

Société

# Pédaler pour se déplacer : le vélo séduit en ville

Reportage : Cécile Mathy    Durée : 8.42  
février 2008

**L**es Parisiens ont découvert récemment le plaisir du vélo en ville, grâce à la mise en place des Veli'b. Des vélos en service sur abonnement pour les trajets quotidiens. Mais si l'affaire a fait grand bruit à Paris, les Lyonnais aiment rappeler qu'un système équivalent a été installé dans leur ville en 2005. Voilà déjà deux ans qu'ils pédalent à moindre coût sur les Vélo'v. Reportage de Cécile Mathy.

- Le frein, il a pas du tout marché. Ça marche pas. Enfin d'habitude, ça marche bien, mais là, j'ai failli glisser, mais bon, c'est pas grave. Non, mais en règle générale ça marche bien, hein. Il y a pas de soucis.

Émilie, 18 ans, vient de raccrocher son Vélo'v devant le centre commercial de la Part-Dieu, en plein centre de Lyon. Une bicyclette au garde-boue rouge, munie d'une sonnette, de phares et d'un panier à l'avant. Il vient compléter les rangs d'une quarantaine de vélos déjà stationnés. Pour les utiliser il y a deux formules : une carte courte durée au prix d'un euro et valable 7 jours ou une carte longue durée qui coûte 5 euros. Ensuite les trajets jusqu'à 30 minutes sont gratuits, et puis on paye de 50 centimes à 2 euros l'heure supplémentaire en fonction de l'abonnement.

- C'est mieux qu'à pied, quoi.

- Surtout aujourd'hui, il fait beau.

- Le matin quand il gèle c'est moins pratique, mais, ouais, l'après-midi c'est marrant. Et puis il y a une borne à côté du lycée. Il y en a à peu près partout des bornes. Donc, c'est le plus pratique.

- Je pense qu'il lui en restait quand même un sur les deux, ça permettait de freiner.

- Quand même un minimum.

- Et maintenant je vais réparer ce problème.

Cela fait déjà quelques minutes qu'Olivier Penet est arrivé sur place, lui aussi à vélo.

- On a une assistance électrique sur le vélo. Je participe à ma petite échelle à la réduction de l'effet de serre.

Car Olivier n'est pas un cycliste comme les autres, derrière son vélo est attachée une remorque. Il est employé chez JC Decaux, la

**P**arisians have recently discovered the pleasure of cycling in town, thanks to the creation of Veli'b. Bicycles are available on a subscription basis for daily journeys. But if the story's making a lot of noise in Paris, the inhabitants of Lyon like to remind people that a similar system was established in their town in 2005... for two years already they've been cycling cheaper with Vélo'v. Cécile Mathy reports.

-The brake didn't work at all, I nearly slipped, but well it's not a big problem, as a general rule it works well, there's no problem...

Emilie, 18 years old, has just docked her Vélo'v in front of the Part-Dieu shopping centre in the heart of Lyon. A bicycle with a red mudguard. Equipped with a bell, lights and a basket at the front, it's just been added to the ranks of some 40 bicycles already parked. For the user there are two formulas : a short term card that costs 1 euro and is valid for 7 days or a long term card which costs 5 euros. After that, journeys up to 30 minutes long are free and then depending on which subscription you've chosen you pay 50 centimes to 2 euros for every additional hour.

-It's better than by foot.

-Especially when the weather is fine?

-The morning when it's icy it's less practical, but in the afternoon it's fun, and then there's a station just next to college, there are stations just about everywhere. It's more practical.

-I think there was one of the two working still, that enabled you to brake.

-Well that's the least you'd expect...

-And now I will repair this problem.

Olivier Penet arrived a few minutes ago already, he too by bicycle.

-The bike's electrically power-assisted. I do my little bit to reduce the greenhouse effect.

Because Olivier is not a cyclist like others, behind his bike a trailer is attached. He is employed by JC Decaux, the company which manages the Vélo'v system. His job:

société qui gère le système Vélo'v. Son métier : l'entretien des deux-roues. Et le travail ne manque pas.

- On fait, en fait, un diagnostic mécanique. Donc on regarde s'il n'y a pas de crevaison, de déraillement de chaîne ou de chaîne cassée, si les freins fonctionnent bien -en clair si le vélo roule-, et le deuxième consiste en un diagnostic informatique. En principe quand on arrive sur une station on sait qu'on aura du travail parce que les vélos sont énormément sollicités par beaucoup beaucoup d'utilisateurs et il y a beaucoup de dégâts.

Avant de choisir son vélo, il convient donc de bien l'observer. C'est une habitude pour Annie.

- Je regarde la chaîne, les pneus, si la selle elle est pas cassée pour la descendre ou la monter. Qu'est-ce que je regarde ensuite? Ben, s'il y a une pédale, parce que ça m'est arrivé aussi de ne pas avoir de pédale donc c'est un peu gênant pour le vélo, mais voilà c'est tout.

