

# Le Vélib' et ses avatars n'ont pas détrôné l'auto

LE MONDE | 06.09.2012 à 15h30 • Mis à jour le 07.09.2012 à 15h02

Par Olivier Razemon



Pour Alain Jund, adjoint (EELV) au maire chargé de l'urbanisme à Strasbourg, "le vélo partagé ne permet pas de développer la pratique du vélo autant qu'on l'a prétendu." Ici, un Vélib' à Paris. | AFP/PHILIPP GUELLAND

Alignés en bordure de trottoir, peints en gris, dotés de paniers en métal et de garde-boue aux couleurs de la ville, les vélos en libre-service font désormais la fierté des maires. Rares sont les municipalités qui se passent de cet outil de déplacement, devenu aussi populaire que le tramway. Le Vélib'parisien s'appelle Velodi à Dijon, Vélocité à Besançon ou Bicloo à Nantes. Quelque 350 villes sont équipées en Europe, parmi lesquelles 35 en France où 41 000 cycles sont mis à disposition des abonnés, dont plus de la moitié - 22 000 - à Paris.

Le succès est au rendez-vous. Les réseaux Vélib', à Paris, et Vélov', à Lyon, publient régulièrement des communiqués triomphants pour annoncer une augmentation du nombre de trajets - 31 millions en 2011 pour la seule capitale. La plupart des élus y trouvent leur compte. *"Grâce aux Vélov', en très peu de temps, on a doublé le trafic cycliste à Lyon. En outre, pour la première fois, on partage un mode de transport individuel, ce qui est de nature à encourager le partage de la voiture et le covoiturage"*, estime Gilles Vesco, élu (PS) chargé

des "déplacements doux" au Grand Lyon .

Albert Asséraf, directeur de la stratégie de JCDecaux, opérateur des cycles en libre-service à Paris, Lyon et dans de nombreuses autres communes, défend lui aussi cette vision. *"A chaque fois qu'on a mis des vélos en libre-service dans une ville, la pratique a augmenté. Les gens se sentent plus à l'aise sur une selle, la municipalité installe des pistes cyclables, des magasins pour cyclistes ouvrent"*, souligne-t-il.

*"Le système a permis de relancer la pratique du vélo et d'améliorer l'image de ce moyen de déplacement"*, tranche Dominique Lebrun dit "M. Vélo", coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage de la bicyclette.

### **UN SERVICE QUI COÛTE CHER**

Malgré tout, certains élus s'interrogent. Mardi 11 septembre se tiendra à Strasbourg le premier "colloque du vélo partagé", sur le thème : "Où en est-on ?". Pour Alain Jund , adjoint (EELV ) au maire chargé de l'urbanisme de la capitale alsacienne, *"le vélo partagé ne permet pas de développer la pratique du vélo autant qu'on l'a prétendu. Il est temps d'en discuter"*.

Le service coûte cher. *"Entre 2 500 euros et 4 000 euros par an et par vélo"*, avance Olivier Richard , du Centre d'études techniques de l'équipement de Lyon, un organisme qui dépend du ministère de l'écologie. Une somme que l'on peut rapprocher des 5 000 euros annuels dépensés chaque année par le propriétaire d'une voiture, si l'on se fie aux calculs de l'Automobile Club.

L'économiste Frédéric Héran, qui enseigne à l'université de Lille et participera au colloque de Strasbourg, a calculé que les abonnés ne financent que *"10 % du prix"*, pas davantage que les opérateurs, tels JCDecaux ou Keolis, son homologue à Bordeaux ou à Lille. L'essentiel du coût, 80 %, demeure supporté par les collectivités, directement ou par l'intermédiaire du marché publicitaire.

En clair, la ville abandonne les recettes émanant des affiches posées sur le mobilier urbain au profit de l'opérateur. Qui maintient, en contrepartie, le service de vélos.

Il n'est en outre pas certain que le vélo partagé suffise à faire monter les citoyens en selle. *"Les enquêtes "ménages-déplacements" montrent que, dans les villes concernées, la hausse de la pratique du vélo a précédé de plusieurs années l'arrivée du service"*, estime M. Héran.

L'économiste s'attaque à une autre idée reçue. Selon lui, seule une infime minorité des utilisateurs ont choisi d'abandonner leur voiture. En revanche, le service fait partie, partout, de *"l'image de marque"* de la municipalité. Ce constat amène l'économiste à poser une question qu'il livrera, mardi, à la sagacité des

participants du colloque : *"Le vélo partagé est-il un moyen de communication ou de déplacement ?"*

En Suisse , Manon Giger, de la Coordination bikesharing, une "plate-forme d'échange" pour le vélo partagé, a tranché : le service *"constitue un outil de promotion, qui rend le vélo visible dans la ville"*. Le vélo en libre-service se cantonne surtout aux villes francophones du pays, où les citadins sont moins habitués à pédaler. De l'autre côté du "Röstigraben", comme on appelle la frontière linguistique, peu de municipalités jugent utile de recourir à un tel système. Le constat est le même aux Pays-Bas , où chaque particulier dispose de sa propre bicyclette, utilisée tous les jours ou presque.

Pour M. Héran, *"le vélo partagé n'est qu'une étape. Dans les années 1990, on a développé le réseau cyclable ; dans les années 2000, on a généralisé le vélo partagé. Dans cinq ans, on aura apaisé la ville, limité la vitesse des voitures à 30 km/h, amélioré le stationnement des vélos et lancé de vraies opérations de promotion"*.

Lire aussi, sur le blog **L'interconnexion n'est plus assurée, [Fiction : 2017. Vélib' est enfin un transport fiable](http://transports.blog.lemonde.fr/2012/07/09/science-fiction-2017-velib-fete-ses-10-ans/)** (<http://transports.blog.lemonde.fr/2012/07/09/science-fiction-2017-velib-fete-ses-10-ans/>)

Olivier Razemon