tableau 4, ci-dessus) entre les deux villes. Si le système de VLS n'existait pas (cfr Q13), le choix des moyens de transport s'explique également par cette différence de dessertes.

Enfin, pour l'utilisation de systèmes de VLS, autres que dans les deux villes étudiées (cfr Q16) :

✓ Dans le cas de **Bruxelles**, nous pouvons nous étonner de voir Barcelone bien cotée car cette ville n'offre pas la possibilité aux touristes d'utiliser les Bicing. En effet, ils sont uniquement au service des Barcelonais, comme confirmé sur le site de BARCELONA CITY TOUR GUIDE (2010) : « Please

¹⁶ <http://www.stib.be/corporate.html?l=fr>, consulté le 12.04.2010.

¹⁷ <http://www.metrofrance.com/info/60-ans-ratp-les-dates-et-les-chiffres-cles/riin!Dc0ccNOA9BZc1vKHIDKeg/index.xml>, consulté le 12.04.2010.

note that Bicing is for residents of Barcelona and not for tourists ». En fait, il avait été question de permettre aux touristes d'utiliser le système de VLS, mais elle s'est heurtée à l'opposition des sociétés de location ; ce qui a entraîné l'abandon de cette idée (ouverture de ce service aux touristes).

✓ Dans le cas de **Paris**, Lyon n'est pas surprenant. En effet, le système Vélo'v a été opérationnel dès 2005 (2007 à Paris) et son succès fut immédiat.

II.3.3. Comparaison avec d'autres études

a. Le cas de Bruxelles

Nous procédons, ci-dessous, à une comparaison entre une étude réalisée par PROVELO (2010) (enquêtes quantitative et qualitative) (Annexe f, p.88) et nos enquêtes réalisées à Bruxelles.

Le rapport de PROVELO indiquait un nombre croissant de cyclistes de 13% par an, depuis 11 ans.

La mise en place du système Villo! en mai 2009 pourrait avoir quelques influences sur ce résultat, mais sans certitude, puisque l'étude de PROVELO ne différencie pas les Villo! des vélos.

En ce qui concerne la fréquence d'utilisation, des différences notoires existent.

FREQUENCE	PROVELO	VILLO!
Tous les jours	60%	20%
Quelques fois par semaines	35%	30%
Moins souvent	7%	45%

La seule similitude observée est l'utilisation du vélo/Villo! à une fréquence de quelques fois par semaine.

La majorité du déplacement en cours fut les déplacements DT pour les usagers Villo!, déplacements concentrés dans le centre ville. Pour PROVELO, l'enquête qualitative était destinée aux cyclistes effectuant des déplacements DT.

La plupart des cyclistes de l'étude de PROVELO faisait la majorité de leurs déplacements à vélo.

Pour les usagers Villo!, la majorité des déplacements correspondait aux TC. Pour ces mêmes usagers, le Villo!, comme moyen de transport principal, était de seulement 12,9% et le vélo personnel de 9,7%.

Donc, la conclusion de PROVELO qui stipulait que « les cyclistes bruxellois semblent être majoritairement monodaux » est à remettre en question si l'on tient compte des usagers Villo!.

En ce qui concerne la combinaison du vélo avec les TC, une comparaison est à nouveau difficile à réaliser. En effet, pour PROVELO, cette question concerne les habitudes de déplacement ; alors que pour les Villo!, cela concerne le déplacement en cours. De plus, il est fort probable que les utilisateurs Villo! soient plus aptes à combiner leurs déplacements avec les TC du fait que les stations Villo! sont à proximité de stations de TC. Il n'est donc pas nécessaire pour l'utilisateur Villo! de se préoccuper, outre mesure, de la récupération du Villo! étant donné que le vélo ne lui appartient pas et que d'autres Villo! sont disponibles à différents endroits.

Les raisons principales pour lesquelles les utilisateurs se déplacent à vélo/Villo! sont, dans les deux cas, la rapidité du déplacement (en première position dans les deux cas) et le souci quant à la protection de l'environnement (en troisième position pour PROVELO et en deuxième pour les Villo!).

Il y a donc bien une réelle conscientisation du cycliste à l'environnement.

En accord avec la COMMISSION EUROPEENNE (1999b) et en considérant que les trajets soient inférieurs à une certaine distance (pour rappel, chapitre I.4.7, p.16), le cycliste, dans les deux enquêtes, est également conscient que le vélo est le moyen de déplacement le plus rapide, en zone urbaine.

En ce qui concerne le profil des usagers, on constate que les résultats sont plus ou moins équivalents. En effet, les observations de PROVELO indiquaient approximativement 69% d'hommes et 63% dans le cas des usagers Villo!.

L'âge des personnes était d'une majorité dans la tranche de 30-39 ans pour PROVELO et d'une moyenne de 34 ans pour les Villo!.

Il est, en outre, important de signaler quelques critiques dans ces comparaisons. En effet, PROVELO a réalisé une enquête qualitative et une quantitative dont ses comptages ont été réalisés aux heures de pointe du matin et du soir ainsi que les week-ends, à certains lieux caractérisés par la présence de stationnements vélos et d'arrêts de TC, ce qui diffère de notre méthodologie relative aux enquêtes.

Enfin, Remco RUITER¹⁸, directeur de PROVELO à Bruxelles, spécifie que les usagers Villo! ont été comptabilisés dans leur étude sans distinction des autres cyclistes. Dans le rapport de 2011, cette distinction sera toutefois mise en évidence.

b. Comparaison entre les enquêtes Vélib' menées par la Ville de Paris (V1) (Annexe g, p.95) et notre enquête dans le cas de Paris (V2)

La période des enquêtes **V1** correspond à la même période que pour les **V2**, un an plus tôt.

Néanmoins, l'enquête **V1** a été soumise aux usagers via Internet, ce qui implique un échantillon interrogé plus important.

Dans la suite, nous devons donc nous limiter à interpréter ce qui est comparable.

Dans une question relative au motif de déplacement effectué, nous avons décidé de regrouper certaines catégories de **V1**, à savoir :

- ✓ Faire un trajet « domicile -travail » ou « domicile - école » = DT
- ✓ Faire des trajets professionnels dans la journée = TT

motifs	V1	V2
DT	17%	31%
TT	10%	3%

Un an plus tôt, les raisons principales de l'utilisation des Vélib' étaient la liberté, avec 32%, et la rapidité, avec 25%, dans **V2**. Ces raisons faisaient partie des trois principales, dans le cas de **V1**. Par contre, dans **V1**, le souci de l'environnement n'est important que pour 9% des utilisateurs.

Il faut bien sûr mettre en évidence que, dans **V2**, les utilisateurs devaient choisir 3 raisons principales.

¹⁸ contact établi par échange de mails

Par ailleurs, il est intéressant de constater que dans **V2**, la grande majorité des utilisateurs trouvent que le service donne une image positive de Paris.

Enfin, comme nous l'avons observé dans le cas de **V1**, les problèmes liés à l'état et à la disponibilité des Vélib' sont fort pointés du doigt par les usagers.

c. Comparaison entre les enquêtes réalisées à Lyon (V3) (Annexe h, p.103) et la nôtre (V4).

Le questionnaire **V3** a été mis uniquement sur Internet. L'échantillon (1.500 répondants) était donc beaucoup plus important que celui de notre enquête qui atteignait 247 répondants.

La période de **V3** s'est déroulée pendant les vacances scolaires de juillet 2008.

Le profil des utilisateurs était similaire à celui des utilisateurs de **V4**.

Pour **V3**, les raisons principales de l'utilisation du vélo sont la liberté et les coûts des transports. Le souci de l'environnement n'est que très peu cité.

II.3.4. Le marketing urbain

Par nos observations et comparaisons, nous pouvons, à présent, lancer une discussion quant à l'hypothèse.

Comme énoncé précédemment, nous savons que le système de VLS est, depuis peu, en pleine expansion.

À Paris, les Vélib' sont un véritable succès. Au point que nous pouvons trouver des plans de la Ville destinés aux touristes sur lesquels figure un plan des stations Vélib', limité à la zone la plus touristique de Paris. L'Office du Tourisme de Paris en parle et des entreprises privées de tourisme proposent des itinéraires pour visiter Paris à Vélib'. Néanmoins, l'une de celles qui proposent des visites de Paris à Vélib'¹⁹ n'est pas satisfaite dû au fait de la complexité du service : « Les changements de Vélib' prennent du temps, certaines bornes sont saturées,... c'était un peu compliqué » ; et de la tarification : « Utiliser un Vélib' pendant trois heures d'affilée (c'est la durée moyenne d'une visite) revient cher : il faut compter environ 20 euros. La location d'une bicyclette chez un vélociste coûte moins cher ». Pour ces raisons, cette firme touristique compte mettre un terme à cette option (visite de Paris à Vélib').

Le monde connaît les Vélib' grâce aux articles publiés dans les journaux, les magazines, les blogs, les reportages télévisés. Grâce à cette médiatisation, nous parlons plus, aujourd'hui, des Vélib' que leurs prédécesseurs similaires, les Vélo'v.

Beaucoup admettent²⁰ que les Vélib' donnent à Paris une image de marque très positive. Ceci se confirme par le message de Bertrand DELANOË, Maire de Paris, qui signale que : « Je suis très heureux de ce **nouveau visage** que, dès demain, Paris prendra **grâce à Vélib'** : celui d'une ville plus que jamais soucieuse de la qualité de vie de ses habitants, créative, dynamique et désireuse d'offrir à chaque usager un choix large dans ses modes de déplacement » (MAIRIE DE PARIS et JCDECAUX FRANCE, 2008).

Nous avons également observé l'intérêt des interrogés d'utiliser les Vélib' pour découvrir la ville.

¹⁹ « visites vélo Paris »

²⁰ Notamment Isabelle LESENS et Benoît BEROUJ rencontrés respectivement le 22.03.2010 et le 26.03.2010, à Paris.

En accord avec ROSEMBERG (2009), MOINAT (2007) et VAN DEN BERG et BRAUN (1999), les Vélib' constituent donc un moyen permettant la promotion de la ville, Paris en l'occurrence. L'implantation de nombreux Vélib' a permis, en très peu de temps, de les intégrer « dans l'imaginaire et les discours » (LESENS, 2010b).

De plus, comme nous avons pu l'observer dans l'enquête réalisée à Paris en 2009, les utilisateurs Vélib' ont une perception particulièrement positive quant à l'image que procurent les Vélib' à la Ville de Paris.

Bruxelles ne connaît pas le même engouement. Le réseau n'est pas encore achevé et, à terme, ne sera pas aussi dense qu'à Paris. Nous pouvons dès lors penser que les Villo! n'atteindront pas une figure aussi emblématique que celle des Vélib'.

Toutefois, nous voyons apparaître des signes de MU :

- ✓ la présence visible du symbole de la RBC sur les Villo! (Figure 14) ;
- ✓ les conférences de presse entraînant des articles dans les journaux ;
- ✓ la question d'être 'à la mode' vient s'ajouter.

En effet, PIVIN²¹, Bourgmestre de Koekelberg, précise que refuser la mise en place d'un tel système deviendrait dépassé et que ce système doit se développer, « c'est dans l'air du temps » dit-il. Il ajoute que les Villo! apportent « une image qui est à la fois moderne et rafraichissante », qu'ils offrent « la possibilité de mieux redécouvrir sa ville », raison qui n'est pas encore fort perçue par les utilisateurs Villo!, mais bien par ceux de Vélib'. Enfin, il considère le système de Villo! comme « un atout au niveau touristique ».

Figure 14 : Logo de la RBC sur les Villo!



Tant à Bruxelles qu'à Paris, la mise en place du système de VLS participe à la culture d'une nouvelle esthétique urbaine, ceci en accord avec HUBBARD (1996).

II.3.5. La gentrification

a. Cas de Bruxelles

Pour répondre en partie à notre hypothèse, nous pouvons mettre en parallèle la carte des Villo! présents sur le territoire de la RBC (Figure 16, p.56) avec la carte du phénomène de gentrification, en

²¹ entretien réalisé le 09.02.2010.

RBC, réalisée par Mathieu VAN CRIEKINGEN (Figure 15).

La carte se construit sur base de l'évolution du nombre de diplômés du supérieur entre 1991 et 2001 et sur le revenu médian.

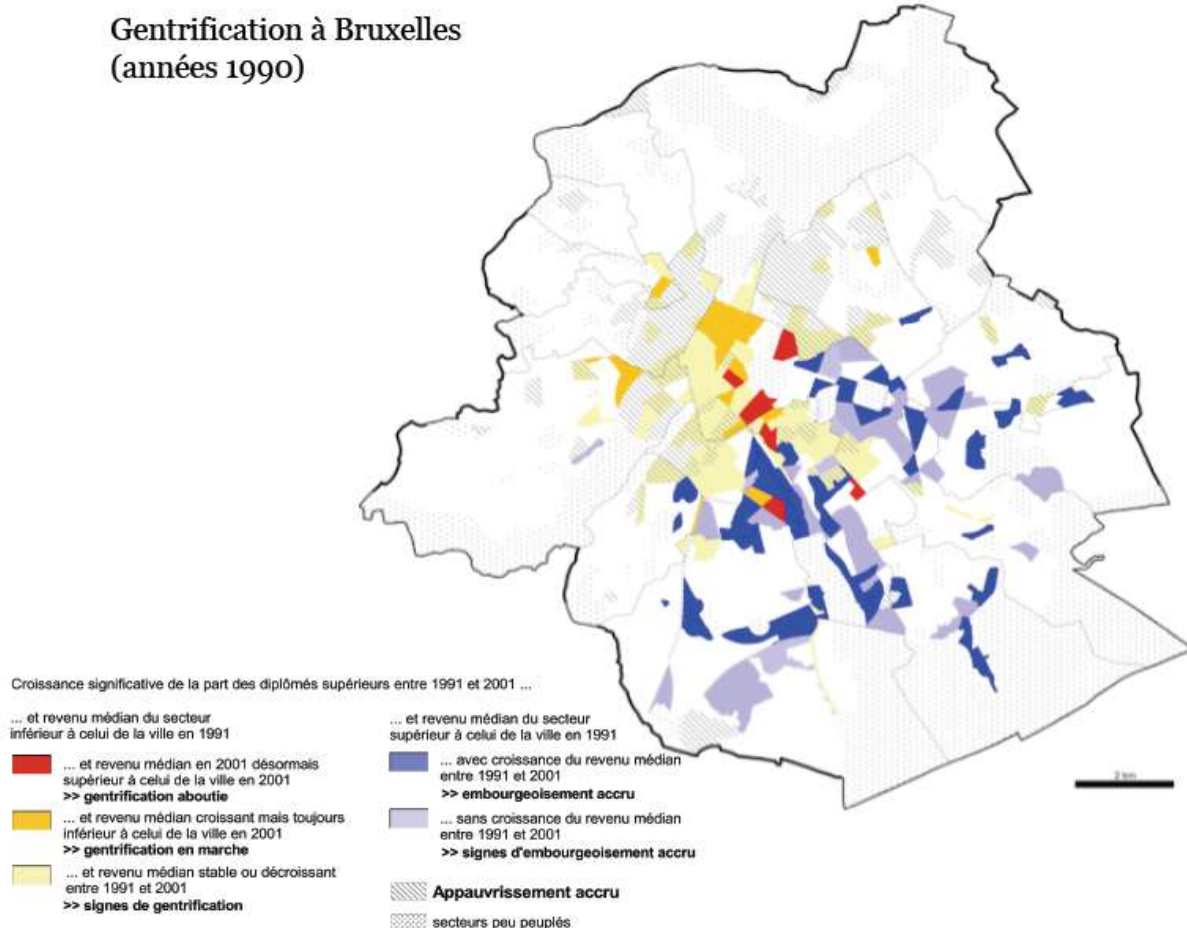
VAN CRIEKINGEN définit, à partir de ces données, différentes classes :

- ✓ l'augmentation du nombre de diplômés supérieurs + le revenu médian supérieur à la moyenne régionale en 2001
- ✓ l'augmentation du nombre de diplômés supérieurs + le revenu médian inférieur à la moyenne régionale en 2001 en augmentation
- ✓ l'augmentation du nombre de diplômés supérieurs + le revenu médian stable ou décroissant

Ces trois classes font ressortir des localisations de gentrification à des stades différents que nous pouvons visualiser sur la carte suivante (Figure 15).

Nous observons une phase de gentrification aboutie au Sablon, et dans le quartier des Barricades, par exemple. Ce phénomène apparaît également, mais de manière moins aboutie, principalement, au centre ville.

Figure 15 : La gentrification à Bruxelles.



© M. VAN CRIEKINGEN

Si nous superposons la carte de gentrification avec celle des stations Villo!, nous pourrions être dubitatifs quant à l'absence de politique de gentrification liée à ce service.

Toutefois, plusieurs causes ne peuvent valider ce doute pour plusieurs raisons :

En effet, la **première cause** principale est le fait que l'étendue des stations présentes sur la carte n'est pas arrivée à terme.

La **deuxième cause** identifiée est la présence d'un maillage régulier des stations, alors que la gentrification est limitée par les frontières des quartiers.

La **troisième cause** se situe dans la stratégie même de la mise en place des stations Villo!. Dans ce cas-ci, les stations sont disposées en fonction de plusieurs critères tels que la sécurité des usagers, les lieux permettant la combinaison avec d'autres modes de transports (qui favorisent l'intermodalité) ou, encore, la conservation du patrimoine, conformément aux articles 1, 4§2 et 18 de la Concession entre JCDECAUX et la RBC (Annexes i et j, p.106 et p.107)

Pour illustrer ceci, nous pouvons prendre l'exemple du Sablon, quartier branché (VAN CRIEKINGEN, 2008) et lieu de gentrification. Actuellement, aucune station n'est présente dans l'enceinte gentrifiée du sablon.

Figure 16 : Représentation spatiale des stations Villo!



© IEB (2010b)
 Traitement par F. DOBRUSZKES

Enfin, quand nous nous tournons vers les lieux d'habitation des usagers Villo! (Figure 12, p.38), nous

ne pouvons pas conclure à des inégalités, puisque pratiquement toutes les communes possèdent au moins un utilisateur Villo!

La majorité des utilisateurs habite dans le centre ou à proximité du centre, là où il existe des stations Villo!

Nous pouvons en conclure qu'avec un réseau plus étendu, la répartition des lieux d'habitation des usagers en sera de même.

Néanmoins, la majorité des usagers a un niveau de scolarisation élevé, probablement la catégorie la plus conscientisée à l'environnement.

b. Cas de Paris

Dans le cas de Paris, nous pouvons nous appuyer sur une thèse réalisée par CLERVAL (2008). En se basant sur la carte ci-dessous (Figure 17), nous voyons également qu'il existe un phénomène de gentrification.

Si nous superposons cette carte de gentrification avec la carte des stations Vélib'²² (Figure 18, p.59), nous constatons que le projet Vélib' ne constitue pas un outil appuyant la gentrification. Les raisons principales qui soutiennent ce constat sont :

- ✓ le maillage régulier et réparti dans tout l'espace parisien, même en périphérie, sans laisser pour compte les zones de HLM²³ ;
- ✓ les gentrificateurs possèdent leur propre vélo comme le précise CLERVAL (2008), « les vélos font d'ailleurs partie intégrante du décor de ces cours²⁴, comme mode de déplacement privilégié des gentrificateurs ».

²² <http://www.velib.paris.fr>

²³ Habitations à loyer modéré

²⁴ les cours, dans ce contexte, correspondent aux espaces privés où les habitants gentrificateurs peuvent développer leur vie collective entre eux en s'échangeant des services.

Figure 17 : La progression du front de gentrification à Paris depuis les années 1960 (CLERVAL, 2008, p.320)

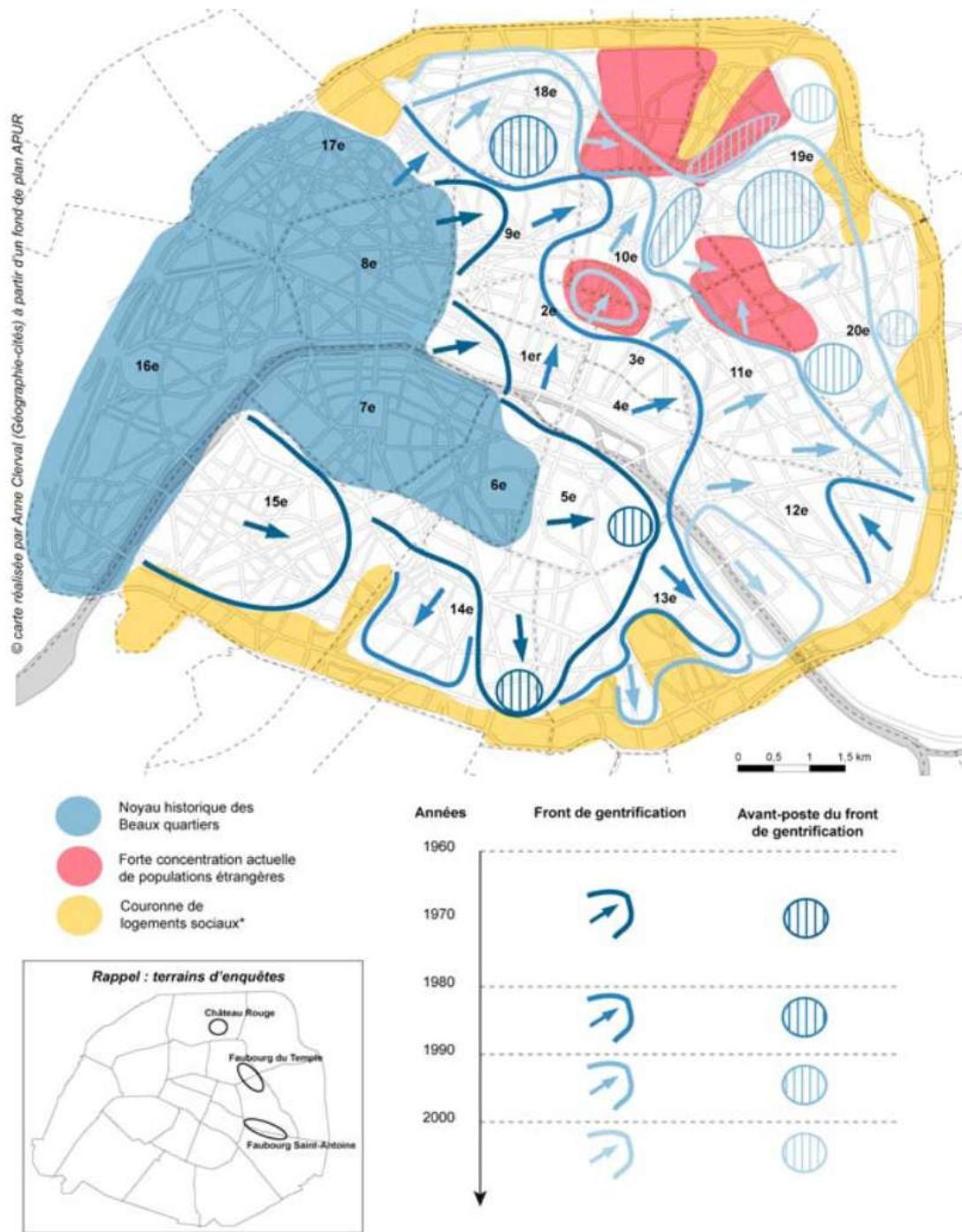
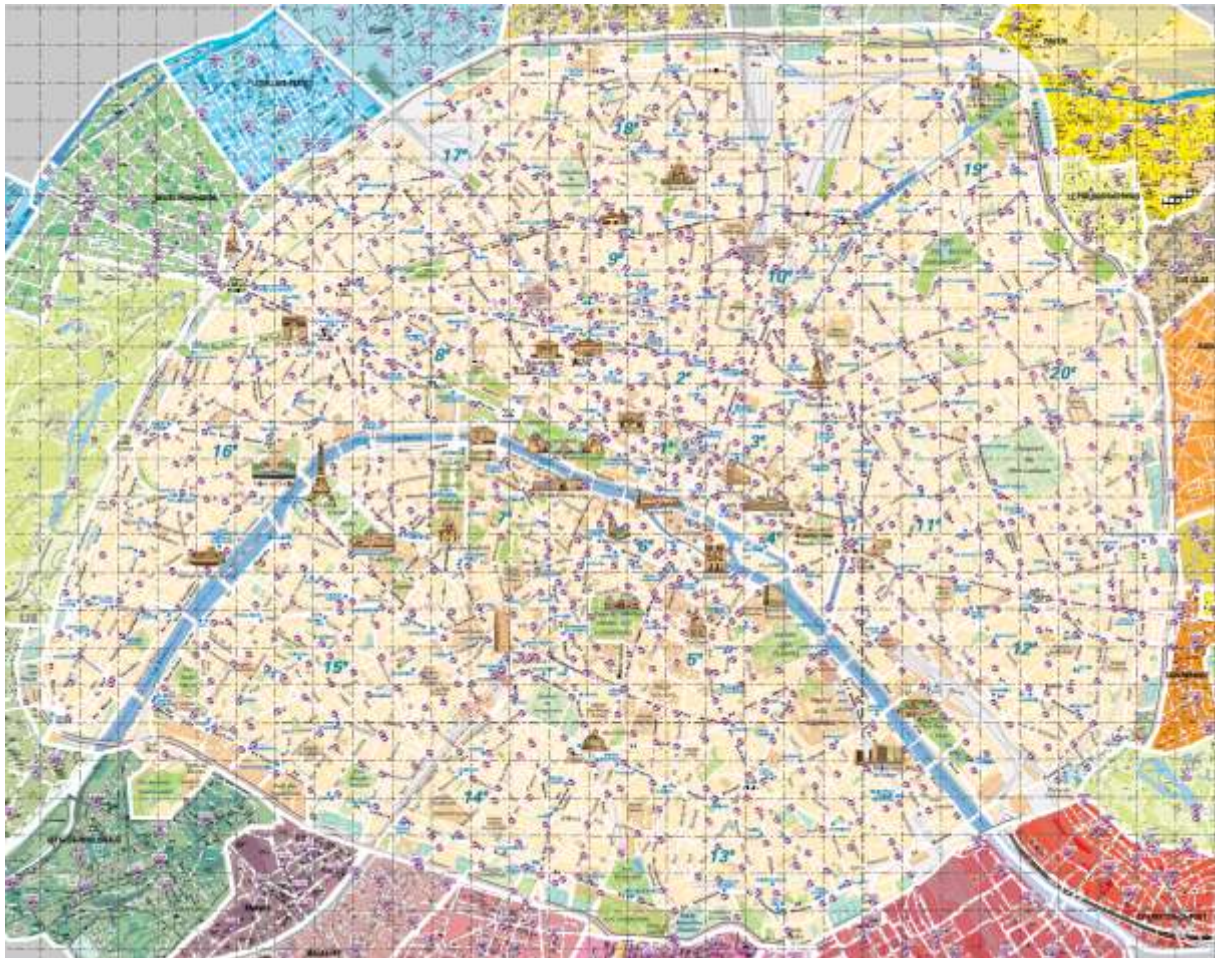


Figure 18 : Représentation spatiale des stations Vélib'²⁵.

