

# Malgré Vélib', les cyclistes n'ont pas encore gagné leur place en ville

*En 2007, 20 000 Vélib' ont été mis sur la chaussée parisienne, 2,7 millions d'abonnements ont été souscrits, dont 1 90 000 annuels. L'opération Vélib' a augmenté le trafic cycliste de 50%. Est-ce le triomphe du vélo en ville ? Les spécialistes ne sont pas convaincus.*

**S**elon les données statistiques communiquées par la Ville, chaque Vélib' est utilisé 5 à 6 fois par jour, pendant 20 mn environ, soit 2 h par jour. C'est sans doute un peu plus que les vélos personnels. Selon l'entreprise Decaux, tout le parc a déjà dû être remplacé. L'atelier répare en permanence 10 % du parc : un vélo est en panne 1 fois sur 10.

Selon une enquête de mai 2008, pour 19 % des cas d'utilisation de Vélib' le déplacement ne se serait pas réalisé sans ce système. On constate donc un accroissement de la mobilité. Y a-t-il eu allègement de la circulation automobile ? 20 % des abonnés interrogés ont déclaré "utiliser moins souvent leur voiture". Vélib' avantage surtout les transport en commun. En effet 25 % des déplacements sont des fins de parcours, 21 % des rabattements, et 15 % des jonctions entre deux transports collectifs.

## Terrain propice mais peu exploité

La taille de l'agglomération parisienne et les distances parcourues sont propices au vélo. Les bassins d'emploi centraux ne dépassent pas 20 km de diamètre. Quant à la longueur moyenne des déplacements mécanisés, elle dépasse à peine 7 km. Les actifs franciliens font en moyenne 22 km par jour et un peu moins de 4 déplacements, les plus jeunes et les plus vieux, 16 km. Les plus de 65 ans font encore 8 km par jour et les moins de 15 ans 4,5 km. Pour aller travailler, un cycliste moyen fait



Sous les guichets du Louvre, au débouché de la rue de Rivoli, face à la rue de Rohan

volontiers une demi-heure de vélo, soit 8 à 12 km, si les conditions le permettent.

Les freins à l'adoption du vélo en ville tiennent à trois craintes : celle du vol lorsqu'on stationne, celle de l'accident lorsqu'on roule et celle du ridicule, bien que ce motif soit en diminution. Vélib' résout les difficultés du stationnement et de l'entretien d'une bicyclette en ville ; il permet d'essayer à peu de frais ce mode de déplacement ; il est devenu à la mode. Il a aussi fait entrer le mot "vélo" dans le vocabulaire des autorités. Pour les promoteurs du vélo urbain ce changement est inestimable, mais le prix n'est-il pas trop élevé ? Rappelons tout de même que chaque borne Vélib' ne génère qu'une heure de vélo par jour.

## Tout reste à faire

Que faire pour que l'usage de la bicyclette se généralise vraiment à Paris ? D'abord améliorer le système. Des pôles de location plus simples, en des points bien identifiés, en courte ou moyenne durée, et du stationnement de qualité auraient eu un effet plus durable, pour des parcours plus longs et

pour moins cher que Vélib'. Ensuite créer un environnement favorable à l'usage du vélo en adaptant les règles de circulation, en les faisant connaître à tous et en les appliquant avec discernement. La police se chargerait de cette mission de prévention et de promotion des règles de sécurité. Les pouvoirs publics devraient même organiser l'apprentissage du véhicule et de son usage. Environnement favorable cela veut dire aussi création d'axes structurants débarrassés d'obstacles et aménagement de places de stationnement.

Les cyclistes de plus de cinquante ans ont appris à rouler à une époque où les sens interdits et les feux étaient rares ; les rues n'étaient pas bordées de voitures en stationnement et la plupart étaient tranquilles. Les nouveaux cyclistes, eux, se lancent dans un milieu urbain plus hostile, encombré d'obstacles. Ils doivent tout apprendre d'un coup, sans espace pour s'exercer. Et ils ne savent même pas où ranger leur engin. Conséquence : sur 10,5 millions de déplacements quotidiens dans Paris, 54 % se font à pied, 29 % en transport en commun, 13 % en voiture, moins de 2 % en deux roues (y compris motos et scooters).

Au-delà de Vélib' et de ses quelques vélos mis à disposition, tout reste à faire !

**Isabelle Lesens**  
expert en politique cyclable  
01 45 57 57 10  
vélo-conseil@orange.fr