

Vélos en libre service : la conta

Les succès de Vélo'v, puis Vélib' ont lancé le débat. Pour les communes de banlieue qui veulent aussi leurs vélos, quelle est la marge de manœuvre ? Choix de l'opérateur, modèle économique, type de contrat... les variables sont nombreuses et les solutions pas si simples.



La banlieue, si proche, voudrait bien aussi bénéficier du système...

Noëlle GASTOUE

Vélib' réveille le Grand Paris

Les banlieues rêvent de Vélib'. Le système parisien ranime l'intérêt des élus pour le Grand Paris. Mais la création d'un réseau de vélos en libre service est un casse-tête, juridique, technique et financier.

Cela devait être une réunion entre voisins, mais au fil des jours la liste des invités s'est allongée. Des représentants de communes, de structures intercommunales, des conseils généraux et du conseil régional... étaient en effet conviés, le 16 octobre, à la réunion organisée par la ville de Paris pour parler de l'extension du dispositif Vélib' à la banlieue.

Bertrand Delanoë l'avait annoncée le 25 septembre, lors d'une réunion de la « Conférence métropolitaine », ce club informel regroupant une soixantaine de collectivités de l'agglomération. « Nous travaillons sur le sujet depuis fin juillet », indique Pierre Mansat, adjoint (PCF) de la capitale en charge des relations avec les collectivités d'Île-de-France.

Tout l'été, les maires des communes limitrophes ont en effet manifesté leur intérêt, par courrier ou voie de presse. « Lors des premières réflexions sur Vélib', nous nous sommes posé la question des relations avec la banlieue : c'est le fond de notre politique de déplacements, explique l'élu. Les habitants de la banlieue y ont intérêt, les Parisiens aussi. Un tiers d'entre eux

➤ Un casse-tête technique, juridique et financier





Le succès de Vélib' tient aux qualités de centralité du tissu urbain parisien : forte densité ; grande mixité combinant habitat, emplois et équipements ; foisonnement de déplacements. Sans oublier un relief peu accidenté, un faible taux de motorisation des ménages et un réseau cyclable étendu bien qu'imparfait. Tout cela permet au système d'atteindre l'indispensable « masse critique » : un maillage serré et continu

de stations, un nombre de vélos important, un turn over élevé des bicyclettes et des trajets relativement courts. Le système est coûteux : lors d'une journée d'étude récente, un responsable du groupe Decaux a cité la fourchette de 80 à 90 millions d'euros annuels en fonctionnement. Le financement est assuré par la publicité, ce qui suppose un potentiel publicitaire considérable. L'intérêt de JCDecaux est également de disposer d'une vitrine internationale de son savoir-faire. Ces qualités se retrouvent-elles extra-muros ?

1. Quels systèmes pour quels besoins ?

Si l'on s'en tient au seul critère de la densité, différents cas de figure apparaissent d'emblée. Les communes limitrophes les plus denses atteignent 200 habitants à l'hectare, à mi-chemin entre les quartiers centraux parisiens (jusqu'à 500) et la moyenne en proche couronne (60). Pour les villes comme Boulogne-Billancourt, Levallois ou Vincennes, la logique appelle une continuité de systèmes de libre service comparables et compatibles avec Vélib'. La première réunion au conseil général des Hauts-de-Seine a déjà permis de distinguer deux types de besoin : en périphérie, et plus loin (les vélos publics auraient plutôt un rôle local, pour le rabattement de trafic vers les gares). On peut aussi imaginer des dispositifs ciblant les déplacements internes de villes importants, anciennes ou nouvelles. L'Île-de-France est un territoire discontinu qui pourrait donc accueillir différents systèmes.

