

Vélib', la location de vélo va-t-elle gagner la banlieue parisienne ?

Le 15 juillet, les Vélib' ont débarqué à Paris. Déjà utilisés plus de 2 millions de fois, leur succès fulgurant pourrait bien gagner la périphérie... Enjeux et explications.

Avec près de 60 000 abonnés annuels et actuellement 1 200 demandes d'abonnement par jour à Paris, les vélos installés par JCDecaux sont une vraie réussite. Un succès qui fait réfléchir un bon nombre d'élus sur la question de l'extension aux villes proches de la capitale. Vincennes, Ivry, ou Vanves sont des exemples de communes désireuses d'installer des vélos en libre-service. Et comme Vélib' a été créé pour des déplacements courts

(97 % des utilisations n'excèdent pas les 30 minutes), les vélos permettraient aux usagers de se déplacer en ville et de faire les allers-retours Paris-banlieue. Concurrencer le RER non, mais développer un moyen de transport alternatif peu coûteux et écologique oui ! Contribuer à réduire la pollution et désengorger quelque peu Paris et sa périphérie sont des avantages non négligeables... Pour ce faire, Frédéric Parrinello, directeur



MICHEL SPINGLIET/AP

Déjà 60 000 abonnés, 2 millions d'utilisations, un vrai tabac. Mais est-ce exportable ?

du cabinet du maire de Vincennes, souligne qu'« idéalement, il faudrait le même système (...) mais que si ce n'est pas le cas, il faudrait que cela fonctionne bien entre les différents réseaux ». Conscient de l'enjeu de l'extension, le maire de Paris, Bertrand Delanoë, a confié cette mission à son adjoint PCF Pierre Mansat, en charge des relations avec

les collectivités territoriales d'Île-de-France. Une réunion des services techniques des différentes communes est prévue en septembre, et elle sera suivie de celle des élus intéressés par le projet. Rappelons que Paris a conclu un contrat de 10 ans avec JCDecaux : la capitale concède à l'entreprise 1 628 panneaux publicitaires et les recettes qu'ils génèrent en échange de l'installation de leur concept Cyclocity (alias Vélib').

Albert Asséraf, directeur général stratégie, études et marketing chez JCDecaux, déclare que l'entreprise « a investi 90 millions d'euros pour l'installation du système et vise 60 millions d'euros de recettes par an sur la publicité du mobilier urbain lié au contrat Vélib' ». Or la proche banlieue ne dispose pas d'un tel espace publicitaire à allouer. Roger Karoutchi, président du groupe Majorité présidentielle au conseil régional d'Île-de-France, demande au conseil « la mise en œuvre d'une aide aux communes de la petite couronne souhaitant bénéficier du dispositif Vélib' », et envisage l'élargissement à l'ensemble de l'Île-de-France. Serge Méry, vice-président de la région en charge des transports, répond qu'« à ce jour, le conseil régional n'a pas de budget à débloquer pour développer Vélib' en proche banlieue ». Et Pierre Mansat renchérit : « Il a fallu plusieurs années à Paris pour installer Vélib', cela ne peut pas se faire comme ça (...) ! Il faut qu'on examine dans quelles conditions on peut procéder à l'extension du système. » Bref, à Paris ça roule et en banlieue ça rame ! ★

DAVINA SANCHEZ

REPÈRES

14 197

C'est le nombre de vélos qui seront installés à la date du 3 septembre dans 1 000 stations.

70 000

C'est le nombre d'utilisations journalières des Vélib' à Paris.

400

C'est le nombre d'emplois créés par Vélib'. Environ 90 % sont des emplois d'agent de maintenance, de mécanicien vélo... et 10 % concernent la gestion d'abonnement et les centres d'appels.

« IL EST NÉCESSAIRE QUE LA BANLIEUE ET PARIS MAÎTRISENT LA TOTALITÉ DU SYSTÈME. »

PAR PHILIPPE GABORIAU, SOCIOLOGUE AU CNRS

« Le système Vélib' est très positif pour Paris mais peut générer certains problèmes, dus à la limitation du territoire. On risque d'accentuer le clivage entre Paris et sa banlieue. Mais l'avantage du Vélib' c'est qu'il relance un objet rétro en en faisant un moyen de transport moderne grâce à une nouvelle technologie. Le Vélib' permet la rentabilité et ce serait d'autant plus

efficace de l'installer en banlieue, où l'on est sous la contrainte du RER, pour désengorger la circulation automobile. Il est nécessaire que la banlieue et Paris maîtrisent la totalité du système. Mais Vélib' est un réseau qui prend au piège, qui ne marche qu'avec ce type de vélo. Si la banlieue l'adopte, elle risque de devoir se calquer sur Decaux. »