



Mardi 4 Septembre 2007

Page Vous

## La banlieue court derrière le Vélib'

**Transports. Les communes proches de la capitale souhaitent profiter des vélos à la carte.**

La banlieue trépigne. Objet de son impatience : ce fameux système Vélib' qui permet aux Parisiens de pédaler à la -carte, mais qui s'arrêtent aux portes de Paris, alors que les pistes cyclables, elles, continuent au-delà du périphérique. Trop injuste ? Ces der-nières semaines, le succès du Vélib' allant grandissant, la plupart des maires (plus des trois quarts) des 29 com-munes limitrophes ont fait savoir leur intérêt pour le vélo à la mairie de Paris dans l'espoir d'en profiter à leur tour. Lettres, mails, appels, communiqués de presse : à l'Hôtel de -Ville, on croule sous les demandes. Et de Sceaux à Montreuil, en passant par Vin-cennes, Saint-Mandé, Bondy, Nanterre ou Vanves, la concertation s'organise.

«Decaux compatible».

«Nous avons évoqué la question lors de la dernière conférence métropolitaine

[regroupement de 40 communes d'Ile-de-France, ndlr], et nous nous sommes à nouveau réunis jeudi dernier pour proposer une réunion de toutes les villes intéressées par Vélib' pour savoir comment on peut faire», explique le maire de Montreuil, Jean-Pierre Brard. Comme ses homologues, il ne compte plus les fois où il a vu des Vélib' sur les pistes cyclables de sa commune, à des kilomètres de toute station. Cas typique : un Parisien emporté par son élan vers la banlieue. Par exemple : lors d'une balade dominicale le long du canal de l'Ourcq et qui se termine à Bobigny.

Etendre Vélib' ? «On s'est bien sûr posé la question dès le début, il était évident que la pertinence du projet était plus large que Paris», reconnaît Pierre Mansat, adjoint aux collectivités à la mairie de Paris,

chargé d'étudier le dossier. Mais nous avons une contrainte de temps : nous voulions lancer Vélib' avant la fin de notre mandature et donc les pro-chaines élections municipales de 2008. Nous avons fait le choix politique de nous limiter dans un premier temps à Paris.» D'autant qu'en l'absence de vraie communauté ur-baine, toute la difficulté est de trouver une structure juridique adéquate. Un vrai casse-tête sur lequel planche la mairie de Paris depuis juillet.

Les différents scénarios envisageables doivent être définis cette semaine, et Pierre Mansat réunira fin septembre les maires intéressés pour leur en faire part. Première possibilité : renégocier une partie du contrat parisien pour étendre Vélib' à la petite couronne en passant des conventions avec les communes limitrophes. Mais il n'est pas sûr que le contrat initial passé avec JCDecaux, gérant de l'opération (et qui se rétribue en panneaux publicitaires), offre la sou-plesse nécessaire. Certaines communes voudraient alors, en attendant mieux, pouvoir «expérimenter» Vélib', au moins à un petit nombre de stations proches des princi-pales «articulations de transports», où se rejoignent tramway, métro et RER.

A Vincennes, Vanves ou Montreuil, on fait d'ailleurs remarquer que quelques stations implantées en lisière de Paris, à des points stratégiques, seraient suffisantes. A priori rien de plus simple, puisque dans certains cas, une partie de la voirie aux abords du périph-érique reste sous la responsabilité de Paris. «Sur les 1 000 nou-velles stations Vélib' que nous allons mettre en place en sep-tembre, une attention

particulière sera mise sur les zones proches des portes de la ville», assure-t-on à la mairie de Paris.