Hervé Marseille s'interroge aussi sur le type de matériel : faudra-t-il des vélos à assistance électrique pour les zones avec des fortes pentes des Hauts-de-Seine ?

| Vélos en libre-service : une stratégie, plusieurs modèles économiques | | |
|---|---|---|
| Patrimoine publicitaire de taille significative | Paris  5 900 faces publicitaires Lyon  5 400 faces publicitaires | <ul style="list-style-type: none"> • Financé à 100 % par le Mobilier Urbain publicitaire • Intéressement de JCDecaux à la qualité du programme (jusqu'à 12 % des recettes publicitaires et du chiffre d'affaires vélos) • Financé à 100 % par le Mobilier Urbain publicitaire • Abonnements annuels perçus par JCDecaux |
| Patrimoine publicitaire de taille moyenne | Marseille  700 faces publicitaires | <ul style="list-style-type: none"> • Redevance payée par la ville à JCDecaux • Partiellement financé par le MU publicitaire • Publicité sur les vélos (CA perçu par JCDecaux) |
| Patrimoine publicitaire réduit | Toulouse  350 faces publicitaires | <ul style="list-style-type: none"> • Largement financé par la ville • Partiellement financé par le MU publicitaire • Publicité sur les vélos (CA perçu par JCDecaux) • Abonnements annuels perçus par JCDecaux |

2. Quelle structure pour quels territoires ?

Imaginons le cas des communes limitrophes de la capitale : faudrait-il un groupement de commande pour passer un contrat ? Un groupement d'intérêt public ? Un syndicat mixte à vocation unique, comme il en existe déjà pour la distribution de l'eau, ou pour l'électricité et l'éclairage ? Ou encore une structure née de la Conférence métropolitaine ? Dans la mesure où le financement sera public, avec des participations diverses, on peut aussi penser au Stif, autorité organisatrice naturelle des réseaux d'intérêt régional.

La question renvoie au statut des dispositifs adoptés. A Paris, c'est un système marchand, avec un marché public. Le couplage vélo + publicité ne semble pas réaliste en banlieue, sauf cas particuliers. Dans les Hauts-de-Seine par exemple, 29 sociétés privées se partagent les marchés locaux de l'affichage. Pourquoi pas une délégation de service public ? Il y aura mise en concurrence de toute façon. Les élus aujourd'hui obnubilés par Vélib' verront alors que d'autres opérateurs existent dans l'univers du transport et des services urbains.

3. Quelle compatibilité avec Paris ?

Vélib' est un système « propriétaire ». Comment sortir de l'impasse tout en respectant les marchés publics ? Il est en effet exclu de monter un appel d'offres exigeant la technologie d'un opérateur donné. Pierre Mansat imagine un système de pass universel, qui permette d'utiliser plusieurs dispositifs. « Ce n'est qu'une affaire de technologie. » Mais elle est redoutable : une chose est que l'utilisateur ait une carte unique, une autre qu'il puisse déposer un vélo de l'opérateur A dans la station d'un opérateur B...

H. G.

Fabienne Keller, maire (UMP) de Strasbourg

« Nous voulons un libre service vélo qui irrigue toute l'agglomération »

Avec 130 000 cyclistes quotidiens, une part modale du vélo estimée à 20 % et une fréquentation touristique en hausse de 35 % depuis la mise en service du TGV-Est, Strasbourg cumule les raisons pour poursuivre sa politique d'aménagement en faveur des cyclistes. La mairie lance une réflexion qui aboutira, l'année prochaine, à la mise en place d'une offre en libre service.

Ville&Transports-MAGAZINE. Strasbourg veut se doter d'un système de vélos en libre service. Vélocation, le service associatif de location, ne répond donc plus aux besoins ?

Fabienne Keller. Ce service permet 260 000 journées de location par an, dans ses agences proches du centre. Les modèles sont assez sportifs et performants, et se louent au minimum à la demi-journée. Mais il y a de la place pour un système complémentaire, plus souple, sans contraintes horaires et qui irriguerait toute l'agglomération. Vélo Emploi, qui travaille avec des personnes en insertion et dispose du soutien de la ville, n'est pas menacé

V&T-M. Quelles sont vos attentes ?

F. K. Notre choix est ouvert, même si certains systèmes nous intéressent car ils correspondent mieux au contexte strasbourgeois. Le vélo libre service à Copenhague est gratuit. Il fonctionne avec un jeton, comme les caddies de supermarché. Mais les risques de vol et de dégradation sont nombreux. Vienne a abandonné un système similaire au



Fabienne Keller.

bout de quelques jours. En Allemagne, Call a Bike m'a séduite lors d'un voyage d'études. J'ai relevé le problème de la dispersion, parce qu'il n'y a pas de stations fixes.

