

Quelles sont vos sources de financements ?

J'ai eu des subventions de l'ADEME, du conseil régional, du Grand Toulouse.. J'ai aussi obtenu une subvention du Fonds Social Européen (FSE). Tout le monde me dit que les collectivités locales devraient financer ce projet. J'ai monté des dossiers au niveau du Ministère de l'Ecologie, je suis allé voir Dominique LEBRUN qui est coordinateur au niveau ministériel au développement du vélo, je suis allé la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette)... Mais personne n'avait de financement à me proposer.

Le site Internet fonctionne par inscription. Pour publier une ligne Bus cycliste sur le site, il faut s'inscrire et payer une cotisation de 10€ par an. Mais les gens ne paient pas toujours, c'est problématique.

L'Association Vélo Toulouse a « acheté » des lignes Bus cyclistes à mon association, c'est-à-dire qu'un toulousain qui veut créer sa ligne de Bus cyclistes remplit sa fiche sur le site en précisant qu'il est membre de l'Association Vélo Toulouse et il n'a pas besoin de payer la cotisation annuelle de 10€. Je vends aussi des lignes aux entreprises comme Airbus. « Acheter des lignes » signifie que les associations ou les entreprises ont un accord avec l'association Bus cyclistes. Les associations paient 70€ par an pour 10 lignes, les entreprises paient 300€.

Il y a une dynamique, un cercle vertueux à mettre en place pour donner de la puissance au concept. Le jour où il y aura 2 000 lignes de Bus cyclistes, on pourra embaucher quelqu'un pour faire la gestion, la communication.

Quel est le principal frein au développement des Bus cyclistes ?

Un des freins à l'expansion des Bus cyclistes est que le concept être très novateur. Le problème est que l'idée est souvent mal comprise.

A l'origine, le but du dispositif des Bus cyclistes est qu'un cycliste part le matin de chez lui pour aller travailler et ramasse des gens au passage pour les accompagner. Aujourd'hui, ça ne peut pas encore marcher ainsi car il n'y a pas encore suffisamment de cyclistes en France pour créer une agglutination de personnes. En revanche, ce qui fonctionne, c'est le guide cycliste et les conseils d'itinéraires.

Aujourd'hui, le nom de Bus cyclistes existe, et demain, il y aura effectivement des Bus cyclistes. Quand on regarde les millions d'utilisateurs de vélo le dimanche, ils se sont organisés, ils roulent en peloton tous les dimanches matin. Les Bus cyclistes permettent d'organiser la même chose pendant la semaine.

Des lignes de Bus cyclistes commencent à se créer un peu partout en France. Quelles sont les conditions pour que cette expérience soit reprise et fonctionne ?

Pour reproduire le dispositif, il faut utiliser le site www.buscyclistes.org, créer sa ligne ou chercher sa ligne. C'est plus efficace de l'utiliser que de recréer une base de données qui recense les itinéraires à vélo proposés

dans une entreprise par exemple. Il ne faut surtout pas créer de nouveaux sites pour éviter la perte d'efficacité due à la dilution des informations sur différents sites, comme par exemple avec le covoiturage.

« Bus cyclistes est le système le plus efficace pour développer le vélo. C'est plus puissant d'aller chercher quelqu'un et de lui montrer un trajet à vélo que de militer pour avoir une piste cyclable devant chez soi. La dynamique de faire découvrir le vélo permettra de mettre en place la dynamique d'aménagements de voies pour les vélos. L'idée est de massifier l'utilisation du vélo. Plus il y aura de vélos sur les routes, plus les cyclistes seront respectés. »

Cette action a été réalisée avec le soutien de :



BUS CYCLISTES



FICHE N°3

ASSOCIATION BUS CYCLISTES

HAUTE-GARONNE

Les Bus cyclistes permettent à des personnes de se regrouper pour aller au travail en vélo. C'est un accompagnement qui a vocation à développer la pratique du vélo en ville.