Deuxième hypothèse : les communes passent leurs propres appels d'offres. Toutes les communes limitrophes sont déjà sous contrat avec JCDecaux pour leur affichage publicitaire et leur mobilier urbain, mais rien ne garantit que le gestionnaire obtienne de nouveau le marché au renouvellement du contrat. Et dans le cas où un concurrent l'emporte, il faudrait trouver un système de stations et de deux-roues «Decaux compatible», pour ne pas obliger le Vincennois ou le Vanvéen à changer de vélo dès qu'il sort de sa commune. Autre difficulté, les contrats passés entre les communes et JCDecaux arrivent à terme à des échéances plus ou moins lointaines. Pour la communauté d'agglomération Arc-de-Seine, qui regroupe cinq communes (Vanves, Meudon, Issy-les-Moulineaux, Ville-d'Avray et Chaville), il faudrait ainsi attendre 2017 pour que les compteurs soient remis à zéro et que la communauté d'agglomération puisse passer un appel d'offre commun. Pas simple, d'autant que, là où, à Paris, JCDecaux bénéficie aisément d'une grosse manne publicitaire, il n'en va pas de même pour la petite couronne.

«Pour Decaux, en banlieue, le marché est saturé et l'aspect -recettes nouvelles n'est pas évident», fait remarquer André Santini, maire (Nouveau Centre) d'Issy-les-Moulineaux. Qu'à cela ne -tienne, avancent les maires, il est toujours possible de dissocier dans le contrat le volet publicitaire de la prestation Vé-lib'. Mais comment rémunérer le gérant dans ce cas ? Chez Decaux, on

évoque la possibilité d'une redevance versée par les villes. Une hypothèse qui en fait bondir certains. «Il est hors de question que je paie une redevance pour avoir Vélib'. Pourquoi les Parisiens ne paieraient pas et les communes autour si ?» s'insurge le maire de Pantin, Bernard Kern. Et pour couronner le tout, nombre de communes limitrophes ont un relief en coteaux, ce qui oblige à mettre en place un dispositif pour remonter les vélos au fur et à mesure que les usagers les empruntent. «Electrochoc». Seule certitude : mieux vaut s'unir pour être en mesure

de négocier. Certains n'hésitent d'ailleurs pas à voir en Vélib' l'occasion de lancer pour de bon le Grand Paris que beaucoup appellent de leurs vœux.

«Vélib' est un cas concret, pratique, qui concerne les gens et dépasse les clivages politiques. Cela peut aller très vite. Si la coopération des villes autour de Vélib' réussit, la communauté d'agglomération pourrait être mise sur pied d'ici trois ou quatre ans», veut croire Philippe Laurent, maire de Sceaux. -Même sentiment pour Pierre Mansat :

«Si l'on arrive à collaborer sur ça, cela ouvre les portes sur d'autres questions : le logement social, l'environnement. Vélib' a peut-être permis un électrochoc, et c'est très bien.»

Et de conclure :

«Ce n'est pas simple, mais la volonté est là. Après tout, il est plus facile de franchir le périphérique que la Seine.»

Cordélia Bonal et Marie Piquemal  
Lire aussi page 24.

Tous droits réservés : Libération  
527835947080B607D03406E38208B1B20841AA18F3448CBECB075BD

Diff. 144 054 ex. (source OJD 2005)



Mardi 4 Septembre 2007

### Page Vous

«Si Bondy l'avait...»

Samir, 21 ans, étudiant en communication. «Si Bondy avait Vélib', je m'en servirai pour aller à Paris, en passant par les rives du canal de l'Ourcq, et aussi pour circuler dans Bondy. Ce n'est pas normal qu'en banlieue on n'ait pas Vélib', parce que c'est encore plus dur pour nous de trouver des transports, surtout le soir. A Bondy, il n'y a plus rien après 21 heures.»

Manuela, 52 ans. «J'habite à

Montreuil et je travaille à Paris. J'avais un vélo, mais je l'ai vendu parce que je n'avais nulle part où le rentrer. Du coup, pour aller travailler, je prend le métro jusqu'à Porte-de-Montreuil, puis un Vélib'. Donc oui, ça m'arrangerait beaucoup qu'ils étendent le Vélib' au moins jusqu'au terminus des stations de métro. C'est idiot de s'arrêter à la porte de Paris pour ensuite reprendre le métro pour trois stations.»