Enfin, si nous faisons le même exercice à Paris que celui fait pour Bruxelles et que nous étendons notre réflexion sur les inégalités sociales au profit de la classe supérieure en nous référant à la Figure 13, p.39), nous n'observons que peu (dans le 17^{ème} arrondissement) ou pas du tout (dans les 7^{ème}, 8^{ème} et 16^{ème} arrondissements) de population nantie utilisent les Vélib'.

Par ailleurs, nous pouvons arriver aux mêmes conclusions que pour les Villo! en ce qui concerne le niveau de scolarisation.

II.3.6. Discussion autour des concessions

Force est de constater que, dans les conventions telles que celle de Bruxelles (Article 1^{er} de la Concession entre JCDECAUX et la RBC, annexe i, p.106), l'objectif principal stipule que « [...] Ce système de location est établi en vue de favoriser les objectifs régionaux de transfert modal vers des modes de déplacements doux ». Ceci répond bien aux attentes du Plan Iris2 (BRUXELLES-MOBILITÉ, 2008) qui, dans ses actions prioritaires, voit la location de vélos par un système de VLS comme une alternative à la voiture.

Il en est de même dans le cas de Lyon. En effet, un de ses objectifs (Annexe k, p.108) stipule que « [...] la Communauté veut inciter aux modes de déplacements dits doux. » et « [...] inciter la

²⁵ <http://www.velib.fr>

population à utiliser le plus largement possible ce nouveau service ».

Dans ces deux exemples, nous voyons que l'importance de l'intermodalité ou le report modal, de la voiture au vélo, est considérée et est un soutien important de la politique environnementale des villes considérées.

Dans le cas de Paris, les Vélib' sont gérés également par JCDECAUX, nous pouvons soutenir qu'un des objectifs principaux est de promouvoir également une mobilité plus durable dans Paris.

D'autant plus que Bertrand DELANOË, Maire de Paris, déclare que le « Vélib' porte ainsi la signature de la contribution des Parisiens aux combats essentiels pour la réduction de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre. » (MAIRIE DE PARIS et JCDECAUX FRANCE, 2008).

Néanmoins, un partenariat entre ces villes et le Numéro 1 mondial dans l'affichage publicitaire nous permet de douter que le système s'inscrit bien dans une optique de développement durable. En effet, les dispositifs de publicité commerciale mettent en avant des produits non durables tels que la voiture (Figure 19). De plus, la plupart des dispositifs sont des panneaux déroulants qui nécessitent donc une consommation d'énergie non négligeable.

Figure 19 : Publicité à l'encontre des objectifs environnementaux du système de VLS.



Comme le souligne Claire SCOHIER²⁶, un retour en arrière pour la mise en place de ce dispositif sans lien avec la publicité est trop tard car, dans le cas de Bruxelles, le contrat de 15 ans devra être renouvelé une fois arrivé à échéance. Si cela ne se fait pas, le système devra soit être retiré, ce qui sera, dans ce cas, un gros échec, soit il devra être racheté par la RBC, ce qui risque d'être fort, si pas trop, coûteux.

Peut-être que dans 15-20 ans, des changements quant aux subsides européens ou quant aux priorités budgétaires de la RBC seront plus favorables à de telles initiatives ?

Quand nous analysons la concession, au niveau de la consommation d'espace, de par nos observations visuelles, nous constatons que de nombreux Villo! se trouvent sur des emplacements de parking ce qui constitue une implantation privilégiée, conformément à l'article 36 de la Concession pour la mise en place de VLS à Bruxelles (Annexe I, p.109).

²⁶ entretien réalisé le 27.04.2010.

Nous pouvons émettre des doutes quant à la crédibilité de cette préférence d'implantation. En effet, à Koekelberg, PIVIN explique qu'« une erreur à ne pas commettre serait de privilégier envers et contre tout un mode de transport [le vélo, dans ce contexte] au détriment de tous les autres ». Il ne souhaite donc pas supprimer des places de stationnement en voirie. Il privilégie des alternatives sur trottoir ou sur terre-plein, pour « un meilleur partage d'occupation de l'espace ».

Par ailleurs, dans le cas où le succès devient important et que les réseaux continuent à se développer, aux noms du GRACQ et de PROVELO, Michaël DE BORMAN²⁷, en accord avec PUCHER *et al.* (2009), stipule que la mise en place d'un système de VLS fournit de nombreux avantages :

- ✓ sur le nombre et la diversification des cyclistes en ville, ainsi que sur leur visibilité ;
- ✓ sur la nécessité et la pression sur les autorités pour améliorer les infrastructures cyclables ;
- ✓ sur la mobilité des habitants et des visiteurs de la ville considérée.

LESENS (2010a), expert en politique cyclable à Paris, soutient en partie ces avantages en précisant que le Vélib' est « devenu à la mode » et qu'« il a aussi fait entrer le mot vélo dans le vocabulaire des autorités ». De plus, elle précise²⁸ que « les Vélib' représentent 35% des vélos en circulation », à Paris. Ceci confirme la première affirmation de DE BORMAN.

Le système de VLS est donc un bon outil pour promouvoir le vélo en ville s'il est efficace et qu'il remplit les conditions émises par le GART (2009) et TRANSITEC (2009). Mais, à Bruxelles, la densité de vélos, à terme du projet, atteindra seulement 31 vélos/km² (contre les 50 recommandés), même si nous excluons une trentaine de km² correspondant à la forêt, nous obtenons 38 vélos/km², le maillage reste donc faible. Nous pouvons donc douter d'un succès d'une même ampleur que celle rencontrée à Paris où le maillage atteint presque 200 vélos/km².

II.3.7. Les VLS correspondent-ils à un bon outil de politique environnementale ?

Au niveau de l'environnement, les VLS ne génèrent rien de néfaste.

Les villes d'ailleurs insistent sur le développement et le recours aux modes alternatifs à la voiture (PDU et IBGE, 2006).

Comme observé et discuté précédemment, nous savons, à présent, que le VLS ne s'opère pas en tant que report modal, au détriment de la voiture.

En effet, le choix de la voiture dépend de l'offre de TC, mais pas de la présence de VLS. Ceux-ci, bien qu'ils complètent le réseau de TC, ne se substituent pas à la voiture, comme le soulignent LESENS (2010b) et le GART (2009), constat soutenu par Claire SCOHIER, chargée de mission à Inter-Environnement Bruxelles.

LOUVET *et al.* (2009) appuie cela par : « le vélo permet aussi de choisir son itinéraire, de flâner, de découvrir la ville plus qu'en métro ». Il offre des opportunités nouvelles de conquête de la ville.

Néanmoins, leurs utilisateurs sont bien conscientisés à l'environnement. D'ailleurs, le souci de l'environnement est une raison du choix de l'utilisation du VLS pour la majorité des utilisateurs.

²⁷ entretien réalisé le 26.02.2010

²⁸ entretien réalisé le 22.03.2010

Cette conscientisation s'est probablement faite parce que les autorités « proposent une communication lisant davantage sur la prise de conscience environnementaliste et civique plutôt que sur une prise de conscience pratique » (LOUVET *et al.*, 2009). Alors que le côté pratique devrait être souligné par la fiabilité de l'utilisation du vélo quant à la gestion du temps, sa flexibilité et son efficacité, le vélo constitue un transport urbain idéal pour faire du porte à porte (LOUVET *et al.*, 2009). Par ailleurs, il faudrait s'assurer qu'une politique d'aménagement cyclable soit efficace avant l'implantation d'un système de VLS. Dans nos observations, nous constatons que ce n'est souvent pas le cas.

La politique cyclable ne peut être efficace que si le budget qui lui est octroyé est suffisant.

Si nous prenons l'exemple de la RBC, sur son budget de 117 millions d'euros, Bruxelles-Mobilité octroie 46,2 millions d'euros à la STIB répartis de la manière suivante²⁹ :

- ✓ 25,7 millions en investissements
- ✓ 11,5 millions en rationalisation de l'offre
- ✓ 9 millions en frais de fonctionnement

En plus de ces 46,2 millions d'euros, le budget mobilité de la RBC s'élevait à 800 millions en 2008, dont un montant 'dotation' de +/- 600 millions d'euros (BRUXELLES-MOBILITE, 2008) étaient destinés à la STIB et 120 millions pour la direction des transports publics.

Les 80 millions restant allaient au service des voiries, y compris les itinéraires régionaux cyclables et les pistes cyclables. En 2008, le budget 'vélo' atteignait seulement +/- 6,5 millions.

Enfin, d'autres débats, qui ne sont pas abordés dans ce travail, voient le jour tels que

- ✓ la problématique de la sous-traitance ;
- ✓ le manque de transparence et la perte de redevance, puisqu'il n'est pas aisé, actuellement, d'évaluer les coûts réels des services VLS et la valeur du patrimoine publicitaire concédé ;
- ✓ la sécurité des automobilistes (les dispositifs publicitaires rentrent en compétition avec les panneaux de signalisation) ;
- ✓ l'impact sur le paysage ;
- ✓ etc.

²⁹ http://www.stib.be/pressreleases.html?guest_user=guest_fr&news_rid=/STIB-MIVB/INTERNET/ACTUS/2009-10/WEB_Article_1256803445340.xml, consulté le 15.04.2010.

III. LIMITES ET CRITIQUES

Comme mentionné dans le chapitre précédent, il n'y a actuellement, en littérature, que peu d'études disponibles abordant le sujet des VLS. Il est donc évident qu'il y a, dès lors, beaucoup à dire sans gros risque de revenir, une fois de plus, sur un domaine qui aurait été, dans ce cas, déjà traité maintes fois. Pour limiter la taille de notre rapport, comme cela nous a été conseillé, nous avons volontairement ciblé notre étude sur des aspects bien spécifiques. Nous estimons, cependant, qu'une étude plus approfondie, couvrant un périmètre d'investigation plus large, serait, non seulement utile, mais, aussi, intéressante pour la promotion et le développement d'un tel système.

Nous sommes aussi conscients qu'un biais important quant à certaines questions posées aux utilisateurs existe. Nous avons constaté qu'après le déroulement des enquêtes auprès des usagers, il aurait été intéressant de modifier et d'adapter le questionnaire pour encore mieux comprendre ce qui incite les gens à utiliser les VLS, et pour nous permettre de dégager des conclusions supplémentaires.

Les questions que j'estime intéressant d'être reformulées dans une enquête subséquente sont :

- Q1. Pouvez-vous cocher et compléter la phrase qui vous concerne ?**
- Q4. De quel(s) moyen(s) de locomotion disposez-vous ?**
- Q10. Pouvez-vous me préciser votre lieu de départ et d'arrivée ?**
- Q11. Quels modes de transport utilisez-vous, depuis votre origine vers votre destination ?**

Par exemple, pour la Q4, il aurait été intéressant de préciser 'vélo personnel' (au lieu de 'vélo') car j'ai constaté que les gens ont souvent coché 'vélo' en pensant 'VLS'.

Pour la Q10, beaucoup d'utilisateurs pensaient que leurs lieux de départ et d'arrivée correspondaient aux stations VLS. Il serait dès lors utile, dans une nouvelle enquête, de proposer la formulation³⁰ suivante (Figure 20, page suivante). Ce cas devrait s'appliquer également à la Q11, mais sans les cases 'Stations'.

³⁰ avec les suggestions de BEROUD, lors de notre entretien.

Figure 20 : Proposition de formulation pour la Q10.

LIEU DE DÉPART				
Code postal		_____		
↓				
MOYENS DE LOCOMOTION UTILISÉS				
1 _____	2 _____	3 _____	4 _____	
↓				
STATION 1 = PRISE DU VÉLO				
↓				
STATION 2 = DÉPOSE DU VÉLO				
↓				
MOYENS DE LOCOMOTION UTILISÉS				
1 _____	2 _____	3 _____	4 _____	
↓				
LIEU D'ARRIVÉE				
Code postal		_____		

Auteur : Laurence SAILLIEZ

Ensuite, la phase de déploiement du projet Villo! n'étant pas encore arrivée au stade final de la première phase, avec 200 stations, il se peut que certaines de nos conclusions mériteront, à ce moment-là, des modifications et/ou précisions. En effet, lors de la soumission des enquêtes (en mars 2010), seulement 85 stations, concentrées dans le centre ville, étaient opérationnelles.

La période de soumission des enquêtes n'était pas non plus propice pour les Villo! : le début du mois de mars 2010, nous obligeant à des dizaines d'heures sur le terrain, contrairement à Paris où la météo était beaucoup plus clémente.

D'autre part, en ce qui concerne les comparaisons réalisées avec d'autres enquêtes préexistantes à la nôtre, celles-ci ont été soumises sur Internet (excepté celle de PROVELO), touchant donc un échantillon d'utilisateurs beaucoup plus élevé. Par contre, la méthode virtuelle ne permet pas une discussion directe, sur le système, avec les usagers.

Notre échantillon étant relativement modeste (127, à Bruxelles et 140, à Paris), les conclusions de notre travail devraient être revalidées par des enquêtes ultérieures menées sur des échantillons plus larges ; cela pour pouvoir être considérées comme généralités utilisables telles quelles. En effet, plus la taille de l'échantillon est grande, plus le degré de précision et de fiabilité des résultats augmente.

Il faut aussi garder à l'esprit que, n'ayant réussi à obtenir ni la méthodologie utilisée dans les enquêtes antérieures (Paris en 2009 et Lyon en 2008), ni le détail de leurs résultats, nous devons être très prudents quant aux informations qui nous ont été communiquées. Sans possibilité de les vérifier, nous avons donc dû rester attentifs aux interprétations qui nous ont été fournies et/ou qui

peuvent en découler.

Dans notre travail, la méthode utilisée pour les calculs a été réalisée à l'aide de l'outil Microsoft Excel. Un outil plus élaboré tel que *Sphinx* permettant, dans certains cas, un traitement plus sophistiqué des données pourrait être intéressant pour mettre en évidence des conclusions supplémentaires. Néanmoins, notre échantillon étant modeste, la nécessité d'un tel programme ne semble pas encore, dans notre cas, absolument nécessaire pour obtenir des résultats intéressants. Il faudrait cependant l'envisager dans le cas d'études ultérieures manipulant des enquêtes sur des échantillons d'une plus grande ampleur.

IV. PERSPECTIVES

Ce chapitre présente et recommande des actions d'ordre politique de mobilité. Il suggère également des sujets d'études ultérieures sur des problématiques bien précises qui n'ont pas été traitées dans ce document. Ces études permettraient de comprendre différents aspects tournant autour des VLS et qui n'ont évidemment pas été couverts dans ce document.

J'estime que, vu le succès des VLS, observé à Paris et à Lyon, il serait intéressant de déployer à Bruxelles des moyens pour rendre l'utilisation des VLS plus agréable aux yeux de tous. En d'autres mots, ceci signifie qu'il serait souhaitable de remplir les conditions essentielles et nécessaires pour satisfaire les cyclistes et les pousser à utiliser plus intensivement les VLS. Je recommande particulièrement les points suivants :

- ✓ terminer les itinéraires cyclables dans la RBC ;
- ✓ prendre des mesures pour diminuer la pression automobile en ville ;
- ✓ continuer le développement des zones 30 ;
- ✓ prendre en considération le vélo dans tout nouveau projet urbain.

J'estime qu'il serait intéressant de mesurer l'évolution des pratiques en reproduisant l'enquête périodiquement afin de définir au mieux l'impact des VLS dans les habitudes de déplacement, et sur la mobilité urbaine, en général.

Proposer une étude réalisant une enquête auprès des habitants et des touristes permettrait d'évaluer quels sont les critères qui caractérisent l'identité propre à la Ville de Paris et à la RBC.

Approfondir le sujet sur les PPP (en thème principal d'un mémoire, par exemple) serait fort intéressant. En effet, peu d'études à ce jour ont abordé les PPP dans le cadre de projets de VLS. Ceci s'explique par le fait que ces derniers, comme nous l'avons vu, n'ont été amorcés que récemment. Dans la même lancée, établir des comparaisons entre des systèmes de VLS fonctionnant grâce à un PPP et celles utilisant d'autres moyens serait fort intéressant.

Toujours dans le cadre des PPP, une étude plus approfondie de la part des villes conciliant VLS et PPP (en élaborant une analyse multicritère, par exemple) permettrait de mieux aider les responsables à choisir la meilleure option à prendre.

Un autre sujet d'étude, plus sociologique, pourrait soumettre des enquêtes auprès des usagers de VLS dans des quartiers à conditions socio-économiques faibles. Ce sujet d'étude permettrait de dégager des conclusions supplémentaires telles que celles de voir si le système de VLS est utilisé par cette population moins favorisée. Le cas échéant, cette population habite généralement dans de plus petits espaces (HLM, à Paris, par exemple), et n'a donc probablement pas ou peu de place pour entreposer des vélos et donc ne peut malheureusement pas en posséder.

Suite aux résultats de notre travail, nous avons obtenu des ordres de grandeurs qui sont à utiliser avec précaution, certes, mais qui sont réels et qui ne demandent qu'un suivi impliquant un échantillon plus important avec toutefois les limites émises au chapitre précédent.

Il serait intéressant de réaliser une étude similaire (par exemple, également dans le cadre d'un autre mémoire) dès que le projet Villo! sera arrivé au terme de sa seconde phase (400 stations, 5.000 vélos). Cette étude pourrait également intégrer une comparaison avec une autre ville d'une même ampleur telle que Lyon (343 stations et 3500 vélos).

Il serait également intéressant de recommander des études approfondissant plus le contexte économique et couvrant le 'Transport' en général (plutôt que limité au sous-ensemble 'Vélo'). Je considère qu'une comparaison entre les dépenses des citoyens évaluées (par enquêtes) et effectives de l'utilisation des différents modes de transport nous conduirait à des constats probablement fort intéressants. Nous pourrions également y inclure les enjeux politiques qui en résulteraient.

Le contexte fiscal devrait être également approfondi. En effet, comme pour les voitures de société, nous pourrions envisager de développer des Villo! de société.

À Bruxelles, par exemple, dans le cas où une entreprise offre un abonnement Villo! à ses employés pour les déplacements DT, les frais pour l'employeur sont soumis à une déduction de 120% (CARDYN, 2010). Néanmoins, les abonnements aux VLS sont considérés comme un avantage en nature soumis à l'Office National de Sécurité Sociale et n'incitent pas à l'utilisation du service de location.

Ceci mériterait qu'on analyse la question de plus près.

V. CONCLUSION

Cette étude nous a permis d'entamer plusieurs débats relatifs au développement des VLS.

L'analyse des PPP, résumée dans ce travail, nous a permis de mieux comprendre leur rôle dans le déploiement et la maintenance d'un système de VLS de grande ampleur.

Malheureusement, un tel partenariat procure, certes, divers avantages, mais également de nombreux inconvénients non négligeables.

Les partenariats examinés dans ce travail, entre une entreprise privée d'affichage publicitaire et la ville/la région (exemples de Lyon et de Bruxelles), entraînent un coût supplémentaire substantiel pour la collectivité. Ceci pourrait laisser croire que d'autres alternatives n'ont pas été envisagées ou n'ont pas suscité suffisamment d'attention. Par facilité ? Par le besoin de réaliser le projet rapidement ? Par manque de fonds ? Ces questions restent en suspens.

De plus, ce type de partenariat va souvent à l'encontre des enjeux environnementaux lorsque les projets de déploiement des VLS dépendent de l'affichage publicitaire.

Le cas de la commune de Morges constitue un contre-exemple puisque, dans cette commune, son système de VLS fonctionne grâce à un subventionnement octroyé à l'association Lausanne Roule, selon les principes de développement durable. Ce projet, a-t-il été possible sans PPP parce qu'il était d'un autre ordre de grandeur, avec seulement 5 stations de vélos ? Probablement que ce point en est une raison principale.

Le cas de la ville de Porto est également fort intéressant dans le sens où ses projets de mobilité durable sont soutenus par un Fonds Européen, en l'occurrence, CIVITAS.

Ces différentes alternatives montrent bien que les possibilités de financement de VLS ne sont pas limitées aux PPP et sont donc plus vastes qu'il n'y paraît. De nouveaux acteurs et de nouveaux montages, adaptés à chaque territoire, pourraient encore voir le jour.

D'autre part, et grâce à nos observations et discussions, nous pouvons considérer que le système de VLS s'inscrit bien dans une politique environnementale dans les villes exemplaires en termes de mobilité durable. En effet, la mise en place de ce système permet d'intégrer un terme important pour le futur. Ce terme correspond au vélo et toutes les actions qui lui sont liées comme les itinéraires cyclables, les stationnements vélos, ou, encore, les VLS.

Les VLS, devenus, comme nous l'avons constaté, 'à la mode', constituent un bon outil pour rendre nos routes plus fluides, si et seulement si ce système constitue une alternative réelle et constatée à l'utilisation des voitures. Malheureusement, ce report modal ne satisfait pas tous les espoirs des autorités des villes étudiées car il n'est, actuellement, malheureusement guère constaté.

Néanmoins, aujourd'hui, nous sommes conscients, que les autorités des villes doivent tout mettre en œuvre pour développer ce service de VLS et le rendre accessible au plus grand nombre possible de citoyens, tout en le maintenant en bon état et en assurant une bonne disponibilité en station. Peut-

être que dans quelques années, par diverses contraintes, qu'elles soient imposées par les autorités ou par la nature – je pense notamment à une crise environnementale –, le vélo sera devenu le mode de déplacement urbain le plus utilisé.

Les autres solutions qui peuvent, actuellement, aider à diminuer la pression automobile sont, par exemple, le développement de la voiture partagée, l'exécution du réseau RER, à Bruxelles, comme instruments affirmatifs, et le péage urbain, comme instrument négatif. Au niveau de la politique cyclable, une augmentation du nombre de zones 30, par exemple, constitue une solution pour engendrer une croissance non négligeable de cyclistes.

Malgré une timide implication au niveau environnemental, nous avons constaté, principalement à Paris, le rôle des VLS pour la promotion urbaine. À Bruxelles, par contre, bien que les autorités avouent, avec le soutien de certaines associations telles que IEB, que le VLS constitue un bon outil de MU. Ce MU n'est, toutefois, pas encore mis en évidence, le réseau bruxellois devant encore s'étendre.

Enfin et dans une autre optique, nous avons constaté le développement important de la gentrification, à Bruxelles et à Paris. Par contre, nous n'avons pas pu déduire que la mise en place d'un système de VLS apparait comme un outil stratégique pour étendre ce phénomène de gentrification. Nous n'avons pas pu mettre, non plus, en évidence des inégalités sociales liées à l'utilisation des VLS.

Pour conclure, il faut reconnaître que cette étude nous a enseigné énormément de choses quant aux aspects théoriques, méthodologiques et humains.

✓ **Aspects théoriques.**

Le contexte théorique de cette étude n'a pas toujours été lié directement à ma formation universitaire. J'estime cependant que, dès que lancés dans la vie professionnelle, nous serons souvent confrontés à des sujets qu'on ne maîtrise pas [encore]. Une approche préliminaire d'apprentissage est donc absolument nécessaire pour comprendre le sujet en question ; ceci afin d'avoir le temps nécessaire pour l'intégrer adéquatement et pour, en final, le maîtriser.

✓ **Aspects méthodologiques.**

Les aspects méthodologiques observés tout au long de ce projet nous ont énormément facilité la réalisation de ce travail et nous ont permis d'en dégager des conclusions intéressantes.

✓ **Aspects humains.**

Tant sur le plan personnel que collectif, nous avons dû constamment nous remettre en question. Cette remise en question permanente, bien que parfois difficile, fût non seulement intéressante mais aussi nécessaire pour progresser en partageant les connaissances et en favorisant la fructification d'un maximum d'idées nouvelles.

REFERENCES
BIBLIOGRAPHIQUES.