Hervé BELLUT
Fondateur de l'association Bus cyclistes

En quoi consistent les Bus cyclistes ?

Bus cyclistes est un réseau social du vélo qui met en relation quelqu'un qui se déplace régulièrement à vélo avec quelqu'un qui voudrait le faire : c'est le service proposé.

Le dispositif Bus cyclistes repose sur le volontariat : des cyclistes (leader) proposent des lignes sur le site www.buscyclistes.org et accompagnent les personnes intéressées par les itinéraires proposés. Le seul engagement du conducteur des Bus cyclistes est de mettre son itinéraire en ligne sur Internet et de répondre aux mails. Il n'en aura qu'un ou deux par an.

Il y a un peu plus de 150 lignes de Bus cyclistes en France répertoriées sur le site. La cartographie des lignes (via google maps) permet de découvrir l'itinéraire, les arrêts et le message du leader en cliquant sur une ligne. C'est très facile de créer ou de consulter une ligne.

Le frein à la création de nouvelles lignes est de dire

que l'accompagnateur ne pourra plus prendre son vélo quand il le veut. Mais le conducteur pourra continuer à se déplacer car il n'est pas obligé d'accompagner les usagers de la ligne tous les jours. La seule obligation est de répondre aux e-mails. Après, une personne qui veut utiliser une ligne de Bus cyclistes pour être accompagnée car elle a peur de faire du vélo seule contacte le conducteur et ils se coordonnent pour faire le trajet ensemble. Il s'agit de communiquer.

« Bus cyclistes est un réseau social du vélo qui met en relation quelqu'un qui se déplace régulièrement à vélo avec quelqu'un qui voudrait le faire »

Pourquoi avez-vous créé les Bus cyclistes ?

En avril 2005, en allant faire des courses à vélo dans un supermarché, j'ai découvert en arrivant que les stationnements vélos avaient été enlevés. Je me suis demandé comment je pouvais être efficace, et c'est là que j'ai proposé aux gens de m'accompagner et de créer les Bus cyclistes. La première étape était : comment faire pour créer une dynamique efficace ? J'ai pensé à mon entreprise et j'ai envoyé un e-mail général pour expliquer la démarche Bus cyclistes en donnant mes horaires, mon



itinéraire et mon numéro de téléphone. J'ai continué à communiquer au sein de mon entreprise et j'ai créé une section « déplacements alternatifs » au niveau du comité d'entreprise. J'ai motivé des salariés qui venaient à vélo à décrire leur trajet et on a défini quatre ou cinq itinéraires que j'ai mis sur l'Intranet de ma société. Le premier réseau de lignes Bus cyclistes était créé.

Suite à cette initiative, l'Association Vélo Toulouse m'a contacté et nous avons décidé de faire rouler les premiers Bus cyclistes lors de la première édition de l'opération « Allons-y à vélo » à Toulouse, organisé par Vélo Toulouse. Il fallait un élément déclencheur pour faire marcher cette initiative : cette opération était une excellente occasion. Le 3 juin 2005 lors du lancement de la semaine « Allons-y à vélo », un Bus cyclistes de 13 personnes est parti de Léguevin. Je me suis rendu compte que je ne pouvais pas limiter le dispositif à mon entreprise et qu'il fallait que j'élargisse. J'ai trouvé le nom Bus cyclistes, j'ai acheté le nom de domaine, j'ai créé le site Internet. Ensuite, l'Association Vélo Toulouse nous a incités à participer aux Trophées du Vélo que Bus cyclistes a gagné en automne 2005. Ce concours étant réservé aux collectivités, associations et entreprises, Bus cycliste y a participé en tant qu'association en cours de création.

Quel est votre objectif à travers la création des Bus cyclistes ?

