



La batterie apporte une aide réelle qui devrait séduire nombre de Parisiens. S. ATTAL/CIT'IMAGES

# Bientôt, le vélo électrique en libre-service

**MOBILITÉ** Le vélo à assistance électrique (VAE) est attendu pour 2017. Esquisse de la future bicyclette parisienne qui devrait vraiment changer la donne

JÉRÔME GUILLAS

« À Paris en vélo, on dépasse les autos, en vélo à Paris on dépasse... » La chanson de Joe Dassin va devenir réalité en région parisienne. Le vélo à assistance électrique en libre-service arrive dans les rues de Paris et une cinquantaine de communes de Seine-Saint-Denis, des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne, même si le Vélib' ne devrait pas disparaître brutalement. Adieu, les mollets endoloris sur les hauteurs de Montmartre, des Buttes-Chaumont ou de Belleville. Le contrat liant la Ville de Paris à JCDecaux pour l'exploitation du Vélib' arrivant à échéance en février 2017, un appel d'offres a été lancé, séparant la publicité des vélos en libre-service (VLS). Un syndicat mixte, Vélib' Métropole, créé le 29 février avec à sa tête Marie-Pierre de La Gontrie, ex-première vice-présidente de la région Île-de-France, va plancher sur les dossiers des candidats.

« Nous souhaitons développer un vélo à assistance électrique en libre-service. Un appel à candidatures a été lancé avec un dialogue compétitif mais nous ne communiquerons pas avant que tout soit "clean" légalement. Et n'allez surtout pas l'appeler électri-Vélib' ou Vélib' électrique », insiste-t-on à la Mairie de Paris. Mais alors, à quoi ressemblera ce vélo urbain ?

## Proche du Vélib'

Il pourrait ressembler à... l'actuel Vélib', JCDecaux apparaissant comme un candidat naturel. Au mois d'avril 2015, l'entreprise avait d'ailleurs présenté son e-VLS, doté d'une batterie escamotable et connectée, d'une autonomie de 10 km que l'utilisateur emporterait avec lui pour la recharger, en une heure, au bureau ou à la maison. « Le e-VLS a la capacité d'être la nouvelle révolution de vélos en libre-service et permettra d'augmenter la base utilisateurs et les trajets parcourus », assure Albert Asséraf, le directeur général stratégie de JCDecaux. « La conception et le design sont essentiels, de même

que la relation client et les capacités d'exploitation et de maintenance », poursuit-on chez le n° 1 mondial du mobilier urbain. Quid du système d'accroche du cycle, la faille du système Vélib' victime de vandalisme depuis dix ans, et un enjeu financier majeur pour la Ville ? Pour l'instant, silence radio.

## Une vitesse maximale de 25 km/h

D'autres concurrents, comme Smoove, start-up créée en 2008 et épaulée par Indigo et le groupe catalan Movienta sur le dossier parisien, propose un vélo avec batterie intégrée dans le cadre, et donc un système de charge intégré aux stations. Outre le temps de charge, deux heures environ, qui pourrait décourager les utilisateurs, on s'interroge sur la présence de batteries d'une valeur de 300 à 400 €. La société assure avoir trouvé la parade au vandalisme avec « un mode d'accroche qui interdit le vol du vélo sans le rendre inutilisable », indique Laurent Mercat, président de Smoove, qui a décroché le marché du VLS à Moscou face à une rude concurrence. Autre candidat dans les starting-blocks, le rival malheureux de JCDecaux en 2007, Clear Channel. Il se murmure également que SFR se serait positionné. Contacté, le groupe n'a pas souhaité répondre.

Seules certitudes sur le futur vélo parisien, il sera lourd, avec presque un kilo de batterie en plus et sa vitesse, bridée, ne devrait pas excéder les 20-25 km/h. Il devrait, en tout cas, séduire nombre de Parisiens et de Parisiennes qui redoutent les montées et les longs efforts en pédalant. Pour Jérôme Valentin, président de CycleEurope, qui détient les marques Peugeot ou Bianchi, fournisseur des VLS à Bordeaux, ce qui va changer avec le vélo à assistance électrique « c'est qu'on ne transpirera plus ». Les déplacements à vélo sont, pour une bonne part, professionnels à Paris et « croyez-moi, quand on arrive dégoulinant à un rendez-vous, c'est vraiment dommage ». Et si c'était ça, finalement, la vraie révolution de la mobilité urbaine à Paris ? ●