



Hervé Bellut  
Président de l'Organisation Bus cyclistes

 L'ÉDITO DE DÉCEMBRE 2008

# Les bus cyclistes, Outils des Plans de Déplacements (PDE)

*PDE, voici un nouveau sigle, signifiant Plan de Déplacements, qui fait de plus en plus parler de lui et auquel sera associé notre nouveau concept de Bus Cycliste®.*

## DÉFINITION D'UN PDE (d'après l'ADEME) :

Le PDE est une démarche d'analyse globale de tous les déplacements d'une entreprise. Il aboutit à la mise en place d'un plan de mobilité. Sont ainsi privilégiées toutes les solutions de transport capables de limiter l'utilisation de la voiture individuelle :

- La marche à pied
- Le vélo
- Les transports en commun
- Le covoiturage
- Les véhicules propres

Le premier PDE a vu le jour en France en 1992 à Grenoble. Il a fallu attendre 2001 pour voir le premier PDE en région toulousaine, et ce n'est qu'en 2008 que le cap de 500 PDE a été franchi en France. Et aujourd'hui, les PDE sont sur la rampe de lancement. Encouragés par la récente prise de conscience en matière de développement durable et d'entreprise éco citoyenne, ils éclosent dans toute la France.

Mais, pour autant, la mission des porteurs de PDE au sein des entreprises reste assez floue, et ces derniers se retrouvent très démunis face à une tâche imprécise, que personne ne comprend vraiment, et pour laquelle peu d'exemples peuvent servir de support. La mise en place d'un PDE aujourd'hui dans l'entreprise peut être comparée à l'arrivée de la qualité il y a une vingtaine d'années. Attribuée avec une certaine légèreté à un responsable environnement, directeur du personnel ou autre responsable des moyens généraux, ce dernier se retrouve face à une entité fuyante et mal définie, et ressent vite une grande solitude à mesure qu'il comprend que faire changer les habitudes n'est pas chose simple. ...





... La prise de conscience de la nécessité d'abandonner progressivement la voiture vient assez vite. Mais le passage de la sphère des idées à celle des actes est un autre défi. Nous sommes face au changement, et ce dernier ne survient pas tout seul. Nous en reparlerons.

Les leaders de bus cyclistes connaissent bien cette question puisqu'ils ont changé de mode de déplacement, et se mettent au service des autres pour les accompagner dans ce changement modal. Et à ce titre, les bus cyclistes® deviennent un instrument à mettre dans la boîte à outils des PDE. En effet, la partie technique d'un PDE, qui consiste principalement à faire une enquête auprès du personnel et à indiquer les lieux de résidence avec les moyens d'accès disponibles, est assez rapide et simple. Mais pour ce qui est la phase suivante, la mise en œuvre des actions, force est de reconnaître qu'on en a vite fait le tour, tout au moins en ce qui concerne le vélo. Et après avoir fait installer des douches, des vestiaires et des parkings à vélo, il reste au responsable du PDE à dynamiser son projet en invitant ses collègues à prendre le vélo. Petit déjeuners offerts, mise à disposition de VAE, ateliers de réparation, il reste quelques pistes.

Mais la plus prometteuse est de dynamiser la partie « vélo » du PDE en s'appuyant sur ceux qui ont déjà franchi le pas et qui, en général motivés et enthousiastes, peuvent devenir d'excellents catalyseurs en servant de guides aux autres. Un convoi de cyclistes se déplaçant sur un itinéraire prédéfini en respectant des horaires, ça rappelle quelque chose, non ? On appelle ça un Bus Cycliste®...

Bonne Route,

Hervé

*Président de l'Organisation Bus cyclistes*



## VIE DE L'ASSOCIATION

- Nouvelle fréquence pour la gazette qui devient **trimestrielle**.
- **L'antenne parisienne** se précise. Avec 28 lignes de Bus Cyclistes, la région parisienne devient le **deuxième pôle** fort pour l'OBC. Pour assurer son développement et sa promotion localement, Simon, leader de la ligne 4 sur Paris, devient vice-président et membre du bureau, après élection par mail par le conseil d'administration.
- **Bientôt un reportage sur France 2 ?** Un premier contact a été établi, en vue d'un éventuel reportage au printemps. Mais aucune certitude.





## Une autre façon de pédaler... zen...

*La pratique de l'utilisation de la bicyclette pour tous nos de déplacements de proximité semble maintenant une évidence. Pourquoi déplacer une tonne pour au final ne pas trouver de place dans un parking et galérer dans les bouchons, sans parler des pollutions sonores + CO2, et le stress de la conduite...*

Cette réalité nous incite à penser différemment. L'organisation des bus cyclistes est une association qui m'a séduit très rapidement et j'ai même décidé de devenir un humble chauffeur de bus cycliste. Pour ne rien vous cacher j'ai trouvé un itinéraire sympathique, je passe dans un bois et près d'un lac que du bonheur. Sauf que parfois la météo fait des siennes avec la pluie, mais ce n'est pas grave il a pire le vent «Millo-dioùs», il a aussi le soleil en été ou une distance trop importante... Bref cette autre réalité pourrait nous conduire vers une autre solution scooter, covoiturage, transport en commun. Pour les inconditionnels du vélo, il existe une autre solution!

