

## ... 2007 : le tournant du vélo?

**ce que disent les enquêtes ménages déplacements sur la pratique du vélo et son évolution**

**Par Jean-Marie GUIDEZ**  
Expert en Mobilité Urbaine, CERTU

### Depuis 30 ans... la (presque) disparition programmée du vélo en France

Sur 100 déplacements, combien sont effectués à vélo? Sans exception, Lyon mis à part (nous y reviendrons), la part de marché du vélo était sur la pente savonneuse... pour terminer partout largement sous la barre des 5%. Avec même des chiffres très faibles, comme par exemple de l'ordre de 1%, à Saint-Étienne ou Lyon.

Cette tendance, extrêmement lourde, affectait toutes les agglomérations, petites ou grandes, plates ou accidentées, au climat rigoureux ou ensoleillé... Cette désaffection, dans les faits comme dans les têtes, coïncidait évidemment avec l'âge d'or de la voiture (les Français « avaient une voiture dans la tête ») et la période de renaissance et de développement des transports urbains en France (symbolisée par la construction de tramways et de métros).

Les raisons étaient multiples: insécurité, vol... La dédensification due à la périurbanisation était bien évidemment peu favorable au vélo, et pain béni pour la voiture... Les arguments objectivement favorables au vélo (santé, environnement...) n'étaient alors pas encore « audibles ».

À l'intérieur de cette tendance lourde, il y avait néanmoins place pour des situations très contrastées, avec tout particulièrement Strasbourg, « leader » incontesté du vélo en France. Une culture, une histoire différentes, un respect tout autre des valeurs collectives, une offre en pistes cyclables bien plus conséquente... Et un résultat objectif lui-même très différent! Cela étant, même Strasbourg a « souffert » durant cette période des mêmes évolutions que les autres villes françaises (montée en puissance de la voiture, périurbanisation, développement volontariste des transports urbains...). Malgré une légère baisse, Strasbourg reste bien au-dessus des autres agglomérations. Une nouvelle enquête serait vraiment la bienvenue...

Tous ces résultats sont des moyennes sur les agglomérations. Bien évidemment, le vélo se porte mieux dans les zones denses, avec de faibles distances de déplacement. Et c'est effectivement dans les villes-centre (Paris intra-muros), ou les centres-villes (Strasbourg, Grenoble, Lyon) que la « reconquête » de l'espace public par le vélo a pu commencer à s'opérer.

### Le seuil de crédibilité?

Au-dessous d'un certain seuil, un mode minoritaire tombe dans le « cercle vicieux »: il est tellement isolé qu'il n'est plus visible, donc plus respecté. C'était la situation récente en France. Inversement, si un mode, fragile isolément, est utilisé massivement, il impose sa loi aux autres présumés

plus puissants: jusqu'à une date récente, dans les villes chinoises, les voitures laissaient passer les vélos... L'objectif était donc en France, remontant de bas, de rendre au vélo sa place, de lui permettre de refaire partie du « paysage », et d'être reconnu et respecté par les autres modes.

### La renaissance du vélo à Paris, Lille et Grenoble?

La mobilité vélo dans l'ensemble de l'Île-de-France était de 0,06 déplacement par personne et par jour en 1976. Elle est tombée à 0,04 en 1983, puis 0,03 en 1991. Puis elle s'est stabilisée à 0,03 en 2001.

Mais cette moyenne cache une réalité bien plus complexe. Si l'on fait la différence entre Paris *intra-muros* et l'extérieur du périphérique, on obtient l'évolution présentée au tableau suivant (page 15), en nombre total de déplacements faits à vélo (selon la zone de résidence).

Hors Paris, une décroissance rapide, mais dans Paris une stabilité prolongée, suivie d'une « explosion » (certes, partant de bas, mais quand même...), avec une multiplication par trois pendant les années 90. Là encore, une prochaine enquête ménages serait la bienvenue, pour évaluer les évolutions récentes...

À Grenoble, en 2001, l'usage du vélo avait baissé dans l'agglomération par rapport à 1992, mais s'était maintenu dans la ville de Grenoble.

À Lille, en 2006, même évolution, c'est-à-dire baisse de l'usage du vélo dans l'agglomération, mais remontée dans la ville de Lille (de 0,06 à 0,09 déplacement par jour).

### Vélo'v à Lyon: divine surprise!

Dans le « Grand Lyon », entre 1995 et 2006, les déplacements à vélo ont fortement progressé, passant de 0,02 à 0,06 déplacement par personne et par jour. À Lyon et Villeurbanne, l'usage du vélo a été multiplié par 4 (de 0,02 à 0,08). Même si cet usage reste à un niveau modeste, 2006 marque la fin d'une longue baisse de l'usage du vélo dans l'agglomération lyonnaise.

On ne peut ignorer ici l'« effet Vélo'v ». Vélo'v (système de vélos en libre-service) représente plus d'un tiers des déplacements quotidiens réalisés en vélo dans Lyon et Villeurbanne. Au-delà du succès évident en termes de clientèle, Vélo'v a eu deux mérites essentiels: tout d'abord, il a représenté une très belle expérimentation en temps réel (un « passage à l'acte »), alors que beaucoup n'y croyaient pas (en particulier au vu d'expériences antérieures plus ou moins manquées en France).

