



Grand Lyon - DPSA



© Grand Lyon

Vélo'v, une nouvelle offre de service pour
favoriser l'usage du vélo en ville



Bing Geoffroy et Emile Hooge*

Mai 2006

*Consultants chez Nova7

Les points clés de réussite de vélo'v

Un véritable travail de conception en amont, piloté par le Grand Lyon

- Une **compétence développée en interne** qui a abouti à la rédaction du cahier des charges,
- L'étude des expériences similaires (**benchmarking**) menées dans d'autres villes a permis d'éviter des erreurs et a abouti à des choix pertinents : l'échelle exceptionnelle de mise en œuvre du service, le choix de la quasi-gratuité du service et de l'accès en libre-service,
- Un service de déplacement qui conjugue habilement **intérêt individuel et intérêt collectif**.

Le choix d'un acteur privé pour la mise en place et la gestion du service

- Un partenaire capable de répondre **efficacement** au cahier des charges : proposition d'une technologie avancée, réponse dans un temps court, capacité de gestion du système,
- Plus qu'une relation maître d'ouvrage/maître d'œuvre, un partenariat fondé sur une relative **confiance mutuelle** entre le Grand Lyon et Decaux,
- Et la nature **expérimentale** de ce projet à Lyon qui duplique la motivation de ses parties prenantes à le conduire avec succès.

Une offre de service urbain qui a su répondre à une demande sociétale

- Un service de déplacement qui répond à la demande grandissante de liberté et d'autonomie dans la société,
- Dont le mode d'accès satisfait la tendance actuelle à la désynchronisation des modes de vie,
- Et qui véhicule les valeurs de **respect de l'environnement** et de **développement durable** auxquelles adhèrent de plus en plus de citoyens.

Grand Lyon - DPSA.....	1
1. Le contexte de mise en œuvre.....	4
1.1 Une politique en faveur des modes de transport « doux »	4
1.2 Un nouveau cahier des charges du Grand Lyon pour les opérateurs de mobilier urbain	4
2. D'où vient le succès de vélo'v ?.....	6
2.1 Un mélange subtil de culture publique et privée.....	6
2.1.1 Une vocation de servir l'intérêt général	6
2.1.2 Les conditions d'un service public	7
2.1.3 Un financement et une gestion privés	10
2.1.4 Un partenariat solide entre Decaux et le Grand Lyon	12
2.2 Vélo'v, un nouveau service de transport en phase avec les évolutions de la société.....	16
2.2.1 Vélo'v, objet de liberté	16
2.2.2 La montée en puissance des valeurs de respect de l'environnement et de développement durable.....	17
3. Une nouvelle manière de vivre la ville.....	19
3.1 Vélo'v, une réforme « réformatrice » ?.....	19
3.1.1 Comment inciter les habitants à utiliser vélo'v ?.....	19
3.1.2 Une réhabilitation du vélo dans la ville... ..	20
3.1.3...qui ne va pas sans des conflits d'usage	22
3.2. Avec vélo'v, c'est la ville entière qui change	22
4. Conclusion	25
5. Annexe 1 : Vélo'v en chiffres (mars 2006).....	26
6. Annexe 2 : les sources utilisées	30

Introduction

Après un peu plus d'un an de mise en service (sept. 2005), les vélos rouges et leurs bornes automatiques font désormais partie du paysage urbain lyonnais. Les signes de succès du projet ne trompent pas : 25 000 locations par jour à la belle saison et 15 000 en hiver, 60 000 abonnés en l'espace de 6 mois (voir annexe vélo'v en chiffres). Plus qu'un effet de mode, ces chiffres semblent montrer une appropriation durable de vélo'v par les Lyonnais. Malgré le peu de recul dont on dispose aujourd'hui, l'enjeu est de chercher à comprendre les facteurs-clés de succès de ce nouveau genre de service que l'on peut qualifier de « transport en commun individuel ».

1. Le contexte de mise en œuvre

1.1 Une politique en faveur des modes de transport « doux »

Le projet vélo'v répond d'une part à l'évolution de la législation sur l'environnement urbain (loi sur l'air de 1996) et d'autre part, à une politique volontariste de développement des modes de transport « doux » affichée par le Grand Lyon (inscrite dans le PDU de 1997 et dans le nouveau schéma directeur de 2003 dont la priorité est de développer les services). Cependant, l'idée de mettre à disposition des vélos dans la ville n'est pas entièrement nouvelle ou propre à Lyon. Ainsi, les expériences d'autres villes (Vienne en Autriche, Rennes, Oslo, Amsterdam...) ont été étudiées pour repérer les « bonnes pratiques » et les causes de dysfonctionnements.

Pour créer vélo'v, Lyon a retenu le même principe que ces autres villes : un usager emprunte un vélo à un endroit, circule librement avec pendant un temps donné et le rend à un autre endroit, l'ensemble étant géré par un système automatisé. Le concept a ensuite été amélioré et adapté pour devenir, à Lyon, le succès que l'on connaît.

1.2 Un nouveau cahier des charges du Grand Lyon pour les opérateurs de mobilier urbain

L'idée de coupler un système de mise à disposition de vélos avec le mobilier urbain ne vient pas initialement du Grand Lyon mais de Clear Channel (opérateur de mobilier urbain, concurrent de JC Decaux), qui a lancé ce système à Rennes en 1998. Le Grand Lyon s'est saisi de cette idée et l'a intégrée à son cahier des charges dans le cadre du renouvellement du contrat pour le mobilier urbain,

imposant ainsi aux prestataires candidats de proposer une offre de vélo'v. L'objectif initial, pour le Grand Lyon, n'est pas d'offrir du « vélo-loisirs » mais bien de suppléer à l'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail. Dans cet appel d'offre sur performance (aujourd'hui appelé « dialogue compétitif » selon les normes européennes), JC Decaux s'est montré le mieux offrant sur le produit vélo'v et a remporté le marché.

Le lancement de vélo'v (extrait d'un article du Monde du 22 avril 2005)

« L'opération ne coûtera pas un sou à la communauté urbaine. La société JC Decaux a pris en charge la fabrication des vélos, le coût de l'installation, sa maintenance, et même la collecte des gains qui seront reversés au Grand Lyon. Cette initiative s'inscrit, en effet, dans le cadre du renouvellement du marché du mobilier urbain. En 2004, alors que le contrat arrivait à terme, la communauté urbaine avait décidé de faire jouer la concurrence et d'imposer aux candidats de nouvelles contraintes. Le cahier des charges prévoyait, notamment, en échange de l'utilisation des panneaux des Abribus et des « sucettes » d'affichage, l'installation d'un système de location de vélos (...). Deux concurrents étaient en lice : JC Decaux, le concessionnaire sortant, et Clear Channel. Le premier a été reconduit, mais à des conditions moins avantageuses qu'auparavant. Jean-Claude Decaux s'est notamment vu imposer une redevance d'occupation du domaine public de 18,3 millions d'euros sur treize ans »

2. D'où vient le succès de vélo'v ?

De manière quasi-unanime, tout le monde reconnaît le succès de vélo'v et la question qui vient immédiatement à l'esprit est pourquoi une telle réussite ? En effet, rien ne laissait présager a priori cela, qui plus est à Lyon, où la pratique du vélo avait été délaissée depuis des décennies. Ni les politiques, ni les techniciens du Grand Lyon ni même Decaux ne s'attendaient à cette intégration de vélo'v dans la ville, pas plus qu'à l'engouement collectif qu'il suscite depuis son lancement. Le projet vélo'v était avant tout un pari risqué qui aurait pu ne pas réussir comme ce fut le cas dans de nombreuses villes qui ont tenté des expériences similaires. Outre le fait que vélo'v résulte d'une décision politique originale et ambitieuse, le succès tient également à des choix d'ordre technique, technologique, managérial et marketing qui semblent fonctionner.

