

# Le Journal du Dimanche

Dimanche 19 Août 2007

## Le Journal du Dimanche

### **Phénomène. Après Lyon, Aix, Paris, la bicyclette en libre-service fait des émules en France...**

## **Le vélo à la conquête des villes**

Révolution verte dans les villes françaises. Qu'il soit rouge à Lyon, gris à Paris ou bientôt bleu et blanc à Marseille, le vélo en libre-service s'empare du bitume dans l'Hexagone et nombre d'agglomérations lui font les yeux doux. Après Lyon en 2005 ( Vélo'v ), Paris ( Vélib' ) et Aix-en-Provence ( V'hello ) en juillet dernier, Marseille inaugurera en octobre des bicyclettes aux couleurs de la mer, et Toulouse lui emboîtera le pas en novembre avec son « Véloô-Toulouse », en hommage à la chanson de Nougaro. Cette petite « vélorution » s'apprête également à déferler dans les prochains mois sur Mulhouse et Besançon, tandis que des appels d'offres courent pour les villes de Caen, Perpignan, Dijon et Nantes. De nombreuses communes autour de Paris sont favorables à une extension du système au-delà du périphérique. Depuis le lancement de Vélib' en juillet, la mairie de Paris a déjà enregistré plus de 1, 7 million d'utilisations pour 53. 000 abonnements longue durée et 576. 000 tickets courte durée. Nicolas, Parisien trentenaire, est un des premiers convertis. Chaque matin, il hésite désormais entre le vélo ou le métro, en fonction de la météo. Olivia et Cyril, noctambules du 9<sup>e</sup> arrondissement, s'en servent tous les soirs où ils sortent en ville. En un mois, la bicyclette est devenue tendance. « En France, on revient de loin, souffle Didier Couval, le " M. Vélo " de l'équipe de Bertrand Delanoë. Depuis les années 1960, on n'a cessé d'adapter les villes à la toute-puissante automobile. Le vélo était utilisé par ceux qui n'avaient pas les moyens de s'acheter une voiture. » Aujourd'hui, ce sont des vélos en

partage avec la première demi-heure gratuite \*. Les pays nordiques ont été les premiers à voir dans ce véhicule sain, économique et écolo un bon moyen de transport alternatif : ils ont aujourd'hui trente ans d'expérience dans le vélo en liberservice. Les Pays-Bas, la Belgique, l'Espagne, l'Autriche et l'Allemagne ont redécouvert ses vertus ces dernières années. En France, la réhabilitation de la bicyclette a démarré avec le lancement de Vélo'v à Lyon... il y a deux ans seulement. « Au lancement de Vélo'v, les maires sont venus de la terre entière pour voir ça ! », s'amuse Albert Asséraf, directeur stratégie et études chez JCDecaux, l'entreprise de mobilier urbain qui équipe, entre autres, Lyon, Paris, Marseille et Toulouse. A l'origine, le vélo en partage n'était qu'un service secondaire que proposait JCDecaux avec ses contrats de mobilier urbain. « Avec 3. 000 vélos à Lyon et 20. 600 dans la capitale à la fin de l'année, poursuit Albert Asséraf, c'est devenu un vrai phénomène urbain. » Et un marché très convoité. A Lyon, le vélo s'est ancré dans les moeurs des citoyens. « Avant, on multipliait les altercations avec les automobilistes, on se faisait traiter d' " écolos " ou de " verdâtres " », se rappelle Nicolas Igersheim, cycliste lyonnais et président de l'association La Ville à vélo. « Avec Vélo'v, on s'est mis à nous respecter, car tout le monde maintenant connaît quelqu'un qui s'en sert. Sur un Vélo'v, on est légitime ! » Après deux ans de vie, Vélo'v affiche 60. 000 abonnés, soit 10 % de la population de Lyon-Villeurbanne. « Le vélo, c'est de l'individualisme convivial, ça a changé l'ambiance de la ville, se

réjouit Gilles Vesco, vice-président du Grand Lyon et responsable du projet. Les rapports entre les différents usagers de la voirie se sont pacifiés. »