# Les chiffres de...

	1976	1983	1991	2001
Paris	23000	23000	28000	84000
Hors Paris	571000	403000	246000	218000
Total	594000	426000	274000	303000

Source: Enquêtes Globales de Transport (EGT), DREIF

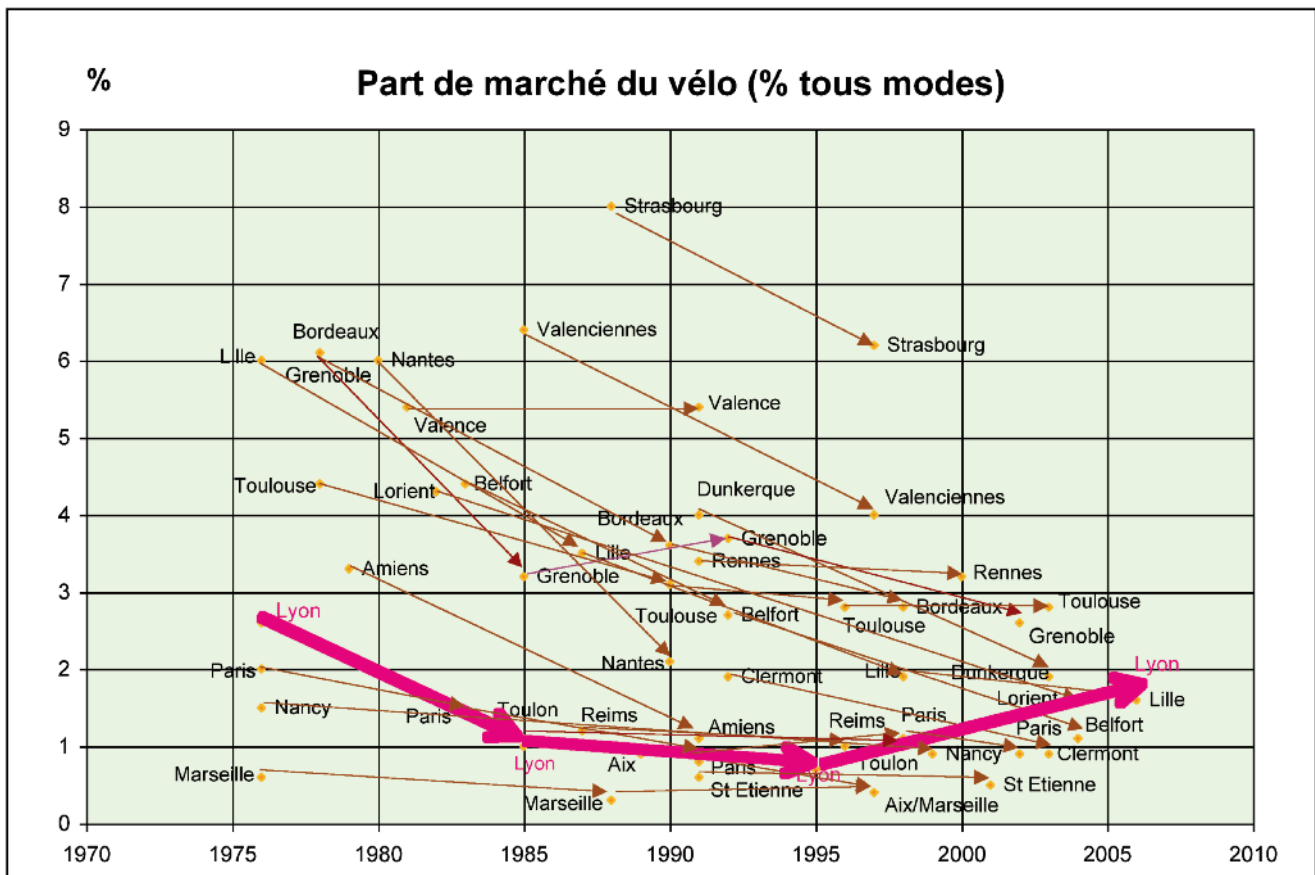
Et surtout *Vélo'v* a « relégitimé » le vélo en ville. De la même façon que, en leur temps, Nantes et Grenoble avaient remis le tramway au goût du jour et redonné de la crédibilité et de l'attractivité, voire de la « désirabilité » au transport public en termes de matériel et de système, *Vélo'v* a redonné au vélo urbain sa « dignité ». Il semble que nombre de cyclistes, enhardis par l'application de *Vélo'v*, aient ressorti leur vélo personnel du garage... Un début de reconquête de l'espace public semble se réaliser.

À Paris, malgré la mise en service encore trop récente de *Vélib*, il semble bien que, comme à Lyon, on assiste à un succès en termes de clientèle et d'image.

## La morale de l'histoire...

Globalement, l'usage du vélo continue à « souffrir »... mais dans les zones denses, et surtout là où des politiques cohérentes et pérennes en faveur du vélo ont été mises en place et portées politiquement, il est possible d'affirmer aujourd'hui que nous observons une inversion de la tendance... prélude à une certaine renaissance du vélo en France?

Source: les chiffres figurant dans cet article proviennent tous des Enquêtes Ménages Déplacements, Méthodologie CERTU.



# Les chiffres de...