2.1 Un mélange subtil de culture publique et privée

2.1.1 Une vocation de servir l'intérêt général

Inciter les automobilistes à devenir des cyclistes

D'après l'étude qui a été réalisée auprès des utilisateurs de vélo'v (après seulement trois mois de mise en service), 10% des usagers de vélo'v déclarent qu'ils se déplaçaient auparavant en voiture. Si ce chiffre ne permet pas de tirer de bilan sur le report modal que suscite la mise en place de vélo'v, il est en progression constante et a le mérite de soulever la question : peut-on espérer un report important de la voiture vers le vélo ? Lorsque l'on sait qu'un déplacement automobile urbain sur deux se fait sur moins de trois kilomètres, il va sans dire que le potentiel cycliste en zone urbaine reste très peu exploité. A cet égard, vélo'v est peut être une ébauche partielle de réponse à la question de la voiture en ville.

Un « passage à l'acte » difficile (extrait de l'étude SOFRES 2003)

Les freins à la pratique du vélo cités par les réfractaires sont tout d'abord les distances à parcourir (22%) et la forme physique (21%). Chez les plus de 50 ans, la première raison avancée est la forme physique (40%). En revanche, pour les moins de 50 ans, les distances à parcourir sont trop longues pour être faites à bicyclette (33%). Viennent ensuite la peur de se faire renverser (11%) et le besoin d'emmener des passagers (8%). Pour les actifs, la distance est également le premier obstacle cité, notamment quand ils vivent en périphérie urbaine (44%) et en milieu urbain (41%). Par ailleurs, le manque de pistes cyclables est évoqué par 39% des non cyclistes, avant même la peur de se faire renverser (32%).

Nombreux sont les facteurs limitant du développement du vélo. Les vélos sont beaucoup moins bien répartis parmi les ménages que les voitures : 50% des ménages n'ont pas de vélo, alors que 25% seulement n'ont pas de voiture. La location de vélo a du mal à trouver son marché. L'offre de stationnement n'est pas adaptée aux risques de vol et aux besoins du cycliste urbain. Le réseau cyclable est souvent insuffisant et discontinu. Enfin, l'intermodalité avec les transports en commun mérite une meilleure organisation.

Si vélo'v ne constitue pas (encore) un mode de transport généralisé, du moins s'inscrit-il plutôt efficacement dans l'offre de transports existant : voiture, bus, métro, tram. Il peut même faciliter l'intermodalité en complétant par exemple le chaînage « voiture – (parc relai) – TC », offrant une souplesse nouvelle à l'utilisateur qui choisit cette formule.

Améliorer le cadre de vie des Lyonnais

Le projet vélo'v exemplifie également la volonté, commune à tous les responsables politiques des grandes villes françaises, d'améliorer le cadre de vie en ville. Alors qu'il est difficile de contenir l'explosion du développement urbain et que se posent, de manière de plus en plus préoccupante, les problèmes de pollution et de congestion du milieu urbain, le cadre de vie en ville est devenu un enjeu majeur pour tous les responsables politiques. Il est devenu d'autant plus central dans un contexte où l'exigence de la population et des entreprises s'est considérablement accrue et où les choix de résidence et d'implantation sont de plus en plus liés à la qualité de vie que l'on trouve sur un territoire. Vélo'v peut ainsi, à sa mesure, jouer un rôle dans l'attractivité aussi bien démographique qu'économique de Lyon.

La course à l'attractivité et problématique d'image des territoires

Les palmarès des « villes où il fait bon vivre » sont devenus monnaie courante dans la presse depuis le milieu des années 70. La question de l'environnement est alors la principale thématique abordée. Ils deviennent progressivement un produit éditorial important dans la presse magazine française à l'exemple de *Ça m'intéresse*, *L'Express*, *Le Nouvel Observateur* ou *Le Point*, qui attire les lecteurs et interpelle les acteurs politiques et économiques locaux. Le produit éditorial se transforme ainsi en produit politique. Bien que les indicateurs utilisés dans ces classements soient le plus souvent contestables et peu représentatifs, leur prolifération met en évidence le rôle de la communication des villes dans la constitution des représentations qu'en ont les citoyens.

L'originalité et le succès de vélo'v, relayés régulièrement dans la presse, participent également à construire une image positive de Lyon dans l'opinion public.

2.1.2 Les conditions d'un service public

Le principe de l'égalité d'accès au service est une question propre au service public, même si l'égalité parfaite n'existe pas... Bien entendu, cette question se pose dans le cas de vélo'v à travers trois caractéristiques fortes du projet :

- Mettre en place un projet à grande échelle
- Proposer une offre en libre service
- Assurer la quasi-gratuité du service

Mettre en place un projet à grande échelle

Comme cela a déjà été souligné, le principe de vélo'v n'est pas nouveau. En revanche, jamais un tel service n'a été mis en place à une échelle aussi large (Lyon et Villeurbanne), avec autant de bornes et autant de vélos (voire encadré ci-dessous). L'idée défendue par le Grand Lyon est en effet d'atteindre une taille critique, de jouer sur un effet volume, afin de faire de vélo'v un mode de déplacement à part entière. Vélo'v sera d'autant mieux compris que les vélo'v seront disponibles au moment et à l'endroit où les utilisateurs potentiels en auront besoin. C'est une équation qui doit prendre en compte la densité de population et le périmètre du quartier. Le fait qu'il n'y ait qu'une vingtaine de stations implantées à Rennes, par exemple, n'a pas permis au système de prendre racine dans la ville et de se développer.

Une montée en puissance progressive du système destiné à s'inscrire durablement à Lyon (phases de progression prévues dans le contrat avec Decaux)

3 000 vélos au 31-12-2006

4 000 vélos au 31-12-2007

La question de l'extension du système vélo'v aux autres territoires de l'agglomération

Face à l'engouement pour vélo'v, les maires des communes de la première couronne de Lyon commencent à demander à ce que le système soit élargi à leur commune. Peut-on étendre aussi largement le périmètre de vélo'v ? Sur cette question, deux opinions s'affrontent.

La première, technicienne, consiste à dire que le système ne peut fonctionner que dans une zone où la population et les activités sont suffisamment concentrées. L'indicateur pertinent pour mesurer l'efficacité du système est avant tout le taux de rotations aux bornes (nombre d'utilisations par bornes) générées par les flux de la zone. Un faible taux de rotation aux bornes signifie que le système ne s'autorégule pas et qu'il nécessite, par conséquent, un rééquilibrage constant (fourgons venant remplir les stations vides et désengorger les stations pleines). Dans ce cas, on peut se poser la question de savoir si le système peut s'élargir aux zones avec de plus faibles densités de population et d'activités. Le risque est en effet de voir se développer dans ces zones une utilisation exclusivement pendulaire des vélo'v, et de retrouver des stations vélo'v vides toute la journée et surencombrées le soir. En outre, l'équipement des communes trop éloignées du centre pourrait conduire à une saturation des bornes du centre ville en journée, qui ne pourrait être compensé par l'installation de bornes supplémentaires, faute de place. Dans ce cas, vélo'v ne peut fonctionner correctement, c'est-à-dire sans nécessiter trop d'interventions humaines.

La seconde, plus politique, croit en une extension progressive du système dans les zones périphériques. Le principe de cette extension consisterait alors à procéder par zones. Chaque nouvelle zone serait équipée complètement et de manière dense pour maintenir le principe du maillage des stations, clé de voûte du système.

L'approche « technicienne » de vélo'v vient ainsi interroger la volonté « politique » d'élargir vélo'v aux communes périphériques, à la demande de plusieurs maires de l'agglomération : « nous avons aujourd'hui trouvé un compromis entre la volonté politique et la réalité du système qui consiste à progresser phase par phase dans l'installation des stations vélo'v pour observer et prévenir les éventuels dysfonctionnements » (Gilles Four, conseiller technique au cabinet). Un arbitrage difficile entre les exigences d'égalité de traitement et de qualité du service proposé.