L'objectif premier est de montrer que le vélo est une alternative crédible à la voiture pour se déplacer. On s'adresse aux automobilistes pour les inviter à prendre le vélo à la place de la voiture. Le plus gros frein

« Les Bus cyclistes transforment la perception du vélo et montrent qu'on peut faire de 8km à 15km en ½h. C'est ce message que véhiculent les Bus cyclistes. »

à l'utilisation du vélo est l'ignorance : les gens ne savent pas à quel point le vélo est efficace. L'objectif de la cartographie utilisée sur le site Internet est d'illustrer les possibilités offertes par le vélo.

La puissance des Bus cyclistes aujourd'hui, c'est la réalité de l'utilisation du vélo. C'est plus que de l'accessibilité au vélo. Si les gens pensent que le vélo est bon pour faire 2km, rien ne va changer. Les Bus cyclistes transforment la perception du vélo et

montrent qu'on peut faire de 8km à 15km en ½h. C'est ce message que véhiculent les Bus cyclistes.

En termes de sécurité, les personnes qui n'ont pas d'expérience à vélo sont souvent réticentes à l'idée de se déplacer à vélo. Comment les faire changer d'avis ?

« L'objectif premier est de montrer que le vélo est une alternative crédible à la voiture pour se déplacer. On s'adresse aux automobilistes pour les inviter à prendre le vélo à la place de la voiture. Le plus gros frein à l'utilisation du vélo est l'ignorance »

Il y a effectivement tout un travail d'éducation ou de rééducation à faire concernant la sécurité à vélo et le passage de la voiture au vélo. C'est notamment un des services que je propose avec B2Cycle (conseil en déplacement et cohésion pour les entreprises, volet commercial des Bus cyclistes) : aller apprendre aux néo-cyclistes à faire du vélo en toute sécurité. Parce qu'on prend des réflexes quand on est en voiture et les néo-cyclistes ne se rendent pas compte qu'on ne peut pas se comporter de la même façon à vélo ou en

voiture. La sécurité du cycliste est tout d'abord basée sur l'entente entre les automobilistes et le cycliste. Il faut une confirmation d'avoir été pris en considération, d'avoir été compris par l'automobiliste. Sans ces certitudes, le cycliste doit se considérer comme invisible. Ce comportement n'est pas un réflexe que les néo-cyclistes vont avoir.

En plus, il y a un espace à retrouver : la voiture à réquisitionné l'espace public et elle ne veut pas le redonner. Et c'est complètement délirant, qu'est-ce qui est dangereux ? Ce n'est pas le piéton, le cycliste ou la personne qui fait du roller ne sont pas très dangereux ; en revanche la voiture est dangereuse, et au lieu de la mettre de côté, on met les autres de côté. Il faut savoir que la plupart des accidents à vélo se produisent lorsque l'on sort d'un endroit sécurisé et qu'on arrive dans un endroit non sécurisé. Il y a parfois une confusion des zones qui sont aménagées pour « sécuriser » le trajet des cyclistes, mais qui en réalité ont pour conséquence de mettre les cyclistes de côté. Et le problème est que les automobilistes regardent d'où vient le danger, c'est-à-dire d'où viennent les voitures. Si un cycliste n'est pas dans la circulation et que les aménagements l'obligent à couper la trajectoire de l'automobiliste, l'existence même de ces aménagements cyclables peuvent finalement détériorer la sécurité parce que l'automobiliste ne regarde pas d'où vient le cycliste. D'ailleurs, dans les petits ronds-points, il ne faut pas d'aménagement, le CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les construc-

La réalité est qu'il y a peu de cyclistes et les automobilistes n'ont pas le réflexe de faire attention à eux. En Allemagne par exemple, il peut y avoir un cycliste derrière chaque virage, donc les automobilistes font attention. En Hollande, vu les flux de cyclistes, les personnes savent et laissent les pistes cyclables libres.

En France, il n'y a pas de cyclistes. Quand je vois des automobilistes qui ne respectent pas les sas cyclables¹ mais qu'il n'y a aucun cycliste dessus, on ne peut pas vraiment leur en vouloir. Quand je leur fais remarquer, ils ne sont pas souvent au courant.

