

La banlieue parisienne réclame des vélos

Une étude est en cours sur une extension du système de vélos en libre-service Vélib' aux communes de la petite couronne parisienne

Et moi, et moi, et moi! Les collectivités qui ceinturent la capitale ne veulent pas être en reste et réclament une extension de Vélib' sur leur territoire. Las, le système de vélos en libre-service qui depuis un mois se taille un énorme succès dans la capitale (*lire ci-dessous*) ne peut se développer librement, puisqu'il a été confié par la mairie à l'entreprise JCDecaux dans le cadre d'un marché sur dix ans englobant mobilier urbain, abribus et affichage publicitaire.

Pour autant, la perspective d'un développement au-delà des portes de Paris avait effleuré l'esprit des élus parisiens dès la conception du projet. «*La ville de Pantin, en Seine-Saint-Denis, fut la première commune à manifester son souhait de participer à Vélib', avant même la signature du contrat. Mais il était juridiquement impossible de l'intégrer à l'appel d'offres en cours, rappelle Jean-Luc Dumesnil, le monsieur vélo au cabinet de Denis Baupin, l'élus Vert en charge des transports à la mairie de Paris. En prévision, nous avons néanmoins exigé que, dans le cahier des charges, soit mentionnée une possible extension de Vélib'.*»

Ce qui n'était alors qu'une lointaine hypothèse s'est transformé en requête officielle, dès ses premiers jours de fonctionnement. Après Pantin, Montreuil (Seine-Saint-Denis), Issy-les-Moulineaux (Hauts-de-Seine), Vincennes (Val-de-Marne), entre autres, ont saisi la Ville de Paris sur le sujet. Le maire de la capitale, Bertrand Delanoë, a confié le 26 juillet à Pierre Mansat, adjoint chargé des relations avec les collectivités d'Île-de-France, le soin d'étudier le projet avec l'ensemble

des collectivités intéressées parmi les 27 communes limitrophes de la capitale. Une première réunion avec les communes riveraines a eu lieu fin juillet, une deuxième est prévue en septembre. «*Il nous faut trouver les bons montages juridiques. Toutes les pistes de réflexion restent ouvertes pour des extensions liées ou non avec des contrats de publicité*», précise Denis Baupin.

Restera à faire approuver le projet d'extension au conseil de Paris, qui doit se prononcer sur tout avenant au contrat passé avec JCDecaux, et à signer des conventions avec les communes partenaires. Bien sûr, il s'agira aussi de négocier cette extension avec JCDecaux. Selon la direction de la voirie, le coût par vélo s'élève en moyenne à 4000 € d'investissement (achat des cycles, installation des stations, système informatique) et à 1500 € de coût annuel de fonctionnement (maintenance et régulation des flux de vélos). «*Ce prix n'est qu'indicatif. Pour chaque commune, il faudra réaliser une étude urbaine spécifique*», précise Céline Lepault, du service de la voirie. Une station Vélib' est d'ores et déjà prévue à chaque porte de Paris. «*Il y a un vrai besoin de franchir ces portes*», poursuit-elle. Selon la mairie, qui compte sur le succès de Vélib', cette extension pourrait être mise en œuvre dès 2008, dès l'achèvement de la mise en place du réseau parisien, qui comptera à la fin de l'année 20600 vélos et 1451 stations.

Déjà, Lyon avait dû étendre son système Vélov', en fonctionnement depuis 2005, à la commune de Villeurbanne. Aujourd'hui, le cas de Paris montre avec acuité que le vélo érigé en système de transport collectif a besoin, comme tout système de transport, d'être compatible et interconnecté. Ce thème sera d'ailleurs l'un des grands sujets du 17^e Congrès des villes cyclables qui se tiendra à Lyon en octobre.

MARIE VERDIER

Un démarrage en trombe

Demain, un mois pile après le lancement de Vélib' et de ses 10 600 vélos en libre-service, la mairie de Paris escompte un bilan de 1,8 million de locations. Le seuil du million a été franchi dès le 2 août, après dix-huit jours de fonctionnement, tandis que les 100 000 locations ont été frôlées au cours de la journée record du samedi 4 août. La moyenne se situe à 70 000 locations par jour.

50 000 usagers ont déjà souscrit un abonnement annuel. Au rythme de 1 200 abonnements supplémentaires par jour, le seuil des 200 000 abonnements envisagé au bout d'un an devrait être atteint en quelques mois. D'autant que la mairie s'attend à une montée en puissance des abonnements en septembre.



Vélib' à Paris. Même pendant les jours pluvieux d'août, on a enregistré 40 000 rotations par jour.

La « fièvre » cycliste se propage de ville en ville

Plusieurs communes de province vont prochainement s'équiper en stations de vélos en libre-service

Pour le vélo en libre-service, tout roule. À l'instar de Lyon et Paris, de nombreuses villes placent désormais la bicyclette au cœur de leur politique de transport. Chaque commune formule son appel d'offres selon ses propres besoins, mais le principe reste toujours le même: le maillage, c'est-à-dire un maximum de stations sur un minimum d'espace.

Si les habitants d'Aix-en-Provence peuvent se plaindre du prix de l'immobilier, ils ne peuvent pas en faire autant s'agissant des tarifs de la bicyclette: 25 € l'abonnement annuel et la première demi-heure gratuite. La cité du Roy René s'est mise aux cycles fin juin. Et pour nommer ce nouveau service, elle s'est appuyée, elle aussi, sur un jeu de mots, V'hello. Au rythme

où vont les choses, il va devenir de plus en plus difficile de trouver des appellations astucieuses, car la fièvre cycliste se propage de ville en ville. Chez Jean-Claude Decaux, qui fournit déjà Paris et Lyon, mais aussi Toulouse, Mulhouse et Besançon, on annonce l'équipement de Marseille «pour la mi-octobre».

Chez Jean-Claude Decaux, on annonce l'équipement de Marseille « pour la mi-octobre ».

Du côté du concurrent de Decaux, Clear Channel, qui fut un précurseur en équipant Rennes dès 1998, les projets ne manquent pas. D'abord, l'extension du réseau de la capitale bretonne. Ronan Mulet, responsable du vélo à la carte, assure «que le système fonctionne bien», mais «seulement dans le centre-ville». En décembre, le nombre de stations aura donc doublé, pour atteindre

les 900 vélos mis à disposition. La société s'est aussi positionnée sur de nombreux appels d'offres, à Caen, Perpignan, Dijon, Rouen, Nantes...

Orléans, pour sa part, a choisi une formule originale. Les 25 stations, en service depuis juin, ont été financées par la communauté d'agglomération, et non par la publicité. «Nous voyons le vélo comme une prestation à part entière. Nous voulions plus de transparence, savoir exactement ce que cela nous coûte et l'offrir aux habitants», explique Cécile Monod, chargée du dossier à l'Agglo, la communauté d'agglomération.

L'engouement pour le vélo ne connaît pas de frontières. Decaux vient de finir d'équiper Séville. Clear Channel rencontre un vif succès à Barcelone. Un système similaire existe à Bruxelles, Vienne ou encore Oslo. Quant à la ville de Londres, elle dépêchera jeudi à Paris un membre de sa commission transports afin d'étudier le fonctionnement de Vélib'.

TUGDUAL DENIS