

## Vélos en libre service : en haut de cycle, le besoin d'un cadre se fait sentir

En se libérant des bornes, les vélos sans stations fixes franchiront bientôt les limites. A quand un réseau public de stations « interopérables » où la concurrence s'affronterait sans risquer la sortie de route ?

Avec Hugues  
Serraf

Grand [amateur de cyclisme urbain](#), j'avais vu s'échapper les premiers Vélib' avec enthousiasme il y a dix ans. Et, grand fan de polémiques à la gomme, je m'étais même réjoui des duels suscités par ce nouvel acteur du pavé, réacs de gauche (« *Un gadget pour bobos, les pauvres ne font pas de vélo !* ») et réacs de droite (« *Touche pas au Lebensraum de ma bagnole !* ») circulant en formations serrées dans les pages « Débat » des quotidiens.

Je me disais alors que, toute publicité étant bonne à prendre, les bécanes Decaux s'en serviraient pour changer de braquet et qu'en fin de course, elles en profiteraient pour faire le trou. Je ne m'étais pas trompé : le concept s'est [non seulement accroché à Paris](#), mais aussi [largement développé ailleurs](#). C'est sûr, je ne grimpe pas souvent moi-même (on a sa fierté) sur ces biclous lourdauds à peu près aussi pratiques qu'un *spin-bike* de salle de gym, mais ils nous ont collectivement permis de prendre le bon wagon.

Mais voici que des [petits malins dopés au smartphone](#), convaincus que le vrai frein à l'usage d'un vélo en libre-service, c'est la chaîne qui l'ombilique à une station d'accueil, tentent de flinguer le leader en lui faisant un coup de chacal. Et, absence d'esprit sportif aidant, ce sont des milliers de bicyclettes disparates qui satureront bientôt nos trottoirs, les as du contre-la-montre en individuel économisant volontiers sur les dépenses de voitures-balais...

A Shanghai, où le principal opérateur de ce type vient tout juste de mettre la clé de son U sous la porte, on construit [déjà des pyramides de cadavres rouillés](#) et c'est vraisemblablement ce qui nous pend au guidon.

Le Vélib', en républicanisant la petite reine, a indubitablement fait progresser tout le peloton. Las, les cow-boys qui prétendent emmener le sprint en bordurant les grands anciens poussent surtout à la sortie de route. Une solution existe pourtant, que des [commissaires de course dépassés](#) ne semblent curieusement pas envisager : l'ouverture totale de la compétition à toutes les équipes, la répression de l'accrochage sauvage et la multiplication de bornes d'accueil « interopérables » (système d'accrochage normalisé)

---

gérées par la puissance publique et idéalement utilisable avec un abonnement mutualisé [de type carte UGC](#).

Les modèles de vélos les moins performants seraient éliminés par sélection naturelle, la mairie financerait un réseau de stations toujours plus étendu par une redevance sur les locations et les piétons reprendraient le contrôle des trottoirs dans la paix et l'harmonie. S'il n'y a aucune raison d'abandonner le marché à un monopole forcément peu innovant, il n'y a pas non plus de raison de transformer un progrès en nuisance. Entre pédaler dans la semoule et tirer sur la meule, le choix devrait être vite fait.

-----

**Note :** Je ne suis pas certain que ça fonctionne, mais j'ai tenté de caser le maximum d'expressions directement puisées dans [ce glossaire du cyclisme](#) pour faire le malin. J'ai tout de même un peu calé dans les derniers cols (j'avais oublié de me mettre en danseuse).