

Vélorution et le projet parisien de vélos en libre-service

Version 5 du 10 novembre 2006

(historique : version 1 le 25 février 2006)

<http://www.velorution.org> - contact@velorution.org

L'appel d'offres

La Mairie de Paris a lancé un appel d'offres pour la

« Mise en place d'une flotte de vélos à destination du public et de mobiliers urbains d'information à caractère général ou local et accessoirement publicitaire ».

Il s'agit d'une procédure dite de « dialogue compétitif ». C'est-à-dire que plusieurs phases vont s'enchaîner, au cours desquelles la Mairie pourra bénéficier d'une approche type pré-étude puis étude sans en avoir les inconvénients, en injectant au cours du processus de nouvelles exigences testées auprès des candidats.

Le futur système a pour modèle celui mis en place par le Grand-Lyon avec Vélo'V, fourni par JCDecaux, avec des améliorations.

Pour Paris, les candidats doivent remettre une première réponse avant le 6 mars 2006. Au moins trois candidats devaient soumissionner : JCDecaux, ClearChannel et RATP+Métrobus. En novembre 2006, JCDecaux et ClearChannel sont seuls en course mais JCDecaux intente un recours contre l'appel d'offre et le gagne. Le processus doit être repris, avec un risque de retard.

Quelques détails...

Le prestataire devra fournir :

- des stations de prêt de vélos dans les 10 premiers arrondissements de Paris, avec un maillage fin, au minimum une localisation aux stations de métro, et également auprès de points intéressants au-delà ;
- une face sur des panneaux d'affichage (type MUPI) pour des informations municipales ;
- une redevance pour occupation de l'espace public.

Le financement est assuré par la publicité

- sur l'autre face des panneaux.

Rôle de Vélorution

Vélorution (<http://www.velorution.org>) est (à Paris) une association qui regroupe cyclistes, rollers et piétons, autour d'un objectif commun : la diminution de la place des transports individuels motorisés et polluants (voitures, motos et scooters) dans notre société. Vélorution a pour buts de promouvoir l'utilisation du vélo pour les déplacements et d'inciter automobilistes et motards à abandonner leur véhicule.

Dans ce projet, Vélorution se constitue en groupe de pression auprès de la Mairie pour qu'elle introduise de nouvelles exigences au cours du dialogue compétitif, de façon à ce qu'au final :

- le système soit efficace ;
- les parisiens et visiteurs subissent le moins possible de pub ;
- tous (quelque soit l'âge ou les revenus) aient un accès adapté au système ;
- le bilan écologique soit optimal, au global, à surveiller pour chaque décision d'implémentation et de fonctionnement ;
- et bien sûr que les objectifs de Vélorution soient remplis, au maximum (augmenter la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens et faire reculer de façon significative la place de la voiture).

(Ces objectifs généraux n'ont pas été listés par ordre de priorité.)

Position de Vélorution (novembre 2006)

Appel à la création d'un véritable service public de transports à vélo

Prenons du recul face aux déboires de la Ville de Paris avec JCDecaux. L'objectif est bien de diminuer la place de la voiture en ville et d'offrir un service de vélo à la demande. Avec au final le moins de nuisances publicitaires possibles.

Vélos JCDecaux, c'est pas un cadeau

Parce qu'ils font partie de la fourniture JCDecaux, la mise à disposition des vélos est réputée gratuite pour la communauté. C'est bien sûr faux, les coûts supportés par JCDecaux sont payés, soit en perte de revenus pour la Mairie de Paris, soit en perte de mobilier, soit en vente d'espace publicitaire avec toujours plus de publicité déroulantes et illuminées. Ne nous trompons pas, la baisse de 20% d'espace publicitaire sera largement anéantie par la plus grande intrusion des espaces restant.

Service public du vélo

Dès l'appel d'offres pour la « Mise en place d'une flotte de vélos à destination du public et de mobiliers urbains d'information à caractère général ou local et accessoirement publicitaire », en février 2006, Vélorution avait regretté que ce projet ne soit pas l'occasion de création d'emplois en économie solidaire avec un tissu dense de services, dans une vraie logique de développement durable.