90 % des réparations sont effectuées sur place, ce qui évite de ramener les vélos dans l'atelier et de les immobiliser 48 heures. En moyenne 10 minutes suffisent. Une trentaine de réparateurs comme Olivier sont donc en charge de ce parc de près de 4000 vélos.

- Il y a quand même quelques vélos volés, que l'on retrouve soit dans le Rhône soit dans la Saône ou alors abandonnés au coin d'une rue, certains vélos qui ont été dépouillés de toute marque distincte Vélo'v et Grand Lyon et que les gens utilisent quotidiennement.

- Il y a plus ou moins un code qui s'est instauré entre les utilisateurs et puis le personnel 'cyclocity', c'est-à-dire que lorsqu'il y a un problème mécanique ou autre sur un vélo, les gens maintenant prennent l'habitude de retourner la selle et lorsqu'on arrive sur une station et qu'on voit une selle retournée on sait qu'on aura un travail à effectuer là-dessus.

Pendant ce temps-là, Lina, une étudiante syrienne, les bras chargés de livres, arrive tout droit de la bibliothèque à une centaine de mètres.

- Je le prends souvent entre chez moi et la bibliothèque, la bibliothèque et l'université, donc c'est pratique et c'est économique.

- Et donc là, vous avez pas trop de problèmes avec les voitures, pour la circulation ?

- Non, c'est très sécurisé parce qu'il y a déjà les plans dans chaque station pour retrouver les pistes, ce sont des pistes cyclables spécialement faites pour Velo'ville et c'est vraiment très bien fait.

Pratique, le Vélo'v! Les usagers sont unanimes, même si le système pose parfois problème.

- C'est la troisième station que je fais où il ne reconnaît pas ma carte. Il m'indique que j'ai 258

maintaining the bicycles... and there's no shortage of work.

-We do a mechanical diagnostic, so we make sure there are no punctures, chains that are derailed or broken chains, we make sure the brakes are working properly, in a nutshell we make sure the bike's working and then the second thing is that there's a diagnostic done by computer. In principle when we arrive at a station we know there will be work because the bikes are heavily used by lots and lots of users and there's a lot of damage.

Before choosing a bike, you have look it over carefully. For Annie, it's become a habit.

-I look at the chain, the tyres, whether or not the saddle is broken for raising it or bringing it down, what do I look at as well? Whether there are pedals, because I've also had it happen that there's no pedal, which is a little bit of a nuisance for a bicycle, but there we are, that's all.

90 per cent of repairs are done on the spot, which avoids the need to return the broken bicycles to the workshop and take them out of service for 48 hours. On average 10 minutes suffice. There are round 30 repair people like Olivier who are in charge of a fleet of some 4000 bicycles.

-There are though some stolen bicycles, which you find either in the Rhône or in the Saône or abandoned on the side of the road, some bikes that have been stripped of all their distinguishing Vélo'v or Grand Lyon markings and which people use daily.

-There's more or less a code that's been established between users and the cyclocity workers, it's that when there's a mechanical or other problem with a bike, people now have the habit of turning the saddle round and when you arrive at a station and you see that there's a saddle turned round you know that there's work to be done on it.

Meantime, Line, a Syrian student, arms weighed down with books, comes straight from the library a hundred or so metres away.

-I often take a bike between my house and the library, the library and the university, so it's practical and cheap.

-So you don't have too many problems with cars, for the traffic?

-No it's very safe because to begin with there are maps at each station showing the tracks, they are cycle routes specially done for Velo'ville and it's very well done.

Vélo'v is practical: the users are unanimous, even if the system sometimes has problems.

jours pour la renouveler et en fait il ne me passe pas le vélo.

- On va essayer?

- Ouais.

- Et puis si ça ne marche pas, à ce moment-là j'appellerai le service d'appel, on essaiera de... Je vous laisse rentrer votre code... Ouais, ben, écoutez, je vais appeler le call center et on va essayer de vous résoudre votre problème directement. Oui bonjour, c'est Olivier. Dis-moi, je suis en présence d'un abonné longue durée, là, et il ne peut pas se servir de sa carte aujourd'hui. Oui, c'est ça, il m'a dit qu'il avait pris un vélo avant-hier, oui. Oui. D'accord. Ça marche. Merci. Donc en fait le problème, là, c'est que mardi vous avez mal raccroché le vélo.

-Il a pas sonné. Ça je le reconnais. Mais il était vraiment coincé, j'ai essayé de le re-retirer.