- [1] AMERICAN MARKETING ASSOCIATION, <http://www.marketingpower.com/AboutAMA/Documents/American%20Marketing%20Association%20Releases%20New%20Definition%20for%20Marketing.pdf>, consulté le 12.12.2009.
- [2] APUR, 2007, « Implanter 1451 stations Vélib' dans Paris », Notes de 4 pages, n°27, 4p., <http://www.apur.org/images/notes4pages/4P27.pdf>, consulté le 09.09.2010.
- [3] BARCELONA CITY TOUR GUIDE, 2010, <http://www.barcelonayellow.com/bcn-transport/78-bicing-city-bikes>, consulté le 25.04.2010.
- [4] BART I., 2009, « Urban sprawl and climate change: A statistical exploration of cause and effect, with policy options for the EU », *Land Use Policy*, 10p.
- [5] BERCY, « Les partenariats public-privé en France : Définition et Mode d'emploi », www.ppp.bercy.gouv.fr/presentation_ppp.ppt, consulté le 29.03.2010.
- [6] BEROU D., 2007, « Vélo'v® : un service de mobilité de personnes à transférer ? », Mémoire de Master de recherche de l'Université Lumière Lyon 2, Lyon, 117p.
- [7] BRUXELLES-MOBILITÉ, 2008, « IRIS 2 : Projet de Plan Régional des Déplacements », 118p.
- [8] CAVILL N. ET DAVIS A., 2009, « Cycling and Health – What's the evidence? », http://www.ecf.com/files/2/12/20/cycling_and_health.pdf, consulté le 02.02.2010.
- [9] CIRANO, 2004, « Les partenariats public-privé : une option à découvrir », 46p., <http://www.cirano.qc.ca/pdf/publication/2004RB-02.pdf>, consulté le 29.03.2010.
- [10] CITY OF COPENHAGEN, 2009, « Open Design Competition – Anew Bike Share System for Copenhagen – Competition Programme », 13p., <http://www.cphbikeshare.com>, consulté le 30.08.2009.
- [11] CLERVAL A., 2008, « La gentrification à Paris intra-muros : dynamiques spatiales, rapports sociaux et politiques publiques », Thèse de doctorat de géographie, d'aménagement et d'urbanisme, Université de Paris 1, Paris, 602p.
- [12] COMMISSION EUROPÉENNE, 1999a, « Mobilité pour tous », *Office des publications officielles des Communautés européennes*, Luxembourg, 64p.
- [13] COMMISSION EUROPÉENNE, 1999b, « Villes cyclables, villes d'avenir », *Office des publications officielles des Communautés européennes*, Luxembourg, 61p., http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_fr.pdf, consulté le 01.09.2009.
- [14] COMMISSION EUROPÉENNE, 2006, « Pour une Europe en mouvement – Mobilité durable pour notre continent », *Office des publications officielles des Communautés européennes*, Luxembourg, 39p.
- [15] COMMISSION EUROPÉENNE, 2007, « Livre vert. Vers une nouvelles culture de la mobilité urbaine », http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/fr/com/2007/com2007_0551fr01.pdf, consulté le 12.09.2010.
- [16] DEMAYO P., 2009, « Bike-Sharing: History, Impacts, Models of Provision, and Future », *Journal of public Transportation*, 12:4, pp. 41-56.

- [17] DE MAIO P., 2010, « The Bike-Sharing World Map », <http://maps.google.com/maps/ms?ie=UTF8&oe=UTF8&msa=0&msid=104227318304000014160.00043d80f9456b3416ced>, consulté le 10.04.2010.
- [18] ERIKSSON L., GARVILL J. ET NORDLUND A., 2008, « Acceptability of single and combined transport policy measures: The importance of environmental and policy specific beliefs », *Transportation Research Part A*, 42:8, pp.1117-1128.
- [19] GART, 2009, « Tour de France des services vélos : Résultats d'enquête et boîte à outils à l'attention des collectivités », GART, Paris, 92p., <http://www.gart.org/S-informer/Publications-du-GART>, consulté le 18.09.2009.
- [20] GIAUQUE D., 2008, « Le marketing public à l'épreuve des partenariats public-privé », <http://urbanites.rsr.ch/invites/le-marketing-public-a-l%e2%80%99epreuve-des-partenariats-public-priv%C3%A9-par-david-giauque/>, consulté le 25.01.2010.
- [21] GRACQ, 2010, <http://www.gracq.be/NEWS-2010-03/StationsSolaires>, consulté le 31.03.2010.
- [22] <http://paris.evous.fr/Velib-Paris-lance-une-campagne-d,3298.html>, consulté le 10.11.2009.
- [23] <http://www.metrofrance.com/info/60-ans-ratp-les-dates-et-les-chiffres-cles/riin!Dc0ccNOA9BZc1vKHIDKeg/index.xml>, consulté le 12.04.2010.
- [24] <http://www.paris.fr>, consulté le 15.10.2009.
- [25] http://www.stib.be/pressreleases.html?guest_user=guest_fr&news_rid=/STIB-MIVB/INTERNET/ACTUS/2009-10/WEB_Article_1256803445340.xml, consulté le 15.04.2010.
- [26] <http://www.ulg.ac.be>, consulté le 20.04.2010.
- [27] <http://www.velib.paris.fr>
- [28] <http://www.villo.be>
- [29] HUBBARD P., 1996, « Urban Design and City Regeneration: Social Representations of Entrepreneurial Landscapes », *Urban Studies*, 33:8, pp.1441-1461.
- [30] IBGE, 2006, Rapport sur l'état de l'environnement bruxellois 2006 : Politique et Gouvernance environnementale, 2006, « Intégration d'objectifs environnementaux dans les politiques et les programmes bruxellois actuels », http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/EE2006FR_volet6.PDF, consulté le 26.01.2010.
- [31] IEB, 2010a, « Aquiris : le PPP, un modèle qui explose en plein vol... », <http://www.ieb.be/article/2239/>, consulté le 21.01.2010.
- [32] IEB, 2010b, « Villo!, une convention en roue libre ? », *Bruxelles en Mouvement*, n°236, 16p.
- [33] INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME (IAU), 2009, « Vers une mobilité durable en Europe », France, 180p., http://www.iaurif.org/fileadmin/Etudes/etude_562/C150_Vers_une_mobilite_durable_en_Europe_avec_signets.pdf, consulté le 20.11.2009.

- [34] INSTITUT DE LA GESTION DÉLÉGUÉE, 2006, « Les partenariats public-privé en France : une solution au service de la qualité et de la performance », 8p., http://www.fondation-igd.org/pdf/Publi/PPP_France_2006.pdf, consulté le 20.03.2010.
- [35] KAPLAN A. et HAENLEIN M., 2009, « The increasing importance of public marketing: Explanations, applications and limits of marketing within public administration », *European Management Journal*, 27:3, pp.197-212.
- [36] KOTLER P. et Dubois B., 2006, « Marketing Management », 12^{ème} édition, *Pearson Education*, France, 879p.
- [37] KOTLER P., HAIDER D. et REIN I., 1993, « Marketing Places: Attracting Investment, Industry, and Tourism to Cities, States, and Nations », *The Free Press*, USA, 388p.
- [38] LESENS I., 2010a, « Malgré Vélib', les cyclistes n'ont pas encore gagné leur place en ville », *Liaison*, n°22, pp.7.
- [39] LESENS I., 2010b, « Ne pas confondre Vélib' et politique vélo », *Ville Rail & Transports*, n°492, pp.40-41.
- [40] LOUVET N., Kaufmann V. et Moretto S., 2009, « Le vélo en banlieue dense : un faiseur de
- [41] MAIRIE DE PARIS et JCDECAUX FRANCE, 2008, « Dossier de presse : Vélib' », Paris, 31p., <http://www.velib.paris.fr/Espace-presse/Dossier-de-presse/Le-dossier-de-presse-Velib>, consulté le 15.09.2010.
- [42] MARTENS K., 2007, « Promoting bike-and-ride: The Dutch experience », *Transportation Research Part A*, 41:4, pp.326-338.
- [43] MOINAT V., 2007, « Marketing urbain : Le Développement durable est-il un argument valide ? », Mémoire de Master à l'Institut de Géographie, UNIL, Lausanne, 147p.
- [44] NEGRONI A., 2009, « Le Vélib' victime d'un vandalisme record », *Le Figaro*, <http://www.lefigaro.fr/actualite-france/2009/11/23/01016-20091123ARTFIG00434-le-velib-victime-d-un-vandalisme-record-.php>, consulté le 05.12.2009.
- [45] OCDE, 2006, « Competitive Cities in the Global Economy », Paris, 445p.
- [46] PDU, <http://www.developpement-durable.gouv.fr>, consulté le 10.02.2010.
- [47] PROVÉLO, 2007, « A vélo, on dépasse les autos », <http://www.provelo.org/spip.php?article1059>, consulté le 10.04.2010.
- [48] PROVÉLO, 2010, « Observatoire du Vélo en Région de Bruxelles-Capitale », http://www.provelo.org/IMG/pdf/rapport_obs_2009_260210-2.pdf, consulté le 02.04.2010.
- [49] PUCHER J., DILL J. et HANDY S., 2009, « Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: An international review », *Preventive Medicine*, 20p.
- [50] RIETVELD P. et DANIEL V., 2004, « Determinants of bicycle use: do municipal policies matter? », *Transportation Research Part A*, 38:7, pp.531-550.
- [51] ROSEMBERG M., 2009, « Marketing urbain et projet de ville : parole et représentations

- géographiques des acteurs », *Cybergeo : European Journal of Geography*, Paris, 5p., <http://www.cybergeo.eu/index1977.html>, consulté le 24.06.2009.
- [52] RTBF, 2010, « À Paris, la roue a tourné pour le Vélib': cyclistes en chute libre », <http://www.rtf.be/info/societe/mobilite/a-paris-la-roue-a-tourne-pour-le-velib-cyclistes-en-chute-libre-202959>, consulté le 01.04.2010.
- [53] STEAD D., 2008, "Institutional aspects of integrating transport, environment and health policies", *Transport Policy*, 15:3, pp.139-148.
- [54] THE NATIONAL COUNCIL FOR PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS, (<http://www.ncppp.org/howpart/index.shtml#define>, consulté le 22.03.2010.
- [55] TRANSITEC, 2009, « Vélos en libre-service en Suisse : harmonisation des systèmes d'accès. Opportunités, possibilités et préconisations », Lausanne, juin 2009, 57p. Ouvrage disponible en ligne : <http://www.velokonferenz.ch/dateien/velokonferenz%20veloverleih%2009.pdf>, consulté le 05.12.2009.
- [56] UNFCCC, 1997, « Le protocole de Kyoto », http://unfccc.int/kyoto_protocol/items/2830.php, consulté le 21.01.2010.
- [57] VAN CRIEKINGEN M., 2006, « Que deviennent les quartiers centraux à Bruxelles ? – Des migrations sélectives au départ des quartiers bruxellois en voie de gentrification », *Brussels Studies*, n°1, pp.1-20, http://www.briobrussel.be/assets/andere%20publicaties/fr_27_bs1_francais.pdf, consulté le 05.09.2009.
- [58] VAN CRIEKINGEN M., 2008, « Réurbanisation ou gentrification ? Parcours d'entrée dans la vie adulte », *Espaces et sociétés*, n°134, pp.149-166.
- [59] VAN DEN BERG L. et BRAUN E., 1999, « Urban competitiveness, marketing and the need for organizing capacity », *Urban Studies*, 36:5, pp.987-999.
- [60] VIEIRA J., MOURA F. et VIEGAS J., 2007, « Transport policy and environmental impacts: The importance of multi-instrumentality in policy integration », *Transport Policy*, 14:5, pp.421-432.

TABLE DES MATIERES.

RÉSUMÉ.....	1
INTRODUCTION.....	3
ETAT DE L'ART ET QUESTION DE RECHERCHE.....	6
I. LES VÉLOS EN LIBRE-SERVICE	7
I.1. <i>Définition et historique du vélo en libre-service</i>	7
I.1.1. Définition	7
I.1.2. Evolution du vélo en libre-service.....	7
I.2. <i>Etat des lieux des vélos en libre-service dans les villes étudiées</i>	10
I.2.1. Bruxelles.....	10
I.2.2. Paris.....	10
I.3. <i>Atouts des vélos en libre-service</i>	11
I.4. <i>Les vélos en libre-service et leur contribution environnementale</i>	12
I.4.1. Pollution de l'air	12
I.4.2. Effet de serre.....	12
I.4.3. Consommation d'espace.....	13
I.4.4. Pollution sonore	14
I.4.5. Consommation d'énergie	15
I.4.6. Santé.....	16
I.4.7. Temps	16
I.4.8. Conclusion sur les aspects environnementaux	17
I.5. <i>Eléments favorisant l'usage du vélo en libre-service</i>	18
II. LE MARKETING URBAIN	19
II.1. <i>Mise en contexte</i>	19
II.1.1. Définition et historique du marketing.....	19
II.1.2. Du marketing au marketing urbain	19
II.2. <i>Le marketing urbain</i>	19
II.2.1. Définition	19
II.2.2. Le marketing urbain et l'image.....	20
II.2.3. Le marketing urbain et le paysage urbain	20
II.2.4. Les acteurs du marketing urbain.....	20
II.2.5. Le marketing urbain et les partenariats public-privé.....	20
II.2.6. Le marketing urbain et les VLS.....	21
II.3. <i>La gentrification</i>	21
III. LE FINANCEMENT DES VÉLOS EN LIBRE-SERVICE	22
III.1. <i>Introduction</i>	22
III.2. <i>Typologie des systèmes de location</i>	22
III.3. <i>Les modèles de financement des vélos en libre-service</i>	23
III.4. <i>Conclusion</i>	24
IV. LES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ	26
IV.1. <i>Définition du partenariat public-privé</i>	26
IV.1.1. Avantages.....	27
IV.1.2. Inconvénients.....	27
IV.2. <i>Les partenariats public-privé et les vélos en libre-service</i>	27
IV.2.1. Le cas de Lyon.....	28
IV.2.2. Le cas de Bruxelles.....	28
IV.2.3. Le cas de Morges	29
IV.2.4. Le cas de Porto	29
IV.2.5. Autres exemples.....	30
V. LA QUESTION DE RECHERCHE	31
CONTEXTE ANALYTIQUE.	32
I. MÉTHODOLOGIE DES ENQUÊTES	33
I.1. <i>Objectifs de l'enquête</i>	33
I.2. <i>Procédure</i>	33
I.3. <i>La cible</i>	33
I.4. <i>Limite temporelle</i>	34

I.4.1.	Période.....	34
I.4.2.	Horaire.....	34
I.5.	<i>Limite géographique</i>	34
I.5.1.	Les villes.....	34
I.5.2.	Les stations.....	35
I.6.	<i>Les enquêtes</i>	35
II.	RÉSULTATS.....	36
II.1.	<i>Observations</i>	36
II.1.1.	Profil des utilisateurs.....	36
II.1.2.	Données de cadrage.....	39
II.1.3.	Habitudes de déplacement.....	40
II.1.4.	Déplacement en cours.....	43
II.1.5.	Intérêt et motivation des personnes pour le vélo en libre-service.....	46
II.1.6.	Offre des vélos en libre-service.....	47
II.2.	<i>Conclusion</i>	48
II.3.	<i>Discussion</i>	49
II.3.1.	Introduction.....	49
II.3.2.	Nos enquêtes.....	50
II.3.3.	Comparaison avec d'autres études.....	51
II.3.4.	Le marketing urbain.....	53
II.3.5.	La gentrification.....	54
II.3.6.	Discussion autour des concessions.....	59
II.3.7.	Les VLS correspondent-ils à un bon outil de politique environnementale ?.....	61
III.	LIMITES ET CRITIQUES.....	63
IV.	PERSPECTIVES.....	66
V.	CONCLUSION.....	68
	RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	70
	TABLE DES MATIÈRES.....	75
	ANNEXES.....	79

TABLE DES FIGURES

FIGURE 1 : VLS DE LA 3 ^{ÈME} GÉNÉRATION DANS LE MONDE (DeMAIO, 2010).	9
FIGURE 2 : (COMMISSION EUROPÉENNE, 1999B)	13
FIGURE 3 : VILLO! SUR DES ANCIENS STATIONNEMENTS AUTOMOBILES.	13
FIGURE 4 : VILLO! SUR UN TROTTOIR LARGE.	13
FIGURE 5 : ECHELLE DE BRUIT.	14
FIGURE 6 : CADASTRE DU BRUIT ROUTIER À BRUXELLES, EN 1997 (IBGE, 2006).....	15
FIGURE 7 : EVOLUTION DE LA CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE DES TRANSPORTS EN RBC PAR MODE DE TRANSPORT (IBGE, 2006)... ..	15
FIGURE 8 : COMPARAISON DE TEMPS DE DÉPLACEMENT ENTRE LES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORTS URBAINS (ProVÉLO, 2007) ..	17
FIGURE 9 : LES DIFFÉRENTS SYSTÈMES DE VLS (TRANSITEC, 2009)	22
FIGURE 10 : MODÈLES DE FINANCEMENT (DeMAIO, 2009).	25
FIGURE 11 : EVOLUTION DU NOMBRE MOYEN DE CYCLISTES OBSERVÉS EN 8 LIEUX EN RBC.....	34
FIGURE 12 : RÉPARTITION DES LIEUX D'HABITATION DES USAGERS VILLO!	38
FIGURE 13 : RÉPARTITION DES LIEUX D'HABITATION DES USAGERS VÉLIB'	39
FIGURE 14 : LOGO DE LA RBC SUR LES VILLO!	54
FIGURE 15 : LA GENTRIFICATION À BRUXELLES.	55
FIGURE 16 : REPRÉSENTATION SPATIALE DES STATIONS VILLO!	56
FIGURE 17 : LA PROGRESSION DU FRONT DE GENTRIFICATION À PARIS DEPUIS LES ANNÉES 1960 (CLERVAL, 2008, p.320).....	58
FIGURE 18 : REPRÉSENTATION SPATIALE DES STATIONS VÉLIB'	59
FIGURE 19 : PUBLICITÉ À L'ENCONTRE DES OBJECTIFS ENVIRONNEMENTAUX DU SYSTÈME DE VLS.....	60
FIGURE 20 : PROPOSITION DE FORMULATION POUR LA Q10.....	64

TABLE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : FORMULES D'ABONNEMENT ET LEURS TARIFS, À BRUXELLES ET À PARIS.	11
TABLEAU 2 : MOYENNES MAXIMALES DES CONCENTRATIONS DE POLLUANTS RESPIRÉS EN UNE HEURE PAR LES CYCLISTES ET LES AUTOMOBILISTES SUR UN MÊME TRAJET AU MÊME MOMENT (COMMISSION EUROPÉENNE, 1999B, p.35).	16
TABLEAU 3 : INVESTISSEMENT PUBLIC ANNUEL DU SYSTÈME DE VÉLO'V À LYON (BEROUD, 2007, p.71)	28
TABLEAU 4 : LONGUEUR DES LIGNES DE TC, À BRUXELLES ET À PARIS.....	50

ANNEXES.

a. **Articles 43 et 45 de la Concession entre JCDecaux et la RBC**

Art. 40. Les travaux d'installation des stations de location de vélos et des dispositifs publicitaires correspondants débutent dès réception par le Concessionnaire du permis d'urbanisme.

Art. 41. L'installation de la station de location conditionne l'exploitation commerciale des dispositifs de publicité et réciproquement.

Art. 42. Si pendant la durée de la présente concession, le déplacement des stations de location de vélos ou des dispositifs de publicité correspondants - pour lesquels existent des autorisations valable - devait s'avérer nécessaire pour quelque raison que ce soit, les frais de dépose et de repose des mobiliers précités seront entièrement à charge de la partie qui en fait la demande.

Chapitre III : Dispositions financières :

Section 1 : Le financement du système :

Art. 43. § 1. Le système visé à l'article 1er est financé d'une part par les utilisateurs du système et d'autre part par la publicité.

§ 2. Si, pour la mise à disposition d'un réseau de 2.500 vélos, le nombre de stations devait être inférieur à 200, le nombre de dispositifs de publicité de 2m² liés aux stations visé à l'article 9 ne pourra en aucun cas être inférieur à 200.

§ 3. Si, pour la mise à disposition d'un réseau total de 5.000 vélos, le nombre de stations devait être inférieur à 400, le nombre de dispositifs de publicité de 2m² liés aux stations visé à l'article 11 ne pourra en aucun cas être inférieur à 400.

§ 4. Si, pour toute raison, l'installation de certains dispositifs de publicité de 2m² intégrant la borne de station s'avère impossible, le Concessionnaire sera en droit d'exploiter publicitairement un dispositif de 2m² pour chacun de ces dispositifs selon la pondération suivante définie aux articles 10 et 12.

Art. 44. Un dispositif de publicité de 8m² équivaut à 4,3 dispositifs de publicité de 2m² indiquant la disponibilité des stations en temps réel.

Section 2 : Taxes et redevances :

Art. 45. le Concessionnaire est dispensé de toute redevance liée à l'occupation du domaine public régional, tant pour les stations de location de vélos que pour les dispositifs de publicité correspondants.

Art. 46. Les frais liés à l'introduction des demandes permis d'urbanisme et les taxes d'affichage dues en vertu des articles 188 et suivants du Code des droits et taxes divers sont à charge du Concessionnaire.

Art. 47. Les termes et conditions de la présente convention ayant été négociés au regard des charges et taxes existantes au jour de la signature, les parties conviennent au cas où

b. Réponse de JCDECAUX à Lyon, option 8 retenue

Solution n°3

REDEVANCE NETTE FIXE GARANTIE

S.A. au capital de 3378 296 41 €
 307 570 747 R.D.S. (N°1488) 3.8 DE L'A.E
 SIRET : 307 570 747 00039
 S.A. JCDECAUX - Rue Boyer
 62523 Arouilly Cedex - France
 Tél : +33 (0)1 30 79 79 79

