

Géré à distance grâce à sa carte électronique, le Cyclocity de JCDecaux crédibilise la location de vélos en libre circulation.

UN VÉLO INTERACTIF EN LIBRE-SERVICE



Des « bornettes » en fonte servent de points d'ancrage et de relais d'information à distance.

Le groupe JCDecaux rêverait-il de devenir le roi de la petite reine ? Loin de son métier d'origine, le numéro 1 mondial du mobilier urbain pousse des coudes dans le vélo en libre circulation. « Nous avons considérablement amélioré le concept. Nous pouvons maintenant, par exemple, suivre le fonctionnement des équipements de sécurité et déclencher des opérations de maintenance préventive en fonction du kilométrage parcouru, grâce à la mise en place d'une carte électronique embarquée dans le vélo », décrit Xavier Hubert, le directeur industriel du groupe. Des « bornettes » en fonte servent de points d'ancrage et permettent aux usagers de verrouiller automatiquement les vélos. La location s'effectue à l'aide de sa carte bancaire ou d'abonnement. Au tarif de 1 euro la semaine ! Et ça roule ! Depuis le 19 mai, la communauté urbaine de Lyon (Grand Lyon) a adopté Cyclocity, rebaptisé Velo'v. Les Lyonnais aiment. Depuis juin, ils ont parcouru 1,2 millions de kilomètres sur les 1 071 vélos rouges déjà installés (2 000 à la fin octobre). Chaque jour il s'opère entre 10 000 et 12 000 locations ! « La population de Lyon a tout de suite adopté ce nouveau service, se réjouit Xavier Hubert. Le grand succès des trois premiers mois a démontré sa facilité d'utilisation ainsi que la confiance des usagers dans la sécurité des vélos. » Depuis 1999, JCDecaux a étudié les offres existantes, d'Amsterdam à Parme, et de Bruxelles à Munich. Fin 2002, il élabore une première génération de vélos sans carte

électronique. Plus de 300 modèles équipent les villes de Vienne (Autriche), Gijon et Cordoba (Espagne). Un développement conçu de A à Z par la direction industrielle du groupe (360 salariés). « Aucun des fabricants n'avait une expertise suffisante du vélo en libre service », justifie Xavier Hubert. Tout s'accélère à l'été 2004, lorsque la ville de Lyon s'apprête, pour 2005, à renouveler la concession d'affichage d'une durée de 13 ans. Plutôt que d'obtenir en contrepartie des abris bus ou des sanisettes automatiques, elle demande la création d'un service de vélos en libre circulation avant l'été 2005.

Huit brevets déposés

« Nous vivons dans un environnement très réactif, explique Xavier Hubert. Les appels d'offres sont un concours, il faut donc être le meilleur et proposer rapidement des solutions toujours plus innovantes et crédibles. » Au final, 8 brevets sont déposés et de multiples astuces imaginées sur ces vélos assemblés par le français Mercier et le portugais Orbita. L'éclairage s'allume dès que le vélo est en mouvement. La dynamo est intégrée dans le moyeu. Le garde-boue autofreinant empêche de porter un passager. Pour lutter contre le vandalisme, les câbles de liaisons (freins, dérailleur, etc.) sont dissimulés, les valves de gonflage sont protégées et des plaquettes antidémontage protègent les roues. Sans oublier la carte électronique embarquée. Connectée à la dynamo, aux feux et aux freins, elle est reliée par radio aux « bornettes » de stationnement.

Avec les 4 000 vélos que le Grand Lyon s'est engagé à installer d'ici à 2007, JCDecaux tient sa revanche. En 1999 le groupe perdait sa première ville de plus de 200 000 habitants, évincé de Rennes par Adshel. C'est grâce à la mise à disposition des Rennais de 200 vélos, que cette filiale du Britannique Moregroup, racheté depuis par l'américain Clear Channel, l'emporte. Imposer le vélo en ville n'est pas qu'un souci écologique. C'est une arme de choix dans le combat que se livrent les acteurs du mobilier urbain. ●

JEAN-MICHEL MEYER

Les plus

- > L'accès aux vélos est facile et bon marché pour l'utilisateur.
- > Après chaque utilisation, les équipements de sécurité (freinage, gonflage, éclairage, etc.) sont vérifiés à distance.

Les moins

- > Trop peu nombreuses encore, les « bornettes » installées aux endroits stratégiques sont souvent vides aux heures de pointe.
- > Entre l'achat et l'entretien, chaque vélo coûterait 1 000 euros par an au groupe JCDecaux.

L'impact

Le concept tombe à pic. Les grandes agglomérations cherchent des alternatives à la voiture pour désengorger les villes et purifier l'air. Les citoyens approuvent. A Lyon, Velo'v est sur une tendance de 300 000 locations par mois. Des délégations de Barcelone, Montpellier, Marseille, Amsterdam et Washington sont venues étudier cette initiative. La cité phocéenne rédigerait un cahier des charges.

L'AVIS DE L'EXPERT

« Velo'v est un produit innovant sur l'espace public. Les gens ont répondu présent. Chaque vélo tourne 10 fois par jour ! Avec ce mode individuel de transport public, nous voulons, et cela se sent déjà, rendre la ville plus humaine, pacifiée, et augmenter la part du vélo dans les déplacements motorisés. Elle devrait passer de 2 % aujourd'hui, à 5 % puis 8 %. »

GILLES VESCO,
Vice-président du Grand Lyon.