-Ouais, mais ce qu'il y a, justement le problème, c'est que ça n'a pas bipé et dans ce cas-là il n'est pas reconnu. Donc là c'est la première fois, donc, en fait elle vous enlève la caution qui avait été débitée -elle va vous la recréditer- et elle va libérer votre carte ce qui va vous permettre de la réutiliser. Mais faites-y bien attention la prochaine fois parce que là elle vous a recrédité la caution qui avait été débitée mais la prochaine fois vous n'aurez pas cette chance, hein.

- Merci beaucoup. Au revoir.

L'abonnement coûte un euro par semaine, mais il faut disposer de 150 euros sur son compte pour acheter une carte de location. 150 euros qui correspondent à la caution en cas de non-restitution du vélo. Les Vélo'v ont été installés en juin 2005 à Lyon. À l'époque la ville **comptait**<sup>1</sup> 110 stations. Début 2008 il y en a 343 exactement. Elles rassemblent 3700 vélos. Ce qui fait la fierté d'Anthonin Darbon, le responsable du projet au sein de l'entreprise JC Decaux.

- Aujourd'hui nous faisons en moyenne sur l'année 2007 plus de 16 000 locations par jour avec des pointes qui peuvent aller jusqu'à 30 000. Vélo'v, c'est aujourd'hui un moyen de transport à part entière. On appelle ça un transport public individuel. Les différentes enquêtes montrent qu'aujourd'hui Vélo'v est d'abord utilisé sur des trajets domicile-travail ou domicile-faculté pour les étudiants. Chaque vélo est utilisé une dizaine de fois tous les jours, et donc va faire 20 à 30 km par jour.

Et pourtant le pari n'était pas gagné. En 2002 Lyon était considérée comme l'une des villes les moins cyclables de France. Aujourd'hui avec le réaménagement des berges du Rhône et une politique globale de développement des modes de transports doux, la part de l'automobile dans les transports lyonnais a baissé, même si le

-This is the third station I've done where my card isn't recognised, it says I have 258 days to renew it but in practice it doesn't release a bike for me.

-Shall we give it a try?

-Yes.

-And then if it doesn't work, at that point I will call the help line, we'll try... I'll let you tap in your code... Yes well listen I will ring the call centre and we'll try to resolve your problem straight away. Yes hello I'm here with a long term subscriber, he can't use his card today. Yes, that's right, he told me that he took a bicycle the day before yesterday. OK. That's fine. Thank you. So in fact the problem is that on Tuesday you didn't dock your bike properly.

-It didn't ring, I'll admit that but it was really stuck, I tried to pull it out again.

-Yes but what's happened, it's precisely that, the problem is that it didn't beep and in that case it's not recognised. So that was the first time, she's going to release the deposit that had been deducted, she's going to re credit you with it and she's going to unblock your card, which will enable you to use it again, but pay attention another time because she's going to re credit you with the deposit that had been deducted, but the next time you won't be so lucky.

- Thankyou, good-bye.

The subscription costs one euro per week, but you need to have 150 euros in your account to by a rental card. 150 euros which represents a deposit should the bicycle not be returned. The Vélo'v was established in June 2005 in Lyon, at the time town had 110 stations. At the beginning of 2008 there were precisely 343. They bring together 3700 bicycles. That's the pride of Anthonin Darbin, in charge of the project within the company JC Decaux.

- Today we're running on average for the year 2007 more than 16 000 rentals by day with peaks that can go to 30 000. Vélo'v is today a means of transport in its own right, it's called personal public transport. Different studies show that it's mainly used for journeys between home and work or home and college for students. Each bicycle is used a dozen or so times every day, and so that means 20 to 30 kilometres per day.

And yet the gamble was far from certain. In 2002 Lyon was considered as one of the least cycle friendly town in France. Today with the landscaping of the banks of the Rhône and a global policy of encouraging non-intrusive forms of transport, car journeys have diminished as a proportion of transport methods within Lyon, even if the bike still only represents 3 per cent of

vélo ne représente encore que 3% des déplacements.

Il faut dire aussi que Lyon est vallonnée, il y a notamment la colline de la Croix-Rousse. Des camions ramènent donc les vélos en haut de la côte, car rares sont les usagers à effectuer l'ascension en pédalant, les bicyclettes restent donc en plaine. Yvon Luciani, responsable d'exploitation chez JC Decaux.

- Quand on sait qu'un déplacement moyen dure en moyenne douze minutes -donc ce sont la plupart du temps des gens dynamiques mais qui ne souhaitent pas forcément faire du sport-, surtout pour prendre un vélo et aller travailler, il ne faut pas arriver dans un état transpirant donc non ce n'est pas le contexte, simplement c'est du déplacement urbain.

Annie en sait quelque chose, pour elle c'est déjà un sport de retirer les vélos de leurs bornes.

- Oui, c'est pas facile quand même de les sortir. Est-ce que vous reconnaissez ça, à Vélo'v ?