**La « vélorution » à Marseille, Toulouse, Mulhouse et Besançon** Très fière de son statut de pionnière, la ville de Gérard Collomb ( PS ) veut rester modeste. « Le succès parisien confirme l'innovation lyonnaise. Nous avons crédibilisé l'idée mais nous ne l'avons pas eue, car il existait déjà des petites structures à Rennes et La Rochelle, rappelle Gilles Vesco. Nous avons porté le concept à grande échelle,

et c'était un pari politique risqué : tout le monde nous disait que ça ne marcherait pas. » A Marseille, Renaud Muselier s'est également battu pour faire adopter « ses » cycles : « Mes détracteurs pensent que le vélo n'est pas dans la culture marseillaise, qu'avec notre beau climat on préfère rester dans la voiture avec la clim' plutôt que de pédaler en plein soleil », ironise le premier adjoint au maire UMP. « Il est vrai qu'ici, le vélo, c'était le niveau zéro : nous avons seulement 8 km de pistes cyclables, contre 100 km aujourd'hui. Mais je suis confiant car, après Lyon et Paris, les Marseillais sont vraiment impatients d'en profiter. Une ville asphyxiée n'a pas d'avenir. Je veux réduire la place de la voiture de 20 %. » En octobre, les Marseillais disposeront de 1. 000 vélos et 150 stations espacées de 300 mètres pour tester leur motivation. Même discours du côté de Toulouse, où l'on précise d'emblée qu'on n'a pas attendu le succès de Paris pour

songer à s'équiper d'un tel système. « Notre objectif est que le citoyen choisisse un mode de transport différent en fonction du moment de la journée et de la durée du trajet », explique le maire (UMP), Jean-Luc Moudenc, qui en novembre accueillera 253 stations pour 2.400 vélos (à terme).

**Le maire de Londres est intéressé par le système** A Paris, on ajuste le système et on règle les inévitables couacs de départ (vols, dégradations, disponibilité) en attendant le grand test de la rentrée. Depuis juillet, Vélib' nourrit les conversations de la capitale. Le concept est accueilli avec enthousiasme malgré les histoires de cyclistes énervés d'avoir dû tourner deux heures avant de trouver une place libre pour garer leur vélo. « Les blocages psychologiques ont sauté,

analyse Didier Couval. Le système est ouvert à tous. Et le Vélib' est moderne, sans chaîne graisseuse qui vous arrache le pantalon. » Le succès est tel que Ken Livingstone, le maire de Londres, impressionné par Vélib' lors d'un voyage à Paris, envoie une équipe à l'Hôtel de Ville la semaine prochaine afin d'étudier la faisabilité du système dans la capitale britannique. Dès le lancement de Vélib', le téléphone de Pierre Mansat, adjoint chargé des relations avec les collectivités territoriales d'Ile-de-France, n'a pas arrêté de sonner. « Des maires de communes limitrophes ou proches, comme Sceaux, Vincennes, Le Pré-Saint-Gervais, Saint-Ouen, Boulogne ou Vanves, ont manifesté leur intérêt, explique-t-il. Il sera difficile d'harmoniser l'ensemble des systèmes car les contrats sont différents pour chaque

ville, mais si la volonté politique est là, nous y arriverons ! » Une réunion est prévue en septembre pour permettre aux élus de choisir entre les différentes options. Le vélo séduit les citoyens. Certains trouvent même le moyen de s'amuser avec : sur le site You Tube, des vidéos amateurs montrent des fans de « freeride » (VTT acrobatique) en train de « bizuter » des Vélib'. Roue arrière, dérapages, sauts de trottoir, descentes d'escaliers à toute vitesse et enfin manœuvres sur les murets en face de l'Hôtel de Ville ! Verdict des bikers : « Il y a du bon délire dans ce vélo, la sortie est rafraîchissante, et puis, niveau budget, pour un euro, tout le monde peut freerider ! »