Jccostes (libénaute). «Etendre aux

communes limitrophes est très bien. Encore faudrait-il que le délai initial de gratuité pour les abonnés soit supérieur à trente minutes. Déjà que dans Paris, trente minutes est un peu court, alors de banlieue (même proche) à Paris, vive les sportifs de haut niveau !»

C.Bo.

Tous droits réservés : Libération  
757A558F79403E0A20A80713EA0CC1A70F919417D35388AB52DFF36

Diff. 144 054 ex. (source OJD 2005)



Mardi 4 Septembre 2007

## Rebonds

# La bicyclette, nouvel enjeu politique

## **Le vélo en libre-service doit s'intégrer à une offre cohérente de transports en commun et de circulations douces.**

Après Vélo'v et Vélib', un service public de vélos dans toutes les villes ? La mise à disposition à grande échelle de vélos en libre-service, à Paris aujourd'hui, à Lyon hier et dans d'autres villes demain, est une bonne chose. Et une bonne chose qui marche. Vélib' a dépassé les deux millions et demi d'utilisateurs après un mois et demi d'existence. Le fait que ces -décisions aient été prises par des municipalités d'horizons divers et que des grands groupes en aient fait un «produit d'appel» constitue une forme -d'hommage à tous ceux qui, comme nous écologistes, se sont souvent battus pour le vélo en ville en ayant longtemps l'impression de prêcher dans le désert ! Cela change des sarcasmes sur le thème «écolo-vélo-rigolo».

Le vélo sort de son ghetto, devient un outil banalisé de déplacement quotidien ou touristique, voire un objet de débat sur la vision de la ville : qui s'en plaindra ? L'enthousiasme des derniers convertis ne doit pas faire oublier quelques réalités sur lesquelles il est urgent de s'interroger. Surtout, si l'on veut, comme nous le -souhaitons, que se développent dans toutes les villes de France des services publics de location de vélos. Surtout si l'on veut que cela ne reste pas le privilège des grandes villes et plus particulièrement des centres-ville.

Pour avoir l'expérience de politiques de déplacements dans différentes villes françaises et pour avoir beaucoup étudié les différents systèmes existant dans le reste de l'Europe, nous savons que les services de location de vélos doivent être diversifiés et intégrés à une

palette cohérente de services de transports. La question du développement des transports en commun et des circulations douces se pose de façon de plus en plus criante pour rendre nos villes respirables et lutter contre l'effet de serre. On peut réduire considérablement la place de la voiture en ville : aujourd'hui encore, environ la moitié des déplacements urbains en voiture font moins de trois kilomètres, avec une personne par véhicule !

La création d'un service de location de vélos ne doit pas être l'arbre qui cache la forêt dans des villes qui continueraient d'être colonisées par l'automobile. Pour contribuer réellement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, il doit s'intégrer dans une politique volontariste de complémentarité entre les différents modes de transports (notamment sur les trajets domicile-travail). Même si des progrès ont été réalisés ces dernières années, nous sommes encore loin de bénéficier de nombreuses «gares d'échange» qui permettraient en de multiples points des territoires de laisser stationner en -sécurité son propre vélo à une gare SNCF, puis de voyager en TER ou RER et de prendre ensuite le transport public urbain, et enfin de pouvoir louer un vélo urbain pour une courte durée. le tout avec un titre de transport unique et bon marché ! Une telle ambition implique d'en affecter la responsabilité (et donc les budgets) aux autorités -organisatrices des transports (grandes villes, agglomérations intercommunales et régions).