V&T-M. Que pensez-vous du couplage vélo + publicité ?

F. K. Vélib' utilise beaucoup d'espace public, au détriment des autres vélos. Place de la Gare, avec les trajets combinés en TER, il faudrait stationner 800 vélos. C'est inimaginable. L'offre devra se diffuser dans toute la Communauté urbaine. Nous voulons en outre dissocier le vélo de la publicité, parce que nous nous battons déjà pour canaliser l'affichage en ville. Il n'y a aucun panneau sur les stations du réseau étendu du tramway, que nous avons inauguré à la fin de l'été.

V&T-M. Transdev, qui gère le réseau de transports en commun strasbourgeois, possède

la licence pour commercialiser le système Call a Bike sur le marché français. Strasbourg ne serait-elle pas une belle vitrine ?

F. K. Il y aura un appel d'offres, en toute transparence, ouvert à tous ceux qui répondront au cahier des charges. Un groupe de travail, qui associera les élus, les techniciens et les associations de cyclistes, va définir nos besoins avant la fin de l'hiver. Il y aura des

contraintes géographiques de desserte des communes périphériques. Pas question de répéter l'erreur de Paris, qui n'a pas inclus la banlieue dans le premier déploiement de Vélib' ! Nous pourrions prévoir une mise en service en juillet, juste après les élections municipales.

V&T-M. Strasbourg a longtemps revendiqué un rôle de leader dans les politiques urbaines du vélo. Pensez-vous avoir maintenu l'avance ?

F. K. Oui, sans hésiter. L'agglomération strasbourgeoise compte déjà 130 000 cyclistes, un record ! Les infrastructures progressent énormément, et chaque offre nouvelle provoque une surréaction enthousiaste des cyclistes. Dans les parkings aux alentours de la gare, réaménagée pour le TGV, les 1 250 places dans les parcs à vélos ne suffisent plus. On estime que 500 vélos sont stationnés, dans la journée, au pied des arbres ou attachés au

mobilier urbain sur la place de la gare. L'intermodalité est une source formidable de développement des modes doux. Strasbourg compte 485 kilomètres de pistes et d'itinéraires cyclables, et plus de 300 contresens cyclables. Le maillage est presque complet. Nous peaufinons maintenant les intersections et l'insertion des sites nouveaux. J'ai pris note des critiques des associations, relatives aux pistes parallèles aux nouvelles lignes de tramway. Et nous n'allons pas développer excessivement les pistes mixtes, sources de conflits avec les piétons.

V&T-M. Il y a d'autres freins, comme le vol des vélos et le stationnement...

F. K. En 2006, nous avons installé 1 000 arceaux, et nous continuerons à ce rythme. Nous aidons les associations à investir dans le marquage des cadres. Avec la vidéosurveillance installée aux endroits stratégiques, le voleur serait tout de suite repéré, en plein jour avec sa pince monseigneur ! Je n'oublie pas le code de la route. Il faut trouver une politique de répression adaptée aux manquements des cyclistes, notamment aux feux rouges. Il est anormal d'infliger la même amende à un vélo qu'à un poids lourd ! 90 euros, c'est le prix du vélo... Le cycliste met rarement les autres en danger. La police municipale a déjà reçu des consignes de pédagogie : la politique de la quetsche, avant la prune... La police nationale reste parfois plus sévère.

Propos recueillis par Olivier MIRGUET

quittent chaque jour la capitale pour aller travailler, c'est la grande nouveauté des quinze dernières années. Mais l'absence de structure intercommunale nous a freinés : il aurait fallu attendre des mois pour pouvoir passer le marché ! » Pour l'heure, les habitants de petite couronne devront se satisfaire des stations placées en limite de la capitale. Seule la ville de Pantin a pu expérimenter une station de 20 vélos, lors de la Semaine de la mobilité, en parallèle avec une navette fluviale. Le maire était intervenu il y a plus d'un an déjà. Le succès populaire de Vélib' et le tapage médiatique qui l'accompagne n'ont pas échappé aux élus. Le contexte est propice : les élections municipales approchent et le débat sur le Grand Paris n'a jamais été si effervescent. Or le sujet du transport est prioritaire. De près ou de loin, toutes les collectivités y vont donc de leur initiative. Le président du conseil général des Hauts-de-Seine, Patrick Devedjian (UMP) a ainsi invité, le 1^{er} octobre, les maires du département, à une réunion sur la mise en place d'un service de prêt de vélos urbains. « Les 36 maires étaient présents ou représentés, ils ont tous exprimé leur souhait de voir un dispositif se mettre en place, et ils

désirent tous que le département s'implique », raconte Hervé Marseille, maire de Meudon (Nouveau centre) et vice-président en charge des Transports.