**Charlotte Langrand**

*\* La deuxième demi-heure coûte 1 €, la troisième 2 €, les suivantes 4 € chacune. Il faut ajouter le prix de l'abonnement : 29 € pour un an, 5 € la semaine, 1 € la journée .*

Tous droits réservés : Le Journal du Dimanche  
9A75C5DC71E03803F0C30DF3380AF19F03A1B520672C60A84C4AEF9

Diff. 264 853 ex. (source OJD 2006)

# du Dimanche

Dimanche 19 Août 2007

## Le Journal du Dimanche

**Bruno Marzloff, sociologue spécialiste des mobilités, fondateur du groupe Chronos**

### « Nous sommes à l'aube d'une révolution »

Avant, les cyclistes étaient des bobos en voie de disparition qui pédalaient sur de rares pistes cyclables. Le vélo urbain ne pouvait rien être de plus qu'une idée de balade pour le week-end. Aujourd'hui, nous assistons à l'émergence d'une nouvelle pratique. Toutes les villes cherchent une solution pour pallier la pollution et la congestion automobile, qui deviennent invivables. Avec le vélo en partage, les usagers sont devenus actifs. Ils conjuguent les différents modes de transport en commun. A Lyon, les utilisateurs de Vélo'v les plus réguliers sont des salariés : ils y ont recours pour éviter une correspondance, pour faire une course ou pour un rendez-vous professionnel.

**Les mentalités étaient prêtes à changer ?** A voir le succès de Lyon et de Paris, il faut croire que les urbains n'attendaient que ça. Avec les dégradations climatiques et les problèmes d'énergie, tout le monde est un peu devenu « éco-responsable ». Le vélo en libre-service, quasi gratuit, s'adresse à une très large

partie de la population, il n'y a pas de cloisonnement d'âge ni de classe. De plus, à vélo, on peut découvrir sa ville sous un autre angle que celui du métro ou de la voiture, tout en faisant un peu d'exercice ! Les gens ont donc redécouvert cette notion de liberté totale véhiculée par le vélo, moins contraignant que les horaires fixes d'un train. Le vélo en libservice a créé un nouveau concept de « transport collectif individuel » : on utilise un parc collectif pour un usage personnel, avec les avantages de la voiture et des transports en commun sans les désavantages.

**Pourquoi cette prise de conscience collective et ces mesures politiques ne sont-elles pas venues plus tôt ?** Avant le Vélo'v de Lyon, personne n'avait fait la démonstration que le système fonctionnait. Par exemple, les services de vélo à Rennes ou à La Rochelle sont trop petits pour être vraiment concluants. A Lyon et à Paris, le système est suffisant, l'offre crédible, et le maillage des stations de vélos est très efficace, ce qui est la clé du succès : il faut beaucoup de

stations à disposition pour pouvoir trouver et raccrocher son vélo à toute heure et n'importe où.

**Les systèmes de vélos en libservice vont-ils vraiment changer le visage des villes ?** Nous sommes à l'aube d'une révolution de mobilité urbaine. A Lyon, les gens ont testé les Vélo'v et ont ensuite acheté leur propre bicyclette. L'arrivée des vélos en masse pose donc la question de la cohabitation des différents modes de transport sur la voirie : voitures, bus, taxis, vélos et piétons. Il va falloir totalement repenser l'espace. Cela remet également en question la civilité entre les différents usagers, notamment entre les vélos et les piétons. La voiture elle-même est en train de changer avec la création de systèmes de partage. Et je pense que nous assisterons bientôt à une réhabilitation de la marche à pied !

**LANGRAND Charlotte, Assistons-nous à une grande réhabilitation du vélo en ville ?**