Les déboires de la Ville de Paris avec JCDecaux mettent à mal l'idée que l'économie de marché sera plus efficace que le service public par le jeu de la concurrence vertueuse entre les différents acteurs. D'une part, le recours de JCDecaux pour un prétexte de „formulation“, fait encore prendre trois mois de retard au projet, d'autre part l'argent soit disant économisée va vite partir en fumée pour armer les bataillons de juristes de chaque camp. Par ailleurs le potentiel rachat de ClearChannel par JCDecaux risque bien de nous mener à un monopole privé.

La Ville de Paris, elle, est prise dans une course de vitesse pour la réalisation d'un beau projet avant les municipales. Vélorution soutient un projet de vélos en libre-service, mais faut-il y arriver à n'importe quel prix ?

Ne pas perdre les objectifs de vue

Pour Vélorution, il ne faut pas que l'imbroglio juridique annoncé fasse perdre de vue les objectifs liés à la mise à disposition d'un système :

- efficace (les vélos de Lyon et de Bruxelles ne sont pas réellement utilisables),
- par lequel les parisiens et visiteurs subissent le moins de pub possible,
- auquel tou-te-s (quelque soit l'âge ou les revenus) aient un accès adapté,
- dont le bilan écologique soit optimal, au global, à surveiller pour chaque décision d'implémentation et de fonctionnement.

Nos objectifs sont d'augmenter la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens et faire reculer de façon significative la place de la voiture en Île-de-France, mais pas n'importe comment : nous appelons à la création d'un vrai service public de transport à vélo.

Recommandations de Vélorution concernant le projet parisien de vélos en libre-service

Préambule

L'objectif de la Mairie est de fournir un service public, pour répondre à un besoin. Une contrainte est imposée : celle de ne pas financer ce service public par une augmentation des impôts, mais par la publicité (qui est un moyen détourné de faire payer les citoyens, et qui dégrade leur environnement). Les documents fournis ne donnent pas de montants pour la redevance d'occupation de l'espace public.

Il ne semble pas avoir été envisagé d'inscrire ce projet dans le cadre du développement d'une Economie sociale et solidaire (ESS), qui sont pourtant un volet important de la politique municipale et régionale : la ville de Paris et la région Île-de-France ont des politiques d'aide volontaristes en leur faveur (vote récent de budgets importants). De nombreuses expériences ont pourtant montré que les services liés aux vélos (mise à disposition et réparation, notamment) peuvent être un gisement très intéressant d'emploi d'insertion.

Le recours à un prestataire "classique" risque de générer des coûts supplémentaires, notamment liés à l'entretien de la structure administrative et à la "rémunération" des actionnaires, qui seront assumés par la collectivité à travers la publicité.

Il nous paraît donc important de réfléchir à d'autres sources de financement de ce projet, notamment des réaffectations budgétaires qui permettraient d'inclure des aspects socialement novateurs et positifs (insertion, respect de l'environnement, diminution de la consommation d'énergie, dynamisation de l'économie locale, etc.).

Si l'on en reste au type de financement actuellement envisagé, il est donc important que le projet coûte le moins cher possible, de manière à minimiser le recours à la publicité pour le financer.

La mise à disposition de ce service ne doit pas empêcher des efforts importants pour améliorer l'utilisation du vélo à Paris :

- Mise en place d'un "réseau vert".
- Passage en "zone 30" de l'ensemble de la ville pour permettre un partage de la voirie sans danger.
- Développement des services et des équipements à destination des usagers de vélos.
- Incitation aux installations d'équipements et de services dans les copropriétés et dans les entreprises.

On pourrait par exemple imaginer que les stations de vélos soient partagées : un stationnement rendu possible par un système d'accroche universel et normalisé pour des vélos privés et les flottes de vélos des administrations.

Exigences

Cette partie du document exprime une première liste d'idées pour des exigences à faire valoir, en plus de celles déjà évoquées.

Attention : ces exigences ne sont pas pondérées ; Vélorution ne se contentera pas de la satisfaction des exigences les plus anecdotiques...