Ces systèmes ne suffisent pas : ils

doivent être des accélérateurs de politiques - vélos et transports - cohérentes. Le succès de Vélib' vient de son intégration dans une politique qui a déjà permis de réduire de 20 % la circulation automobile en six ans : en offrant un nouveau service de mobilité, il permet aux automobilistes qui laisseront plus souvent leur voiture au garage de constater que plus de mobilité ne se traduit pas forcément par plus de voiture. La deuxième interrogation porte sur le modèle économique proposé pour la mise en oeuvre de ce nouveau service de location de vélos vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Paris et Lyon ont fait le choix du deal «pub contre vélo». Les promoteurs de ce système, à commencer par JCDecaux, ont réussi ce tour de force de faire croire à beaucoup de gens (y compris des élus) que ce système ne coûtait rien à la collectivité ! En fait si les villes bénéficient d'un nouveau service, elles abandonnent en contrepartie une recette potentielle très importante : la redevance qu'elles toucheraient normalement avec les panneaux publicitaires. Notre propos n'est pas d'être bêtement antipub. Mais, après des années de combats (de plus en plus victorieux) sur la maîtrise de la pub en ville, si le vélo devait servir à justifier une nouvelle inflation de panneaux en ville, ce serait pour le moins écologiquement discutable !

Notre souhait est donc de séparer les deux activités : gérer des panneaux de pub est un métier, gérer de la location de vélos en est un autre. Est-il équitable que des opérateurs professionnels du vélo soient systématiquement écartés des

marchés de vélo au motif qu'ils ne proposent pas de créer et de gérer de l'affichage publicitaire, existant ou créé pour la circonstance ? Il existe en France des milliers de marchands de vélos, d'entreprises ou associations qui réparent ou louent des bicyclettes. Il existe des structures coopératives, comme Movimento à Toulouse, qui gèrent des milliers de vélos en location. Il existe aussi des opérateurs de transports qui ont des offres de services innovants, comme Transdev ou Effia, qui ont récemment remporté un marché portant uniquement sur le vélo à Orléans. Séparer les choses dans l'attribution des marchés permet d'avoir une plus grande transparence sur la comparaison des coûts, ce qui n'est pas la moindre des choses quand on parle de services publics,

confiés au privé pour de longues durées. Mais cela permet surtout d'éviter que ne se constitue un quasi-monopole sur les locations de vélos en libre-service. Cette séparation éviterait de surcroît des guéguerres politiciennes : ainsi, l'absurdité du cas de Rouen où la ville-centre, de droite, a décidé de faire cavalier seul en lançant un appel d'offres «vélo contre publicité» une semaine après que la communauté d'agglomération, de gauche, a délibéré en faveur d'un appel d'offres vélos global.

Enfin, le fait que les systèmes de location de vélos soient séparés de la pub permet d'envisager une meilleure implantation du système sans quoi la mise à disposition des vélos sera toujours liée à l'installation de panneaux publicitaires, rentables uniquement dans les hauts lieux de

passage et de pouvoir d'achat : autrement dit, les centres-ville ! Les quartiers ou communes plus périphériques s'en trouveraient de facto exclus. Les collectivités -locales ont une vraie responsabilité dans les choix qu'elles feront : services limités aux centres-ville ou extension du service public de transports à de nouveaux -usages individuels et non polluants ? -Appui aux vellétés de monopole de quelques multinationales ou soutien au -pluralisme des opérateurs et à l'économie -solidaire ? Bel exemple de confrontation de projet pour la gauche et les écologistes, à quelques mois des élections municipales !

Tous droits réservés : Libération  
727EF5CB7D60650A90410013D10491BF0921CB1773D184AEDBD4C2B

Diff. 144 054 ex. (source OJD 2005)

### Par les Verts

#### **DENIS**

#### **BAUPIN**

maire adjoint  
de Paris chargé  
des transports,  
de la  
circulation et  
du

stationnement,

#### **FRANÇOIS**

#### **DERUGY**

député, adjoint  
au maire de  
Nantes, chargé  
des transports,

#### **JEAN-**

#### **PHILIPPE**

#### **MAGNEN**

conseiller de  
Nantes  
Métropole,

#### **ERIC**

#### **QUIQUET**

vice-président  
de Lille

Métropole,  
chargé des  
transports,

#### **CLAUDE**

#### **TALEB**

vice-président  
de la région

Haute-  
Normandie,  
chargé de  
l'économie  
sociale et  
solidaire.