



L'AGGLO Orléans Val de Loire

Catégorie : Vélo et transports publics : une combinaison gagnante

ANNEXE II: Description détaillée de l'action présentée



: OUI, le V.L.S. sans affichage publicitaire est possible !

LES GRANDES DATES DE VELO'+

- **Octobre 2006**, l'Agglo d'Orléans lançait un appel d'offres ouvert pour la mise en place d'un système de location de vélos courte durée en libre service comprenant dans un premier temps un parc de 300 vélos répartis sur 28 stations vélos.
- **Février 2007**, l'Agglo confiait l'exploitation de **vélo'+**, le nom retenu pour le V.L.S. orléanais, au groupe EFFIA pour la mise en place et l'exploitation du système pour une durée de 10 ans.
- **25 juin 2007**, ce sont les premiers tours de roues de **vélo'+**. Les stations vélos se sont déployées dans le courant de l'été 2007.

LA DEMARCHE INNOVANTE DE L'AGGLO D'ORLEANS :

L'originalité du V.L.S. mis en place sur le territoire orléanais a été de déconnecter le service vélo du mobilier urbain. Ce découplage permet ainsi une totale transparence des coûts ; Concrètement l'Agglo verse un forfait annuel à son exploitant. En optant pour cette démarche, la collectivité se positionne comme l'autorité organisatrice des transports urbains en modes doux. Le vélo entre ainsi de « plain pied » dans sa politique de déplacements, au même titre que le réseau de bus et tram et devient un mode de déplacement urbain à part entière.

Vélo'+ porté par l'Agglo, et non par un afficheur, conjugue bien des avantages :

- C'est une totale liberté pour l'autorité organisatrice pour déplacer des stations en fonction des besoins et des attentes des usagers.
- C'est la possibilité d'étendre le service à sa guise en implantant de nouvelles stations sur des communes non bénéficiaires du service
 - ▶ sans contrepartie d'installations de supports publicitaires sur le domaine public
 - ▶ sans attendre le terme d'un contrat avec un afficheur
 - ▶ en faisant abstraction du critère d'attractivité des communes en termes de volume publicitaire et donc de rentabilité pour les prestataires de service.

L'Agglo a résolument choisi de raisonner en termes de SERVICE PUBLIC.

RECETTE : LA REDEVANCE DU MOBILIER URBAIN AU SERVICE DE VELO'+

De manière concomitante, l'Agglo a relancé son marché de mobilier urbain. La redevance perçue permettra de financer pour partie le dispositif des vélos en libre service. Ainsi, sans affiches supplémentaires et en toute indépendance pour l'Agglo, les afficheurs vont contribuer au fonctionnement de vélo' + !

Mobilier urbain : Les avantages de la manne financière sans en avoir les inconvénients !

1 € : LE COUT D'UN VOYAGE EN VELO'+

Bus, tram et vélo'+ sont ensemble au service de la population pour leurs déplacements quotidiens. Partant de ce principe, l'Agglo a calculé le coût de revient d'un voyage en vélo'+. Sur la base de 6 rotations par vélo et par jour, le prix d'un déplacement à vélo est évalué à 1 € contre 2 € pour un déplacement en bus ou en tram.

Vélo'+ intégré dans une politique globale de déplacements

BUS, TRAM, VELO : JOUONS LA CARTE DE L'INTERMODALITE !

- des stations vélo'+ sont disposées aux principaux points intermodaux (comme au pôle d'échanges de la gare d'Orléans et de la gare des Aubrais) et à proximité immédiate des stations de tramway. Pour rendre le service encore plus lisible pour la clientèle, **les stations vélo'+ situées près du tram portent le même nom que les stations tram**, signe de l'intégration de la politique cyclable dans la politique de transports urbains :

Quelques exemples :

- Place de Gaulle
- Croix Saint Marceau
- Tourelles-Dauphine



Ici la station pôle d'échanges Gare d'Orléans-Tram

- Des **dispositions tarifaires particulières pour la clientèle du réseau bus / tram** : les abonnés annuels du réseau SEMTAO bénéficient d'un tarif plus attractif fixé à 5 € (au lieu de 15 €) et d'un temps d'usage gratuit doublé soit 1 heure au lieu de 30 minutes.

Passer du tram au vélo, en toute simplicité !