



jeanpaulnantes@gmail.com

Contribution de Jean-Paul BERTHELOT

Ancien Président de Place au Vélo, Administrateur de Vélocampus

Questions sur le système de location du vélo nantais :

Présente-t-il un risque pour l'économie locale du vélo ?

Est-il un levier pour augmenter la part modale du vélo dans les déplacements ?

Nantes Métropole a retenu la société JCDecaux pour assurer l'ensemble des locations de vélos urbains sur le territoire de la métropole nantaise. En soi, on ne peut que se réjouir de cette offre qui permet aux habitants de disposer d'une flotte de vélos conséquente et variée :

- V.L.S. (vélos en libre service, Bicloo) pour se déplacer principalement dans le grand centre, voire un peu au-delà
- V.A.E. (vélos à assistance électrique) plutôt pour assurer des liaisons périphérie/centre assez rapides et sans trop de fatigue
- Vélos cargos, biporteurs pour transporter sa petite famille ou des marchandises
- Vélos pliants permettant d'utiliser facilement plusieurs moyens de transport.

Toute cette gamme de bicyclettes différentes s'inscrit dans une politique globale des déplacements visant à rendre le vélo attractif afin qu'il devienne un moyen important de transport au même titre que le tram, le bus et bien sûr comme alternative majeure à l'utilisation de la voiture en milieu urbain. Cette politique plutôt volontariste commence à porter ses fruits et les vélos reconquièrent la place qu'ils avaient perdue dans les années 80/90. Les commerces de cycles sont de plus en plus nombreux à s'installer dans le centre-ville, contribuant par là même à dynamiser une activité économique de proximité. Les vélocistes font la démonstration que les usagers cyclistes sont eux-mêmes de puissants acteurs/clients des commerces de proximité.

Ceci étant, il convient d'apporter quelques réserves à cette nouvelle offre de location vélos qui pourrait mettre à mal l'économie locale liée aux vélos. Certes, l'entreprise Nihola implantée à Couëron fournit les vélos cargos mais les nombreux vélocistes du centre de Nantes qui proposent leurs différentes gammes de vélos risquent de souffrir d'une forme de concurrence qui peut apparaître comme déloyale. Lorsqu'on étudie les tarifs de location proposés pour un VAE, on reste un peu dubitatif puisque cette location est fixée à 240 €/an. Or, un VAE de gamme moyenne est vendu aux alentours de 1 600 € chez les vélocistes (il faut exclure les grandes enseignes qui, trop souvent, proposent des produits certes séduisants par leur prix, mais de mauvaise qualité). Le calcul est vite fait. En 7 ans, un cycliste acceptant cette offre de location aura simplement consacré un budget correspondant au prix d'un vélo et en plus il aura fait l'économie de son

entretien, voire du changement de la batterie qui reste un élément très cher du V.A.E., sans compter les soucis que connaissent souvent ces vélos au niveau de l'électronique embarquée.

Les vélocistes ont alerté Nantes Métropole et JCDecaux sur les risques économiques que fait peser cette offre de location sur leur activité. JCDecaux a proposé un compromis, cette offre concernant les V.A.E. ne pourra excéder 2 ans. Il faudra alors mettre de sérieuses garanties pour vérifier si cette clause sera bien respectée car des "petits-malins" pourraient utiliser des prête-noms pour continuer à bénéficier de cette location à coût très réduit. Dans le cadre de l'appel d'offres, il aurait mieux valu proposer, aux acteurs économiques locaux du marché du cycle, la constitution d'un pool qui leur aurait permis de valoriser leurs activités plutôt que de confier l'ensemble du système de location à un seul acteur doté d'une puissance financière énorme et, qui plus est, détient la plus grande partie du marché de l'affichage publicitaire de la métropole nantaise.

La même question se pose pour l'augmentation des V.L.S. qui, non seulement, n'incitent pas les habitants à acheter des vélos mais freinent également leur utilisation pour effectuer des parcours plus longs de type périphérie/centre. Or, les différentes mesures montrent que les déplacements à vélo stagnent et restent faibles sur ces parcours. Le Bicloo offre un service intéressant pour se déplacer dans les centres villes mais ne favorise absolument pas de plus longs déplacements. On observera que, dans les pays où le vélo est important (Pays Bas, Danemark...), les V.L.S. sont marginaux. Strasbourg et Grenoble, les deux villes françaises en pointe sur les déplacements à vélo n'ont pas développé de manière significative cette offre, a contrario Lyon (Vélov), qui avait été pionnière dans ce domaine, est une ville où les déplacements à vélo sont restés très faibles. Les V.L.S. renvoient à une idée d'un vélo "jetable". Ils ne constituent pas un levier important pour le développement du vélo urbain.

Il convient donc d'analyser très finement les risques économiques que fait peser ce système vélo nantais vis-à-vis des commerçants du cycle et d'évaluer si ce système vélo est un facteur majeur d'augmentation significative de la part modale du vélo dans les déplacements alors même que, sans cette offre, cette augmentation semble inéluctable. Il y a nécessité à affiner ou à construire des outils d'évaluation permettant de mesurer les évolutions des changements de mode de déplacements des habitants, notamment ceux pour qui le vélo n'est conçu que comme un instrument de loisirs ou pire considéré dangereux comme moyen de déplacement.

Il ne faudrait surtout pas que cette offre séduisante vienne obérer les investissements nécessaires à la construction d'un véritable réseau cyclable métropolitain en site propre et sécurisé à l'image du tramway. Les aménagements cyclables actuels sont toujours marqués par des ruptures qui empêchent des cyclistes peu expérimentés de se déplacer à vélo. Enfin, une offre plus conséquente des infrastructures de stationnement véritablement sécurisées et vidéo-surveillées doit être largement plus développée puisque les vols de vélos sont également un frein important à s'équiper en vélos de qualité, gage d'une meilleure sécurité et d'un meilleur confort pour se déplacer en milieu urbain.