Un service qui s'autorégule à 90% et qui nécessite l'intervention humaine pour rééquilibrer le système



© Grand Lyon

Proposer une offre en libre-service

Le libre service permet une souplesse d'accès aux vélo'v et permet ainsi d'en développer l'usage. Le fonctionnement de vélo'v est rendu autonome grâce à un réseau informatique complexe assurant à la fois la délivrance du service et la détection des anomalies. La technologie développée permet ainsi l'accès au service à toute heure.

Toutefois, la contrepartie du « tout technologique » est la méfiance des personnes peu habituées aux démarches automatisées et demandeuses d'un service fourni par un agent.

Extraits d'entretiens :

« Nous avons soumis l'idée de construire des boutiques, des « Maisons du vélo'v ». C'est le Grand Lyon qui devrait normalement le prendre à sa charge. Les utilisateurs n'ont aucun contact humain et nous sommes bien conscients que cela en gêne certains. On le voit au centre d'appel où bon nombre de personnes nous appelle pour se renseigner sur la procédure et chercher un conseil oral plutôt que de suivre une procédure écrite où personne n'est là pour les orienter ». (entretien avec Anthonin Darbon, Directeur du système Vélo'v chez Decaux)

« C'est une question d'appropriation de la démarche. Le libre-service peut être un frein au début, mais il disparaît rapidement après quelques essais. » (entretien avec Gilles Four, conseiller technique au cabinet de Gérard Collomb)

Proposer un service quasi-gratuit

Pour la plupart des Lyonnais, vélo'v est un service gratuit. 95% des déplacements à vélo'v se font dans l'espace d'une demi-heure, c'est-à-dire avant que le service ne devienne payant. « *La quasi-gratuité du service a joué un rôle central dans l'appropriation du service par les Lyonnais* » (Florence Larcher, chef de projet pour le lancement de vélo'v au Grand Lyon). A ce titre, proposer de la

gratuité n'aurait pas été possible si le Grand Lyon avait choisi la délégation de service public qui repose sur la perception de recettes.

Cependant, rendre le service entièrement gratuit était impossible car c'était courir le risque de ne plus avoir de vélo'v aux stations. Des contraintes financières sont tout de même nécessaires pour assurer la pérennité du système (outre une caution de 150€ prélevée dans le cas où un vélo'v n'est pas rendu, le service devient payant après la première demi heure pour les non abonnés et après la première heure pour les abonnés avec une carte Técély des transports en communs).

Le financement de vélo'v est donc pris en charge de manière indirecte par la société JC Decaux dans le cadre de son marché de mobilier urbain.

Le problème de la quasi-gratuité soulevé par Decaux

Selon Decaux, la dégradation des vélo'v est en partie due à la quasi-gratuité du service. « *Quand les gens ne paient pas, ils ne font pas attention, ils se désolidarisent totalement de l'objet qu'ils empruntent* », Anthonin Darbon, du système Vélo'v chez JC Decaux.

2.1.3 Un financement et une gestion privés

Un souci d'efficacité

On s'aperçoit que le cas du projet Vélo'v rassemble la plupart des conditions qui justifient l'intervention du privé dans sa mise en place et sa gestion. Vélo'v est en effet un service adossé à des infrastructures lourdes (bien que discrètes) donc un service capitalistique, qui comporte une technologie de pointe et évolutive, et qui est tarifable c'est-à-dire dont le financement peut être déconnecté de l'impôt. Cet ensemble de caractéristiques rend opportune l'intervention d'une entreprise privée.

En outre, à travers le contrat passé avec Decaux, la collectivité voulait répondre également à un souci d'efficacité. Les élus ainsi que les techniciens du Grand Lyon s'accordent à dire qu'un tel service n'aurait pas pu voir le jour aussi rapidement et avec ce niveau de prestation sans l'intervention d'une entreprise privée. « *Decaux a une capacité à gérer le système que ne peut avoir une association, fut-elle de militants, et avec laquelle la régie ne peut pas non plus rivaliser.* » (Gilles Four, conseiller technique au cabinet).

Les atouts du secteur privé (Les partenariats public-privé - Documentation Française, 2003)

Il est en général admis que pour un coût économique donné, le secteur privé produit généralement plus et mieux que la puissance publique et que sa gestion est plus efficace. On peut y voir quatre raisons.

- Le secteur privé bénéficie d'économies d'échelle par rapport au public dans certaines situations. Une part importante des biens et services publics produits dans une économie développée ont un caractère local marqué, et sont en pratique fournis par des collectivités territoriales, et la décentralisation a tendance à augmenter cette part. Ainsi les grands groupes de fourniture de services publics (eau, déchets, ...) sont-ils généralement plus grands que les collectivités territoriales qu'ils desservent.
- Le secteur privé bénéficie d'un système d'incitations et de sanctions (pression de la concurrence, peur de la faillite) qui incitent fortement à la rigueur et peuvent être plus efficaces que les ressorts à l'œuvre dans le secteur public, tels que le sens de l'intérêt général ou les procédures d'évaluation
- Une troisième explication de la plus grande efficacité du privé est à chercher dans sa plus grande flexibilité. Pour des raisons souvent légitimes la puissance publique est régie par un ensemble de règles et de procédures nécessairement rigides. Ces règles empêchent ou freinent les adaptations et les mobilités, et entraînent parfois une mauvaise adaptation des moyens aux fins qui est génératrice d'inefficacité.
- Une quatrième raison de faire appel au privé est son dynamisme en matière de technologie et sa créativité. La recherche appliquée, la découverte technologique, l'innovation, sont de plus en plus l'apanage des entreprises privées.

Une nécessaire réactivité et souplesse de gestion

Le service de maintenance de Decaux fonctionne 7j/7 de 5h à 22h en amplitude maximale (belle saison). Des véhicules sont disponibles pour assurer la maintenance des vélos et leur redistribution entre les stations. Au total, 30 personnes sont affectées à ce service.

Le service de maintenance doit être capable de remédier efficacement et rapidement à toutes les anomalies (réparations des vélos et des bornes). En outre, il assure la disponibilité continue des vélos à toutes les stations. A cette fin, Decaux mis en place un service de camionnettes chargées de rééquilibrer le remplissage des stations. L'image d'un service dégradé décrédibilise le service aux yeux de la population (ce qui est beau est respecté !). C'est un service qui doit sans cesse s'adapter aux fluctuations d'utilisation des vélos qui sont fortement liées à la météo et aux rythmes de travail. Le record a été battu le 21 juin 2006 (28 000 trajets sur la journée, soit 56 000 mouvements sur les stations). « *Le 1^{er} mai, il faisait beau et les TCL ne fonctionnaient pas, du coup tout le monde s'est rabattu sur vélos ! Notre équipe de maintenance a dû travailler d'arrache pied pour faire face à l'afflux massif de vélos* » (Anthonin Darbond, directeur de Vélos chez Decaux). D'une manière générale, le management de l'équipe de maintenance constitue une compétence de premier plan et un facteur-clé de succès de vélos.

L'adaptation du produit

Le vélo'v, fabriqué par la société Mercier à Saint-Etienne, et Orbita au Portugal, est une sorte de bicyclette « intelligente », issue de trois ans de recherche (Decaux a créé une cellule recherche&développement dans le but de perfectionner le produit). Elle est munie de quatre points de contrôle numérique qui vérifient après chaque utilisation que les freins, les vitesses, et le phare fonctionnent correctement, ainsi que le gonflage des pneus. Si une personne tentait d'en débloquent un par la force, une alarme se mettrait immédiatement en route.

Le produit vélo'v a évolué depuis sa mise en place : l'observation des dégradations (volontaires et involontaires) a conduit Decaux à faire évoluer la technologie, certains matériaux et l'ergonomie des vélo'v (voir encadré). La qualité intrinsèque des vélo'v est un aspect fondamentale du service : robustes et relativement lourds, ces vélos sont conçus de telle sorte qu'ils soient stables et maniabiles à faible vitesse, c'est-à-dire adaptés à la circulation en ville. Ils sont par contre beaucoup moins maniabiles à grande vitesse.