Redevance nette en euros	toutes valeurs avant actualisation													total
	valeurs annuelles en euros													
	la période annuelle court entre dates anniversaires de la notification du marché, réputée au 2/11/04													
année	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
1- ABRIS SOLUTION DE BASE ET VELOS TRANCHE FERME (1800 ABRIS - 2000 VELOS)														
a ¹ . Valeur de référence totale du montant dû au titre de l'occupation du domaine public de la solution de base	580 332	4 458 772	4 838 935	4 998 867	5 131 345	5 220 004	5 310 546	5 403 028	5 499 817	5 596 779	5 695 307	5 793 461	5 848 575	64 375 768
b ¹ . Valeur de référence des prestations de mise à disposition et de déplacement des équipements de la solution de base, tranche ferme	580 332	2 562 481	2 576 695	2 595 647	2 595 647	2 595 647	2 595 647	2 595 647	2 595 647	2 595 647	2 595 647	2 595 647	2 595 647	31 675 977
c ¹ . Montant de la redevance nette dû à la collectivité (c1 = a1 - b1)	0	1 896 291	2 262 240	2 403 220	2 535 698	2 624 357	2 714 899	2 807 381	2 904 170	3 001 132	3 099 660	3 197 814	3 252 928	32 699 790
2- ABRIS OPTION 1 ET VELOS TRANCHE FERME (2200 ABRIS - 2000 VELOS)														
a ² . Valeur de référence du montant dû au titre de l'occupation du domaine public de l'option 1	580 332	4 464 318	4 902 188	5 163 802	5 404 371	5 536 356	5 658 740	5 783 667	5 924 355	6 058 346	6 192 998	6 317 684	6 415 295	68 402 450
b ² . Valeur de référence des prestations de mise à disposition et de déplacement des équipements de l'option 1, tranche ferme	580 332	2 586 449	2 600 663	2 619 615	2 619 615	2 619 615	2 619 615	2 619 615	2 619 615	2 619 615	2 619 615	2 619 615	2 619 615	31 963 593
c ² . Montant de la redevance nette dû à la collectivité (c2 = a2 - b2)	0	1 877 869	2 301 525	2 544 187	2 784 756	2 916 741	3 039 125	3 164 052	3 304 740	3 438 731	3 573 383	3 698 069	3 795 680	36 438 857
3- ABRIS OPTION 2 ET VELOS TRANCHE FERME (2600 ABRIS - 2000 VELOS)														
a ³ . Valeur de référence du montant dû au titre de l'occupation du domaine public de l'option 2	580 332	4 461 562	4 870 752	5 109 104	5 271 674	5 387 084	5 505 391	5 626 750	5 763 587	5 893 803	6 024 636	6 145 630	6 218 457	66 858 762
b ³ . Valeur de référence des prestations de mise à disposition et de déplacement des équipements de l'option 2, tranche ferme	580 332	2 614 309	2 628 523	2 647 475	2 647 475	2 647 475	2 647 475	2 647 475	2 647 475	2 647 475	2 647 475	2 647 475	2 647 475	32 297 913
c ³ . Montant de la redevance nette dû à la collectivité (c3 = a3 - b3)	0	1 847 253	2 242 229	2 461 629	2 624 199	2 739 609	2 857 916	2 979 275	3 116 112	3 246 328	3 377 161	3 498 155	3 570 982	34 560 849
4- ABRIS SOLUTION DE BASE ET VELOS TRANCHE FERME + TRANCHE CONDITIONNELLE N° 1 (1800 ABRIS - 3000 VELOS)														
a ⁴ . Valeur de référence totale du montant dû au titre de l'occupation du domaine public de la solution de base	580 332	4 458 772	4 838 935	4 998 867	5 131 345	5 220 004	5 310 546	5 403 028	5 499 817	5 596 779	5 695 307	5 793 461	5 848 575	64 375 768
b ⁴ . Valeur de référence des prestations de mise à disposition et de déplacement des équipements de la solution de base, tranche ferme	580 332	2 562 481	2 576 695	2 595 647	2 595 647	2 595 647	2 595 647	2 595 647	2 595 647	2 595 647	2 595 647	2 595 647	2 595 647	31 675 977
c ⁴ . Valeur de référence des prestations de mise à disposition et de déplacement des équipements de la tranche Conditionnelle n° 1	0	497 305	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	8 993 822
d ⁴ . Montant de la redevance nette dû à la collectivité (d4 = a4 - b4 - c4)	0	1 398 985	1 469 829	1 630 809	1 763 288	1 851 946	1 942 488	2 034 971	2 131 789	2 228 722	2 327 250	2 425 404	2 480 518	23 705 968
5- ABRIS OPTION 1 ET VELOS TRANCHE FERME + TRANCHE CONDITIONNELLE N° 1 (2200 ABRIS - 3000 VELOS)														
a ⁵ . Valeur de référence du montant dû au titre de l'occupation du domaine public de l'option 1	580 332	4 464 318	4 902 188	5 163 802	5 404 371	5 536 356	5 658 740	5 783 667	5 924 355	6 058 346	6 192 998	6 317 684	6 415 295	68 402 450
b ⁵ . Valeur de référence des prestations de mise à disposition et de déplacement des équipements de l'option 1, tranche ferme	580 332	2 586 449	2 600 663	2 619 615	2 619 615	2 619 615	2 619 615	2 619 615	2 619 615	2 619 615	2 619 615	2 619 615	2 619 615	31 963 593
c ⁵ . Valeur de référence des prestations de mise à disposition et de déplacement des équipements de la tranche Conditionnelle n° 1	0	497 305	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	8 993 822
d ⁵ . Montant de la redevance nette dû à la collectivité (d5 = a5 - b5 - c5)	0	1 380 563	1 529 114	1 771 777	2 012 345	2 144 330	2 266 715	2 391 641	2 532 329	2 666 320	2 800 972	2 925 659	3 023 269	27 445 035
6- ABRIS OPTION 2 ET VELOS TRANCHE FERME + TRANCHE CONDITIONNELLE N° 1 (2600 ABRIS - 3000 VELOS)														
a ⁶ . Valeur de référence du montant dû au titre de l'occupation du domaine public de l'option 2	580 332	4 461 562	4 870 752	5 109 104	5 271 674	5 387 084	5 505 391	5 626 750	5 763 587	5 893 803	6 024 636	6 145 630	6 218 457	66 858 762
b ⁶ . Valeur de référence des prestations de mise à disposition et de déplacement des équipements de l'option 2, tranche ferme	580 332	2 614 309	2 628 523	2 647 475	2 647 475	2 647 475	2 647 475	2 647 475	2 647 475	2 647 475	2 647 475	2 647 475	2 647 475	32 297 913
c ⁶ . Valeur de référence des prestations de mise à disposition et de déplacement des équipements de la tranche Conditionnelle n° 1	0	497 305	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	8 993 822
d ⁶ . Montant de la redevance nette dû à la collectivité (d6 = a6 - b6 - c6)	0	1 349 947	1 469 818	1 689 219	1 851 789	1 967 198	2 086 506	2 206 865	2 343 702	2 473 918	2 604 750	2 725 744	2 798 572	25 567 027
7- ABRIS SOLUTION DE BASE ET VELOS TRANCHE FERME + TRANCHE CONDITIONNELLE N° 1 + TRANCHE CONDITIONNELLE N° 2 (1800 ABRIS - 4000 VELOS)														
a ⁷ . Valeur de référence totale du montant dû au titre de l'occupation du domaine public de la solution de base	580 332	4 458 772	4 838 935	4 998 867	5 131 345	5 220 004	5 310 546	5 403 028	5 499 817	5 596 779	5 695 307	5 793 461	5 848 575	64 375 768
b ⁷ . Valeur de référence des prestations de mise à disposition et de déplacement des équipements de la solution de base, tranche ferme	580 332	2 562 481	2 576 695	2 595 647	2 595 647	2 595 647	2 595 647	2 595 647	2 595 647	2 595 647	2 595 647	2 595 647	2 595 647	31 675 977
c ⁷ . Valeur de référence des prestations de mise à disposition et de déplacement des équipements de la tranche Conditionnelle n° 1	0	497 305	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	8 993 822
d ⁷ . Valeur de référence des prestations de mise à disposition et de déplacement des équipements de la tranche Conditionnelle n° 2	0	0	557 982	866 652	866 652	866 652	866 652	866 652	866 652	866 652	866 652	866 652	866 652	9 224 506
e ⁷ . Montant de la redevance nette dû à la collectivité (e7 = a7 - b7 - c7 - d7)	0	1 398 985	931 847	764 157	896 635	985 294	1 075 836	1 168 318	1 263 107	1 362 069	1 460 597	1 558 751	1 613 865	14 481 462
8- ABRIS OPTION 1 ET VELOS TRANCHE FERME + TRANCHE CONDITIONNELLE N° 1 + TRANCHE CONDITIONNELLE N° 2 (2200 ABRIS - 4000 VELOS)														
a ⁸ . Valeur de référence du montant dû au titre de l'occupation du domaine public de l'option 1	580 332	4 464 318	4 902 188	5 163 802	5 404 371	5 536 356	5 658 740	5 783 667	5 924 355	6 058 346	6 192 998	6 317 684	6 415 295	68 402 450
b ⁸ . Valeur de référence des prestations de mise à disposition et de déplacement des équipements de l'option 1, tranche ferme	580 332	2 586 449	2 600 663	2 619 615	2 619 615	2 619 615	2 619 615	2 619 615	2 619 615	2 619 615	2 619 615	2 619 615	2 619 615	31 963 593
c ⁸ . Valeur de référence des prestations de mise à disposition et de déplacement des équipements de la tranche Conditionnelle n° 1	0	497 305	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	8 993 822
d ⁸ . Valeur de référence des prestations de mise à disposition et de déplacement des équipements de la tranche Conditionnelle n° 2	0	0	557 982	866 652	866 652	866 652	866 652	866 652	866 652	866 652	866 652	866 652	866 652	9 224 506
e ⁸ . Montant de la redevance nette dû à la collectivité (e8 = a8 - b8 - c8 - d8)	0	1 380 563	971 133	905 124	1 148 693	1 277 678	1 400 062	1 524 989	1 665 677	1 799 668	1 934 320	2 069 006	2 168 617	18 220 529
9- ABRIS OPTION 2 - VELOS TRANCHE FERME + TRANCHE CONDITIONNELLE N° 1 + TRANCHE CONDITIONNELLE N° 2 (2600 ABRIS - 4000 VELOS)														
a ⁹ . Valeur de référence du montant dû au titre de l'occupation du domaine public de l'option 2	580 332	4 461 562	4 870 752	5 109 104	5 271 674	5 387 084	5 505 391	5 626 750	5 763 587	5 893 803	6 024 636	6 145 630	6 218 457	66 858 762
b ⁹ . Valeur de référence des prestations de mise à disposition et de déplacement des équipements de l'option 2, tranche ferme	580 332	2 614 309	2 628 523	2 647 475	2 647 475	2 647 475	2 647 475	2 647 475	2 647 475	2 647 475	2 647 475	2 647 475	2 647 475	32 297 913
c ⁹ . Valeur de référence des prestations de mise à disposition et de déplacement des équipements de la tranche Conditionnelle n° 1	0	497 305	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	772 411	8 993 822
d ⁹ . Valeur de référence des prestations de mise à disposition et de déplacement des équipements de la tranche Conditionnelle n° 2	0	0	557 982	866 652	866 652	866 652	866 652	866 652	866 652	866 652	866 652	866 652	866 652	9 224 506
e ⁹ . Montant de la redevance nette dû à la collectivité (e9 = a9 - b9 - c9 - d9)	0	1 349 947	911 837	822 566	985 136	1 100 546	1 218 853	1 340 212	1 477 049	1 607 265	1 738 098	1 859 092	1 931 919	16 342 521

c. Convention entre Morges et Lausanne Roule

**CONVENTION
DE SUBVENTIONNEMENT**
(période du 1^{er} avril 2009 au 31 décembre 2012)

conclue entre

Commune de Morges, représentée par sa Municipalité, au nom de laquelle agissent sa Syndique et son Secrétaire municipal, Hôtel-de-Ville, 1110 Morges,

d'une part,

et

Association Lausanne Roule, représentée par sa Présidente et son Directeur, place de l'Europe 1b, 1003 Lausanne,

d'autre part.

* * * * *

PROJET DU 25 MARS 2009

0.- Préambule

Créée en 2003, Lausanne Roule est une association à but non lucratif, reconnue d'utilité publique, qui est financée essentiellement par du sponsoring, ainsi que par des subventions versées par le canton et les communes qui bénéficient de ses services.

Selon ses statuts, Lausanne Roule a pour but de mettre en place et d'exploiter un système de prêt et/ou location de vélos, ainsi que de fournir des prestations liées à la promotion du vélo.

Un exemplaire des statuts de l'association Lausanne Roule est joint à la présente convention.

La Commune de Morges a notamment pour objectif politique de favoriser le transfert modal et la mobilité combinée. Elle soutient donc l'association Lausanne Roule dans son projet de mise en œuvre et de gestion d'un réseau de vélos en libre service (VLS), à Morges.

Lausanne Roule s'engage à réaliser et à gérer le réseau VLS morgien, d'entente avec les services communaux compétents, et à faire en sorte que ce réseau soit compatible avec les réseaux similaires installés et gérés par ces soins. Le système proposé doit en outre permettre l'accès direct aux vélos sans passer par une borne centrale.

1.- Mise en place du réseau

La Commune de Morges subventionne la mise en place des infrastructures nécessaires au démarrage du réseau (bornes, totems, vélos, etc.) par une subvention unique de CHF 250'000.-, à charge de Lausanne Roule de trouver les fonds supplémentaires nécessaires à la création de cinq stations vélos à Morges, à des emplacements définis d'entente avec les autorités communales.

Le versement de cette subvention communale interviendra selon le calendrier suivant :

- CHF 130'000.-, le 15 avril 2009 ;
- CHF 120'000.-, le 15 juin 2009.

2.- Subventions pour les années 2009 à 2012

La Commune de Morges s'engage à verser à l'association Lausanne Roule une subvention annuelle de CHF 25'000.-, pour les années 2009, 2010, 2011 et 2012, soit CHF 100'000.- au total.

Le versement de la subvention annuelle doit intervenir dans le courant du mois de janvier de l'année concernée ; dès signature de la présente convention pour l'année 2009.

L'accord du Conseil communal de Morges, dans le cadre de l'adoption du budget annuel, est ici expressément réservé.

3.- Responsabilité administrative et financière

L'association Lausanne Roule est gérée sous sa seule responsabilité, conformément à ses statuts et à la législation applicable.

L'association Lausanne Roule s'engage à solliciter tout appui financier public ou privé, qu'elle peut raisonnablement espérer obtenir. L'origine du financement ne devra cependant pas entrer en contradiction avec les principes régissant les collectivités publiques, en particulier celui du développement durable.

L'association Lausanne Roule est seule responsable d'un éventuel déficit financier.

4.- Exploitation et frais d'entretien

L'association Lausanne Roule est seule responsable de l'exploitation du réseau VLS. Dans ce cadre, elle doit assurer le bon entretien du matériel nécessaire à l'exploitation du réseau (installations fixes, vélos, etc.), quelle que soit l'origine des détériorations (usure normale, vandalisme, intempéries, etc.).

Les frais d'électricité liés à l'exploitation des installations sont à la charge de la commune. Ceci ne comprend pas les frais engendrés par l'exploitation d'éventuels vélos électriques.

L'association Lausanne Roule doit également veiller à obtenir toutes les autorisations

nécessaires en rapport avec le réseau VLS, notamment les permis de construire (art. 103 et suivants LATC) ; les frais qui en découlent sont à charges de la commune.

5.- Promotion des activités

L'association Lausanne Roule est responsable de la promotion générale de ses activités. Elle s'engage à réaliser une campagne promotionnelle dans la région de Morges.

Sur tout document promotionnel concernant la Commune de Morges, l'association Lausanne Roule doit faire figurer impérativement et de manière très visible la mention « association subventionnée par la Commune de Morges ». Le logo de la ville doit également y figurer, si des logos d'autres partenaires y figurent également.

6.- Développement durable

L'association Lausanne Roule s'engage à utiliser des moyens d'affichage et de promotion respectueux de l'environnement. L'association Lausanne Roule ne fera pas de publicité pour le tabac, l'alcool et les drogues ; elle sera attentive aux questions de santé publique.

L'association Lausanne Roule veillera aux économies d'énergie et au recyclage de matériaux ; elle veillera à limiter au maximum les pollutions diverses, liées notamment à la gestion des déchets.

De manière générale, l'association Lausanne Roule se conformera au principe du développement durable.

7.- Gestion du personnel

L'association Lausanne Roule est seule responsable de son personnel dans le cadre des lois et règlements en vigueur.

8.- Comptabilité et rapport annuel

Chaque année, au plus tard le 30 juin, l'association Lausanne Roule fournit à la Commune de Morges un rapport d'activités, ainsi que ses comptes définitifs, révisé par un réviseur agréé au sens de la loi du 16 décembre 2005 sur la surveillance de la révision, en rapport avec les activités déployées par l'association sur le territoire de la Commune de Morges.

Les rapports d'activités annuels de l'association Lausanne Roule devront contenir notamment une auto-appréciation de l'activité déployée au cours de l'exercice écoulé. Ils mettront en comparaison les activités réalisées avec les objectifs initiaux et expliqueront d'éventuels écarts entre ceux-là.

9.- Ecart budgétaire

L'association Lausanne Roule s'engage à s'efforcer de parvenir à l'équilibre de ses comptes, pour les activités déployées sur le territoire de la Commune de Morges, à l'issue de la période de validité initiale de la présente convention, soit au 31 décembre 2012. Par conséquent, les résultats cumulés pour les exercices annuels du 1^{er} avril 2009 au 31 décembre 2012 ne devront pas être négatifs. En cas de déficits, seule l'association

Lausanne Roule devra les supporter.

Si les exercices du 1^{er} avril 2009 au 31 décembre 2012 se soldent par un résultat cumulé excédentaire, l'association Lausanne Roule conservera cet excédent et le reportera, cas échéant, sur l'exercice suivant.

10.- Evaluation finale

Au début de l'année 2012, les parties procéderont conjointement à une évaluation des exercices précédents, ainsi que des éléments déjà connus pour l'année 2012 (budget et programme d'activités). Ce rapport d'évaluation devra être terminé au plus tard en septembre 2012 ; il pourra servir de référence pour un renouvellement éventuel de la présente convention.

11.- Cessation d'activités

En cas de dissolution de l'association, le solde de la tranche annuelle versée par la Commune de Morges à l'association devra être restitué à la Commune, *pro rata temporis*. Toujours dans l'hypothèse d'une dissolution de l'association Lausanne Roule, les infrastructures et les vélos relatifs au réseau morgien reviendront en pleine propriété à la Commune de Morges qui pourra, cas échéant, les transmettre à une autre association poursuivant des buts analogues.

12.- Litige

En cas de litige, les parties s'efforceront de les régler amiablement.

A défaut de règlement amiable, le for exclusif est à Morges.

13.- Durée de la convention et renouvellement

La présente convention entre en vigueur le 1^{er} avril 2009 et prendra fin le 31 décembre 2012.

Comme prévu ci-dessus au chiffre 11, les parties étudieront, au cours de l'année 2012, la question du renouvellement éventuel de la présente convention.

Ainsi fait à Morges en deux exemplaires originaux, le ... avril 2009

AU NOM DE LA MUNICIPALITE :

La Syndique :

N. Gorrite

Pour l'association Lausanne Roule

Aline Clerc

Annexe : statuts de l'association Lausanne Roule

Le Secrétaire :

G. Stella

Lucas Girardet

d. Enquêtes VLS à Bruxelles

Cher usager de Villol,

Etudiante en Sciences et Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire, à Bruxelles, je réalise mon mémoire de fin d'étude sur le sujet des vélos en libre-service. C'est un sujet qui me tient très à cœur. Cette enquête a pour but de m'aider dans l'élaboration de ce mémoire.

Par ce questionnaire, je vous garantis l'anonymat.

Je vous remercie d'avance pour votre implication en répondant à cette enquête d'une durée approximative de 5 minutes.

Laurence Sailliez

I. DONNÉES DE CADRAGE

1/Pouvez-vous cocher et compléter la phrase qui vous concerne ?

- Je suis un touriste, de passage à Bruxelles
- J'habite à et je travaille à
- J'habite à et j'étudie à
- J'habite à

II. LES HABITUDES DE DÉPLACEMENT

2/Quel type d'abonnement de vélo en libre-service avez-vous ?

- 1 jour 7 jours 1 an

3/À quelle fréquence utilisez-vous les vélos en libre-service ?

- c'est ma première utilisation quelques fois par mois
- tous les jours moins souvent
- quelques fois par semaine

4/De quel(s) moyen(s) de locomotion disposez-vous ?

- voiture
- vélo
- moto
- autre, précisez :

5/Par quel moyen de transport effectuez-vous la majorité de vos déplacements ? (une seule réponse)

- STIB vélo personnel
- De Lijn vélo en libre-service
- TEC SNCB
- voiture autre, précisez :

6/Avez-vous un abonnement de transports en commun ?

- oui non (si non, reportez-vous à la question 8)

7/Si oui, pouvez-vous me préciser de quel(s) abonnement(s) il s'agit ?

- MOBIB - STIB TEC
- SNCB De Lijn
- MTB

III. VOTRE DÉPLACEMENT EN COURS

8/Quel est le motif de votre déplacement ?

- Domicile/Travail Domicile/Loisir
- Domicile/Ecole Autre, précisez :

9/Combinez-vous votre déplacement à vélo en libre-service avec d'autres modes de transport ?

- oui non (si vous avez répondu 'non', reportez-vous à la question 12)

10/ Pouvez-vous me préciser votre lieu

de départ :

d'arrivée :

11/ Quels modes de transport utilisez-vous, depuis votre origine vers votre destination ?

	À PIED	VELO	TRAIN	TRAM	BUS	METRO	VOITURE	AUTRE, PRÉCISEZ :
Origine								
1 ^{er} segment								
2 ^{ème} segment								
3 ^{ème} segment								
4 ^{ème} segment								
5 ^{ème} segment								
Arrivée								

12/ Sans les Villol, auriez-vous effectué ce déplacement ?

- oui non (si vous avez répondu 'non', reportez-vous à la question 14)

13/ Si oui, quel(s) mode(s) auriez-vous utilisé(s) ?

	À PIED	TRAIN	TRAM	BUS	METRO	VOITURE	AUTRE, PRÉCISEZ :
Origine							
1 ^{er} segment							
2 ^{ème} segment							
3 ^{ème} segment							
4 ^{ème} segment							
5 ^{ème} segment							
Arrivée							

IV. INTÉRÊT ET MOTIVATION DES PERSONNES POUR LE VÉLO EN LIBRE-SERVICE

14/ Quelles sont les raisons principales qui vous poussent à utiliser les vélos en libre-service ?

3 réponses, à classer par ordre de croissance dans la case (1=la principale raison).

- je ne possède pas de vélo ou il est en mauvais état
- je ne dispose pas de lieu de stationnement sécurisé à mon point de départ ou d'arrivée
- je contribue à la protection de l'environnement
- je réduis mes coûts de transport
- je peux effectuer des déplacements plus rapides en évitant la congestion
- je ne dois pas assumer l'entretien du vélo
- je me sens libre
- je peux aisément découvrir la ville
- j'entretiens mon état de santé
- autres raisons, précisez :

V. OFFRE DES VÉLOS EN LIBRE-SERVICE

15/ Avez-vous roulé avec d'autres systèmes de vélos en libre-service que les Villo? ?

- oui non (si vous avez répondu 'non', reportez-vous à la page suivante)

16/ Si oui, dans quelle ville ?

17/ Si oui, les trouvez-vous

- meilleurs équivalents moins bons ?

18/ Pour quelle(s) raison(s) les trouvez-vous moins bons/meilleurs ?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

VI. DONNÉES SUPPLÉMENTAIRES

Sexe : F M

Age : ans

Niveau de scolarisation :

- Sans scolarité
- Primaire
- Premier cycle du secondaire
- Deuxième cycle du secondaire
- Autre, précisez :
- Supérieur de type court
- Supérieur de type long
- Universitaire

Profession :

- Cadre
- Employé
- Etudiant
- Chercheur
- Autre, précisez :
- Enseignant
- Dirigeant
- Stagiaire
- Ouvrier
- Profession libérale
- Fonctionnaire et assimilés
- Sans emploi
- Pensionné

Code postal/arrondissement :

Pays d'origine :

Commentaires :

Je vous remercie sincèrement pour votre temps et votre participation à cette enquête.

D'autre part, si le sujet vous intéresse et que vous souhaitez prendre part à une discussion toujours relative aux vélos en libre-service, pourriez-vous me donner votre **adresse email et/ou votre numéro de téléphone** afin que je puisse vous contacter pour fixer un rendez-vous ?

Email :

Téléphone :

Laurence Sailliez
lsailliez@hotmail.com

e. **Enquêtes VLS Paris**

Cher usager de Vélib',
Etudiante en Sciences et Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire, à Bruxelles, je réalise mon mémoire de fin d'étude sur le sujet des vélos en libre-service. C'est un sujet qui me tient très à cœur. Cette enquête a pour but de m'aider dans l'élaboration de ce mémoire.

Par ce questionnaire, je vous garantis l'anonymat.

Je vous remercie d'avance pour votre implication en répondant à cette enquête d'une durée approximative de 5 minutes.

Laurence Sailliez

I. DONNÉES DE CADRAGE

1/Pouvez-vous cocher et compléter la phrase qui vous concerne ?

- Je suis un touriste, de passage à Paris.
- J'habite àet je travaille à
- J'habite àet j'étudie à
- J'habite à

II. LES HABITUDES DE DÉPLACEMENT

2/Quel type d'abonnement de vélo en libre-service avez-vous ?

- 1 jour
- 7 jours
- 1 an

3/À quelle fréquence utilisez-vous les vélos en libre-service ?

- c'est ma première utilisation
- quelques fois par mois
- tous les jours
- moins souvent
- quelques fois par semaine

4/De quel(s) moyen(s) de locomotion disposez-vous ?

- voiture
- vélo
- moto
- autre, précisez :

5/Par quel moyen de transport effectuez-vous la majorité de vos déplacements ? (une seule réponse)

- RATP
- vélo en libre-service
- voiture
- SNCF
- vélo personnel
- autre, précisez :
- RER

6/Avez-vous un abonnement de transports en commun ?

- oui
- non (si non, reportez-vous à la question 8)

7/Si oui, pouvez-vous me préciser de quel(s) abonnement(s) il s'agit ?

.....

III. VOTRE DÉPLACEMENT EN COURS

8/Quel est le motif de votre déplacement ?

- Domicile/Travail
- Domicile/Loisir
- Domicile/École
- Autre, précisez :

9/Combinez-vous votre déplacement à vélo en libre-service avec d'autres modes de transport ?

- oui
- non (si vous avez répondu 'non', reportez-vous à la question 12)

10/ Pouvez-vous me préciser votre lieu

de départ :

d'arrivée :

11/ Quels modes de transport utilisez-vous, depuis votre origine vers votre destination ?

	À PIED	VELO	TRAIN	TRAM	BUS	METRO	VOITURE	AUTRE, PRÉCISEZ :
Origine								
1 ^{er} segment								
2 ^{ème} segment								
3 ^{ème} segment								
4 ^{ème} segment								
5 ^{ème} segment								
Arrivée								

12/ Sans les Vélib' auriez-vous effectué ce déplacement ?

- oui
- non (si vous avez répondu 'non', reportez-vous à la question 14)

13/ Si oui, quel(s) mode(s) auriez-vous utilisé(s) ?

	À PIED	TRAIN	TRAM	BUS	METRO	VOITURE	AUTRE, PRÉCISEZ :
Origine							
1 ^{er} segment							
2 ^{ème} segment							
3 ^{ème} segment							
4 ^{ème} segment							
5 ^{ème} segment							
Arrivée							

IV. INTÉRÊT ET MOTIVATION DES PERSONNES POUR LE VÉLO EN LIBRE-SERVICE

14/ Quelles sont les raisons principales qui vous poussent à utiliser les vélos en libre-service ?

3 réponses, à classer par ordre de croissance dans la case (1=la principale raison).

- je ne possède pas de vélo ou il est en mauvais état
- je ne dispose pas de lieu de stationnement sécurisé à mon point de départ ou d'arrivée
- je contribue à la protection de l'environnement
- je réduis mes coûts de transport
- je peux effectuer des déplacements plus rapides en évitant la congestion
- je ne dois pas assumer l'entretien du vélo
- je me sens libre
- je peux aisément découvrir la ville
- j'entretiens mon état de santé
- autres raisons, précisez :

V. OFFRE DES VÉLOS EN LIBRE-SERVICE

15/ Avez-vous roulé avec d'autres systèmes de vélos en libre-service que les Vélib' ?

- oui non (si vous avez répondu 'non', reportez-vous à la page suivante)

16/ Si oui, dans quelle ville ?

.....

17/ Si oui, les trouvez-vous

- meilleurs équivalents moins bons ?

18/ Pour quelle(s) raison(s) trouvez-vous les Vélib' moins bons/meilleurs ?

.....

.....

.....

.....

.....