Trois lettres suffisent pour la nommer : V.A.E comme Vélo à Assistance Électrique. J'ai essayé, c'est génial! On est toujours condamné à pédaler, mais c'est bien plus facile. Il n'y a plus de côte, ni de vent, ou de coup de pompe, toutes les difficultés sont gommées.

Coté technique, il y a maintenant pas mal de choix. Il faut essayer plusieurs machines pour voir laquelle est la plus adaptée à votre profil.

J'ai noté deux types distincts :

- Le modèle urbain, le cycliste a alors une position droite, l'assistance au démarrage est immédiate.
- Le deuxième profil sera apprécié par ceux qui souhaitent parcourir des étapes plus longues, l'assistance démarre à partir de 5 km/h.

Question prix, oui c'est cher mais il n'y a pas de supplément à payer, pas d'assurance ou d'essence. Question sécurité, le fait de circuler sur des pistes cyclables réduit considérablement les risques d'accident. Le VAE reste un vélo, la réglementation impose les règles suivantes : l'assistance électrique n'est possible que lorsque le cycliste pédale, la puissance du moteur ne peut pas excéder 240 W, la vitesse maximale avec assistance est de 25 Km/h, enfin la dernière si l'on freine, l'assistance est coupée.

Bonne route

Jean-André,  
*Le bus cycliste n°18 Toulouse.*





# La puissance du nombre, Oui, mais comment l'utiliser ?

*Le monde évolue sans cesse. Et sans cesse, nous devons nous adapter. Parfois en anticipant, mais bien souvent en subissant, en retard, et même des fois dans l'urgence. Le mouvement planétaire de prise de conscience au niveau environnemental est le reflet d'une évolution. Utiliser le vélo lorsqu'on le peut à la place de la voiture va évidemment dans le bon sens en ce qui concerne les changements en cours. On pourrait donc croire que s'engager dans sa promotion en ce moment est une sinécure, qu'il suffit de se laisser porter par le courant.*

*Soit... Parler vélo aujourd'hui reçoit un écho bien plus favorable qu'il y a ne serait-ce que cinq ans. Pour autant, à l'image de la pratique du vélo justement, cela ne dispense pas de pédaler, de faire des efforts de façon continue pour éviter de s'arrêter et de tomber.*

*C'est ce que nous nous efforçons de faire à l'OBC. La lettre ci-dessous est un exemple de ces coups de pédales parfois nécessaires à vélo pour relancer en bas d'une côte. Elle servira d'éditorial pour ce mois-ci.*

Bonjour à tous,

Et non, ce mail n'est pas l'annonce de la publication de l'éditorial du mois de Novembre. Et ce, tout simplement parce que je coince. Je n'ai aucune inspiration, chaque essai de traduisant par quelques phrases mal ficelées qui ne donnent rien de bien consistant. J'ai donc posé mon stylo (clavier), me suis arrêté, pour me demander pourquoi ça ne vient pas. En général, il y a un sens lorsque ça m'arrive.

La dernière fois que j'ai vécu cela, c'était en 2005, alors que je rédigeais une lettre pour demander à mon maire plus de pistes cyclables. Je ressentais bien que ça ne passait pas. Je me suis arrêté, me suis demandé comment continuer en étant plus efficace et finalement, je me suis dit que ce serait mieux de proposer à ceux que ça intéressait de m'accompagner sur mon trajet à vélo. C'est ainsi que sont nés les bus cyclistes de l'OBC.

Pour l'édito et la gazette, qui s'essouffent un peu, ça saute aux yeux. L'OBC est une aventure collective, qui ne fonctionne que grâce à l'existence des conducteurs de bus cyclistes. Son expression doit également être collective. Nous sommes déjà quatre à avoir rédigé des éditos. Ils peuvent être le reflet d'aventures, d'actions, d'idées et de points de vue issus de toutes les villes concernées. Vous êtes nombreux parmi les leaders à vous investir également dans la promotion locale du vélo. L'OBC peut s'en faire de relais.

Je vous propose donc, à l'instar de Gérard, Philippe et Jean-André, de nous envoyer, à [bureau@buscyclistes.org](mailto:bureau@buscyclistes.org), vos propositions de textes pour les éditos et la gazette, qui pourra ainsi refléter la vie de l'OBC sur toute la France, et non uniquement sur Toulouse. C'est possible car nous devenons de plus en plus nombreux.

Voilà, c'est juste mon petit message, pour que ce vide devant ma feuille blanche se transforme créativement en une dynamique, basée sur « la puissance du nombre ».

Y'en a pas un que ça inspire pour écrire un édito ?

Cordialement.

Hervé

Président de l'Organisation Bus cyclistes