Le 4 octobre, c'est Jean-Pierre Brard, le maire apparenté PC de Montreuil (Seine-Saint-Denis) qui, à son tour, organisait une réunion, avec cette fois les 29 communes limitrophes de la capitale. Son objet : débroussailler le terrain avant la réunion du 16. Une quinzaine de maires auraient fait le déplacement. Des réflexions internes ont également lieu dans le Val-de-Marne. Ici, on évoque le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif), là on imagine la participation de la RATP. Le conseil régional lui-même a décidé de constituer un groupe de travail pour discuter des modalités de mise en place de systèmes type Vélib' en banlieue, et du rôle qu'il pourrait jouer. Signe des temps, l'initiateur de l'opération est le vice-président en charge des Transports, Serge Méry (PS), et non pas son homologue responsable de l'Environnement, Michel Vampouille (PS), qui pilote la politique vélo.

Les promoteurs de Vélib' peuvent se réjouir. La présence de milliers de vélos publics dans les rues de Paris continue de provoquer des

Les systèmes de vélos en libre service

| | Ouverture | Nombre de stations | Nombre de vélos |
|------------------------|-----------|--------------------|-----------------|
| ▶ DECAUX | | | |
| Vienne (A) | 2004 | 70 | 1 000 |
| Gijon (E) | 2004 | 8 | 53 |
| Cordoue (E) | 2004 | 4 | 35 |
| Lyon | 2005 | 250 | 3 000 |
| Bruxelles | 2006 | 23 | 250 |
| Aix-en-Provence | 2007 | 16 | 200 |
| Paris | 2007 | 1 451 | 20 600 |
| Séville (E) | 2007 | 250 | 2 500 |
| Besançon | 2007 | 30 | 200 |
| Mulhouse | 2007 | 20 | 200 |
| Marseille | 2007 | 130 | 1 000 |
| Toulouse | 2007 | 135 | 1 470 |
| Rouen | 2008 | 20 | 250 |
| Luxembourg | 2008 | 20 | 200 |
| ▶ CLEAR CHANNEL | | | |
| Rennes | 1998 | 25 | 200 |
| Drammen (N) | 2002 | 23 | 350 |
| Oslo (N) | 2003 | 70 | 1 200 |
| Trondheim (N) | 2005 | 10 | 120 |
| Göteborg (S) | 2005 | 11 | 150 |
| Stockholm (S) | 2006 | 160 | 2 000 |
| Barcelone (E) | 2007 | 400 | 6 000 |
| Washington (EU) | 2007 | 10 | 120 |
| Dijon | 2007 | 40 | 400 |
| ▶ EFFIA | | | |
| Orléans | 2007 | 28 | 300 |

➤ Orléans : Vélo'+ en progrès

Lancé fin juin avec 300 vélos en libre-service et 27 stations (28 en janvier prochain) le service Vélo'+ monte lentement en puissance à Orléans. Au 10 octobre, l'exploitant Effia avait en effet enregistré 11 000 voyages, 606 abonnés annuels (dont 20 % d'abonnés annuels au réseau de bus Semtao) et 2 000 abonnements hebdomadaires. « Quelques dysfonctionnements ont été recensés et sont en passe d'être résolus », a déclaré Charles Eric Lemaignan, président de l'agglomération. Le système de location va être adapté au niveau de la connexion entre le vélo et la borne d'attache. Une adaptation du logiciel est en cours pour optimiser la reconnaissance par radio-fréquence des vélos, et éviter des problèmes de surfacturation. Dans l'attente « d'offrir un service optimal », l'Agglo et Effia ont décidé de prolonger la durée des abonnements. De même, les tarifs promotionnels de lancement ont été maintenus. En septembre, plus de 5 500 voyages (80 % inférieurs à 3 km) ont été enregistrés tandis que le rythme des abonnements avoisine désormais les 20 par jour. 100 vélos à cardan vont arriver pour éviter les risques de déraillement !