VI. DONNÉES SUPPLÉMENTAIRES

Sexe : F M

Age : ans

Niveau de scolarisation :

- Sans scolarité
- Primaire
- Premier cycle du secondaire
- Deuxième cycle du secondaire
- Autre, précisez :
- Supérieur de type court
- Supérieur de type long
- Universitaire/Grandes écoles

Profession :

- Cadre
- Non cadre
- Etudiant
- Chercheur
- Autre, précisez :
- Enseignant
- Dirigeant
- Stagiaire
- Ouvrier
- Profession libérale
- Fonctionnaire et assimilés
- Sans emploi
- Pensionné

Code postal/arrondissement :

Pays d'origine :

Commentaires :

Je vous remercie sincèrement pour votre temps et votre participation à cette enquête.

Laurence Sailliez
lsailliez@hotmail.com

f. Enquête ProVélo

Pro Velo asbl
La Maison des Cyclistes
rue de Londres 15
1050 Bruxelles

Jeanne Depireux
j.depireux@provelo.org
tél. : 02 517 17 67

Observatoire du Vélo en Région de Bruxelles-Capitale

Rapport final 2009



Table des matières

Introduction.....	5
Comptage: historique et méthodologie.....	5
Résultat des comptages.....	7
Résultats obtenus en 2009.....	7
Évolution depuis 1998.....	9
Proportions hommes-femmes.....	13
Port du casque.....	14
Comptages à proximité de commerces.....	16
Eclairage.....	16
Observations relatives aux stationnements pour vélo.....	17
Résultats de l'enquête.....	20
Combien de fois par semaine allez-vous au travail/formation à vélo?.....	21
D'où partez-vous?.....	21
Où allez-vous?.....	21
Combien de temps dure votre trajet quotidien (aller simple)?.....	22
Faites-vous parfois des trajets à vélo pendant la journée de travail?.....	22
Utilisez-vous le vélo pour d'autres motifs?.....	22
Faites-vous la majorité de vos trajets bruxellois à vélo?.....	22
Combinez-vous le vélo et les transports en commun?.....	23
Disposez-vous d'un endroit pour entreposer votre vélo en sécurité?.....	23
Pour quelle raison principale utilisez-vous le vélo?.....	23
Quel est selon vous l'inconvénient majeur du vélo à Bruxelles?.....	24
Informations personnelles.....	25

Résumé

Dans le cadre de l'Observatoire bruxellois du vélo dont l'association est en charge depuis 1998, Pro Velo a réalisé en 2009 des comptages en matinée, en soirée et pendant le weekend en plusieurs lieux à Bruxelles, des observations relatives au stationnement des vélos aux arrêts de transports en commun, ainsi qu'une enquête qualitative auprès des cyclistes bruxellois.

Les résultats sont encourageants en ce qui concerne l'évolution de l'utilisation du vélo dans la capitale.

Sur un total de 76 heures de comptage, nous avons observé une moyenne régionale de 153 cyclistes par heure de pointe du matin (de 8h à 9h), ce qui représente une augmentation de plus de 20% par rapport à 2008. Leur nombre varie cependant fortement selon les lieux et les périodes de l'année.

Depuis 11 ans, le nombre de cyclistes n'a cessé d'augmenter. Il a été multiplié par 3,4 entre 1999 et 2009, avec une augmentation annuelle moyenne de 13%. L'augmentation était à peine perceptible entre 1998 et 2002, pour devenir nettement significative ensuite.

Cette augmentation est observée quelle que soit la période de l'année, et quel que soit le lieu de comptage.

En 2009, près de 69% des cyclistes étaient des hommes, et cette proportion semble peu évoluer avec les années. Près de 40% des cyclistes observés portaient un casque, confirmant une augmentation de cette proportion depuis 1999.

Les observations en soirée montrent que 57% des vélos sont correctement éclairés, mais que près de 15% n'ont aucun éclairage (jusqu'à 22% à la Porte d'Anvers).

De nombreux parkings parmi ceux observés au niveau des stations de métro sont très peu utilisés, mais d'autres arrivent ou sont nettement à saturation, notamment au niveau du centre-ville et des lignes 1 (Stockel) et 5 (Herrmann-Debroux). Certaines stations ne sont pas encore équipées.

Les résultats de l'enquête montrent que les cyclistes bruxellois sont majoritairement « monomodaux »: ils effectuent la majorité de leurs déplacements à vélo, et l'utilisent tous les jours pour se rendre au travail. Le vélo est utilisé principalement pour sa rapidité et son côté pratique. Parmi les inconvénients du vélo mentionnés, on retrouve très fréquemment des éléments liés à l'infrastructure et à la sécurité.

Samenvatting

Sinds 1998 is Pro Velo verantwoordelijk voor het Brussels Observatorium voor de Fiets. In dit kader hebben we ook in 2009 op verschillende plaatsen 's ochtends, 's avonds en in het weekend tellingen uitgevoerd, het aantal geparkeerde fietsen aan haltes van het openbaar vervoer genoteerd én een kwalitatieve enquête uitgevoerd onder Brusselse fietsers.

De resultaten van deze onderzoeken zijn hoopgevend voor de evolutie van het fietsgebruik in de hoofdstad. Op een totaal van 76 teluren hebben we voor het hele gewest tijdens de ochtendspits (van 8u tot 9u) een gemiddeld aantal genoteerd van 153 fietsers: een stijging van 20% in vergelijking met 2008. Dit aantal varieert sterk naargelang het telpunt en het seizoen.

11 jaar op rij al blijft het aantal fietsers stijgen. In vergelijking met 1999 waren er in 2009 3,4 keer meer fietsers op de weg. We spreken van een gemiddelde jaarlijkse stijging van 13%: tussen 1998 en 2002 was die nauwelijks merkbaar, maar de jaren daarna werd ze des te significanter. In 2009 hebben we de stijging het hele jaar door op elke telplaats kunnen waarnemen.

In 2009 was bijna 69% van de fietsers mannelijk en deze verhouding lijkt over de jaren heen stabiel te blijven. Bijna 40% van de getelde fietsers draagt een helm, wat een duidelijk stijgende trend is sinds 1999. De avontellingen hebben getoond dat 57% van de fietsers correct verlichting hebben, terwijl bijna 15% totaal niet verlicht waren (tot 22% aan de Antwerpsepoort).

Van de geobserveerde fietsenstallingen aan metrohaltes worden er veel bijna niet gebruikt. Andere zijn of raken stilaan verzadigd en dan vooral in het stadscentrum of op de lijnen 1 (Stockel) en 5 (Herrmann-Debroux). Sommige haltes hebben nog geen fietsenstallingen.

De resultaten van de grote enquête bij de Brusselse fietsers zijn grotendeels "monomodaal": ze gebruiken de fiets voor het leeuwendeel van de verplaatsingen en dit elke dag naar het werk. De fiets wordt hoofdzakelijk gebruikt omdat het snel en praktisch is. De belangrijkste vermelde ongemakken hebben meestal te maken met infrastructuur en veiligheid.

Introduction

Dans le cadre d'une convention avec la Région de Bruxelles-Capitale, Pro Velo asbl est en charge de l'Observatoire bruxellois du vélo. Cet observatoire comporte plusieurs missions: 1) réaliser des comptages de cyclistes en plusieurs lieux et à plusieurs périodes; 2) réaliser des observations aux lieux de stationnement pour vélos des stations de métro; 3) réaliser des observations relatives à l'éclairage des vélos en début de soirée; 4) en 2009, réaliser une enquête auprès des cyclistes bruxellois.

Comptage: historique et méthodologie

Depuis 1998, Pro Velo réalise chaque année des comptages en plusieurs lieux à Bruxelles et à plusieurs périodes de l'année.

En 1998, des comptages ont été effectués en 15 lieux aux mois de septembre et juillet, en 12 lieux au mois de mai, et en 8 lieux aux mois de novembre, janvier et mars. Entre 1999 et 2004 inclus, des comptages ont été effectués en 16 lieux aux mois de septembre, mai et juillet (jusqu'en 2002), et en 8 lieux en novembre, janvier et mars. Enfin, depuis 2005, des comptages sont effectués en 20 lieux aux mois de septembre, mars et mai, et en 8 lieux aux mois de novembre et janvier.

Les comptages ont lieu de 8h à 9h en semaine (mardi ou jeudi). Chaque cycliste entrant dans le carrefour est comptabilisé, et plusieurs éléments sont enregistrés: sa provenance, sa destination, s'il s'agit d'un homme, d'une femme ou d'un enfant, s'il porte un casque, s'il y a un siège pour enfant sur le vélo.

Outre ces comptages « matinaux », Pro Velo réalise également depuis l'hiver 2004-2005 des comptages en soirée, afin d'observer la qualité d'éclairage des vélos. En 2009, nous avons également réalisé des comptages à proximité de commerces le samedi.

Depuis 2007, un grand nombre de parkings pour vélos situés près des gares ferroviaires et stations de métro bruxelloises sont analysés. Il s'agit d'évaluer leur taux d'occupation, et la manière dont les vélos sont cadenassés.

Enfin, en 2009, Pro Velo a réalisé une enquête auprès des cyclistes bruxellois afin de mieux connaître leur profil.

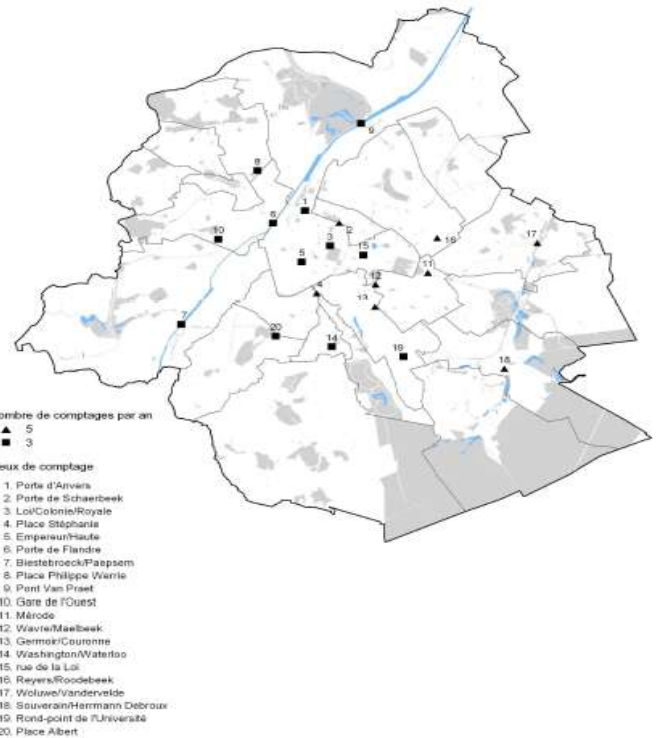


Illustration 1: Localisation des comptages manuels en Région Bruxelloise

Résultat des comptages

Résultats obtenus en 2009

Au cours de l'année 2009, nous avons effectué 76h de comptage, au cours desquelles nous avons observé un total de 11 655 cyclistes. Ceci représente donc une moyenne de 153 cyclistes/h, tous lieux et toutes périodes confondus. La moyenne obtenue en 2008 était de 127 cyclistes, soit une augmentation de 20,5%.

	Jan	mars	mai	Sept	Nov
Porte d'Anvers		117	135	172	
Porte de Schaarbeek	70	72	137	206	170
Loi / Colonie / Royale	188	185	256		
Place Stéphanie	88	152	127	195	157
Empereur / Haute		72	82	108	
Porte de Flandre		106	149	190	
Blesbroeck / Paepsem		69	43	98	
Place Philippe Werrie		41	39	57	
Pont Van Praet		91	88	110	
Gare de l'Ouest		16	20	22	
Mérode	219	347	284	431	313
ch. de Wavre / Maelbeek	130	252	247	279	247
rue Germeir / Couronne	91	209	262	229	290
Washington / Waterloo		68	66	73	
rue de la Loi		381	376	566	
Reyers / Roodebeek	136	184	150	184	127
Woluwe / Vandervelde	93	137	192	168	126
Souverain / Hermann Debraux	45	89	77	118	76
R.-P. de l'Université		93	99	86	
Place Albert		61	157	69	

Tableau 1: Nombre de cyclistes observés entre 8h et 9h en semaine, 2009

On observe de fortes disparités selon les lieux et les périodes. La carte ci-dessous illustre la répartition géographique du nombre de cyclistes comptés (moyenne des résultats des observations de mars, mai et septembre).

Nombre de cyclistes observés entre 8h et 9h en 2009
(moyenne de mars, mai et septembre)

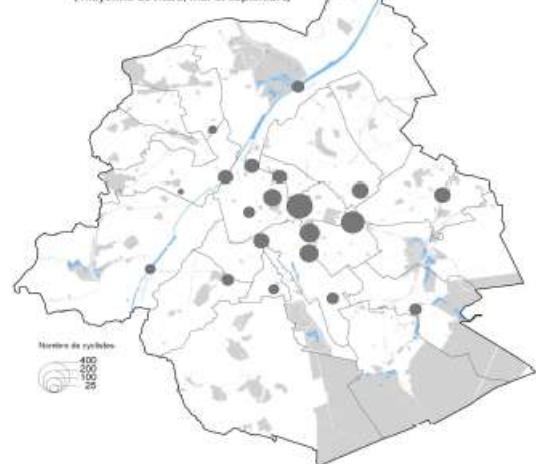


Illustration 2: Nombre de cyclistes observés entre 8h et 9h, 2009

On observe très peu de cyclistes à l'ouest du canal (Place Philippe Werrie et Gare de l'Ouest), davantage au niveau de sa traversée: Pont Paepsem, Pont Van Praet, et surtout Porte de Flandre.

Le nombre de cyclistes au niveau de la 2e couronne sud et sud-est est assez faible: Place Albert, carrefour rue Washington/ch de Waterloo, Rond-Point de l'Université, Hermann Debraux. Les comptages au niveau du carrefour bd de la Woluwe/av E. Vandervelde et de Diamant sont par contre plus conséquents.

L'axe de pénétration dans la ville 'Mérode - rue de la Loi' semble particulièrement important pour les cyclistes, ainsi que celui de l'av de la Couronne - rue du Trône, mettant en évidence l'importance des aménagements et du relief.

Au niveau de la Petite Ceinture, de nombreux cyclistes entrent tous les matins dans le Pentagone au niveau des 4 entrées surveillées: Porte de Flandre, Porte d'Anvers, Porte de Schaerbeek et Place Stéphanie.

Le carrefour formé par la ch de Wavre et l'av du Maelbeek est également fortement fréquenté. Il s'agit d'un itinéraire cycliste intéressant (ancienne vallée du Maelbeek) et proche des institutions européennes.

Il y a toujours plus de cyclistes en été qu'en hiver. On a observé une différence de 21 à 39% selon les lieux pour l'année 2009 (comparaison des moyennes de mai-septembre et novembre-janvier de 8 lieux de comptage).

Evolution depuis 1998

Les chiffres varient selon les comparaisons et les années, mais on peut considérer une augmentation moyenne du nombre de cyclistes de 13% par an depuis 11 ans.

Depuis 2005, nous réalisons des comptages en 20 lieux aux mois de mars, mai et septembre. L'analyse de l'évolution du nombre total de cyclistes observés en ces 20 endroits et 3 périodes montrent les taux de croissance suivants:

2005-2006	0%
2006-2007	21%
2007-2008	10%
2008-2009	21%

Depuis 11 ans, le nombre de cyclistes augmente chaque année, de manière régulière. A titre d'exemple, le graphique suivant représente l'évolution du nombre de cyclistes entre 1998 et 2009 lorsque l'on prend en compte 16 lieux et 2 périodes de comptage.

Evolution du nombre de cyclistes en RBC
(moyennes et totaux de 16 comptages en mai et septembre)

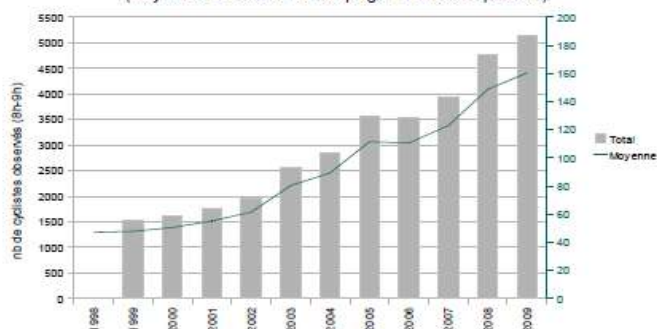


Illustration 3: Evolution du nombre de cyclistes en RBC 1998-2009

Si tous les lieux de comptage connaissent une augmentation du nombre de cyclistes, celle-ci varie fortement d'un endroit à l'autre. A titre d'exemple, voici les taux de croissance 2005-2009 (somme des comptages de mars, mai et septembre) et le nombre moyen de cyclistes supplémentaires pour le mois de septembre (depuis 1998 ou 2005, selon les données disponibles).

1) Au niveau de la Petite Ceinture:

	tx de cr 2005-2009	nb moyen de cyclistes suppl/an
Porte d'Anvers	48,3%	10
Porte de Schaerbeek	56,0%	10
Place Stéphanie	13,7%	14
Porte de Flandre	72,5%	14

Le nombre de cyclistes augmente clairement au niveau des Portes d'Anvers et de Schaerbeek, et surtout de la Porte de Flandre. L'augmentation au niveau de la Place Stéphanie est moins rapide. On observe une moyenne de 10-15 cyclistes supplémentaires par an à chaque entrée du Pentagone.

Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale - Rapport 2009 - Pro Velo asbl

9/26

2) au niveau du canal:

	tx de cr 2005-2009	nb moyen de cyclistes suppl/an
Pont Van Praet	155,8%	7
Bieslebroek / Paepsem	50,0%	7
Porte de Flandre	72,5%	14

L'augmentation au niveau des ponts sur le canal est importante. Le nombre de cyclistes a été multiplié par 2,5 en 4 ans au niveau du Pont Van Praet!

3) à l'ouest du canal:

	tx de cr 2005-2009	nb moyen de cyclistes suppl/an
Place Philippe Werrie	14,2%	7
Gare de l'Ouest	70,6%	4

Etant donné les très faibles effectifs de ce côté du canal, les résultats fluctuent fortement. A la place Philippe Werrie, on n'observe pas clairement d'augmentation; au niveau de la Gare de l'Ouest, par contre, l'augmentation est assez forte.

4) Dans le Pentagone:

	tx de cr 2005-2009	nb moyen de cyclistes suppl/an
Lol / Colonie / Royale	83,9%	19
Empereur / Haute	56,0%	6

5) axe Mérode - Loi:

	tx de cr 2005-2009	nb moyen de cyclistes suppl/an
Mérode	39,2%	35
rue de la Loi	87,9%	55
Lol / Colonie / Royale	83,9%	19

L'augmentation au niveau de l'axe Mérode-Loi est importante. Les chiffres obtenus à Mérode fluctuent davantage selon les années. On observe une moyenne de 55 cyclistes supplémentaires par an au niveau de la rue de la Loi!

Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale - Rapport 2009 - Pro Velo asbl

10/26

6) axe av de la Couronne

	tx de cr 2005-2009	nb moyen de cyclistes suppl/an
rue Gemoir / Couronne	76,3%	16

7) Vallée du Maelbeek

	tx de cr 2005-2009	nb moyen de cyclistes suppl/an
ch. de Wavre / Maelbeek	114,9%	16

Le taux de croissance au niveau du carrefour Wavre/Maelbeek est particulièrement important: 115% d'augmentation en 4 ans!

8) En 2e couronne:

	tx de cr 2005-2009	nb moyen de cyclistes suppl/an
Place Albert	122,5%	4
Washington / Waterloo	37,1%	6
R.-P. de l'Université	6,1%	6
Souverain / Hermann Debroux	89,3%	31
Reyers / Rodebeek	57,9%	13
Woluwe / Vanderveide	46,5%	11

La croissance au niveau de la Place Albert est particulièrement forte: + 122% en 4 ans, au contraire de celle observée au niveau du rond-point de l'Université.

L'augmentation du nombre de cyclistes s'observe à toutes les saisons. Elle semble cependant plus rapide en novembre (+32%/an en moyenne) et plus lente en mai (+13%/an).

Evolution du nombre moyen de cyclistes observés en 8 lieux en RBC

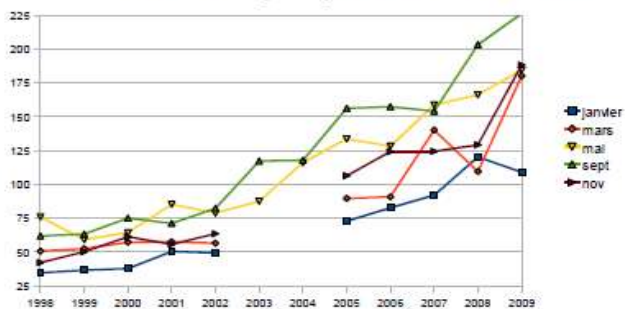


Illustration 4: Evolution du nombre de cyclistes selon la période d'observation

Proportions hommes-femmes

En 2009, pour l'ensemble des données (5 périodes, 11 655 cyclistes analysés): 68,79% des cyclistes observés sont des hommes. Les pourcentages varient légèrement selon les lieux analysés. Les chiffres indiqués dans le tableau ci-dessous concernent l'ensemble des données disponibles pour chaque lieu (c'est-à-dire toutes les périodes: 3 pour certains lieux, 5 pour d'autres).

lieu	%H
Porte d'Anvers	67,38
Porte de Schaerbeek	67,91
Loi/Colonie/Royale	73,45
Place Stéphanie	72,94
Empereur/Haute	66,67
Porte de Flandre	71,43
Blestebroeck/Paepsem	79,23
Place Philippe Werrie	72,99
Pont Van Praet	79,51
Gare de l'Ouest	87,93
Mérode	66,5
Wavre/Maelbeek	63,07
Germoir/Couronne	62,99
Washington/Waterloo	71,84
Rue de la Loi	64,55
Reyers/Roodebeek	72,93
Woluwe/Vanderveide	73,57
Souverain/Hermann Debrox	66,67
Rond-point de l'Université	78,15
Place Albert	73,22

Tableau 2: Proportion d'hommes aux différents lieux de comptage

Les cyclistes observés sont à presque 90% des hommes à la Gare de l'Ouest, et 80% aux Ponts van Praet et de Paepsem. Les femmes sont mieux représentées au niveau du Pont du Gerموir (37%), du carrefour Wavre/Maelbeek (37%) et de la rue de la Loi (36%).

Evolution. La proportion d'hommes n'évolue pas beaucoup, et semble stagner à 68%. Les chiffres du tableau ci-dessous se rapportent à toutes les données disponibles (toutes les périodes et tous les lieux).

Port du casque

En 2009, pour l'ensemble des données (5 périodes, 11 655 cyclistes analysés): 39% des cyclistes observés portent un casque. La proportion d'hommes portant un casque est de 43%, contre 32% pour les femmes. 61% des (176) enfants observés portaient un casque.

La proportion de cyclistes portant un casque est toujours inférieure à la moitié, sauf au Pont van Praet (58,5%). Ce taux est également élevé au niveau de Mérode, du Rond-Point de l'Université (45%), et du carrefour Woluwe/Vanderveide (44%); il est particulièrement faible au niveau de la Place Philippe

Werrie (23%), de la Gare de l'Ouest (26%), de la Porte de Flandre et de la Place Stéphanie (28%).

lieu	%C
Porte d'Anvers	35,38
Porte de Schaerbeek	36,79
Loi/Colonie/Royale	36,41
Place Stéphanie	28,37
Empereur/Haute	33,59
Porte de Flandre	27,64
Blestebroeck/Paepsem	40,96
Place Philippe Werrie	22,63
Pont Van Praet	58,48
Gare de l'Ouest	25,86
Mérode	45,23
Wavre/Maelbeek	39,01
Germoir/Couronne	37,93
Washington/Waterloo	33,33
Rue de la Loi	40,51
Reyers/Roodebeek	41,87
Woluwe/Vanderveide	44,27
Souverain/Hermann Debrox	38,06
Rond-point de l'Université	44,6
Place Albert	39,02

Tableau 3: Proportion de cyclistes casqués aux différents lieux de comptage

Evolution. La proportion de cyclistes casqués augmentent régulièrement et significativement: de 13% en 1999, elle atteint 39% en 2009.

% casqués	
1999	13,51
2000	15,55
2001	18,50
2002	21,75
2003	24,32
2004	26,86
2005	27,39
2006	28,31
2007	31,52
2008	36,84
2009	39,00

Tableau 4: Evolution de la proportion de cyclistes casqués 99-09

Comptages à proximité de commerces

Il serait intéressant de savoir dans quelle mesure le vélo est également utilisé pour d'autres déplacements que le trajet domicile-travail, et notamment dans le cadre des achats. Nous avons ainsi réalisé des comptages le samedi après-midi dans des quartiers commerçants (au cours du mois de septembre): Porte de Namur, carrefour ch d'elles/rue de la Paix, La Chasse et carrefour rue Haute/bd de l'Empereur.

Contrairement aux déplacements domicile-travail, il n'y a pas d'heures « de pointe » pour les trajets liés aux achats. Les mouvements sont donc diffus et répartis sur toute la journée, et les chiffres de comptages sont donc petits.

nb de cyclistes/h	
Porte de Namur	66
Ch d'elles # rue de la Paix	88
Av d'auderghem # av de la chasse	38
Rue Haute # bd de l'Empereur	58

Il semble donc plus pertinent de s'en référer aux résultats de l'enquête (voir ci-dessous).

Eclairage

Des observations en soirée ont été effectuées en 4 lieux afin d'estimer dans quelle mesure les cyclistes sont correctement éclairés.