Les nécessaires évolutions du vélo'v

Les paniers situés à l'avant du vélo'v ont été renforcés car ils servaient souvent de... « siège » pour un passager . De même les cadres des vélo'v ont été renforcés pour encore mieux supporter les chocs.

Face aux centaines de dégradations constatés sur les roues des vélo'v toutes les semaines, Decaux envisage de gros changements techniques : remplacer les roues actuelles, facilement « voilables », par des roues beaucoup plus solides.

L'ergonomie des selles a également été revue pour permettre à la fois l'évacuation de l'eau et le confort de l'utilisateur.

Le développement des vélos a été changé suite aux remarques des utilisateurs qui se plaignaient du trop petit développement.

Le système d'antivol va être changé car les observations ont montré qu'il n'était pas pratique à enclencher.

Ces évolutions apportées au produit sont le fruit d'observations et exigent une relative souplesse et réactivité de la part de l'opérateur.

2.1.4 Un partenariat solide entre Decaux et le Grand Lyon

Un partage de compétences

L'originalité de vélo'v vient, entre autres, de ce que le prestataire choisi (JC Decaux) n'avait aucune compétence en matière de déplacements urbains. « *C'est un projet sur lequel nous avons tous les deux appris et sur lequel nous apprenons encore !* » (Florence Larcher, chef de projet vélo'v au Grand Lyon). A l'inverse des autres projets similaires menées dans d'autres villes où c'est l'opérateur qui a rédigé le cahier des charges, c'est la collectivité (le Grand Lyon) qui a rédigé le cahier des charges de vélo'v en s'appuyant sur les études menées auprès des autres villes qui s'étaient lancées dans ce type de service (Vienne, Copenhague, Amsterdam, Nantes, etc.). L'intervention de l'opérateur a été effective dans les propositions de choix techniques pour répondre au cahier des

charges : « *Decaux nous a proposé un prototype de la petite borne individuelle, nous avons discuté pour l'améliorer et abouti au produit actuel* » (Florence Larcher, chef de projet vélo'v au Grand Lyon). Le projet comporte une forte dimension urbanistique, des compétences en génie civil et en déplacements, que le Grand Lyon s'est fait fort de mettre en avant dans le cadre de son partenariat avec Decaux. Decaux, de son côté, a su proposer une technologie suffisamment élaborée pour répondre au cahier des charges et un design du produit séduisant.

La question des panneaux publicitaires : compromis ou compromission ?

Peut-on croire un seul instant que la mise en place d'un service tel que vélo'v puisse être gratuite comme le laisserait supposer la tarification actuelle proposée aux usagers ? Une des originalités du projet que nous avons indiquée précédemment est son mode de financement. La société JC Decaux, dans le cadre de son marché de mobilier urbain doit développer et gérer le système vélo'v mais dispose aussi, moyennant le paiement d'une redevance, d'un droit d'occupation de l'espace public avec des panneaux publicitaires (qui sont loués aux annonceurs). Certains résument ce nouveau contrat avec les termes suivants « *panneaux publicitaires contre vélo'v* ». Pour la société JC Decaux, le service vélo'v seul fonctionne à pertes mais l'argent généré par la location de ses panneaux publicitaires doit permettre de rentabiliser les investissements et le fonctionnement de vélo'v. Pour les élus du Grand Lyon cela fait partie du « deal » et la collectivité est gagnante : « *Le Grand Lyon a su imposer ses conditions de sorte que tout le monde y trouve son compte, les habitants et les finances publiques !* » (Gilles Four, conseiller technique au cabinet de Gérard Collomb).

En revanche, pour les détracteurs de vélo'v, ce type de marché contribue à diffuser une image ambiguë du service public : « *d'un côté, la collectivité promeut le vélo, de l'autre elle autorise la multiplication des panneaux publicitaires faisant la part belle à l'industrie automobile et aux 4x4!* ». Le compromis trouvé entre Decaux et le Grand Lyon met en évidence un débat encore très idéologique à propos du service public que certains refusent de voir entaché de la logique du privé. Vélo'v « *désacralise* » le service public en lui adjoignant une dose de privé.

La contrepartie du service vélo'v : les panneaux publicitaires !



© Geoffroy Bing – Nova 7

Les couleurs du Grand Lyon portées avec fierté par une société privée

La société JC Decaux porte avec fierté les couleurs du Grand Lyon : « *Nous sommes fiers de travailler dans le sens de l'intérêt général et de porter les couleurs du Grand Lyon même si nous ne poursuivons pas d'objectifs philanthropiques !* » (Anthonin Darbon, directeur de Cyclocity). Decaux n'a pas demandé à mettre son logo de façon visible sur les vélo'v alors que le contrat le lui autorisait. Les vélo'v sont estampillés Grand Lyon sans que cela ne porte préjudice à Decaux. Par ailleurs, l'ampleur du phénomène vélo'v suscite chez Decaux une émulation inattendue alimentée par les coups de projecteurs dont ils font l'objet : « *On en bave ! Au début on travaillait 18h par jour, mais on s'amuse, tous les membres de l'équipe répondent présents ! Ce projet a créé une forte cohésion interne !* » (Antonin Darbon, directeur Cyclocity). Bien que les antagonismes existent entre les deux institutions (notamment sur la question de la gratuité), le partenariat repose sur une relative confiance mutuelle.

Le produit est clairement estampillé Grand Lyon !



© Grand Lyon

Grand Lyon et JC Decaux : une ambition partagée

La qualité du partenariat entre le Grand Lyon et Decaux tient essentiellement à ce que les deux parties poursuivent la même ambition : vélo'v doit être un succès à Lyon.

Pour la collectivité, c'est un triple objectif qui est poursuivi :

- de lutter contre la pollution et de réduire l'utilisation de la voiture en ville
- de proposer un service aux habitants crédible et de bonne qualité
- de valoriser l'image de la ville

Pour JC Decaux, l'enjeu commercial est également de taille au moment où d'autres villes comme Marseille et Paris sont intéressées pour mettre en place ce service sur leur territoire. Avec son expérience lyonnaise, JC Decaux développe un avantage concurrentiel non négligeable et espère ainsi remporter d'autres marchés.

Ainsi, d'une certaine manière, le Grand Lyon a donc eu la chance d'être le terrain d'expérimentation de vélo'v, et de bénéficier ainsi des investissements et de l'énergie déployée par JC Decaux sur ce projet.

2.2 Vélo'v, un nouveau service de transport en phase avec les évolutions de la société

2.2.1 Vélo'v, objet de liberté

Incontestablement, vélo'v répond au désir de liberté, valeur forte de la société contemporaine.

Le désir de liberté et d'autonomie

Le désir de liberté et d'autonomie est étroitement lié au phénomène d'individualisation des modes de vie et des comportements : sur ce plan, l'automobile a, dès son origine, incarné ces valeurs de liberté et en reste encore aujourd'hui l'objet symbole. Mais le sentiment d'autonomie offert par la voiture tend petit à petit à s'étioler : pris dans les bouchons, à la recherche de place pour se garer, l'automobiliste se voit peu à peu dépossédé de sa liberté de déplacement. La mobilité en voiture dépend de plus en plus de celle des autres automobilistes. Face à la recrudescence du sentiment d'hétéronomie¹, en particulier dans les transports urbains, le vélo apparaît de plus en plus comme le moyen de reconquête d'une autonomie perdue. De ce point de vue, vélo'v symbolise cette reconquête de l'autonomie et de la liberté dans les déplacements et va jusqu'à la mettre en scène : gratuité (ou quasi-gratuité, voir plus loin) et libre service sont les deux piliers du système qui participent tous deux à ce sentiment de liberté. En outre, les temps de parking sont quasi nuls (le temps de réenclencher le vélo dans la borne), l'utilisateur n'a pas à endosser les risques de vol ou de dégradation, il en perd le souci une fois qu'il l'a replacé dans l'une des bornes.

