

Le boum des véhicules en partage

Un transport public n'est pas forcément collectif : il peut être partagé. Les vélos en libre-service connaissent un succès foudroyant et les services d'autopartage séduisent. Les transports dits à la demande pâtissent en revanche d'un manque d'ambition.



En Seine-Maritime, le conseil général propose des lignes de transport « à la demande ».

Depuis l'instauration il y a deux ans du Vélo'v à Lyon, ces vélos en libre-service gérés par la société d'affichage JCDecaux, l'usage du « vélo partagé » a pris un essor considérable. « C'est la première expérience de vélos en libre-service à cette échelle », observe Véronique Michaud, secrétaire générale du Club des villes cyclables. Près de 3000 vélos dans 250 stations sont disponibles (4000 prévus mi-2007). Le nombre d'abonnés s'élève à 60000 et le service est utilisé en moyenne 30000 fois par jour. L'expérience fait des émules : 36 % des grandes agglomérations interrogées par le Club des villes cyclables souhaitent faire de même. Toulouse, Nantes, Strasbourg, Aix-en-Provence, Marseille et bien d'autres y travaillent. Paris a donné le nom de Vélip' à son système (14000 vélos dans 1000 stations) qui devrait être mis en place par JCDecaux au début du second semestre. « Le Vélo'v doit son succès à sa simplicité d'utilisation et à la quantité de vélos présents, estime Véronique Michaud. Nul besoin d'inscription préalable, une carte bancaire suffit. Et le maillage est assez dense

pour que les Lyonnais aient toujours un vélo à proximité. Les concepteurs imaginaient un usage essentiellement de loisir, alors qu'il s'agit en fait de déplacements quotidiens et utilitaires. »

Voitures en partage

Ce service est gratuit pour la ville : en contrepartie, elle cède à l'entreprise le contrat d'affichage publicitaire sur mobilier urbain. La plupart des municipalités préfèrent déléguer la gestion du parc de vélos, moins simple qu'il n'y paraît : il faut réparer régulièrement les véhicules et veiller à ce que les stations ne soient ni vides ni engorgées. À Lyon, celles qui se situent en haut de la Croix-Rousse doivent être souvent alimentées, car les gens descendent mais ne remontent pas à vélo. Le Vélo'v ne concurrence pas la location classique. « Ces locations ou prêts longue durée sont très utilisées dans les campus universitaires, et vont se développer dans les plans de déplacements urbains », note Véronique Michaud. Ils correspondent davantage à un vélo loisir. « Les stations de vélo avec gardiennage sont, elles, surtout utilisées en multimodal

pour accéder aux transports en commun.

Pour les réfractaires à l'effort physique, le même service existe pour les voitures. À Lille, Keolis a mis en place un service d'autopartage (lire EM n° 1654, p. 17), avec l'aide, entre autres, de la mairie et de l'Ademe.

« Nous avons démarré avec 16 voitures réparties sur 9 stations situées au cœur de la ville, près du métro et des pôles d'échange », indique Françoise de la Charlerie, responsable de ce service baptisé Lilias. Le tarif intéressant la met à la portée de tous. Les voitures sont en libre-service 24 heures sur 24, disponibles sur simple réservation par téléphone ou Internet. « Au bout de quatre semaines

d'utilisation, Lilias comptait 92 abonnés qui parcourent 39 kilomètres en moyenne durant une location de deux à trois heures. Ces petits parcours ne concurrencent ni les loueurs de voitures (qui louent au moins 24 heures), ni les taxis (utilisés pour les trajets plus courts).

Quels avantages pour l'environnement ? « Cela encourage un changement de comportement : on n'utilise la voiture que lorsqu'on en a vraiment besoin », souligne la responsable de Keolis. Et ce sont des voitures neuves, en bon état, donc peu polluantes. « Si l'expérience s'avère concluante (et rentable), la flotte sera étendue à une cinquantaine de véhicules, voire davantage. Des services identiques existent dans d'autres villes, comme Rennes, Marseille, Strasbourg, Lyon, Grenoble ou Paris, et sont souvent soutenus par les municipalités.