Pour l'ensemble des observations, les résultats sont les suivants:

	(%)	H	F	total
Eclairage en ordre	53,19	66,15	57,28	
Aucun éclairage	17,02	9,23	14,56	
Gilet fluo	39,72	47,69	42,23	

57% des vélos observés étaient correctement éclairés (la proportion est plus élevée chez les femmes que chez les hommes), mais plus de 14% n'avaient aucun éclairage!

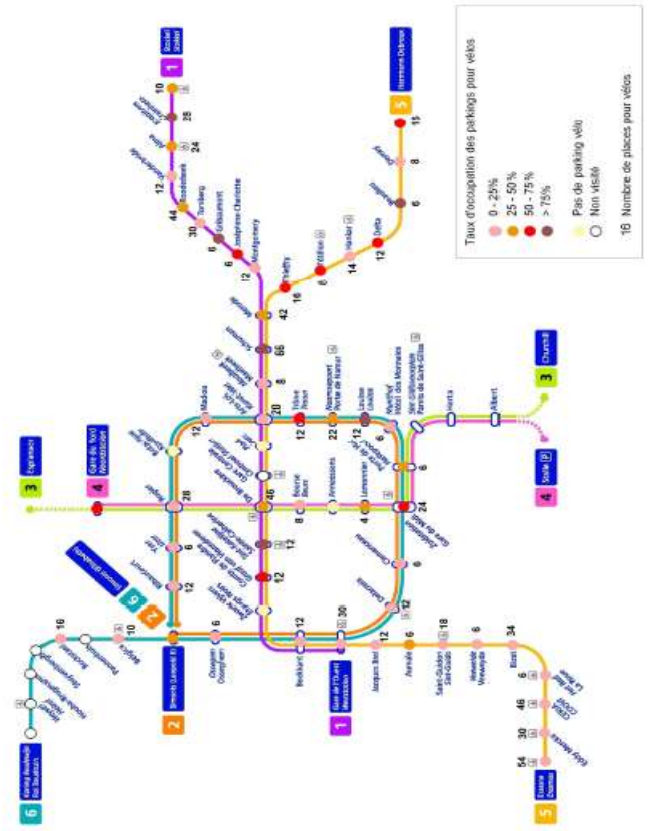
Les résultats détaillés par lieu d'observation sont les suivants:

(%)	Loi/Colonies	Reyers/Roodebeek	Wavre/Maisbeek	Porte d'Anvers
Eclairage en ordre	59,65	60,98	54,72	54,55
Aucun éclairage	8,77	19,51	9,43	21,82
Gilet fluo	40,35	48,78	41,51	40

Le nombre de vélos sans éclairage est important au niveau des carrefours Reyers/Roodebeek et à la Porte d'Anvers.

Observations relatives aux stationnements pour vélo

Les taux d'occupation des parkings pour vélos installés à proximité des stations de métro de la Région ont été évalués au cours des mois de mai et septembre 2009. Les résultats sont illustrés ci-dessous.



Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale - Rapport 2009 - Pro Velo asbl

17/26

Certaines stations méritent quelques précisions.

- Au niveau de la **Gare du Midi**, le parking situé av Fonsny a un taux d'occupation de 60%, celui situé place Victor Horta à un taux de 125%;
- au niveau de la **Gare du Nord**, le parking situé à l'entrée de la gare du côté de la rue du Progrès a un taux d'occupation de 25%, celui du côté du bd Bolivar a un taux de 100%;
- au niveau de la station **Rogier**, il n'y avait aucun vélo au parking situé sur la Place Rogier, tandis que le parking situé aux pieds de City 2 a un taux d'occupation de 67%.

Au niveau des parkings des stations de la petite ceinture, nous avons regardé la manière dont étaient attachés les vélos: type de cadenas et parties du vélo attachées. 93 vélos ont été analysés (dont 2 épaves seulement).

Il s'avère que 66% des vélos étaient attachés avec un bon cadenas (cadenas en U ou qualité équivalente), mais seulement 21% des vélos étaient attachés comme conseillé par les associations, c'est-à-dire avec le cadre et une roue prise dans le cadenas. 57% des vélos avaient leur cadre attaché par un bon cadenas.

Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale - Rapport 2009 - Pro Velo asbl

18/26

Résultats de l'enquête

En 2009, Pro Velo a réalisé une enquête auprès des cyclistes bruxellois, et en particulier auprès des personnes qui utilisent le vélo pour le trajet entre leur domicile et leur lieu de travail. Il était possible de participer à l'enquête via le site internet de Pro Velo ou via un questionnaire papier, et ce entre le 1er octobre et le 30 novembre 2009. Ce questionnaire papier a été distribué sur le terrain un matin au carrefour ch Wavre/ rue Gray, lors des « opérations éclairages » du Gracq et aux Points Vélo bruxellois.

Nous avons obtenu 1144 réponses (85% de francophones, 15% de néerlandophones), dont la grande majorité ont été directement encodées sur le site internet (nous avons reçu une centaine de questionnaires papiers complétés). Les résultats obtenus pour chacune des questions sont présentés ci-dessous.

Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale - Rapport 2009 - Pro Velo asbl

19/26

Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale - Rapport 2009 - Pro Velo asbl

20/26

Combien de fois par semaine allez-vous au travail/formation à vélo?

	%
Moins d'une fois par semaine	6,97
1 fois par semaine	4,35
2 fois par semaine	5,43
3 fois par semaine	9,15
4 fois par semaine	14,4
5 fois par semaine ou +	59,69

La majorité (60%) des répondants se rendent tous les jours à vélo au travail. Il ne s'agit donc pas d'un mode de déplacement occasionnel.

D'où partez-vous?

Les cyclistes proviennent principalement des communes de Schaerbeek, Ixelles et Bruxelles-Ville. Si l'on tient compte de la population des communes, celles qui ont les plus fortes proportions de cyclistes sont Saint-Gilles, Ixelles et Boitsfort.

Où allez-vous?

Les 5 premières communes concernées sont:

	%
Bruxelles-Ville	31,57
Ixelles	15,88
Etterbeek	8,76
Woluwe-Saint-Lambert	7,89
Schaerbeek	6,26

Plus d'un tiers des répondants font un trajet de 3 km ou moins (trajet aller simple), et près de 70% ont un trajet de 5 km ou moins.

	% cumulé
≤ 3 km	36
≤ 4 km	55
≤ 5 km	69
≤ 6 km	79
≤ 10 km	96

Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale - Rapport 2009 - Pro Velo asbl

21/26

Combinez-vous le vélo et les transports en commun?

	(%) vélo + STIB	vélo + SNCB
Jamais	38,82	51,45
Rarement	30,32	25,18
Parfois	23,26	16,03
Souvent	7,60	7,34

Très peu de répondants combinent fréquemment le vélo et les transports en commun. Parmi ceux qui disent combiner « souvent » le train et le vélo, 65% utilisent un vélo pliable.

Disposez-vous d'un endroit pour entreposer votre vélo en sécurité?

	à votre domicile	sur votre lieu de travail
oui	89%	80%
non	11%	20%

La grande majorité des répondants déclarent pouvoir mettre leur vélo en sécurité à leur domicile et sur leur lieu de travail. Ceci signifie-t-il que le stationnement n'est pas un réel problème, ou au contraire qu'il est une condition nécessaire à l'utilisation du vélo?

Pour quelle raison principale utilisez-vous le vélo?

	%
1* Rapidité	32,46
2* Pratique	27,52
3* Environnement	14,84
4* Plaisir	14,48
5* Santé	9,26
6* Financier	1,44

Le vélo semble avant tout choisi pour sa rapidité et son côté pratique.

Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale - Rapport 2009 - Pro Velo asbl

23/26

Combien de temps dure votre trajet quotidien (aller simple)?

	%
1-10 min	17,8
11-20 min	45,5
21-30 min	22,34
>30 min	14,35

Près de la moitié des répondants ont un trajet qui dure entre 10 et 20 minutes.

Faites-vous parfois des trajets à vélo pendant la journée de travail?

	%
OUI	65,97
NON	34,03

Utilisez-vous le vélo pour d'autres motifs?

	%
Pour faire vos courses?	76,65
Pour aller à l'école/formation?	33,3
Pour des activités sportives ou culturelles?	79,19
Non	7,06

La très grande majorité des répondants utilisent le vélo également pour d'autres motifs que pour le trajet domicile-travail.

Faites-vous la majorité de vos trajets bruxellois à vélo?

	%
OUI	73
NON	27

Les cyclistes bruxellois semblent être majoritairement monomodaux.

Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale - Rapport 2009 - Pro Velo asbl

22/26

Quel est selon vous l'inconvénient majeur du vélo à Bruxelles?

La question était ouverte, et les réponses nombreuses et variées. Plusieurs éléments reviennent cependant très fréquemment, et en particulier des éléments liés à la sécurité, à l'infrastructure et au comportement des automobilistes.

	% des répondants l'ayant mentionné
Infrastructure	40
Automobiles	26
Sécurité	25
Pollution	7
Conditions météo	8
Relief	3,5
Vol	3

Parmi les éléments liés à l'infrastructure, on retrouve très fréquemment le manque de pistes cyclables séparées du trafic motorisé (22% des répondants le mentionnent tel quel), ou plus largement l'absence ou la mauvaise qualité des infrastructures. Plusieurs répondants pointent un réseau cyclable incomplet ou incohérent. Sont repris également l'inconfort lié aux pavés, le manque de stationnement sécurisé (3%).

Baucoup de répondants font le lien direct entre le manque de pistes cyclables séparées ou d'infrastructures cyclables et le sentiment de danger.

L'insécurité est exprimée explicitement par 25% des répondants.

Parmi les éléments liés à la présence d'automobiles ou de trafic motorisé plus globalement, on retrouve principalement le comportement agressif ou dangereux des automobilistes (mais aussi taxis, bus, poids lourds) (mentionné par 17% des répondants), le manque de sensibilisation des autres usagers, le trafic, la vitesse. La pollution est mentionnée explicitement par 7% des répondants.

Parmi les autres éléments mentionnés ponctuellement: tenue vestimentaire (difficile en jupe ou en costard), transport d'encombrants, image ringarde, cyclistes inciviques, STIB et SNCB mal équipés, ...

Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale - Rapport 2009 - Pro Velo asbl

Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale - Rapport 2009 - Pro Velo asbl

24/26

Code	Description	Nb répondants
11	Cadres supérieurs de l'admin. publique	6
12	Directeurs de société et cadres de direction	32
13	Dirigeants et gérants de petites entreprises	5
21	Spécialistes en physique, math et technique	117
22	Spécialistes des sciences de la vie et de la médecine	56
23	Spécialistes de l'enseignement / chercheur	111
24	Autres spécialistes des prof. Intellect. et scient.	216
	241 fonctions administratives et commerciales des entreprises	11
	242 Juristes	44
	243 Biblio, archiviste, musée,...	8
	244 Sciences sociales et humaines	83
	245 Professions artistiques	50
	246 Membres du clergé	1
31	Professions Intermédiaires / Techniciens en phys, math et techn.	38
32	Professions Intermédiaires / Technicien prof. médicales	19
33	Prof. Intermédiaires de l'enseignement	17
34	Autres prof. intermédiaires	53
	341 finances et vente	0
	342 commerciaux et courtiers	3
	343 gestion administrative	31
	344 admin. Publique	0
	345 Inspecteurs	1
	346 travail social	1
	347 création artistique	5
	348 assistants sociaux des cultes	1
41	Employés de bureau / communication	208
42	Employés de réception	26
51	Personnel des services directs aux particuliers	7
52	Modèles, vendeurs, démonstrateurs	1
61	agric. et ouvriers qualifiés de l'agric. et de la pêche	0
71	Ouvriers des métiers de l'extraction et du bâtiment	4
72	Ouvriers des métiers de la métallurgie	0
73	Ouvriers de la mécanique de précision et imprimerie	0
74	Autres ouvriers des métiers	2
81	Conducteurs d'installations	0
82	Conducteurs de machines / monteurs	0
83	Conducteurs de véhicules et d'engins lourds	3
91	Employés non qualifiés des services et de la vente	0
92	Manœuvres de l'agric. et de la pêche	0
93	Manœuvres des mines, bât, travaux publics, ...	0
1	Forces Armées	1
100	Fonctionnaires	64
111	Etudiants, sans emploi, femme au foyer, pension	83
122	Consultant	21
1001	Fonctionnaires EU	13
	Total	1103

g. **Enquête Paris 2009**



Baromètre de Satisfaction Vélib'
Vague 2 – Avril 2009

velib'
MAIRIE DE PARIS


Mairie de Paris
tns sotrés

Sommaire

Contexte et méthodologie de l'étude 3

1. Près de 2 ans après son lancement, quelle perception globale pour Vélib' ? 6
2. Qui sont ces usagers qui plébiscitent autant le service ? 9
3. Vélib: quand ? Pourquoi ? A la place de quel mode de transport ? 16
4. Vélib: quelles vertus ? Quelles limites ? 21
5. Et dans le détail ? 25
6. Vélib' et Paris ? 39

Et au final... 43



Baromètre de satisfaction Vélib' – 100C13 – Avril 2009

Contexte et méthodologie de l'étude



tns sotrés

Contexte et objectifs

CONTEXTE

- Vélib', le service de vélos en libre service mis en place par la Mairie de Paris avec JCDecaux, a été ouvert au public le 15 juillet 2007.
- Après 9 mois d'existence, la Mairie de Paris a souhaité mettre en place une étude de satisfaction, à vocation barométrique, reconduite chaque année.
- Cette présentation concerne la deuxième évaluation (plus d'un an et demi après la mise en service), avec en rappel les résultats de la première vague réalisée en mars 2008.

OBJECTIFS

- Mesurer les habitudes d'utilisation des usagers Vélib'.
- Évaluer leur niveau de satisfaction à l'égard du service Vélib', au global et dans le détail.
- Déterminer leur niveau d'utilisation des services connexes (site Internet velib.paris.fr, la newsletter « ivélib' », Allo Vélib', les stations Bonus, le blog « Vélib' et moi ») et en mesurer leur satisfaction.

Baromètre de satisfaction Vélib' – 100C13 – Avril 2009

Méthodologie

- **Dates de réalisation** : les 26 et 27 mars 2009 (période identique à celle de 2008)
- **Nombre d'interviews** : 853 Interviews réalisées : 660 Abonnés Longue Durée (ALD) et 303 Abonnés Courte Durée (ACD)
- **Méthode** :
 - Abonnés Longue Durée : Interrogation, selon la méthode des quotas, sur la base d'un fichier usagers
 - Abonnés Courte Durée : Interrogation via le panel 6th Dimension TNS Sotrés
- **Structure de l'échantillon et redressement** :
 - Le poids de chacune des populations a été remise à 50% : ALD : 50% / ACD : 50%
 - La structure des ALD a été redressée selon les données de profil fournies par JCDecaux : sexe, âge, département, Carte Navigo ou non. Pas de redressement sur les ACD

Baromètre de satisfaction Vélib' – 100C13 – Avril 2009

Près de deux ans après son lancement, quelle perception globale pour Vélib' ?

Un service qui continue de faire l'unanimité auprès des usagers



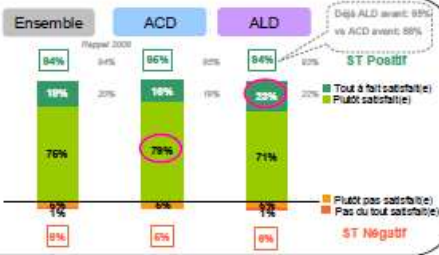
tns sotrés

Un très bon niveau de satisfaction des usagers qui perdure



Satisfaction globale

94%
« des usagers sont satisfaits du service Vélib' dans sa globalité »



Q29 Et concernant le service Vélib' dans sa globalité, diriez-vous que vous êtes...

Base: Ensemble (853) / ALD (550) / ACD (303)

Baromètre de satisfaction Vélib' - 100C13 - Avril 2009

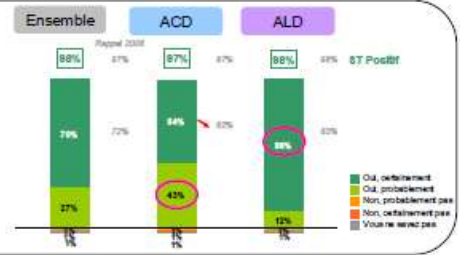
7

Un pouvoir de prescription du service qui se confirme, même si chez les ACD elle est cette année un peu moins franche



Intention de conseiller Vélib' à un ami

98%
« des usagers conseilleraient Vélib' à un ami »



Q37 Enfin, conseillerez-vous Vélib' à un ami ?

Base: Ensemble (853) / ALD (550) / ACD (303)

Baromètre de satisfaction Vélib' - 100C13 - Avril 2009

8

Qui sont ces usagers qui plébiscitent autant le service ?

Comme il y a un an, chaque formule trouve son propre public...

...des profils globalement stables depuis l'initialisation du service



tns

Qui sont les usagers Vélib' ?



Sexe

	Ensemble	ACD	ALD	INSEE Paris / banlieue
Homme	48%	37%	59%	49%
Femme	52%	63%	41%	51%

■ Un profil toujours plus féminin chez les ACD.

Age

	Ensemble	ACD	ALD	INSEE Paris / banlieue
16-25	18%	22%	14%	17%
26-35	37%	38%	37%	25%
36-45	23%	20%	25%	23%
46-55	13%	11%	15%	21%
56 et +	9%	10%	9%	14%
Age moyen	36,3	35,3	37,3	

■ Des usagers légèrement plus âgés qu'en 2008, avec des ACD plus jeunes que les ALD.

Base: Ensemble (853) / ALD (550) / ACD (303)

Baromètre de satisfaction Vélib' - 100C13 - Avril 2009

10

Qui sont les usagers Vélib' ?



Catégorie Socio-Professionnelle

	Ensemble	ACD	ALD	INSEE Paris / banlieue
P.C.S.+	69%	61%	76%	38%
P.C.S.-	16%	23%	9%	35%
Inactifs	15%	15%	15%	27%

■ Une population nettement typée CSP+, un peu moins qu'en 2008 pour les ACD.

Département d'habitation

	Ensemble	ACD	ALD	INSEE Paris / banlieue
75	64%	42%	85%	20%
Banlieue	36%	58%	15%	80%
92	12%	18%	7%	13%
94	7%	11%	3%	11%
93	5%	8%	3%	13%
78	4%	8%	0,4%	12%
91	4%	6%	1%	11%
95	2%	3%	1%	10%
77	2%	3%	0,4%	10%

■ Les ALD sont majoritairement résidents de Paris, alors que les ACD se recrutent plus fortement en banlieue (en progression par rapport à 2008).

tns

Baromètre de satisfaction Vélib' - 100C13 - Avril 2009

11

Depuis quand sont-ils usagers Vélib' ?



L'expérience Vélib'

	Ensemble	ACD	ALD
ST Depuis plus d'un an	72%	82%	67%
Depuis le lancement en juillet 2007	26%	47%	15%
Après le lancement mais depuis plus d'un an	46%	35%	52%
ST Depuis moins d'un an	28%	18%	33%
Depuis 6 mois à un an	20%	14%	23%
Depuis moins de 6 mois	8%	4%	10%

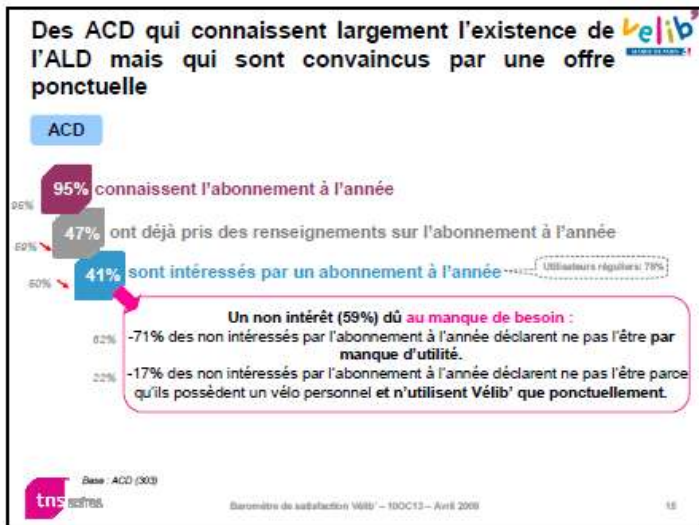
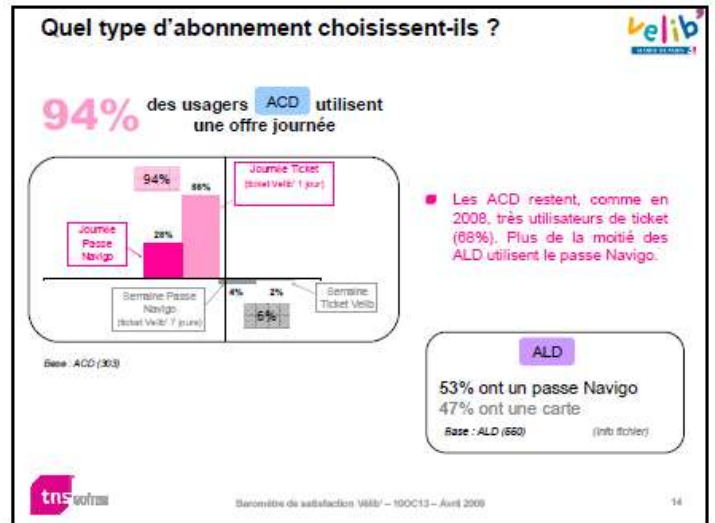
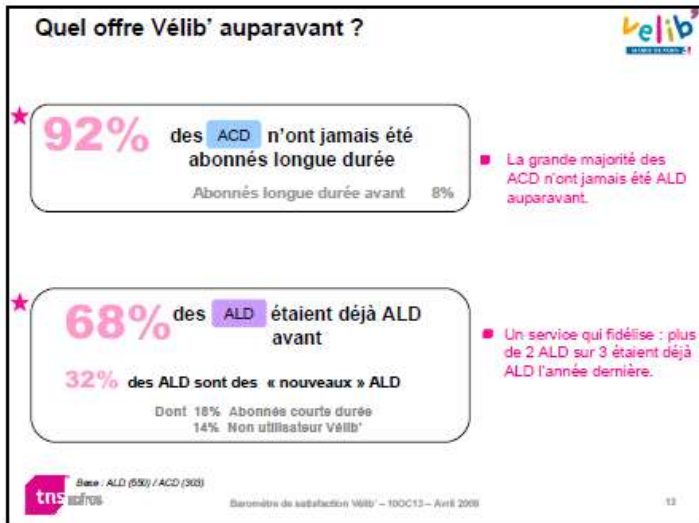
■ Pour la majorité des usagers, le service n'est pas nouveau puisqu'ils l'utilisent depuis plus d'un an.

NB : question posée en déclaratif pour les ACD et information fichier pour les ALD

Base: ALD (550) / ACD (303)

Baromètre de satisfaction Vélib' - 100C13 - Avril 2009

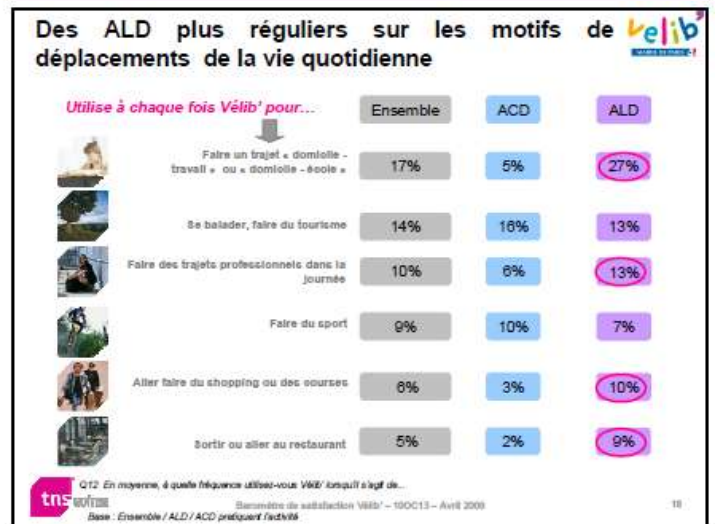
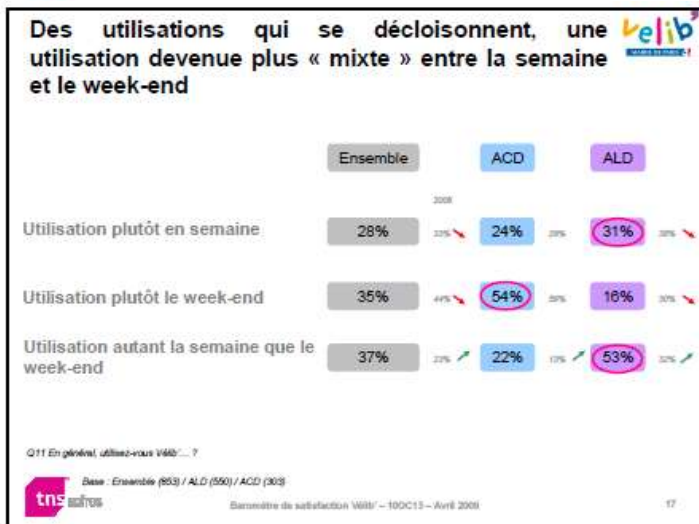
12

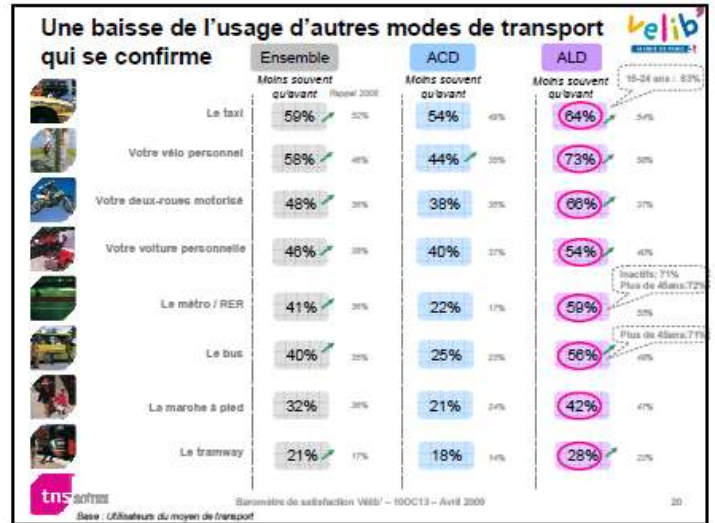
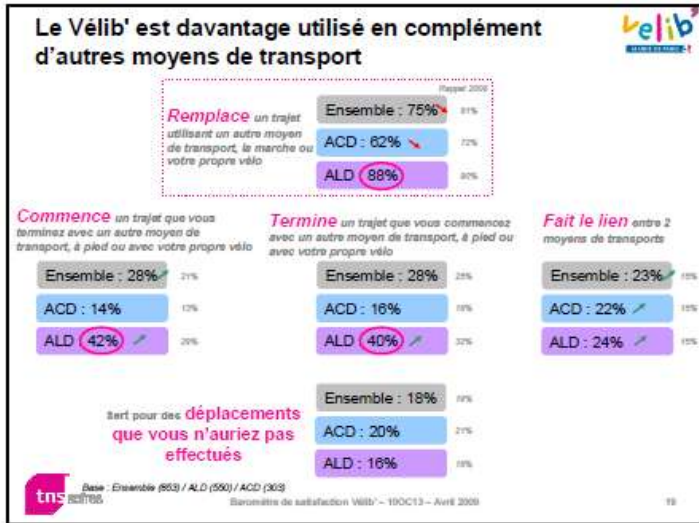


Vélib' : quand ? pourquoi ? A la place de quel mode de transport ?