Cependant, dans la réalité, le service vélo'v est encore loin d'offrir une autonomie et une liberté parfaites à ses utilisateurs. Les conditions d'obtention et de restitution des vélo'v sont encore aléatoires : problèmes de non disponibilité des vélos, d'obtention de cartes courte durée à la borne, de dégradations, etc. Autant de dysfonctionnements qui viennent nuancer l'image de vélo'v en tant que mode de transport urbain révolutionnaire et présenté comme reconquête d'une certaine liberté de déplacement en ville. La fiabilité de vélo'v sera une condition indispensable pour en faire un mode efficace de déplacement domicile-travail.

La désynchronisation des rythmes de vie

Avec les bouleversements des horaires de travail, les activités de chacun tendent à se désynchroniser, les programmes d'activités s'individualisent et se

¹ L'action hétéronome est déterminée par des nécessités extérieures à la volonté de son auteur. A l'inverse, l'action autonome est une action qui est à elle-même sa propre fin, et elle est appréciée comme telle par son auteur qui peut en décider

complexifient. De nouveaux régimes temporels apparaissent dans une société où les individus sont de plus en plus confrontés aux aléas des horaires, prennent des décisions au dernier moment, ce que Ascher appelle « le fonctionnement en juste à temps individuel ». L'autonomie des citoyens ainsi que la variété des horaires conduisent ces derniers à revendiquer un accès aux services à tout moment et en tous lieux, dans une ville à la carte qui fonctionne 24h/24, 7j/7 et 365j/an. De ce point de vue, vélo'v répond ou tente de répondre à ces attentes. Le système vélo'v est souple par définition car autonome, ouvert 24h/24 et 365 jours par an. Par conséquent, il est capable de satisfaire la diversité des demandes et répond aux comportements opportunistes en leur offrant une souplesse d'accès (en voyant un vélo'v, le réflexe est de dire « je pourrais rapidement faire une course ou faire un saut à la Poste »). Vélo'v favorise par exemple de nouveaux déplacements dans le cadre professionnel : on craint moins d'aller à la banque ou à la Poste entre midi et deux par exemple.

Extrait de la thèse de Thomas Thevenin, Quand l'information géographique se met au service des transports publics urbains, décembre 2002

« Les principaux opérateurs ont jusqu'à présent développé des outils de transport de masse adaptés aux milieux densément peuplés, sur des parcours identiques et calqués sur les horaires de pointe. Or, l'évolution des mobilités, (...), conduit de plus en plus les transporteurs à faciliter les déplacements singuliers, sur des parcours diversifiés et variables, au cours de la journée ou de la semaine. Les transports publics classiques gardent bien évidemment leur raison d'être en milieu dense, mais les opérateurs doivent diversifier davantage leurs activités de services (Ascher 1999). Les transporteurs ont ainsi fait évoluer leur fonction première de gestionnaires d'infrastructures vers le rôle de prestataire de services à la mobilité... »

Un produit qui plait

L'ergonomie conviviale des vélos (aux couleurs de l'institution) et le nom même de « vélo'v » (qui signifie « amour du vélo ») ont participé à son succès. Aussi ce n'est pas simplement le service rendu par vélo'v qui plait mais aussi l'image de soi qu'il véhicule quand on en fait usage. « *La pratique de vélo'v s'apparente un peu à celle de la glisse! Je me fais ma sensation sur mon vélo'v tout en cherchant le regard des autres !* » (Gilles Vesco, Vice-président du Grand Lyon). Le design et les couleurs des vélo'v lui donnent un côté branché qui suscite l'adhésion.

2.2.2 La montée en puissance des valeurs de respect de l'environnement et de développement durable

Les valeurs de respect de l'environnement, « d'écocitoyenneté » (voir encadré) aidées par les médias et les politiques, font petit à petit leur chemin dans la société. Ce sont des valeurs qui se traduisent peu à peu en actes et qui, progressivement, imprègnent le quotidien des gens. Ces valeurs permettent également aux individus de donner une bonne image d'eux-mêmes, notamment

à travers l'usage d'un mode transport respectueux de l'environnement et de l'espace public (il n'est pas topophage comme la voiture). Cette montée en puissance des actes citoyens n'est pas non plus anodine pour expliquer l'adhésion qu'a suscitée vélo'v.

Qu'est ce qu'un écocitoyen? (Définition de Steven Guilbeault, directeur de Green Peace Québec)

C'est une personne qui non seulement se préoccupe de l'état de la planète, mais aussi qui s'informe, se renseigne et qui est consciente des impacts sur l'environnement de ses activités quotidiennes. De plus, cette personne pose des gestes concrets allant de l'application des 3R (réduction, réutilisation et recyclage) au compostage, en passant aussi par le « cocktail » de transports qui consiste en l'utilisation judicieuse de différents modes de transport dont le vélo, la marche, le transport en commun et, bien sûr, la voiture.

L'écocitoyen cherche toujours à consommer des aliments de saison qui sont le plus près possible et avec le moins d'emballage possible.

Vélo'v, transport individuel et collectif

Les services de transports collectifs sont amenés à prendre acte de ces évolutions, et à reconsidérer leur offre vers des services mieux personnalisés et capables de concilier les besoins individuels des personnes avec les intérêts collectifs de la société. De ce point de vue, vélo'v assure cette conciliation en sortant du « tout collectif » (comme le bus, le tram) et du « tout individuel » (comme la voiture) pour proposer un compromis entre les deux, fondé sur un « individualisme collectif ». En 2003, Gilles Vesco, vice-président chargé des nouvelles occupations de l'espace public, disait ceci : « Vélo'v est un dispositif qui est dans l'air du temps et qui pourrait accompagner le basculement culturel vers ce que l'on pourrait appeler un *individualisme collectif et convivial* ». L'oxymore « *individualisme collectif* » est précisément ce qui caractérise le fonctionnement de vélo'v. « *Nous sommes arrivés à un bénéfice pour la collectivité en prenant le détour d'un choix qui est individuel* » (Gilles Vesco, Vice-président au Grand Lyon). Dans son principe même de fonctionnement, Vélo'V se situe entre le transport public et le transport individuel. Ce concept se situe entre le « transportare » où l'individu est objet et où prévaut la promiscuité avec les autres (transport en bus par exemple) et le « mobilis » où l'individu est sujet et où il a le sentiment d'être autonome même s'il l'est de moins en moins (transport en voiture). Entre ces deux notions, il renvoie plutôt à celle d'« accedere » c'est-à-dire à l'accessibilité où l'individu est à la fois sujet et objet et où il peut se déplacer librement, de façon quasi-autonome tout en recourant à un mode de transport partagé et géré par la collectivité.

3. Une nouvelle manière de vivre la ville

3.1 Vélo'v, une réforme « réformatrice » ?

3.1.1 Comment inciter les habitants à utiliser vélo'v ?

Le système s'appuie sur deux leviers complémentaires pour encourager l'utilisation des vélo'v.

D'une part, pour les habitants, la proximité des vélos, permise par le maillage serré des stations (en moyenne tous les 300 mètres) est essentielle. La proximité réelle des vélos et la visibilité des stations confèrent à celles-ci un effet « tête de gondole » dans le sens où elles occupent une place de premier plan dans le champ visuel des passants et attirent inévitablement l'attention. C'est ce qui pourrait s'apparenter à un effet « push » : on place le produit (vélo'v) près des gens (au bas des habitations, aux coins des rues) et cela les encourage à essayer. Le système, ainsi rendu visible, donne envie aux habitants de prendre un vélo'v. L'effet de proximité de vélo'v est démultiplié par l'omniprésence des vélos. Ce n'est pas tant l'étendue du parc de vélos (qui compte 2000 vélos, bientôt 3000) qui rend vélo'v si visible que le nombre de mouvements (environ 20 000 mouvements par jour), chaque vélo étant utilisé en moyenne 10 fois par jour.