L'intérêt des Bus cyclistes est d'encourager le déplacement à vélo. Si je peux me déplacer à vélo, vous pouvez le faire aussi. C'est la philosophie de l'exemplarité. Après, l'essentiel est le partage de la route. Et ça va forcément venir. Plus il y aura de cyclistes, plus la sécurité augmentera parce que la vigilance augmentera de la part des automobilistes.

Un meilleur partage de la route passe par la réduction du nombre de voitures en ville ?

C'est inéluctable. Les automobilistes en prennent conscience. D'ailleurs, ils se plaignent du temps qu'ils mettent pour aller travailler à cause du trafic dense et des embouteillages. Beaucoup se mettent aux deux-roues motorisés pour deux raisons : d'une part car ils veulent s'affranchir de la voiture et d'autres part car ils ont souvent une méconnaissance du fait que ces trajets pourraient se faire à vélo. A moins de 20km, vous pouvez efficacement prendre un vélo, avec de l'habitude, de l'entraînement. Ce qui est important, c'est le choix.

Les automobilistes disent qu'ils ne peuvent pas utiliser le vélo car leur temps de trajet serait allongé de 20 minutes. Mais quelques années plus tard, lorsque les embouteillages ont transformé les 20 minutes en 40 minutes, les automobilistes réussissent quand même à aller au travail. Mais comme c'est du subit, il n'y a aucun impact positif, alors que quand c'est du choisi, c'est mieux vécu.

Quels sont les freins à l'utilisation des Bus cyclistes ?

Le seul véritable obstacle à l'utilisation du vélo et des Bus cyclistes est de ne pas pouvoir garer son vélo à

l'arrivée. Les problèmes de météo, d'hygiène, de sécurité... ne sont pas des obstacles insurmontables. Pour les enfants, ce n'est pas un frein puisqu'ils adorent se déplacer à vélo. Il faut s'organiser.

Quelles sont les conséquences de la mise en place et de l'utilisation des Bus cyclistes ?

Par rapport aux autres modes de déplacements alternatifs à la voiture, le vélo a l'avantage d'avoir un effet bénéfique sur la santé. Se déplacer à vélo est un gain en qualité de vie.

On peut souligner qu'une personne qui se met à venir à vélo devient réticente à réutiliser la voiture. Elle sera beaucoup plus encline à faire du covoiturage ou à prendre les transports en commun.

Les entreprises ont énormément à gagner à développer le vélo comme moyen de transport des salariés (moins de places de parking donc réduction des coûts...). Si les responsables des plans de déplacements en entreprise utilisent bien cette cartographie dans leur communication, les employés qui viennent en voiture se rendront compte qu'ils peuvent venir à vélo et que faire 5, 6, 10 km à vélo est possible.

Enfin, Bus cyclistes est le système le plus efficace pour développer le vélo. C'est plus puissant d'aller chercher quelqu'un et de lui montrer un trajet à vélo que de militer pour avoir une piste cyclable devant chez soi. La dynamique de faire découvrir le vélo permettra de mettre en place la dynamique d'aménagements de voies pour les vélos. L'idée est de massifier l'utilisation du vélo. Plus il y aura de vélos sur les routes, plus les cyclistes seront respectés.

Quelles sont les dépenses de fonctionnement de votre association ?

Il n'y a pas de salariés mais je veux à terme devenir salarié de l'association.

J'ai investi personnellement une grosse somme pour développer et moderniser le site Internet www.buscyclistes.org. J'avais obtenu des promesses de subventions pour la totalité, mais je n'en ai récupéré que les trois quarts.



¹ Espaces réservés aux cyclistes entre la ligne d'arrêt des véhicules à un feu de signalisation et un passage piétons pour permettre aux cyclistes de se placer devant les véhicules motorisés pour démarrer en toute sécurité.