Prise en compte des publics spécifiques :

Le service doit être accessible à l'ensemble de publics et doit donc proposer des solutions adaptées :

- Aux personnes en difficulté financière : possibilité d'utiliser le service sans être porteur d'une carte bancaire ?
- Aux enfants : des vélos de plus petite taille ? avec des roulettes ?
- Aux parents : possibilité d'adapter un siège enfant ?
- *[Sujet à discussion]* Aux personnes âgées et aux personnes ne pouvant pas fournir d'effort physique important : vélo à assistance électrique ???
- Aux non francophones et aux illettrés : informations multilingues, utilisation de symboles simples.
- Ces offres spécifiques doivent être facilement identifiables et localisables.

Respect des libertés et des droits individuels :

- Bien qu'une certaine traçabilité de l'usage des vélos et de leur éventuelle dégradation paraisse légitime, elle doit être strictement limitée au minimum et faire l'objet d'une clarification quant au statut juridique des données recueillies.
- Les conditions contractuelles générales et spécifiques doivent être facilement accessibles à tout moment aux usagers.
- Les modalités de compensation en cas de dégradation volontaire de l'équipement doivent être précisées, ainsi que les voies de recours.

Durabilité :

- Les matériaux renouvelables, produits à moins de 50 km et recyclables doivent être privilégiés.
- Les équipements doivent être conçus pour être au maximum réparables sans changement systématique des parties dégradées. L'étude des coûts ne doit pas faire apparaître de séparation entre investissement et fonctionnement.
- Source solaire ou renouvelable pour l'énergie électrique, sans nuire à la recyclabilité des éléments du système (accumulateurs, etc).
- Les véhicules de service liés au projet doivent prioritairement être non-motorisés ou, à défaut, très performants en terme de respect de l'environnement.
- Qu'est-ce qui revient à la ville exactement au bout de dix ans ? Le système complet, juste les vélos ? Et la formation des agents ?

Localisation :

- Pas de réparation dans un centre unique et lointain, plutôt des réparateurs locaux ou itinérants (à vélo).
- Articulation entre le système et l'économie locale du vélo : information au niveau des bornes sur les velocistes de proximité et les services qu'ils proposent.
- Possibilité d'une perméabilité entre le système de vélo en libre service et l'usage de vélo personnel, stationnement mixte...
- Proposition de ticket couplet avec l'usage des transports en commun.
- Un système de proposition d'itinéraires multimodaux devra être fourni (site web, carte papier) avec les itinéraires sens uniques, pistes cyclables.

Accompagnement :

- Prévoir des animations, des formations aux règles d'usage et aux bonnes pratiques, des essais en groupe sur des usages ou des itinéraires spécifiques.
- Que faire pour préparer les autres usagers de l'espace public à l'afflux de vélos ?
- Campagne d'information prenant en compte l'ensemble des usagers de l'espace public.

Aspects techniques pour les stations :

- Le maillage serré est un bon objectif. Mais en cas de problème pour réaliser cet objectif, il faudra privilégier l'étalement par rapport à la densité.
- Occupation de la chaussée et non pas du trottoir.
- Les stations doivent proposer des services liés à l'usage : station de gonflage, fontaine à eau, etc.
- Point de contact avec une assistance gratuite

Aspects techniques pour les vélos :

- Lumière autoalimentée (pas de pile, pas d'accu), dynamo dans le moyeu.
- Matériel de bonne qualité et durable.
- Cinq ou sept vitesses, plutôt dans le moyeu pour éviter les déraillements.
- Permettre le transport des courses, du sac pour aller au travail...

Aspects techniques pour le reste du système :

- Composants logiciels libres (pour une diminution des coûts) et d'une architecture ouverte.

Panneaux d'information et publicitaires liés à ce projet :

- Interdiction des publicités en faveur de l'acquisition et de l'utilisation des voitures et de deux-roues motorisés.
- Pourquoi un éclairage systématique ? S'il en faut un, pourquoi pas autonome et pourquoi un raccordement au réseau général ?
- Alimentation électrique des bornes et des panneaux avec de l'électricité "verte".