J.-J. I.

réactions en chaîne, parfois houleuses mais certainement salutaires. A commencer par la reconnaissance du vélo. « Paris a servi de révélateur : le vélo apparaît comme un mode de déplacement – et pas seulement de loisirs – même si le phénomène reste à petite échelle », observe Hervé Marseille. Les vélos gris ont brutalement braqué les projecteurs sur la question du partage de l'espace et de la cohabitation entre usagers, sur le sens des règles collectives et leur nécessaire remise à plat. Ils ont montré les vertus de l'apprentissage, individuel et/ou collectif, du vélo. Et voilà qu'ils poussent les élus à discuter ensemble comme aucun sujet n'avait su le faire. « C'est un accélérateur d'intercommunalité dans l'opinion publique », observe Pierre Mansat. *L'expression de Grand Paris refait surface, Vélib' a créé un appétit citoyen pour la question.* » Les déclarations récentes de Nicolas Sarkozy, sur le schéma directeur ou sur le pilotage de la métropole francilienne, poussent également les élus à se positionner.

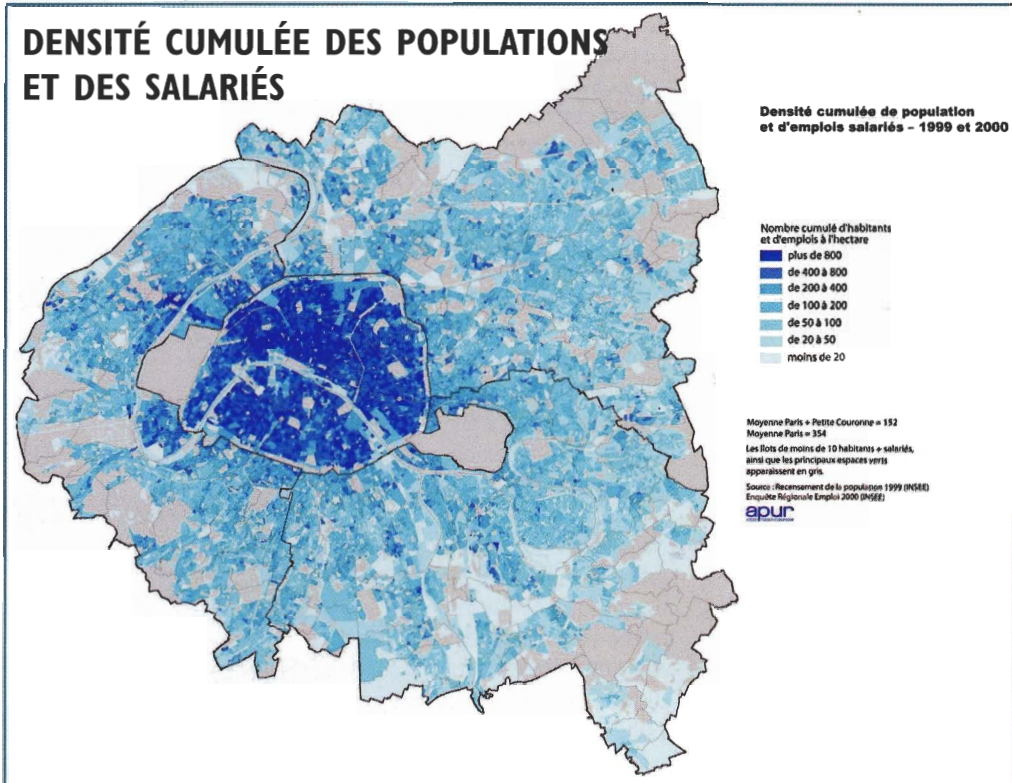
Le hic, c'est que Vélib' ne peut être étendu à la banlieue. Juridique-

► Barcelone conquise par le libre service

Trois mois après son lancement, le système de VLS mis en place par Clear Channel avait déjà conquis 90 000 Barcelonais.