Vélib' de plus en plus dans le quotidien des usagers et toujours en remplacement d'un autre mode de transport

tns

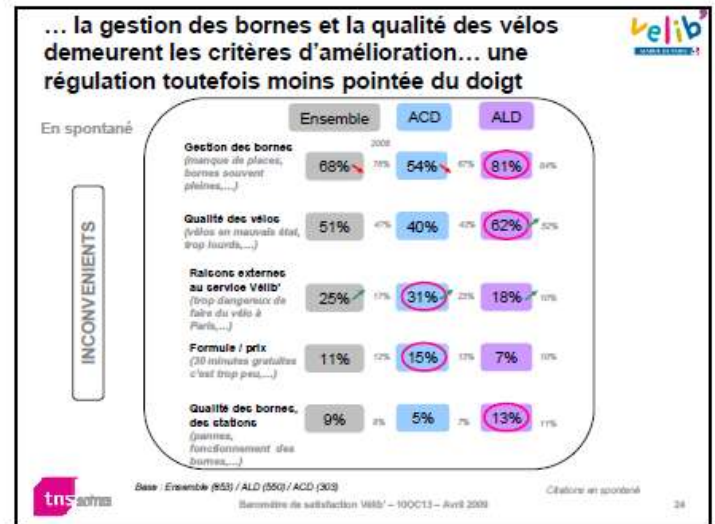
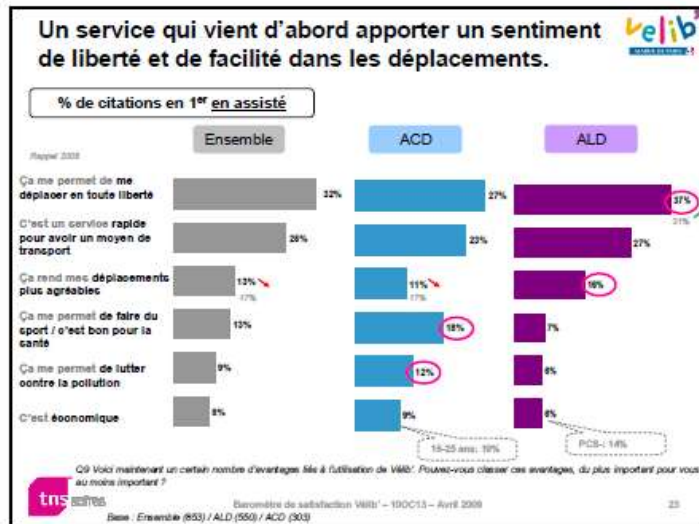
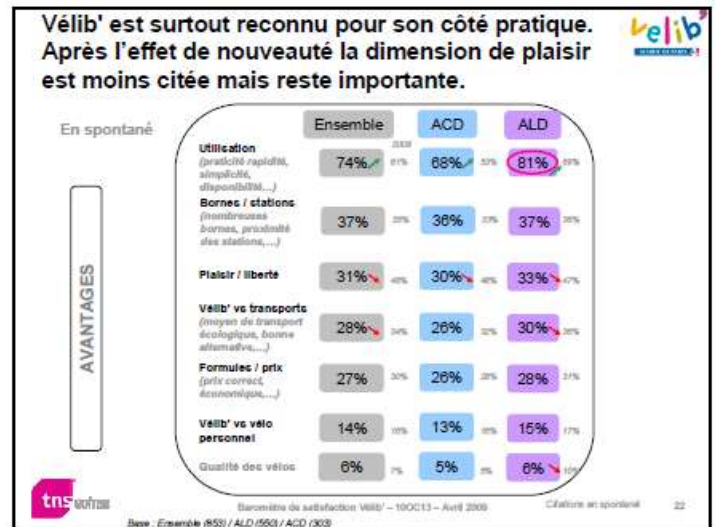




Vélib' : quelles vertus ? quelles limites ?

Praticité, Simplicité ...mais un service qui mûrit

tns



Et dans le détail ?

... quasi toutes les dimensions du service sont bien perçues.

...des attentes persistantes sur l'état des vélos

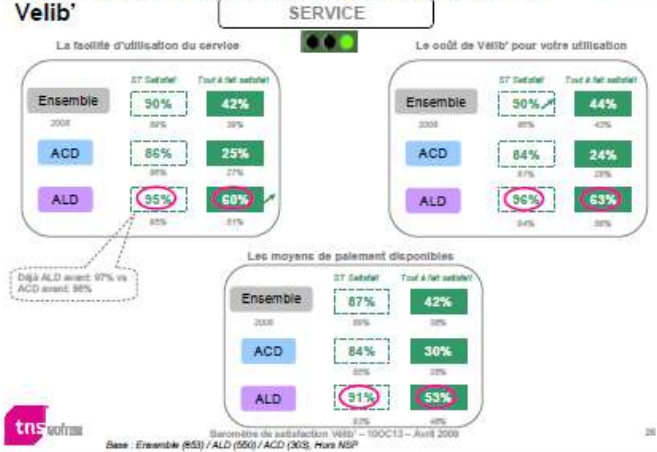
...une régulation en progrès mais des exigences qui perdurent

...tous les services supports recueillent l'unanimité de leurs utilisateurs

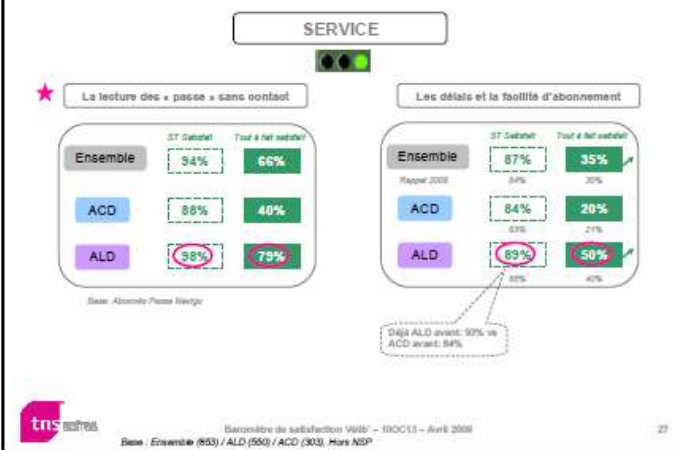


tns

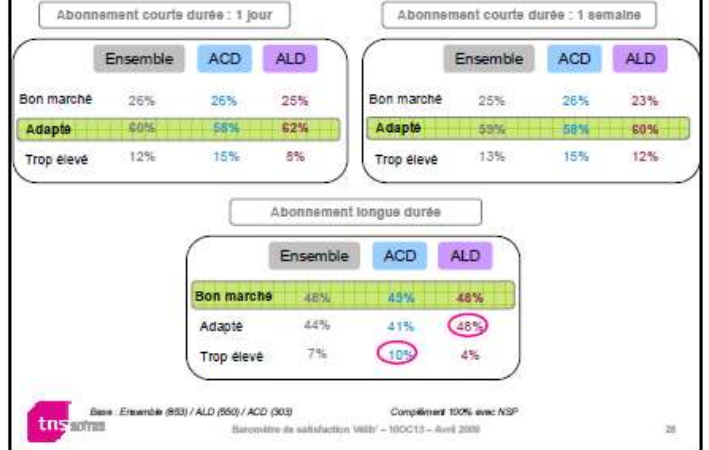
Un accès au service toujours jugé satisfaisant, des ALD de plus en plus à l'aise avec l'utilisation de Velib'



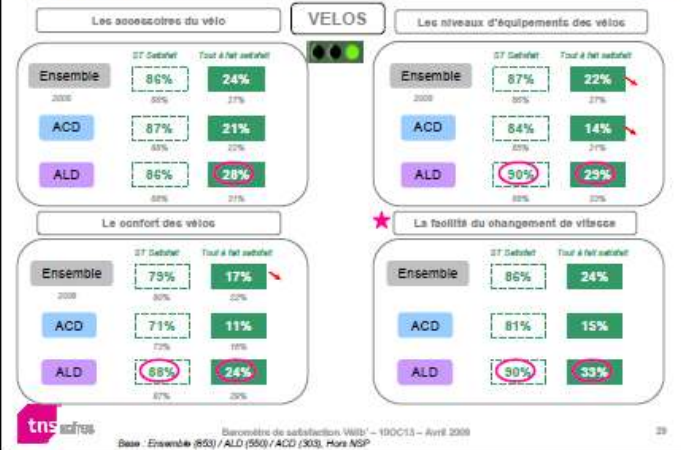
Lecture du « passe » et abonnement (en progression) sont très bien perçus



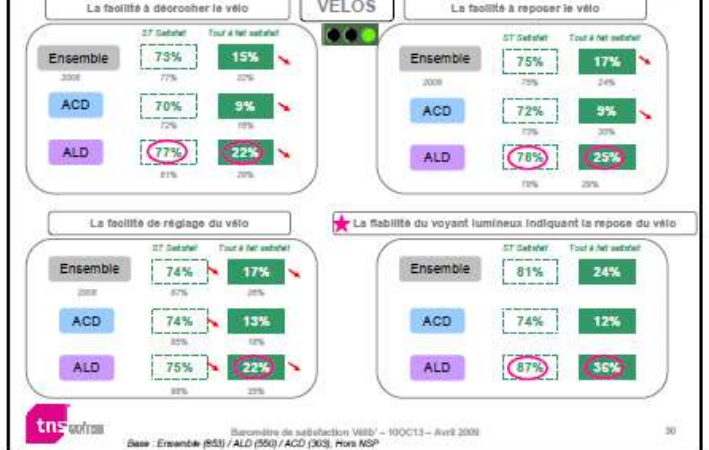
Des prix qui, comme en 2008, sont considérés comme bon marché ou adaptés



Des niveaux d'équipement et de confort toujours satisfaisants...



... et la facilité d'utilisation mise en avant...



...mais un bémol récurrent sur l'état et le poids des vélos



VELOS



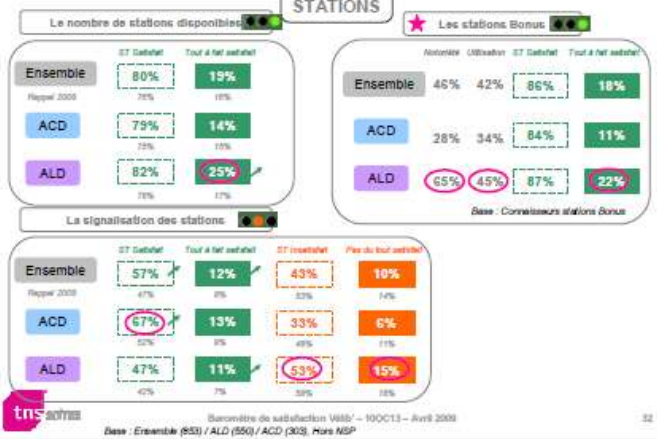
Baromètre de satisfaction Vélis' - 100C13 - Avril 2009
Base : Ensemble (853) / ALD (560) / ACD (303), Hors NSP

31

La signalisation des stations, en nette amélioration, doit encore évoluer



LES STATIONS



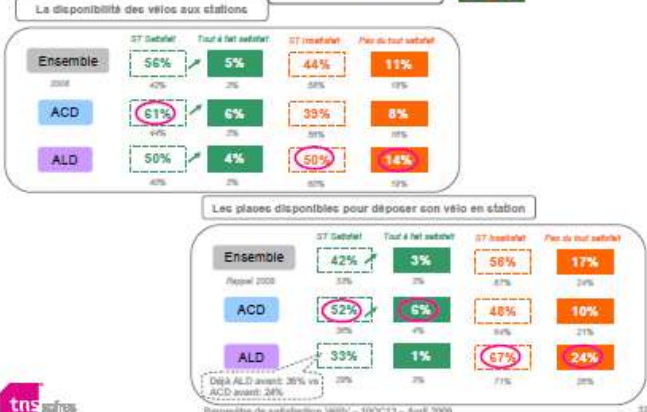
Baromètre de satisfaction Vélis' - 100C13 - Avril 2009
Base : Ensemble (853) / ALD (560) / ACD (303), Hors NSP

32

Une régulation bien mieux perçue, mais qui requiert encore une certaine attention



LES STATIONS



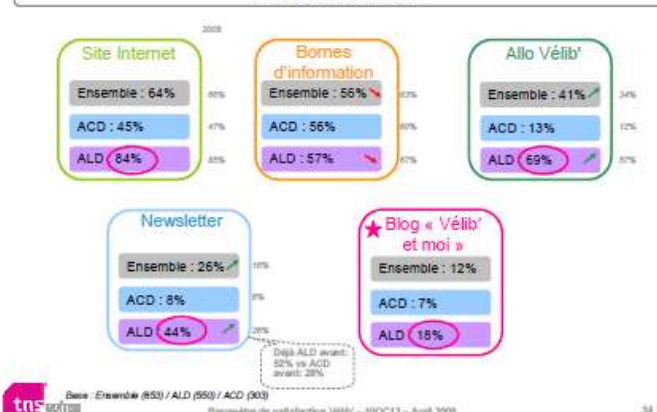
Baromètre de satisfaction Vélis' - 100C13 - Avril 2009
Base : Ensemble (853) / ALD (560) / ACD (303), Hors NSP

33

Des services connexes qui rencontrent des niveaux d'utilisation variables



TAUX D'UTILISATION



Baromètre de satisfaction Vélis' - 100C13 - Avril 2009
Base : Ensemble (853) / ALD (560) / ACD (303)

34

Le Site Internet est plébiscité par les usagers



Rappel taux d'utilisateurs:
64% Ensemble
45% ACD - 84% ALD



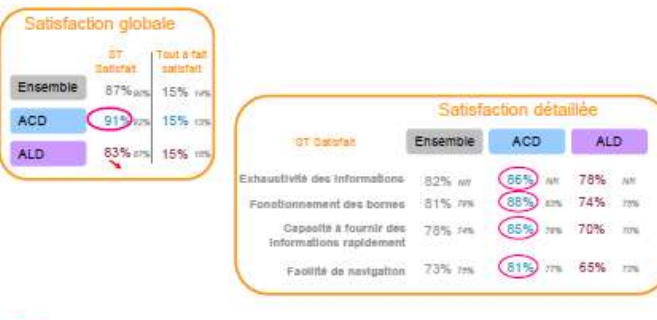
Base : Utilisateurs du Site Internet Vélis' (507 / 135 / 482)
Baromètre de satisfaction Vélis' - 100C13 - Avril 2009

35

Les bornes d'information sont jugées satisfaisantes

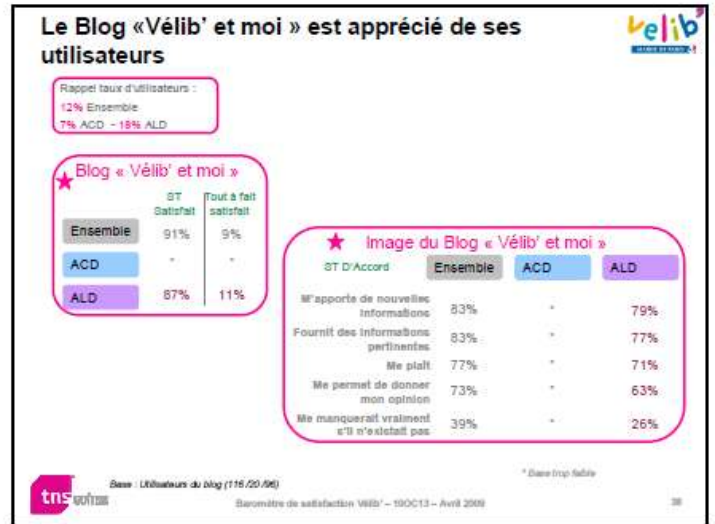
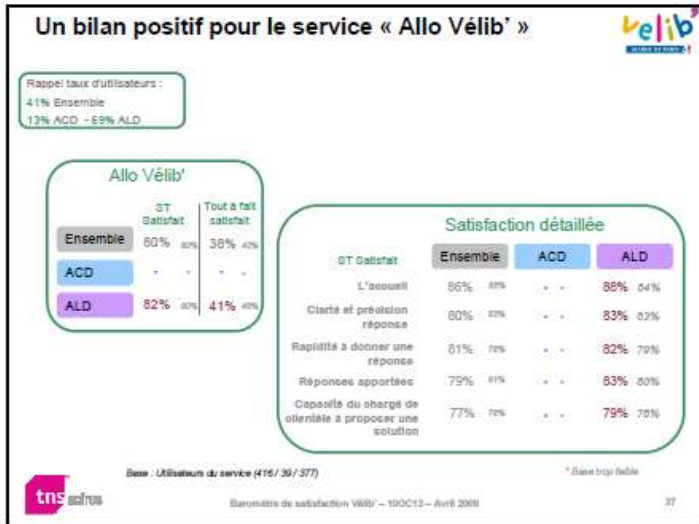


Rappel taux d'utilisateurs:
56% Ensemble
56% ACD - 57% ALD



Base : Utilisateurs du service (482 / 170 / 912)
Baromètre de satisfaction Vélis' - 100C13 - Avril 2009

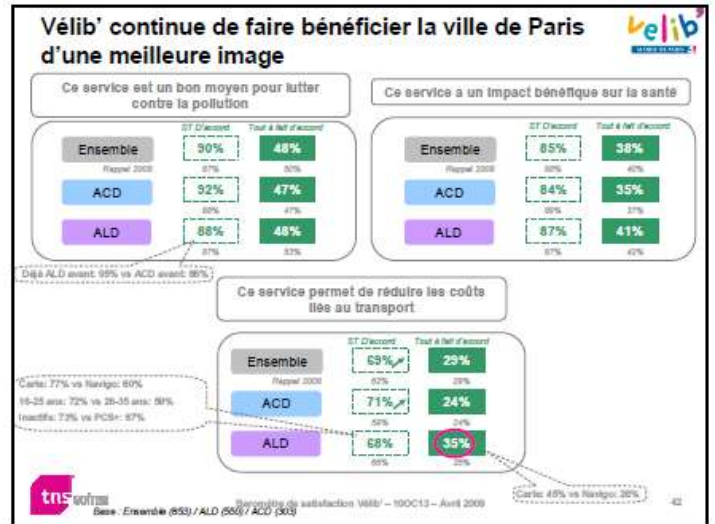
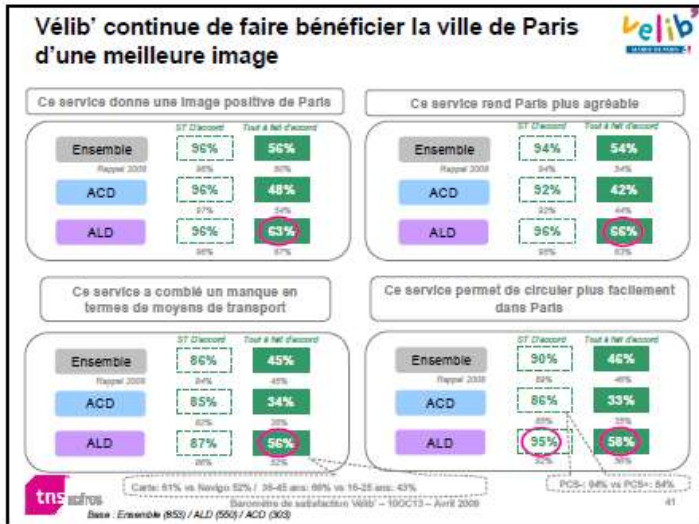
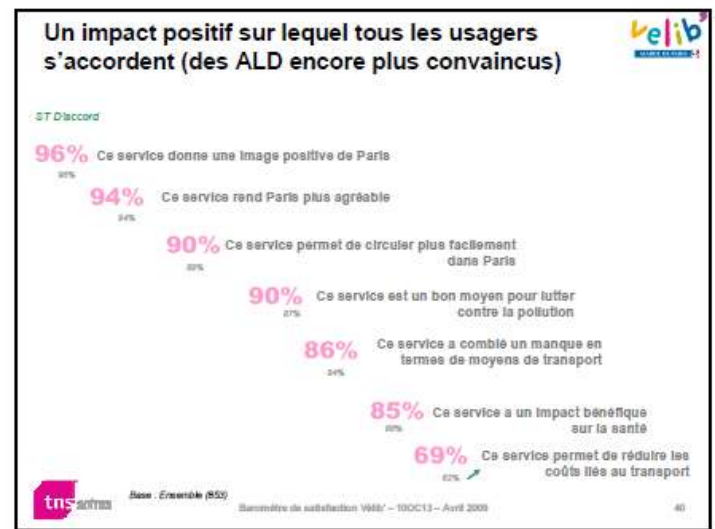
36



Vélib' et Paris ?

Un service qui rejaillit toujours positivement sur la perception de Paris par les usagers.

tns



Au final...

➤ Près de deux ans après son lancement, Vélib' continue à être véritablement **plébiscité par ses usagers**.

➤ Chaque type d'abonnement satisfait sa clientèle:

- des usages occasionnels pour les ACD (de plus en plus convaincus par leur formule et moins enclins à l'ALD)
- et réguliers pour les ALD, qui ont intégré Vélib' comme un véritable mode de déplacement au quotidien.

➤ **Facilité, Simplicité, et liberté** sont toujours des termes employés par les usagers pour décrire le service.

➤ Une utilisation de mieux en mieux vécue (surtout par les ALD) avec toutefois **des attentes qui demeurent sur la régulation du système**, bien qu'en réelle amélioration, et **sur l'état des vélos**. Deux bémols qui ne viennent pas entraver le niveau de satisfaction globale.

➤ Vélib' maintient son **effet bénéfique** sur l'image de la ville de Paris.



Merci de votre attention !

Avez-vous des questions ?



h. Enquête Lyon 2008

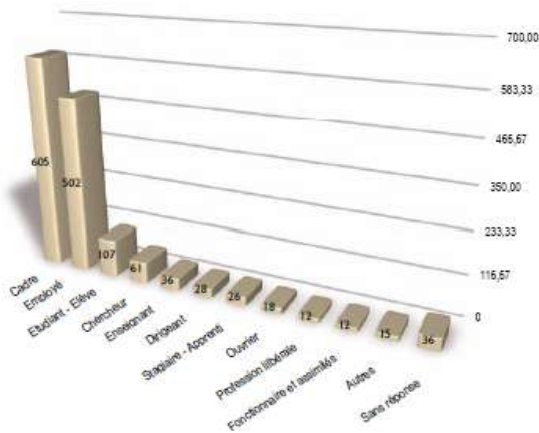
DONNÉES DE CADRAGE

Enquête 3 - La location de vélos longue durée chez les actifs et les étudiants

OBSERVATIONS

Le questionnaire sur internet a permis de rassembler près de 1500 réponses. Les catégories "cadre" et "employé" représentent 76 % de l'échantillon. Le secteur universitaire est représenté par 14 % des personnes interrogées (étudiants, enseignants, chercheurs). Elle constitue l'une des cibles privilégiées de l'enquête et sont manifestement sous représentées. La période d'enquête n'a pas été favorable (vacances scolaires).

