

#3 La révolution des libres-services vélo et des vélos à assistance électrique

LE CLUB
FÊTE SES

30 ans!

L'arrivée des vélos en libre-service (VLS) dans les années 2000 donne au vélo une légitimité urbaine réclamée depuis des décennies. Exemple à grande échelle d'un système de partage des objets, les VLS ont rebattu les cartes, tout comme le vélo à assistance électrique (VAE) quelques années plus tard.

« Une invention communiste royale » ! La définition du Vélib' par l'écrivain Paul Fournel (*Méli-Vélo – Le Seuil*) traduit parfaitement l'antagonisme provoqué par l'instauration des vélos en libre-service (VLS) en France. « Les militants de la première heure rejetaient le VLS, un produit marchand, arguant que chacun pouvait disposer de son propre vélo, peu cher. Ces pionniers réclamaient depuis des années des aménagements et des politiques cyclables qui ne venaient pas et, d'un seul coup, une nouvelle génération plus jeune s'emparait du sujet en disposant de pouvoir et d'argent. Tout allait plus vite, et les défenseurs du vélo de la première heure se sentaient dépossédés ! Cette guerre entre anciens et modernes était très présente », rappelle Geneviève Laferrère, alors ingénieure au Certu (ex-Cerema), lors de la mise en place des vélos à la carte rennais en 1998, précurseurs du Vélo'v lyonnais (2005). Cette entrée du vélo comme mode de transport public patenté agaçait d'autant plus que les rênes étaient détenues par des chantres de la publicité, Clear Channel et JCDecaux. Du déploiement libertaire gratuit des vélos blancs à Amsterdam en 1966 aux stations vélos financées par la publicité, le grand écart sociologique du VLS déclenchait des réactions contrastées. Les approches cyclables des collectivités

Des vélos partagés, une image banale d'un service né d'un courant libertaire avant d'être intégré aux politiques publiques.



© Nantes Métropole

territoriales rassemblées au sein d'un Club des villes cyclables grandissant (devenu Club des villes et territoires cyclables en 2008) parvenaient même à irriter les militants « canal historique » pourtant demandeurs.

Le vélo s'installe partout

Le one way autorisé par les stations en libre-service place le vélo dans la continuité des transports publics, comme en témoigne la rencontre du Club de mars 2007 annoncée sous le

titre : « Vélo + transports publics = une combinaison gagnante ». L'accélération des aménagements ne se fait plus attendre. « Le Vélo'v à Lyon a été le moteur des aménagements. Il fallait un déclic pour ne plus penser uniquement voiture. Le succès immédiat du service a fait augmenter la pratique, puis elle a baissé par manque d'infrastructures. Il y eut alors un réamorçage pour développer les équipements, donc amener plus de personnes au vélo. Aujourd'hui nous sommes dans cette spirale ! »,

témoigne Geneviève Laferrère. Les aménagements ne constituent pas le seul bénéfice à placer à l'actif des VLS, selon l'ingénieure devenue présidente de la Fub (Fédération française des usagers de la bicyclette) en 2011. « Des tas de revues, de guides techniques affirmaient et montraient que le vélo n'était pas dangereux, mais en fait tout le monde pensait le contraire. À partir du moment où des vélos ont été mis en libre-service, les gens les ont utilisés sans se poser de questions sur la sécurité. En apportant la preuve par l'usage, le vélo a montré qu'il n'était pas dangereux. » Un véritable témoignage par l'exemple, comme le furent les grèves de transport de 1995, qui remirent les Franciliens en selle par nécessité. En 2007, l'installation du Vélib' dans la capitale parisienne apporta un nouveau rayonnement au vélo, tandis que la question du financement des libres-services occupait les débats.



L'assistance électrique a modifié le vélo, sa perception, son usage, mais aussi son public.

L'aiguillon électrique

Une autre révolution, tout aussi déterminante, pointe dans les années 2000 : l'assistance électrique. À la première édition du Salon de la mobilité parisien en 2004, un vélo à assistance électrique (VAE) trône en vedette sur le (petit) stand du Club. Le VAE symbolise l'innovation dans les transports. Les journalistes ne s'y trompent pas et butinent autour de l'attraction. Pourtant, la porte peine à s'ouvrir. Certains industriels tentent d'introduire en France cet hybride considéré comme « un vélo

pour les vieux », voire « un vélo de tricheur ». Ses tarifs élevés et son écosystème encore fragile freinent les ardeurs. Il fallut attendre la fin des années 2000 en France pour que le VAE sorte de son anonymat alors qu'il pavoisait déjà chez nos voisins européens. De 3 900 unités vendues en 2005, le nombre de VAE passe à 38 000 en 2010, puis franchit la barre des 100 000 unités cinq années plus tard, culmine

à 338 000 en 2018, pour un marché du cycle annuel avoisinant toujours les 3 millions de vélos. Geneviève Laferrère se réjouit que l'assistance électrique sorte le vélo du cercle des initiés : « Ceux qui roulent en VAE ne passent pas par la case vélo et viennent majoritairement par la voiture, ce qui multiplie d'autant les usagers. » Leur intégration dans les libres-services boucle la boucle. ■

« Les défenseurs du vélo de la première heure se sentaient dépossédés »

REPÈRES : LES LIBRES-SERVICES

1966 : À Amsterdam, le mouvement libertaire et écologiste Provo propose à la municipalité la mise à disposition gratuite de vélos pour les habitants. Suite au refus, les militants récupèrent de vieilles bicyclettes, les peignent en blanc et les répartissent dans la ville.

1976 : 300 vélos jaunes sont mis gratuitement à disposition des habitants dans le centre-ville de La Rochelle pour la première expérience de vélos municipaux en libre-service.

1998 : Les « vélos à la carte » rennais annoncent l'arrivée des premiers libres-services français.

2005 : Lancement du Vélo'v lyonnais, suivi par l'ouverture de services dans de nombreuses villes (Orléans, Montpellier, Paris, Besançon...).