Face à ce succès qui dépasse toutes les prévisions, la ville a demandé à l'opérateur d'étendre le dispositif : 6 000 vélos (contre 1 500 aujourd'hui) et 400 stations seront disponibles au printemps. Ce marché n'est pas lié à la publicité. Selon le groupe américain, le coût pour la ville représente 1 500 euros par vélo par an. La première tranche de 1 500 vélos serait donc couverte par les abonnements.

DENSITÉ CUMULÉE DES POPULATIONS ET DES SALARIÉS



ment impossible. Un contrat, un territoire, une technologie brevetée, un montage financier... le système est verrouillé. Tout au plus le maire de Paris pourrait-il offrir à ses voisins quelques stations. « Dans le marché, nous avons mis en place une clause qui prévoit que l'on construise 500 stations supplémentaires, mais sans préciser leur localisation », indique en effet Denis Baupin, adjoint Vert au maire de Paris en charge des Transports. « Je ne comprendrais pas qu'il ne saisisse pas l'occasion [NDLR : pour resserrer les liens avec la banlieue] », lance de son côté David Dornbusch, candidat socialiste aux législatives dans le Val-de-Marne. Auteur d'une tribune parue dans

le Monde le 19 septembre, et intitulée « Vélib' : la banlieue prise en otage par Decaux », ce dernier attend un geste fort.

Et après ? Les idées fusent, mais la problématique est si complexe que nul n'arrive encore à en saisir tous les paramètres. « Tout le monde tourne en rond sur le comment faire », reconnaît lui-même David Dornbusch. Les questions qui se posent sont multiples (cf encadré). Toute une gamme de réponses émergera des réflexions communes qui s'engagent. « Le même système ne pourra pas être efficace sur tous les territoires », observe Pierre Mansat. « Vélib' est un dispositif particulier, on ne peut pas le calquer partout ! », renchérit Hervé

Marseille. Les rapports et études qui vont se multiplier insisteront forcément sur les mesures prioritaires d'accompagnement : axes cyclables structurants, stationnement dans les gares... Vélib' ou pas Vélib', la création d'un système vélo suppose de travailler sur l'espace public : les stations parisiennes représentent tout de même un linéaire de plus de 15 km ! Or pour l'heure, la banlieue et l'Île-de-France en général ne sont guère cyclables, avec des situations locales contrastées. Tout cela prendra du temps. Certaines collectivités voudront-elles faire cavalier seul et avancer plus vite ? Les électeurs attendent.

Hélène GIRAUD

► Une base de données régionale pour le vélo

Le conseil régional vient de débloquer 200 000 euros pour la création d'un portail Internet grand public permettant de visualiser les itinéraires cyclables, pour les déplacements quotidiens comme les loisirs. Les stations Vélib' seront mentionnées, de même que tous les arrêts et gares de transport public, établissements scolaires et autres « pôles générateurs de trafic ». Le

portail sera interactif : le public pourra donner son avis, et ainsi améliorer l'information. Plus qu'un simple outil d'information, le site devrait promouvoir le vélo et contribuer à l'émergence d'une véritable communauté cycliste. Un appel d'offres va être lancé pour trouver un prestataire compétent pour la conception, la réalisation et l'animation du site.



Gris et bleu, Le Vélo marseillais à trois vitesses se lance dans la roue du Vélib' parisien et du Vélo'v lyonnais.

José SOTO

> Le Vélo

- 700 vélos et 80 stations de 8 à 30 vélos à partir du 12 octobre
- 1 000 vélos et 130 stations à la fin de l'année.
- 100 km de pistes cyclables réalisés en 2007-2008, 100 km en projet
- Vélos empruntés de 6h à minuit (mais ils peuvent être rendus 24h/24)
- Abonnement 1 an : 5 euros (caution de 150 euros) ; première demi-heure gratuite puis 0,50 euro l'heure
- Abonnement 7 jours : 1 euro (caution de 150 euros) ; première demi-heure gratuite puis 1 euro de l'heure.