Ligne virtuelle

Bien différent est le transport à la demande (TAD), ces lignes « virtuelles » de taxi, minibus ou bus qui ne sont actives que sur réservation. Elles concernent généralement moins

d'un millier de personnes en zone semi-rurale peu ou mal desservie, et s'adressent aux personnes n'ayant aucun autre moyen de transport : personnes âgées, ou disposant de faibles revenus. La Seine-Maritime, qui vient de mettre en place une nouvelle politique de transport intégrant le TAD, l'illustre bien. « Notre objectif est d'assurer la mobilité quels que soient le lieu de résidence et la situation sociale de la personne », indique Michel Parrier, vice-président du conseil général, chargé des transports. Au bout de quatre semaines, le département a enregistré 200 adhésions sur les quatre secteurs en expérimentation. « C'est notable car il n'y avait rien avant, mais insuffisant au vu des besoins repérés », note l'élu. Nous devons identifier les obstacles à l'utilisation de ce service. « En cause a priori : le manque de moyens pour le faire connaître et l'éloignement des lieux de ramassage, parfois distants d'un ou deux kilomètres. Un rapport de juillet 2000 commandé par le Predit' exa-

Autopartage assisté par ordinateur

Antibes (Alpes-Maritimes) expérimente actuellement un service très « high tech » de voitures en libre-service. La société Vu-Log a développé un ensemble de logiciels permettant de localiser et de gérer une flotte de véhicules électriques. « Lorsqu'un abonné appelle notre service, celui-ci lui indique où est stationnée la voiture la plus proche, généralement à moins de trois minutes de marche », explique Georges Gallais, P-DG de Vu-Log. L'utilisateur prend et laisse la voiture où



Des minivoitures en libre-service à Antibes.

il le souhaite dans le périmètre couvert, actuellement 2 km. Il n'a pas besoin de planifier son déplacement comme dans un service d'autopartage classique. C'est le geste écologique sans contrainte ! » Les logiciels gèrent aussi le niveau de la batterie des véhicules. La communauté d'agglomération de Sophia-Antipolis finance cette opération test à hauteur de 80 000 euros.

manquait les facteurs favorables au développement des TAD. Il reste d'actualité. « Le TAD n'a fait l'objet d'aucune tentative de rationalisation, notent les chercheurs. Chaque expérience procède d'arrangements locaux de gré à gré. [...] Les systèmes sont fragiles et disparaissent rapidement, ils refont surface aussi vite car ils sont peu dispendieux, « dans le vent », et assez faciles à monter. « Bref, des résultats à la hauteur du

manque d'ambition, d'autant plus que « tout ce qui concerne l'appréhension de la demande est à peu près inexistant ». Les quelques lignes de TAD qui fonctionnent bien sont victimes de leur succès : elles se transforment en lignes régulières. ■

Contacts

- Club des villes cyclables, Véronique Michaud, vmichaud@villes-cyclables.org
- Keolis, Françoise de la Charlerie, tél. : 03 20 74 07 40.
- Vu-Log, Georges Gallais, tél. : 04 92 91 01 21.

Aller plus loin

- www.velov.grandlyon.com
- www.lilias-autopartage.com
- http://vuolog.free.fr

1. Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres.



DALBY

SYSTEMES MULTICAISONS

Tél : 05 53 41 55 80 - Fax : 05 53 40 16 88

Email : b.dalby@dalby.fr - internet : www.dalby.fr

Eco Activités



Dalby l'expérience d'un constructeur reconnu auprès des marchés publics et des collectivités

Une gamme complète de bras et de caissons sur mesure pour porteurs de 3,5 à 32 tonnes

Caissons premier choix et lots de caissons pour déchetterie et autres