Parallèlement, la mise en place progressive d'un réseau de pistes cyclables et l'aménagement d'espaces jusque là inusités favorisent l'émergence de nouvelles pratiques (effet « pull »). Le cas de l'aménagement de la rue de la Part-Dieu est de ce point de vue exemplaire : depuis l'aménagement de la rue, sa fréquentation en nombre de cyclistes a plus que doublé. « *Il faut avancer sur les deux fronts en même temps, à savoir les services (vélo'v) et l'aménagement de pistes cyclables* » (Florence Larcher). Cependant, le temps nécessaire à l'aménagement d'un réseau cyclable et à celui de l'installation de stations vélo'v n'est pas le même. Les utilisateurs de vélo'v déplorent le retard pris par la collectivité dans le développement de pistes cyclables.

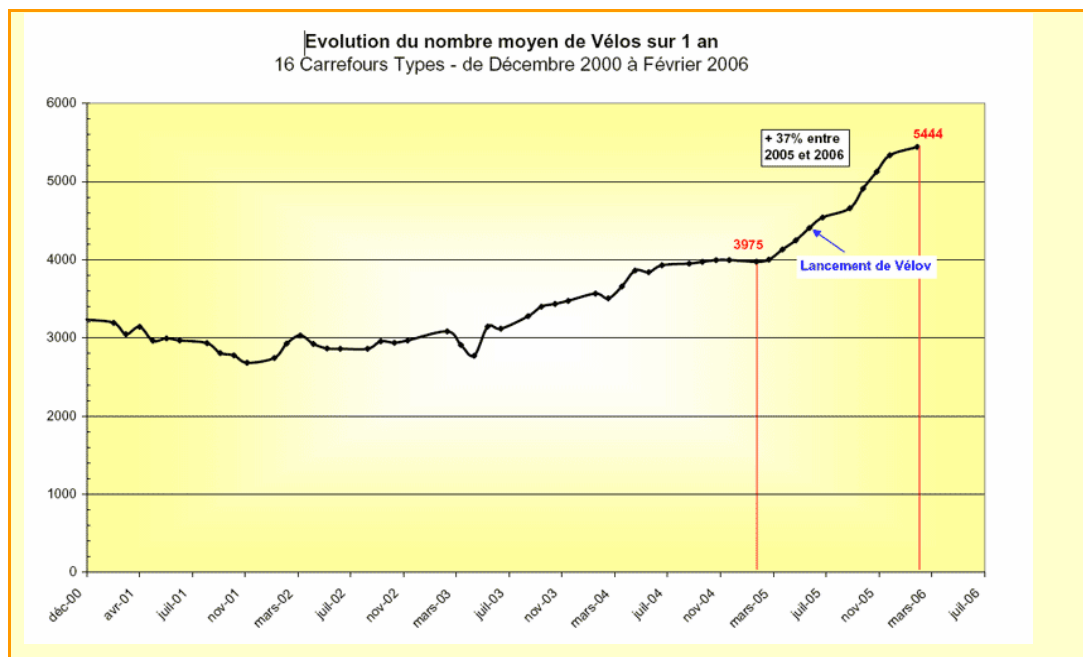
Les utilisateurs de vélo'v selon Gilles Vesco, vice-président au Grand Lyon

« Schématiquement, il y a deux catégories de comportements par rapport à vélo'v. Il y a d'un côté les défenseurs militants du vélo en ville qui ont une vision négative de la ville, décadente, au bord de l'asphyxie, et qu'ils ont de plus en plus de mal à supporter. Ces personnes sont demandeuses d'une suppression pure et simple de la voiture en ville. D'un autre côté, il y a les personnes qui ont une vision plus positive de la ville qu'ils considèrent comme un lieu de rencontres et d'enrichissement. Et sur la base de leur perception très positive de la ville, ce sont eux qui accueillent les bras ouverts des initiatives comme vélo'v et vont même jusqu'à nous en demander davantage, amorçant ainsi un cercle vertueux en faveur du vélo ».

3.1.2 Une réhabilitation du vélo dans la ville...

Un encouragement à prendre son propre vélo

Une des forces de vélo'v est l'effet d'entraînement qu'il arrive à provoquer sur l'ensemble de la population (voir encadré). Si vélo'v ne peut être développé indéfiniment, du moins permet-il d'impulser ou d'accompagner le développement d'une nouvelle forme de mobilité en ville dont on peut attendre qu'elle se traduise par une utilisation accrue du vélo en général. C'est peut-être là l'élément central de l'expérimentation.



Source : www.grandlyon.com

De ce point de vue, le rôle de la politique publique a été d'initier ce changement de comportement par la mise en scène du déplacement à vélo délaissé depuis plusieurs décennies. « *La politique du Grand Lyon doit répondre aux attentes des cyclistes qui ont leur propre vélo aussi bien qu'aux « vélo'veurs ». Il est nécessaire de multiplier les arceaux pour ceux qui ont leur propre vélo et ne pas concentrer notre attention exclusivement sur vélo'v ! On voit déjà naître une certaine concurrence entre les stations vélo'v et les arceaux classiques.* » (Florence Larcher). Vélo'v ne détrônera pas seul la voiture en ville.

Une renaissance du vélo en ville

Incontestablement, la mise en scène du vélo proposée par vélo'v a redonné aux cyclistes une place dans la ville qu'ils avaient perdue au profit de la voiture. Bien que l'équilibre entre voitures et vélos soit encore loin d'être établi, la multiplication des vélos en ville a permis de réajuster les droits d'usage de l'espace public au profit des cyclistes, plus visibles. « *Auparavant on ne faisait pas attention aux quelques cyclistes qui passaient ! En fait, plus il y a de vélos,*

moins ils sont vulnérables car plus visibles ! » (Gilles Vesco, vice-président du Grand Lyon)

En outre, toutes les études sur le déplacement en ville le montrent : le vélo est un des modes le plus sûr de déplacement car la vitesse est faible et qu'il permet d'anticiper beaucoup mieux que les voitures. Les chiffres du Grand Lyon confortent cette idée : alors qu'entre 2004 et 2005 le trafic vélo a augmenté d'un tiers, les accidents en vélo, eux, n'ont pas bougé. Le vélo conserve toutefois une image contradictoire de mode de transport sûr tout en exposant de manière plus directe son usager aux aléas de la route.

L'empathie des habitants pour vélo'v

Malgré les pannes informatiques, les dégradations volontaires ou les problèmes d'accessibilité aux vélo'v, on observe une certaine empathie de la part de la population pour les gestionnaires de vélo'v. *« C'est un service nouveau, les gens l'accueillent avec chaleur parce qu'ils trouvent que c'est une bonne idée. Et puis, ils nous voient travailler, ils se rendent bien compte de ce que représente la gestion d'un tel service, ils savent qu'on ne chôme pas ! Et surtout, ils constatent les actes de vandalisme et se scandalisent de voir cela! Ils compatissent ! Il y en a même qui nous appellent pour nous soutenir et nous dire combien ils sont honteux de vivre dans cette société... ! » (Anthonin Darbon, directeur de Vélocity).* La population se sent pour partie co-responsable du fonctionnement de vélo'v. Mais elle a également d'autant moins propension à se plaindre que le service vélo'v est quasi-gratuit (et gratuit pour 95% d'entre eux). *« Peut-on avoir le même niveau d'exigence quand un service est gratuit ? » (Gilles Four)*

La question de l'exigence des utilisateurs vis-à-vis de vélo'v est tout de même posée. En effet, proposer un service, c'est, par la suite, l'élever comme qualité standard du service, il est alors difficile de le supprimer ou de revenir en arrière. *« Avec le service tel que vélo'v, le risque est de créer plus de demande que l'on ne peut satisfaire, de mettre la barre trop haut, et au final de créer plus de frustration que de satisfaction ! » (Gilles Vesco, Vice-président au Grand Lyon).* Le risque est donc peut-être de voir un retournement de l'opinion générale, d'un basculement du sentiment général de satisfaction vers un sentiment d'insatisfaction si le système de tient pas ses promesses ou baisse en qualité.