Le Vélo : les Marseillais dans l'expectative

Ni Vélib', ni Vélo'v, ni V'hello (comme à Aix-en-Provence). A Marseille, c'est Le Vélo. Tout simplement. Annoncés avec le lancement du tramway, en juin dernier, les premiers vélos marseillais en libre service ne devaient commencer à rouler que le 12 octobre. Décalage délibéré pour que tram et vélos ne se fassent pas d'ombre ? Plutôt un retard dû aux connexions électriques des stations, assure Gérard Cheno, adjoint au maire de Marseille.

Dans un premier temps, 700 machines sont disponibles sur 80 stations réparties dans l'hyper centre de Marseille. 250 vélos et 50 stations supplémentaires doivent compléter le dispositif. Sufisant pour un lancement ? « A Lyon, il n'y en avait que 500 au départ », rétorque Renaud Muselier, vice-président de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole (MPM).

Goguenards au début, les Marseillais s'interrogent : « Si ça marche ailleurs, pourquoi pas à Marseille ? » C'est la phrase la plus entendue autour du Vieux-Port à propos de ces vélos. Pour MPM, c'est même un pari.

« Un pari financier », dit Renaud Muselier : les recettes iront à la communauté urbaine. L'élú table sur un million d'euros par an, dont 330 000 euros de redevance annuelle d'occupation du domaine public. Mais la communauté urbaine versera 2,4 millions d'euros par an, pendant 15 ans, à JC Decaux. « Si nous avons

Selon les cyclistes, l'étroitesse des rues du centre ville se prête davantage à la bicyclette qu'à la voiture

50 000 abonnés au premier trimestre 2008, ce sera un beau succès », conclut l'élú.

« Il n'y a pas de raisons que cela ne marche pas à Marseille, estime de son côté Thierry Grand-Dufay, président du Collectifs Vélos en ville. Beaucoup de Suédois, de Danois, de Hollandais qui utilisent énormément le vélo aimeraient avoir notre climat. » « C'est une très bonne chose, acquiesce Robert Alessandri, de Vélo Utile. Avec un abonnement annuel à 5 euros, il va avoir du succès ; cela va pousser les

gens à faire du vélo et la mairie à réaliser des équipements. »

Car si 100 km de pistes et bandes cyclables sont promis avant l'année prochaine et encore 100 km par la suite, les cyclistes marseillais restent dubitatifs. « Il faudra faire avec », note, fataliste, Robert Alessandri. « Les pistes, c'est le point d'interrogation. Celles qui existent disparaissent dès qu'il y a un carrefour ou un rétrécissement. On ne compte pas trop dessus ; on préfère s'appuyer sur une brutale augmentation des cyclistes en

ville », explique Thierry Grand-Dufay. Lui est partisan de la généralisation des zones 30, « vision à long terme de la circulation en centre-ville ». Robert Alessandri est plus réservé, notamment quant à la circulation sur l'emblématique Canebière : « Il n'y aura pas la place pour doubler, donc ce ne sera pas vraiment une zone de partage de la chaussée, dit-il. Une zone 30 ne doit pas seulement être une rue où il y a un panneau de limitation à 30 km/h. »

Si les Marseillais parient sur le

nombre de vélos renversés, les associations se veulent plus rassurantes. Plus y aura de vélos à circuler dans les rues de Marseille, notent-elles, plus les automobilistes et les piétons devront en tenir compte et moins il y aura d'accidents. Il reste, comme le note Thierry Grand-Dufay, que « Marseille est une ville très étendue ; on peut avoir 30 km à faire, c'est rédhibitoire pour l'utilisateur moyen ».

Mais malgré les retards à l'allumage, l'indiscipline supposée ou avérée de l'automobiliste marseillais, les éternels travaux, le manque de pistes et les prévisions financières les plus pessimistes, un des atouts du vélo, selon les cyclistes, reste l'étroitesse des rues du centre ville qui se prête davantage à la bicyclette qu'à la voiture. Quant aux côtes, elles ne sont pas pires que celles de Lyon. « 80 % du territoire des vélos est en centre-ville, où il est le plus efficace et les vélos en libre service correspondent bien à l'utilisation qu'on en fera », estime le responsable du Collectif Vélos en ville. A Marseille, Le Vélo aurait donc bien sa place.

José SOTO