

# Ne pas confondre « Vélib' » et « politique »

*L'inauguration des Vélib' à Paris, en juillet 2007, a marqué le début d'une nouvelle période du vélo en France, par effet mimétique. Après les Atribus, les panneaux à messages variables et les toilettes automatiques, la société JCDecaux proposait un (pas tout à fait) nouveau service urbain voué à s'installer durablement dans le paysage.*

**Le parc de Vélib' parisiens est de 20 000 machines** pour environ 2 195 000 habitants et 10,5 millions de déplacements par jour dans Paris. Scooters, motos, vélos, Vélib' et trottinettes assurent tous ensemble de 2 à 3 % de ces déplacements, qui sont réalisés à 29 % en transports en commun, 13 % en automobile (et 6 % de ceux-ci en taxi), à 54 % à pied. 90 % des marchandises arrivent par la route.

En 2008, selon les données publiées par la ville, il y avait intra-muros 1 349 stations de Vélib' et, sur l'année (chiffres arrondis), 2 800 000 abonnements à la journée, 202 000 à la semaine et 165 000 à l'année, chiffre en baisse. L'utilisation maximale a lieu pendant les mois d'été et les samedis. La société JCDecaux déclare : « La majorité des utilisateurs de Vélib' sont des étudiants et de jeunes actifs, et si l'on assiste à un vandalisme sans précédent [...], il est surtout lié au phénomène particulier de "primo-utilisateurs" et des touristes, pour la plupart peu familiers du système. »(\*) Il s'agit clairement d'usages irréguliers. Que Paris se console, le service toulousain a vu trente de ses stations vandalisées en une semaine... et sept d'un coup à l'ouverture.

Les Vélib' représentent environ 35 % des vélos en circulation. Il y aurait un peu plus de 70 000 sorties de Vélib' par jour, ce qui ne fait toujours que moins de 1 % des déplacements.

Depuis 2001, l'augmentation du vélo dans la capitale est estimée à + 48 %, soit un passage de 1 à 1,5 % ou de 2 % à 3 %. Les pourcentages à deux chiffres habituellement donnés s'appliquent donc à des nombres très faibles, et les seules augmentations significatives ont été constatées en 1995 et en 2003 : elles sont liées aux grandes grèves de transports en commun.



Jean-Claude Martinez

**par Isabelle Lesens, consultante en politiques cyclables**

Par ailleurs, on note une baisse de la circulation automobile dans toutes les grandes villes de France, dont les causes sont multifactorielles (chômage, vieillissement, coûts, etc.), et une baisse générale de la mobilité. Mais le vélo n'y est pour rien.

Chaque Vélib' est utilisé en moyenne trois ou quatre fois par jour, ce qui est sans doute un peu plus que les vélos personnels, mais certains trajets sont faits avec deux vélos successifs.

En deux ans et demi, tout le parc parisien avait déjà dû être remplacé, selon JCDecaux, ce qui dénote une usure beaucoup plus rapide que celle des vélos personnels. L'atelier

répare en permanence 10 % du parc, un vélo est donc en panne une fois sur dix, ce qui est beaucoup plus que ce qui arrive aux vélos personnels.

Selon une enquête de mai 2008, Vélib' a permis, dans 19 % des cas, des déplacements qui n'auraient pas eu lieu autrement. Mais Vélib' rend surtout plus facile le transport en commun. Selon l'enquête, 25 % des déplacements sont des fins de parcours en transports en commun, 21 % des rabattements sur eux, et 15 % des jonctions entre deux. 20 % seulement des abonnés interrogés ont déclaré « utiliser moins souvent leur automobile », et on ignore le nombre de ceux qui ont troqué leur vélo pour un Vélib'.

Bref, l'impact des Vélib' sur la circulation est tout relatif.

**Pourtant, de nombreuses villes françaises ont cédé aux charmes** de cette offre de vélos qui n'oblige pas à réformer les politiques urbaines. De quelques vélos (150 à Chalon-sur-Saône, 200 à Aix-en-Provence, par exemple) à 5 000 (Strasbourg), les systèmes se diversifient aussi, de la gestion de clés comme à Montpellier au déblocage par téléphone comme à Chalon, en passant par divers systèmes de bornes automatisées... Ils peuvent coûter fort cher (on avance 4 000 euros par vélo et par an à Paris, mais Decaux reconnaît qu'il fait encore une bonne affaire) et n'ont de vraie raison d'être que si les gens n'ont pas déjà leur propre vélo (et donc un endroit pour le garer) et si la cyclabilité de la ville est à peu près assurée.

**En réalité, l'intérêt de ce système est de :**

- implanter beaucoup de vélos d'un coup, de façon à l'installer fortement dans l'imaginaire et les discours. Ça a très bien marché, mais Bordeaux a fait aussi bien avec ses prêts à longue durée, La Rochelle avec ses vélos