Un travail de maintenance reconnu par la population :



© Grand Lyon

3.1.3...qui ne va pas sans des conflits d'usage

La conséquence du renouveau de la pratique du vélo en ville est le changement de rapport de force physique sur l'espace public. En effet, les plaintes des piétons ont fortement augmenté depuis « l'effet vélo'v ». C'est un rapport de force qui a changé au profit du vélo cette fois-ci. « *C'est difficile à entendre pour les militants du vélo qui avaient l'habitude d'être les victimes !* » (Gilles Four). Pour Anthonin Darbon (directeur de Velocity), une partie des « vélo'veurs » sont des personnes qui avaient arrêté le vélo, qui en ont perdu l'usage et qui maintenant se comportent comme des piétons. D'ailleurs Decaux a fait pression sur le service voirie du Grand Lyon pour mettre en place des contresens cyclistes.

Face aux automobilistes, le rapport de force a également changé. Devant les véloveurs, les automobilistes craignent pour leur voiture en disant que le « vélo'veur » n'a rien à perdre dans l'éventualité d'un choc car ce n'est pas son vélo ! Ce qui conduit les automobilistes à redoubler de vigilance.

3.2. Avec vélo'v, c'est la ville entière qui change

Un changement de l'image de Lyon

A l'extérieur, le système vélo'v développé à Lyon sert de vitrine vis-à-vis des autres villes françaises et d'ailleurs (les délégations de Tokyo, New-York, Barcelone, Paris et d'autres encore se sont déplacées à Lyon pour étudier vélo'v) : incontestablement, Lyon bénéficie de la primauté de cette expérimentation en terme d'image et de rayonnement.

A l'intérieur, en donnant à la ville un côté ludique et convivial, vélo'v a induit un changement de perception du « vivre en ville ». Si vélo'v n'a pas vocation à être utilisé par tout le monde, il crée en revanche une animation dans la ville qui n'existait pas auparavant.

De nouveaux rapports humains

Un des aspects positifs du libre-service est d'amener les personnes désireuses de prendre un vélo'v à discuter entre elles. Les stations vélo'v sont ainsi devenues le théâtre de discussions conviviales sur les aspects de vélo'v, mais aussi d'énervements collectifs quand les bornes ne marchent pas. Peu importe, vélo'v crée un rapport de solidarité entre les individus et constitue une raison suffisante pour entamer le dialogue avec autrui.

Une nouvelle forme de convivialité dans la ville :



© Grand Lyon

Vers une reconfiguration de l'urbanisme de la ville

Vélo'v a bien sûr une forte dimension urbanistique. « *Il a permis de faire de l'urbanisme d'une autre manière!* » (Florence Larcher). Il a remodelé, en un

temps très court, la plupart des espaces publics du centre en investissant des endroits jusque là inusités ou vides. *« On a gagné des années dans la prise de conscience de la rue comme lieu de vie et de partage ! Vélo'v révèle un enjeu fort de cohabitation sur l'espace public, le droit de cité, qui ne nous était pas apparu de manière aussi prégnante jusqu'à aujourd'hui »* Gilles Vesco, vice-président du Grand Lyon

D'autres transformations nécessaires...à venir

La mise à disposition de vélo'v ne fait pas pour autant de Lyon la « ville du vélo ». En effet, vélo'v a exacerbé les conflits d'usage entre cyclistes, piétons et automobilistes, avec le risque d'accroissement du nombre d'accidents (même si les chiffres relativisent cette crainte). En outre, le manque de voies cyclables conduit les cyclistes à passer sans états d'âme du trottoir à la route et de la route au trottoir (voire par les escaliers), endommageant ainsi inévitablement le matériel. Le taux de dégradation des vélo'v est en partie lié à ces conduites.

4. Conclusion

Vélo'v est véritablement innovant. Le service proposé est nouveau dans les bénéfices qu'il apporte à la population, dans la participation des usagers qu'il sollicite, dans les technologies qu'il déploie et dans le design qui l'habille. La mise en œuvre du projet est elle aussi originale et intéressante car elle expérimente une nouvelle forme de partenariat public-privé et mobilise de nouvelles compétences au sein du Grand Lyon en matière de conception de projet (benchmarking, rédaction de cahier des charges...), de management d'un partenariat (négociations, coopération...) et de communication sur cette initiative (auprès des habitants et sur la scène internationale).

Il est encore trop tôt pour tirer un bilan à propos de l'objectif premier du projet qui consiste à réduire la pollution et l'usage de la voiture en ville. Vélo'v doit certes pouvoir y contribuer mais il faut souligner la nécessité de mener des politiques cohérentes d'aménagement de l'espace public, voire d'imposer des mesures de restrictions efficaces pour réellement répondre à ces enjeux.

En revanche il paraît utile et pertinent de capitaliser cette expérience sur un certain nombre de points pour les valoriser dans d'autres projets :

- les compétences de négociation et d'animation d'un partenariat public-privé,
- les mécanismes qui ont permis l'appropriation de vélo'v par les habitants et ont suscité l'engouement pour l'utilisation de ce nouveau service,
- la manière de faire émerger et d'accompagner des changements profonds du vivre en ville, répondant ainsi aux nouveaux enjeux de société.

5. Annexe 1 : Vélo'v en chiffres (mars 2006)

Coûts :

Le coût d'un vélo est estimé à 1500€

La maintenance reviendrait à environ 1500€ par vélo et par an

Dégradations :

Selon Decaux, la moitié des dégradations des vélo'v sont volontaires !

Top 10 des dégradations : roues voilées, jantes tordues, fourches forcées, pneus crevés, selles brûlées ou lacérées au couteau, carters arrachés, moyeux usés, freins laminés, klaxons volatilisés, chaînes cassées.

Une image courante dans les stations vélo'v !s



© Grand Lyon

Maintenance : de 7h à 20h, 30 véhicules disponibles pour assurer la maintenance des vélos et leur redistribution entre les stations. Au total, 30 personnes sont affectées à ce service.

Abonnements : une appropriation rapide de ce nouveau mode de transport en ville

38 000 abonnés (longue durée, Tecely et parking LPA) après 10 mois de mise en service.

Entre 8 500 et 9 000 abonnés temporaires.

Usagers :

L'enquête réalisée en octobre 2005 auprès de 1485 usagers de vélo'v conforte les études sociologiques sur la pratique du vélo sur certains points... :

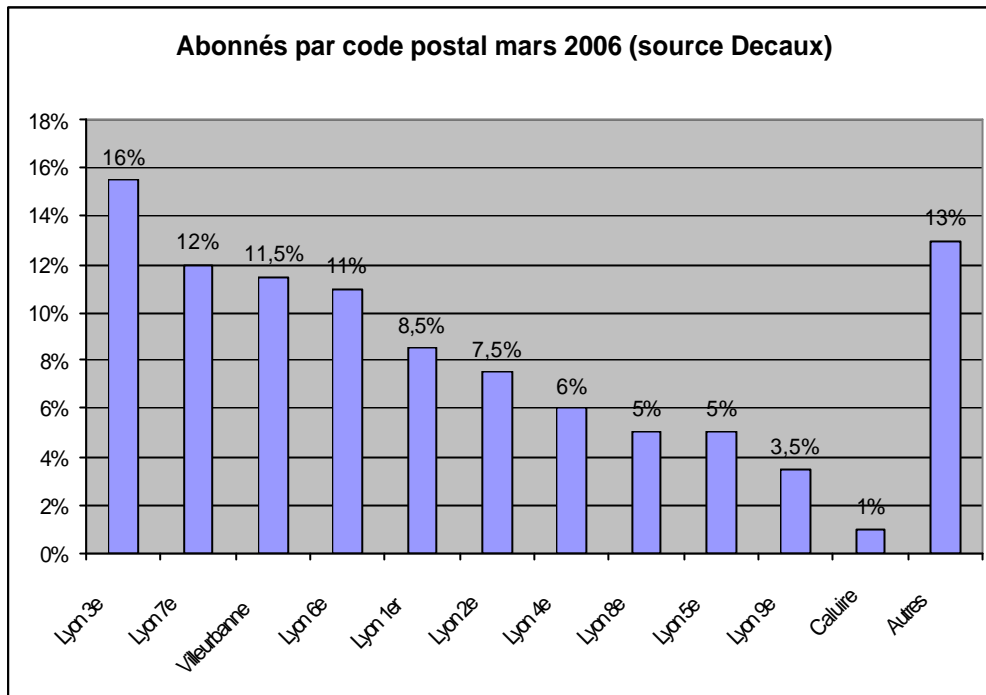
- Le vélo est surtout une affaire d'homme et de jeunes :
 - 55,1% des usagers de vélo'v ont moins de 30 ans
 - 59,4% sont des hommes