- Euh non. Vous ne faites que du vélo donc ça ne muscle que le bas, en fait. Il faut muscler les bras aussi, Madame.

- Ah! ah!

- Allez je vous souhaite **une bonne balade<sup>2</sup>**.

- Merci.

Derrière elle, Nicolas qui vient de descendre du train en provenance de Paris. Il attend son tour pour accéder à la borne.

- Là, il fait beau. Je sors de la gare. Je prends un vélo, direct, évidemment. Je ne vais pas prendre les transports en commun. On va profiter du soleil.

- Vous vous y êtes mis aussi à Paris ?

- Avec plaisir aussi, mais à Paris c'est pas encore parfaitement au point par rapport à ici, hein. Parce qu'ici en une demi-heure on a le temps d'aller là où on veut se rendre tandis qu'à Paris on n'a pas le temps, et la note, elle monte directement à Paris pour l'instant.

- C'est moins cher sur Lyon?

- Ah ben on s'en sort pour un euro parce qu'après c'est tout le temps gratuit quasiment.

Depuis fin 2007 Paris a elle aussi son système de cyclocity, rebaptisé VELIB. C'est la même société, JC Decaux qui l'exploite. Mais les tarifs à Paris sont un peu plus chers. Exemple si vous utilisez le vélo une heure et quart : il faudra déboursier 1 euro à Lyon contre 3 euros à Paris. Anthonin Darbon.

- On a pris l'habitude de dire que sans Lyon nous n'aurions pu faire Paris parce que la taille était tellement importante qu'il nous fallait un galop d'essai. Le galop d'essai, c'était Lyon. Le vélo en libre-service, en tout cas tel que nous le proposons, reste non pas gratuit mais à un coût

journeys.

It should be said as well that Lyon is in a valley, there's notably the hillside of the Croix Rouse. So lorries take the bikes to the top of the hill, because rare are the users who pedal uphill and so the bicycles end up on the plain. Yvon Luciani, in charge of the operation within JC Decaux.

-When you know that the average ride is 12 minutes, we know we're talking about people who are dynamic but necessarily looking for sporting exercise, especially when it comes to take a bike to go to work, you don't want to arrive sweating so no, that's not the usage, we're talking simply about getting about town.

Annie knows all about it, for her it's already exercise getting the bikes out of their racks.

-It's not easy to get them out. Do you admit that at Vélo'v?

-Well no. You only cycle so you're only strengthening the lower part of the body, you need to work out on your arms as well madam.

-I see.

-There we are, have a nice ride.

-Thank you.

Behind her, Nicolas has just got off a train from Paris and is awaiting his turn to get to the rack.

-Now the weather is fine, I've just left the station, I take a bicycle directly, I'm not going to take public transport, I'm going to take advantage of the sunshine.

-Do you do the same thing in Paris?

-With pleasure, too, but in Paris it's not yet perfected like here. Because here in half an hour you've got the time to go wherever you want, in Paris you don't have the time and the bill rises rapidly in Paris at the moment.

-It's cheaper in Lyon?

-Well you get away with paying one euro because it's practically all the time free.

Since the end of 2007 Paris too has its system of urban cycling, renamed VELIB. It's the same company, JC Decaux, which runs it. But the prices in Paris are a little more expensive. For example if you use a bicycle for an hour and a quarter : you need to spend 1 euro in Lyon compared to 3 euros in Paris. Anthonin Darbon.

-We're in the habit of saying that without Lyon we couldn't have done Paris because the scale was so large that we needed a trial run, and the trial run was Lyon. Self-service bicycles, at any rate how we offer them, are not free but at a low

modéré dans l'ensemble des villes. Alors effectivement nous avons démarré à Lyon avec des coûts d'abonnements notamment très faibles. Nous avons corrigé ces coûts d'abonnements car nous avons appris effectivement à Lyon que ce service avait un coût.

Quoi qu'il en soit l'opération est un succès. Les maires des communes limitrophes réclament eux aussi des stations Vélo'v pour leurs habitants. Quant à JC Decaux, l'entreprise est en train de mettre en place un système équivalent à Toulouse.

1. comptait - ici employé dans le sens de 'comporter'. Un appartement compte -ou comporte- un certain nombre de pièces, par exemple. Et puis il y a le verbe compter, dénombrer. Un enfant apprend à compter, à lire.

2. une bonne balade - Il y a balade et ballade. La balade est une promenade; la ballade est un poème à forme fixe.

cost in all the towns, so it's true we started in Lyon with subscription costs notably that were very low, we've corrected these subscription costs because we've learnt at Lyon that the service had a cost.

All the same the operation has been a success. Mayors of neighbouring communes are asking for Vélo'v stations too for their inhabitants. As for JC Decaux, the company's in the process of installing an equivalent system in Toulouse.