Site	Usagers
Cadre	605
Employé	502
Étudiant / Élève	107
Chercheur	61
Enseignant	36
Dirigeant	28
Stagiaire / Apprenti	26
Ouvrier	18
Profession libérale	12
Fonctionnaire et assimilés	12
Autre	15
Sans réponse	36
Total	1 458

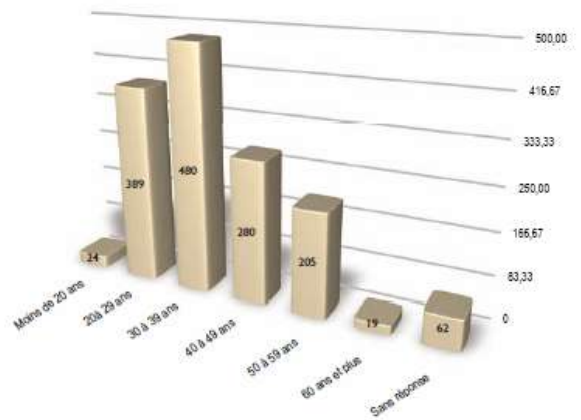
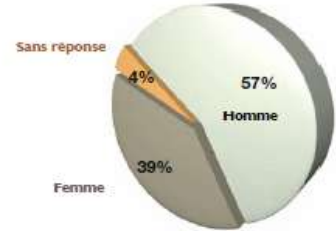


DONNÉES DE CADRAGE

Enquête 3 - La location de vélos longue durée chez les actifs et les étudiants

OBSERVATIONS

Le questionnaire sur internet a permis de rassembler près de 1500 réponses. Les catégories "cadre" et "employé" représentent 76 % de l'échantillon. Le secteur universitaire est représenté par 14 % des personnes interrogées (étudiants, enseignants, chercheurs). Elle constitue l'une des cibles privilégiées de l'enquête et sont manifestement sous représentées. La période d'enquête n'a pas été favorable (vacances scolaires).



DONNÉES DE CADRAGE

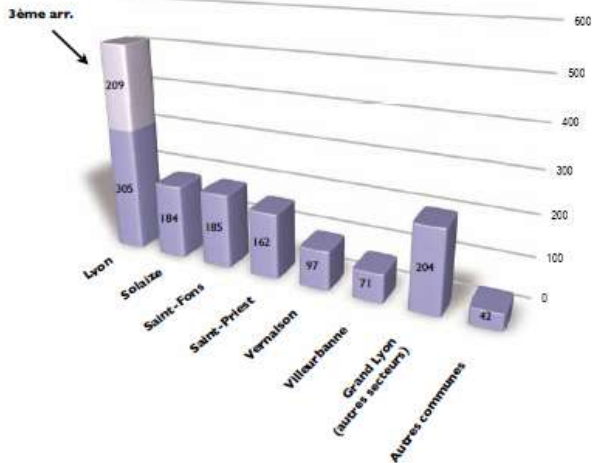
Enquête 3 - La location de vélos longue durée chez les actifs et les étudiants

OBSERVATIONS

Les relais d'information utilisés pour la diffusion du questionnaire ont permis de toucher une forte proportion de zones d'activités du Grand Lyon.

La vallée de la Chimie représente à elle seule 32 % de l'échantillon, Ce secteur comprend de nombreuses entreprises fortement impliquées dans la mise en place de solutions de mobilité alternatives pour le personnel.

La ville de Lyon représente également 35 % de l'échantillon (dont 12 % pour le 3ème arrondissement).



LES HABITUDES DE DÉPLACEMENT

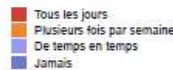
Enquête 3 - La location de vélos longue durée chez les actifs et les étudiants

QUESTION

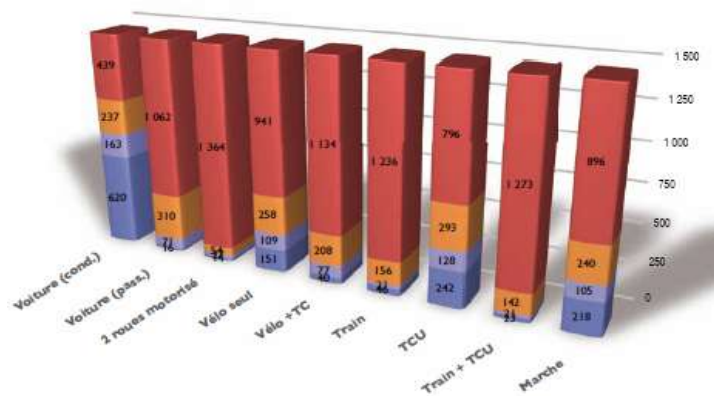
Habituellement, quel(s) mode(s) de transport utilisez-vous pour vous rendre à votre lieu de travail ou d'étude ?

OBSERVATIONS

La voiture particulière est le mode de déplacement le plus utilisé pour les déplacements vers le lieu d'étude ou de travail. Elle est utilisée de la façon par une personne sur deux. Les transports urbains arrivent en seconde position (1 personne sur 4), suivi par la marche (une personne sur 5). Les pratiques de déplacements multimodales sont peu répandues.



LA FRÉQUENCE D'UTILISATION DES MODES



LES HABITUDES DE DÉPLACEMENT

Enquête 3 - La location de vélos longue durée chez les actifs et les étudiants

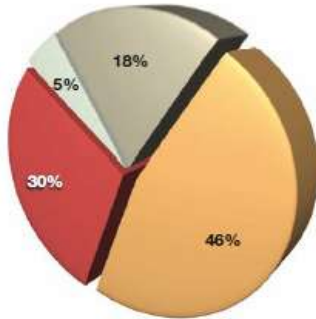
QUESTION

Pendant mes heures d'étude ou de travail, je dois me déplacer en dehors du site ...

OBSERVATIONS

Les personnes ayant à se déplacer régulièrement au cours de la journée sont 23 %. Elles sont 27 % chez les étudiants.

Motif	Citations
Très régulièrement (plus d'une fois par jour)	73
Régulièrement (quelques fois par semaine)	268
Occasionnellement (quelques fois par mois)	678
Jamais	440
Total	1165



L'INTÉRÊT ET LES MOTIVATIONS DES PERSONNES POUR LE VÉLO

Enquête 3 - La location de vélos longue durée chez les actifs et les étudiants

QUESTION

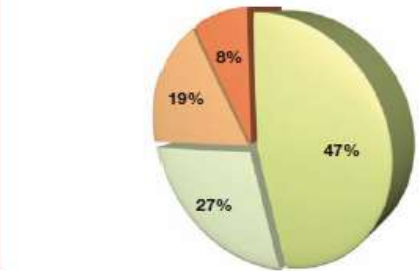
Moyennant des améliorations concernant vos conditions de déplacements, seriez-vous prêts à utiliser davantage le vélo (seul ou en correspondance avec les transports publics) pour vous rendre sur votre lieu de travail / d'étude, ou vous déplacer en journée ?

OBSERVATIONS

3 personnes sur 4 se disent prêtes à utiliser davantage le vélo pour leurs déplacements quotidiens. Spontanément, 1 personne sur deux manifeste de l'intérêt pour ce mode de déplacement, sans aucune réserve.

Cet intérêt pour la pratique du vélo est très développé chez les catégories de population à faible pouvoir d'achat (étudiants, ouvriers), mais également chez les enseignants et les professions libérales.

Fréquence	Citations
Oui, tout à fait	680
Oui, pourquoi pas ?	389
Non, j'en doute !	273
Non, sûrement pas !	117
Total	1165



Catégorie	Oui, tout à fait	Oui, pourquoi pas ?	Non, j'en doute !	Non, sûrement pas !
Cadre	47%	28%	17%	9%
Chercheur	46%	23%	26%	5%
Dirigeant	36%	25%	25%	14%
Employé	43%	30%	20%	6%
Enseignant	74%	3%	17%	6%
Etudiant	59%	29%	11%	1%
Ouvrier	67%	22%	6%	6%
Profession libérale	58%	33%	8%	1%

L'INTÉRÊT ET LES MOTIVATIONS DES PERSONNES POUR LE VÉLO

Enquête 3 - La location de vélos longue durée chez les actifs et les étudiants

QUESTION

Si oui, quelle est la principale raison qui vous empêche d'utiliser (davantage) le vélo pour vos déplacements quotidiens ?

OBSERVATIONS

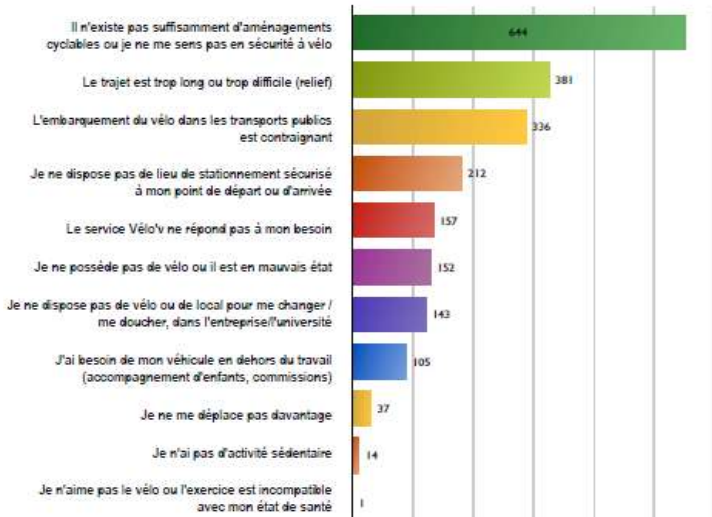
La qualité du réseau d'itinéraires cyclables et la sécurité sont les premiers motifs de dissuasion de la pratique du vélo. Ils représentent 30 % des causes évoquées.

Les difficultés de parcours et l'absence de solutions de déplacement multimodales adoptées sont la deuxième cause évoquée, avec le même niveau d'importance (33 % des citations).

Les raisons irréductibles ne représentent que 7 % des cas de figure (j'ai besoin de mon véhicule en dehors du travail, je ne me déplace pas davantage, je n'ai pas d'activité sédentaire, l'exercice est

incompatible avec mon état de santé).

Les motifs invoqués par les personnes déclarant ne pas vouloir utiliser (ou utiliser davantage) le vélo sont strictement identiques.



L'INTÉRÊT ET LES MOTIVATIONS DES PERSONNES POUR LE VÉLO

Enquête 3 - La location de vélos longue durée chez les actifs et les étudiants

QUESTION

Selon vous, est-ce qu'un service de location longue durée (au mois ou à l'année) vous inciterait à utiliser davantage le vélo et les transports publics pour aller travailler / étudier ?

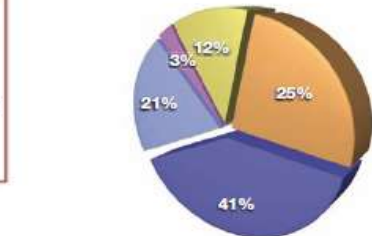
OBSERVATIONS

Les personnes spontanément intéressées par la location longue durée sont 12 %.

Cette proportion s'élève à 37 % si l'on tient compte des individus prêts à se laisser tenter par cette pratique.

On note un intérêt beaucoup plus fort des catégories de population à faible pouvoir d'achat comme les étudiants et les ouvriers (plus de 60 %).

Mode de rabattement	Citations
Oui, tout à fait !	171
Oui, pourquoi pas ?	358
Non, j'en doute !	591
Non, sûrement pas !	300
Sans réponse	39
Total	1459



Catégorie	Oui, tout à fait !	Oui, pourquoi pas ?	Non, j'en doute !	Non, sûrement pas !	Sans réponse
Cadre	10%	22%	43%	25%	0%
Chercheur	9%	21%	51%	19%	0%
Dirigeant	11%	18%	54%	18%	0%
Employé	13%	28%	40%	19%	0%
Enseignant	17%	23%	29%	31%	0%
Etudiant	22%	44%	31%	1%	0%
Ouvrier	22%	39%	22%	17%	0%
Profession libérale	17%	17%	33%	33%	0%

L'INTÉRÊT ET LES MOTIVATIONS DES PERSONNES POUR LE VÉLO

Enquête 3 - La location de vélos longue durée chez les actifs et les étudiants

QUESTION

Si oui, quel serait pour vous le principal intérêt d'un tel service ?

OBSERVATIONS

La notion de liberté est très fortement associée à la location de vélos (liberté de choix du mode de déplacement, liberté de fonctionnement, dégagement de la contrainte d'entretien). L'intérêt du public pour la location longue durée s'inscrit donc dans la parfaite continuité des pratiques observées au travers de Vélo'V. Cette liberté sous-tend 53 % des raisons invoquées. L'usager est prêt à utiliser le vélo plus régulièrement,

mais il entend disposer d'une souplesse de fonctionnement qui ne lui imposera pas l'utilisation quotidienne de ce mode de déplacement.

Le notion de rationalité est le deuxième motif par ordre d'importance puisqu'il sous-tend 35 % des raisons invoquées. Le facteur économique prédomine tout de même. Il concerne 1 personne sur 5.

Le motif "autres" rassemble les raisons suivantes :
- Pouvoir faire des parcours de nuit (pas de TC);

- Entretien la santé
- Par soucis écologique
- Pour faciliter l'organisation des déplacements (notamment avec l'utilisation des TC);
- Adapter le mode aux besoins de déplacements;
- Ne plus être dépendant des aléas des TC (grèves, retards)
- Éviter le risque de vol de mon propre vélo.

Parmi les personnes indiquant ne pas être intéressées par le service, 18 % déclarent déjà utiliser leur propre vélo.

CARACTÉRISTIQUES DU SERVICE ET DES ÉQUIPEMENTS

Enquête 3 - La location de vélos longue durée chez les actifs et les étudiants

QUESTION

Quelles seraient les conditions nécessaires pour vous permettre de recourir à ce service ?

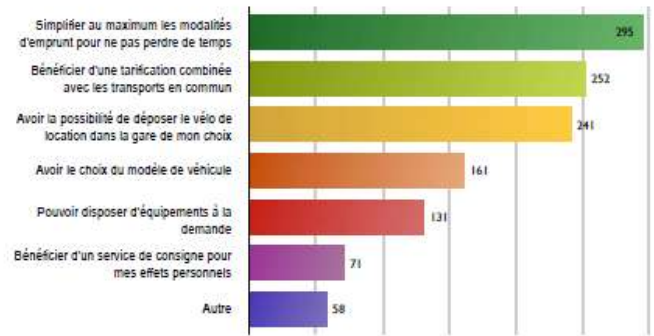
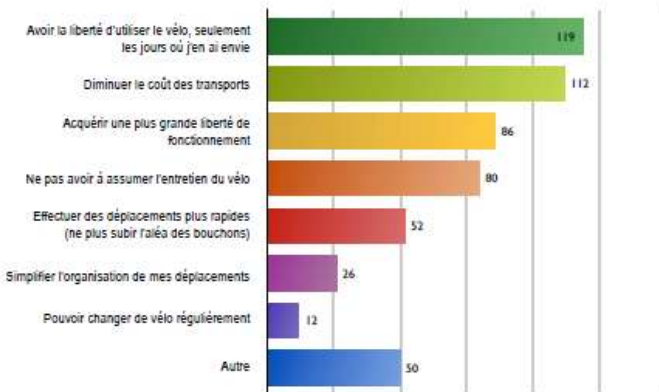
OBSERVATIONS

La simplicité d'usage sera une des caractéristiques essentielles du service de location longue durée, car cette notion prédomine

l'ensemble des préférences formulées par les utilisateurs potentiels. Les facilités d'emprunt, de dépôt, et la tarification constituent en effet 65 % des attentes.

Cette simplicité est avant tout destinée à satisfaire un besoin d'efficacité. Pour 1 personne sur 4 il s'agit de minimiser les ruptures de charges et les temps de parcours.

L'exigence de choix revêt ici un critère seconde importance (modèle de véhicule, équipement à la demande), mais il représente tout de même 24 % des demandes.



i. **Articles 1 et 4§2 de la Concession entre JCDECAUX et la RBC**

Chapitre I : Dispositions générales :

Section 1 : Objectifs de la convention de concession :

Article 1er. La présente convention de concession vise à régler l'installation et l'exploitation par le Concessionnaire d'un système automatisé de location de vélos sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Ce système de location de vélos est établi en vue de favoriser les objectifs régionaux de transfert modal vers des modes de déplacement doux.

Art. 2. Le Concessionnaire assurera cette exploitation à ses propres risques et pour son propre compte. La présente convention octroie ainsi une concession de service public. Les parties reconnaissent dès lors expressément que les dispositions de la loi du 24 décembre 1993 concernant les marchés publics et ses arrêtés d'exécution ne sont pas applicables à la présente convention.

Art. 3. Toute intervention financière est exclue dans le chef du Concédant.

Section 2 : Objet et durée de la concession:

Art. 4. §1. La présente concession porte sur l'installation et l'exploitation par le Concessionnaire d'un réseau de 2.500 vélos répartis sur un maximum de 200 stations de location de vélos.

§2. Le Concédant et le Concessionnaire déterminent en concertation les lieux de localisation des différentes stations de location de vélos. Les lieux de localisation seront déterminés en tenant compte des critères suivants, classés par ordre de priorité:

1. la garantie de l'opérationnalité de l'objectif de transfert modal;
2. l'intégration dans l'espace public;

Tout au long de l'exécution de la présente convention, la proportion entre les stations situées sur les voiries régionales et celles situées sur les voiries communales devra être équivalente à la proportion présente dans la liste des localisations de stations telle qu'elle sera déterminée par le concédant et le concessionnaire, au plus tard dans le mois de la signature de la présente convention.

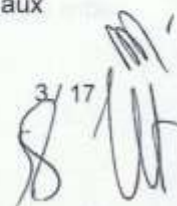
§3. Le Concédant et le Concessionnaire peuvent décider de commun d'accord d'étendre à l'avenir l'objet de la convention et ce, aux conditions fixées par la présente convention. Le Concessionnaire acceptera avec ou sans commun accord cette extension pour autant qu'elle soit demandée avant la quatrième année suivant la prise d'effet de la Concession.

Cette extension optionnelle porterait sur la mise à disposition d'un réseau total de 5.000 vélos répartis sur un maximum de 400 stations de location de vélos.

Art. 5. La durée de la concession est fixée à 15 ans

Elle prend effet le jour de l'exploitation de la première station de location vélos.

Dans l'hypothèse où les autorisations nécessaires à l'exploitation du système visé aux

3/17


j. **Article 18 de la Concession entre JCDECAUX et la RBC**

recommandée au Concédant. Le Concessionnaire ne peut notifier cette pénalité qu'en l'absence d'une solution amiable au sein du Comité de gestion.

Art. 18. Dans le cadre de ses compétences, le Concédant offrira sa collaboration pour assurer la meilleure visibilité tant des stations de location de vélos que des dispositifs de publicité correspondants.

Section 3 : Obligations du concessionnaire :

Art. 19. Le Concessionnaire s'engage à installer et exploiter le système visé article 1er et décrit en annexes pendant la durée de la concession. Le système sera opérationnel **sept jours sur sept, vingt-quatre heures sur vingt-quatre**.

Le concessionnaire s'engage à installer et exploiter le système visé aux articles 1^{er} et 9 pour un minimum de 100 stations dans un délai de 6 mois à partir de la signature de la convention, pour autant que les permis d'urbanisme et les autorisations de voiries relatifs aux stations précitées et aux dispositifs de publicité correspondant soient délivrés dans les quatre mois qui suivent la signature précitée.

Chacun des équipements comportera une marque visible symbolisant la Région de Bruxelles-Capitale (logo, etc.) dont la dimension et la position sera fixée par le Comité de gestion.

Art. 20. Le Concessionnaire s'engage à privilégier une approche clientèle avec les abonnés et les utilisateurs du système visé à l'article 1er.

Art. 21. En raison de l'importance que la qualité du service public (location de vélos) représente pour les citoyens et de l'exemplarité dont les services publics doivent faire preuve, le concessionnaire veillera tout particulièrement à respecter scrupuleusement les législations en vigueur ainsi que les règles éthiques en matière de publicité. Le Concessionnaire s'engage également à respecter un code d'éthique établi par le Comité de gestion.

Le non-respect par le Concessionnaire de ces législations, des règles éthiques en matière de publicité ou du Code éthique établi par le Comité de gestion, donne lieu au paiement dans le chef du Concessionnaire d'une pénalité d'un montant de 4.000 € par jour.

Les pénalités visées à l'alinéa précédent sont dues dans le mois de la notification par lettre recommandée du Concédant au Concessionnaire. Toutefois, le Concédant ne peut notifier de telles pénalités qu'en l'absence de solution amiable au sein du Comité de gestion.

Art. 22. Le Concessionnaire s'engage à procéder régulièrement et périodiquement à l'entretien et la maintenance des vélos, stations de location de vélos et des dispositifs de publicité correspondants tel que défini à l'article 9.

L'obligation visée à l'alinéa précédent implique notamment une présence journalière sur le terrain, un remplacement préventif des pièces en fonction de leur durée d'utilisation respective et le maintien en Région bruxelloise d'un stock de pièces de rechange et d'une réserve de vélos.

k. Extrait du Programme fonctionnel du Grand Lyon (p.22/33)

C. VELO

OBJECTIF	DONNEES TECHNIQUES NORMATIVES
<p>En cohérence avec son plan de déplacements urbains la Communauté veut inciter aux modes de déplacements dits doux. A cet effet elle développe notamment un réseau dense de pistes cyclables et des stationnements adaptés aux deux roues.</p> <p>A titre de promotion de l'usage des deux roues la Communauté souhaite mettre à la disposition des habitants des vélos dans la partie centrale de l'agglomération (Lyon et Villeurbanne) avec un haut niveau de service : couverture dense de la zone d'action, disponibilité permanente des vélos, accessibilité immédiate au système, qualité et état irréprochables du matériel, évolutivité du système.</p> <p>Mais l'objectif n'est pas uniquement technique : il s'agit bien d'<i>inciter</i> la population à utiliser le plus largement possible ce nouveau service. La satisfaction de l'objectif de la Communauté se mesurera en termes de fréquentation effective et de son évolution dans le temps.</p> <p>Le caractère novateur de ce projet, au moins au niveau de service visé, constitue un objectif très ambitieux si l'on se réfère aux rares références disponibles. La performance attendue du futur prestataire consistera à y répondre globalement au mieux par l'intelligence du système d'exploitation, la qualité du service et la qualité du matériel associé.</p>	<p>I.1. <u>Caractéristiques du système</u></p> <ul style="list-style-type: none">• <u>DIMENSIONNEMENT</u> <p>Le Service est basé sur la mise à disposition tout au long de l'année de :</p> <ul style="list-style-type: none">- 2.000 vélos en tranche ferme, dont 1.000 disponibles le 21 mars 05 (premier jour du printemps) et le solde au plus tard le 1^{er} juillet de la même année ;- deux tranches conditionnelles de 1.000 unités chacune. Ces tranches pourront être affermies jusqu'au 1^{er} octobre 2007 au plus tard pour la première, et jusqu'au 1^{er} octobre 2008 au plus tard pour la seconde, avec comme objectif une mise en service au 21 mars suivant. <p>II. <u>FONCTIONNEMENT DE BASE</u></p> <p>Les points d'attache des vélos devront s'adapter avec souplesse aux différentes configurations de l'espace public disponible (trottoir, stationnement en long ou en talon, ...).</p> <p>Le système doit être auto-sécurisé.</p>

I. Article 36 de la Concession entre JCDECAUX et la RBC

Art. 33. Dans le respect des dispositions des articles 4 et 18, le Concédant et le Concessionnaire conviennent de l'emplacement des stations de location de vélos et des dispositifs de publicité correspondants.

Art. 34. Lorsqu'un accord est trouvé sur la localisation d'un nombre minimal de 100 stations de location de vélos et des dispositifs publicitaires correspondants, le concédant constate cet accord par l'envoi d'une lettre recommandée adressée au Concessionnaire.

La lettre recommandée visée à l'alinéa premier contient les autorisations de voirie nécessaires à l'installation sur le domaine public régional des stations de vélos et des dispositifs publicitaires correspondants.

Art. 35. Dès réception de la lettre recommandée visée à l'article précédent, le Concessionnaire établit par commune un dossier relatif aux demandes de permis d'urbanisme. Sur cette base, une demande de permis globalisée par commune sera introduite par le Concédant auprès du Fonctionnaire délégué conformément à l'article 175, 1^o ou 2^o du Code bruxellois de l'aménagement du territoire.

Art. 36. A défaut d'un accord sur une implantation précise, le gestionnaire de voirie acceptera la proposition d'implantation du Concessionnaire qui:

- respecte toutes les prescriptions d'urbanisme réglementaires et contraignantes
- corresponde au mieux à l'annexe reprenant les lieux indicatifs;
- respecte au mieux les intérêts des personnes à mobilité réduite;
- se situe davantage sur des emplacements de stationnement.

Sous-section 2 : stations et dispositifs de publicité situés sur la voirie communale.

Art. 37. Le Concédant et le Concessionnaire conviennent de l'emplacement des stations de location de vélos et des dispositifs de publicité correspondants en collaboration avec la commune concernée.

Art. 38. Le Concessionnaire et le Concédant invitent dans les meilleurs délais les Autorités communales à conclure la Convention Tripartite visée à l'article 29 et à délivrer les autorisations de voirie requises.

Dans le même temps, le Concessionnaire établit, par commune, un dossier relatif aux demandes de permis d'urbanisme. Sur cette base, une demande de permis globalisée par commune sera introduite par le Concédant auprès du Fonctionnaire délégué conformément à l'article 175, 1^o ou 2^o du Code bruxellois de l'aménagement du territoire.

Sous-section 3 : dispositions communes :

Art. 39. Le Concessionnaire accepte de préparer un plan d'implantation précis pour chaque emplacement correspondant à l'annexe reprenant les lieux indicatifs.

12/17
