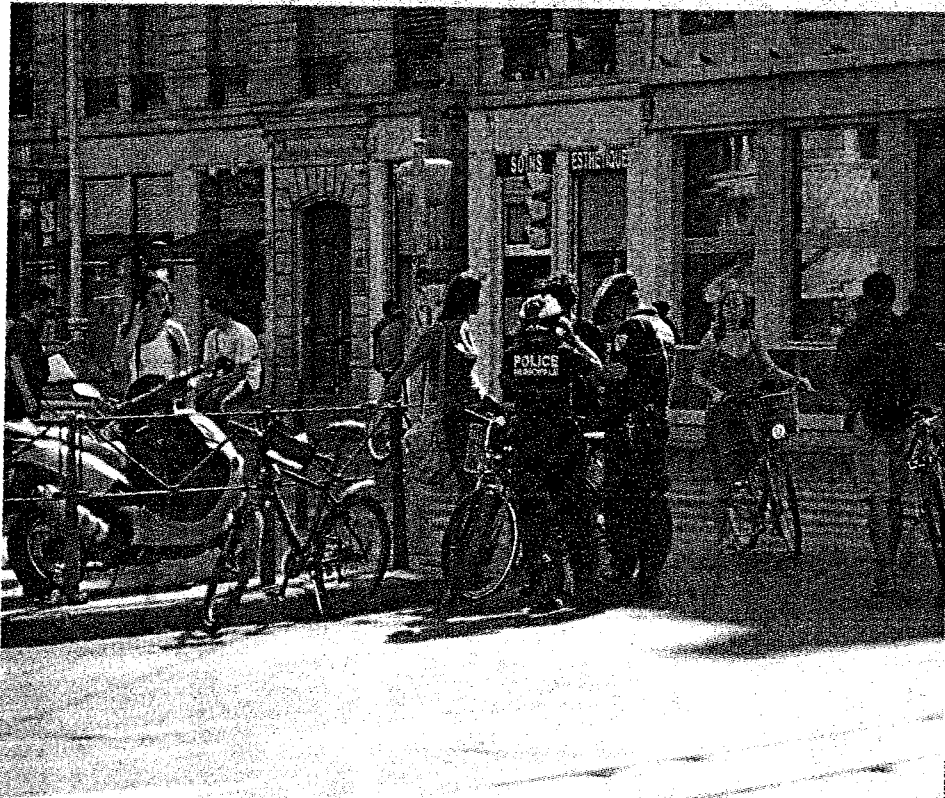




À Lyon, la répression à l'égard des cyclistes s'est considérablement accrue.

ou à l'étranger. « Avec Cyclocity, baptisé Vélo'v par le Grand-Lyon, JCDecaux a révolutionné le transport public individuel », a déclaré Jean-Charles Decaux, le 5 juin, lors de la publication d'une étude BVA. Cette étude auprès des utilisateurs démontre que ce service totalement intégré mis en place par JCDecaux est réellement devenu le nouveau maillon essentiel d'une chaîne de la mobilité. Comme le prouvent les chiffres, les citoyens repensent leurs stratégies individuelles de déplacement et se réapproprient l'espace urbain. JCDecaux a ainsi contribué à l'amélioration de la qualité de vie en ville, qui bénéficie très naturellement à l'image du Grand-Lyon. » 55 % des répondants à l'étude ont déclaré recourir moins souvent à leur voiture. « Personne ne conteste l'effet incitatif de Vélo'v sur la pratique du vélo, mais plutôt les conséquences masquées du dispositif », explique Nicolas. Prof de philo en train de terminer sa thèse, ce membre des Déboulonneurs de Lyon, un collectif anti-pub, donne rendez-vous entre les ateliers Decaux et la Part-Dieu.

QUATRIÈME TRAJET : RUE AUGUSTE-CHOLLAT-MÉTRO SAXE-GAMBETTA

Pas de Vélo'v, autant y aller à pied. « Entre JCDecaux et le Grand-Lyon, le deal est le suivant, explique Nicolas en sirotant un diabololo. À la base, l'afficheur s'occupe des abribus et du mobilier urbain, en échange de quoi il peut poser des espaces publicitaires. Les revenus publicitaires étant très importants, les collectivités locales (Lyon, mais aussi Toulouse, qui fonctionne sur le même principe) ont obtenu le versement d'une redevance, ainsi que des campagnes gratuites pour la mairie. Il semblerait que le nouveau contrat incluant Vélo'v ait fait baisser la redevance, qui s'élèverait à 1,4 million d'euros par an d'après Lyon Capitale. Contrairement à ce qui est dit, la collectivité supporte une partie du poids financier de Vélo'v. De plus, cette situation de monopole

est largement remise en cause par la concurrence, résume le déboulonneur. Qui s'insurge, naturellement, contre l'augmentation de l'espace publicitaire dans la ville, « un facteur important d'irresponsabilité écologique et sociale ». Comble de cynisme, les fabricants d'automobiles sont fortement représentés sur les panneaux Decaux. Vélo'v est donc une « double opération publicitaire : il est financé par la pub et il sert de couverture à une forme de matraquage qui ne dit pas son nom ». Autre conséquence : l'explosion de la répression sur les cyclistes. Au moment où Nicolas décroche son vélo pour repartir, un cyclopédiste se fait arrêter au feu rouge. Il l'aurait grillé. Il dément. 90 euros d'amende.

