

Les vélos en libre-service : un luxe en perte de vitesse

Passé l'engouement du lancement, la bicyclette partagée, à la facture salée, déçoit les municipalités, contraintes de revoir leur budget

A Chalon-sur-Saône (Saône-et-Loire), les stations Réflex, petit frère du Vélib'parisien, ont été démontées en septembre 2015. La collectivité assume pleinement ce choix. «*Les derniers temps, le service était utilisé quatre ou cinq fois par jour, pas davantage, pour un coût annuel de 150 000 euros*», indique Sébastien Martin, président (LR) du Grand Chalon et conseiller municipal de la ville. Ce qui fait cher le déplacement à vélo.

Le Réflex datait de la fin 2007. Il ne comptait qu'une douzaine de stations et 150 vélos, contre plusieurs centaines de stations et plusieurs milliers de bicyclettes à Lyon, Toulouse ou Lille. La fréquentation atteignait un petit pic fin juillet, au moment du festival de théâtre de rue, avant de retomber dès le mois d'août. «*A Chalon, les habitants possèdent de toute façon leur propre vélo*», plaide M. Martin, qui promet de réinvestir le budget

consacré au Réflex dans l'aménagement de pistes cyclables.

L'agglomération de Caen-la-Mer est confrontée à la même équation. Le Véol, inauguré début 2008, était emprunté jusqu'à 2 000 fois par jour le premier été, mais la fréquentation est tombée à 500 usages quotidiens en 2009, puis 250 à 300 ces derniers mois. Cette désaffection s'explique par une mauvaise optimisation du service. «*Les stations n'ont été déployées que dans le centre-ville, et ne sont pas assez espacées les unes des autres*», constate André-Pierre Hodierne, président des Déraillleurs, association de promotion du vélo.

«Objet marketing»

Le système, complexe, nécessite en outre une inscription préalable sur Internet. Et il coûte chaque année 475 000 euros à la collectivité. La municipalité a songé à abandonner le service avant

Les villes découvrent le décalage entre le coût du service et sa faible utilisation

l'échéance du contrat, prévue fin 2017. «*Mais une résiliation anticipée nous aurait coûté une somme difficile à accepter pour les contribuables*», signale Nicolas Joyau, adjoint (MoDem) au maire de Caen, responsable du développement durable. Pour l'année 2018, le sort du Véol est en revanche scellé. Cela n'attriste pas Les Déraillleurs : «*Nous faisons le même constat que la ville*», commente M. Hodierne.

Après le lancement en fanfare des vélos en libre-service (VLS)

dans la foulée des élections municipales de 2008, les villes découvrent le décalage entre le coût du service et sa faible utilisation. Et ce, quel que soit le système choisi, exploitation en régie, concession à un opérateur de transports ou, comme le Vélo'v lyonnais ou le Vélib', partenariat avec un gestionnaire de l'affichage publicitaire.

«*Les villes sortent de la logique consistant à vouloir un vélo partagé pour le vélo partagé, sans stratégie particulière*», commente le consultant Benoît Beroud, fondateur de la société Mobiped. «*Or, le VLS ne permet pas de réduire directement la part modale de la voiture individuelle. Il peut servir d'objet de marketing, mais cela a un coût*», poursuit-il. M. Beroud prône en revanche «*un travail avec les associations, l'aménagement de pistes et de stationnement sécurisé, et la mise en place d'un système de location de longue durée.*»

Ce constat est partagé par les opérateurs des transports publics qui, confrontés à une baisse des budgets, évoquent de plus en plus le vélo, partagé ou non, comme solution de déplacement. A Toulouse, «*on compte 20 000 utilisations par jour, soit davantage que la ligne de bus la plus fréquentée. Et les jours de pluie, les transports en commun sont plus chargés que d'ordinaire*», observe Jean-Michel Lattes, président du syndicat mixte des transports en commun toulousain SMTC-Tisséo.

«Contrat léonin»

Certaines villes ont entamé une renégociation des termes du contrat. A Pau, où chaque vélo coûte près de 2 500 euros par an à la municipalité, le maire François Bayrou (MoDem) est bien décidé à en finir avec «*le contrat léonin qui lie [la ville]*» à Keolis, la société délégataire, et qui se termine fin 2016. «*Nous aurons des vélos en*

libre-service, mais ils coûteront trois ou quatre fois moins chers», promet-il, alors qu'une pétition, lancée par l'association Pau à vélo, a réuni 2 000 signatures en faveur du maintien du service.

La même logique prévaut à Valence, où des stations peu fréquentées ont été supprimées, et le service associé à celui des bus urbains. A Caen, M. Joyau est favorable à un nouveau système de location, mais à l'échelle de l'agglomération. Il assure qu'il travaillera avec la Maison du vélo, siège de plusieurs associations dont Les Déraillleurs, où l'on peut tout à la fois louer une bicyclette, apprendre des rudiments de mécanique ou encore se renseigner sur les itinéraires touristiques. L'ensemble du budget consacré au Véol sera-t-il réinvesti dans la politique cyclable? Ce n'est pas certain. «*L'arbitrage n'a pas encore été tranché*», admet-il. ■