... et les informe sur d'autres :

- Selon l'enquête vélo'v de 2005, 34,4% des usagers sont des cadres ou professions libérales et 32% sont des étudiants : si la part des étudiants dans la pratique du vélo apparaît forte dans toutes les études, tel n'est pas le cas pour les cadres. Selon l'étude de la Sofres (Les Français et l'utilisation du vélo, 2003), le vélo est d'abord pratiqué par les commerçants et les ouvriers (20%) avant les cadres (11%). Deux raisons peuvent être avancées pour expliquer la forte proportion de cadres dans l'utilisation de vélo'v :
 - Etant un service de centre-ville, vélo'v s'adresse en premier lieu à la population qui y réside à savoir en majorité aux personnes des catégories supérieures
 - Les cadres ont un rapport utilitariste au vélo, qui les amènent à s'accommoder plus rapidement de la mise en place de nouveaux services pouvant leur faciliter la vie, tels que vélo'v.

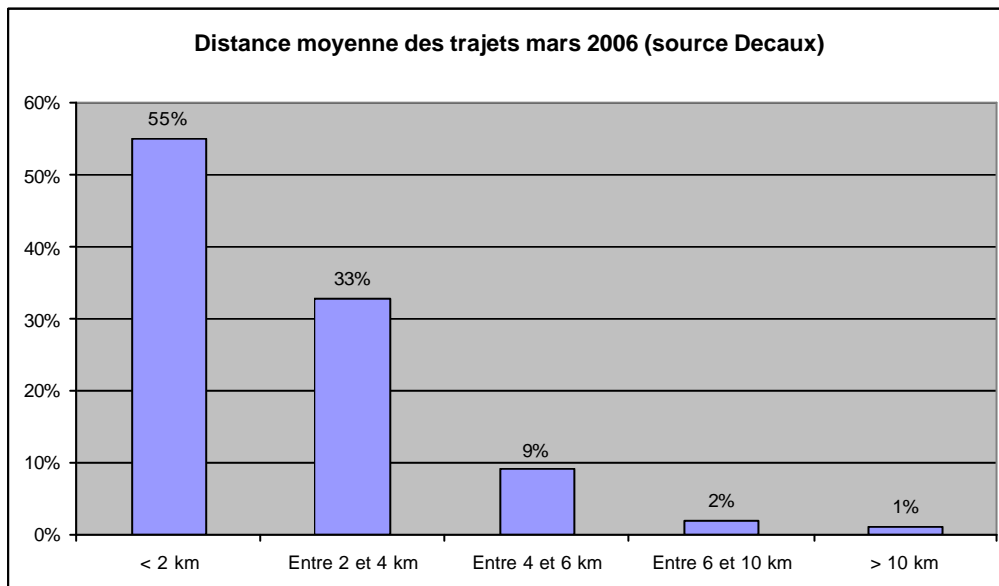
Périmètre et motifs des déplacements :

- 86% des usagers vélo'v habitent Lyon et Villeurbanne
- 64% des déplacements en semaine sont à destination du domicile et du travail



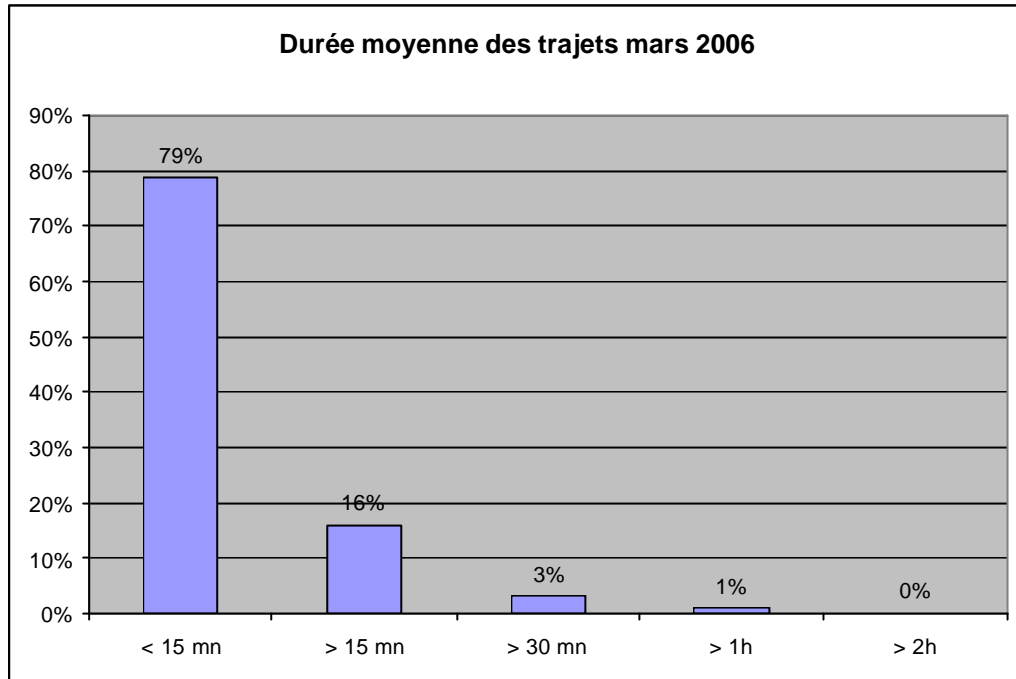
Source : JC Decaux

Distance moyenne des trajets : 90% des trajets font moins de 4 km



Source : JC Decaux

Durée moyenne des trajets : 95% des trajets font moins d'un quart d'heure



Source : JC Decaux

6. Annexe 2 : les sources utilisées

Ce rapport s'appuie sur des entretiens réalisées avec différents acteurs impliqués dans le projet vélo'v.

Personnes interrogées	Date de l'entretien
Gilles Vesco – Vice président du Grand Lyon en charge des nouvelles utilisations des espaces publics	Le 2 mai 2006
Florence Larcher – chef de projet vélo'v au Grand Lyon	Le 21 février 2006
Gilles Fourt – Conseiller technique au Cabinet de Gérard Collomb	Le 13 avril 2006
Anthonin Darbon – Directeur Cyclocity (Decaux)	Le 4 mai 2006

Il s'appuie également sur les sources documentaires suivantes :

- Le vélo dans les villes françaises, N°86, IFEN, septembre 2003
- Les Français et le vélo, étude Sofres 2003
- Thèse de Thomas Thevenin, Quand l'information géographique se met au service des transports publics urbains, Université de Franche-Comté, décembre 2002
- Les partenariats public-privé, la Documentation Française, 2003
- Le Management Public, Viriato-manuel Santo, Pierre-eric Verrier, numéro 2724, collection Que sais-je, juillet 1997
- Articles de journaux :
 - Paris remet en jeu 2000 panneaux publicitaires, Le Monde, 27 janvier 2006
 - Le vélo urbain en libre-service bouscule les contrats d'afficheurs, Le Monde, 14 février 2006
 - Lyon met 2000 vélos à la disposition de la population, Le Monde, 22 avril 2005