Le nouveau Vélo'v déniché se révèle des plus fourbes : le guidon tourne sur lui-même. Après 500 mètres de virages précaires dans les rues, il devient prudent d'en trouver un plus fiable. « Prendre son vélo plutôt que sa voiture est un geste citoyen, contestataire, subversif même », rappelle Nicolas, qui circule au milieu de la rue – « trop étroite pour un dépassement ! ». « C'est aussi générateur de fierté, poursuit-il. À vélo, on est rapide, efficace, rarement en retard, et, surtout, content de ne pas la jouer perso dans son habitacle, et de pouvoir, à l'occasion, donner un coup de main dans la rue. On a l'impression de faire partie d'une communauté ». Une autre chose l'inquiète : le système Vélo'v enregistre des informations sur ses abonnés, dont il peut suivre les déplacements sur son ordinateur central. Quid de la protection des données personnelles dans cet appareil aux allures de Big Brother ?

CINQUIÈME TRAJET : MÉTRO SAXE-GAMBETTA-GARE LYON-PERRACHE

Damien patiente à une terrasse de café. Le regard clair, une entorse au pied, ce jeune agent SNCF, porte-parole d'En ville sans ma voiture, annonce directement la

couleur. « Notre collectif va plus loin que la promotion du vélo. Nous voulons combattre la voiture dans les pôles urbains, périphéries comprises. » Par quel type d'action ? « Par exemple, poser un petit arbre à la place d'une voiture qui quitte un parking. Une manière de se réapproprier l'espace que les voitures investissent. » Il en va d'une certaine conception de l'existence en ville. « Même si on n'est pas là non plus à dire qu'on est tous copains », croit bon de préciser le jeune homme, qui se méfie de l'image néo-baba cool qu'on colle aux vélomilitants, et des dérives « limite intégristes » de certains « décroissants ». Non, combattre la voiture ne signifie pas renoncer à son téléphone portable et à son frigo pour tout le monde. Vélo'v ? « C'est la politique du spectaculaire, lâche Damien. Elle fonctionne : maintenant, trois quarts des Lyonnais pensent Vélo'v quand ils pensent vélo. Au moins, ce dispositif rappelle que le vélo existe toujours. » Vélo, le retour ? « Les Vélo'v ont un petit air futuriste avec leurs bandes rouge et gris et leur mini-ordinateur façon vaisseau spatial », ricane-t-il. Résultat ? « Rien. Les utilisateurs de Vélo'v sont ceux qui prennent les transports en commun. Un tiers de cadres, un tiers d'étudiants et un tiers de gens de passage. » Selon lui, le vélo en France reste une pratique de loisir : « On a vingt ans de retard sur les pays nordiques. Et on ne sort pas de ce culte français pour la voiture, objet de névroses, s'agace-t-il. Mais de plus en plus de gens pensent que la solution à une meilleure qualité de vie en ville passe par le vélo. » Ce petit espoir reste dans l'air tandis que le TGV s'élance en direction de Paris, loin des brumes azotées de la Cyclocity.

INGRID MERCKX

Et à Paris ?

Louchant sur la réussite lyonnaise, la capitale devrait se doter d'un système de vélos en libre-service d'ici à l'année prochaine. L'actuelle mandature affiche très clairement son penchant pour le vélo. Bertrand Delanoë a redit le 12 juillet sur France Inter qu'il fallait réduire l'hégémonie de la voiture. Son adjoint, Denis Baupin (Vert), est également le président du Club des villes cyclables. Si certains estiment qu'en termes de km de pistes, l'équipe de Bertrand Delanoë n'a pas fait beaucoup mieux que celle de son prédécesseur, Jean Tiberi, Didier Couval, chargé de mission vélo et rollers à la Direction de la voirie et des déplacements, fait valoir que quelque 327,3 km d'aménagements ont été réalisés depuis 2001 dans la capitale pour un parc estimé à 400 000 vélos, et que le nombre de déplacements à vélo a grimpé de 48 % en quatre ans (+ 5 % depuis 2001). « De mauvaises langues disent qu'on parlait de très bas », précise ce responsable, qui reconnaît qu'à Paris un « contexte difficile » empêche les projets d'avancer au rythme voulu par la mairie. Celle-ci souhaite un service de prêt « sophistiqué », c'est-à-dire plus opérant que les autres au niveau de la maintenance et du contrôle.

Un appel d'offres sur dialogues compétitifs – qui suppose une discussion avec les opérateurs – a été lancé. Sont candidats : JCDecaux, qui a décroché le marché lyonnais, Clear Channel et Viacom. Ces trois leaders du mobilier urbain briguent, en échange du libre-service vélo, un contrat d'affichage publicitaire exceptionnel. Au chevauchement entre marché public et marché privé qu'implique ce type de montage, Didier Couval rétorque que le vainqueur de l'appel d'offres devra, sous la pression des Verts, diminuer de 20 % le nombre de supports publicitaires dans la ville. Moins de surface mais un contrat juteux : les annonceurs ont vite fait le calcul. Résultat de la bataille fin novembre pour une ouverture du dispositif parisien prévue en été 2007. Après la présidentielle...

I. M.