

**TRANSPORTS**  
**Transports urbains**  
**(matériels – vélib – bilan et perspectives)**

28215. - 22 juillet 2008. - M. Yvan Lachaud interroge M. le secrétaire d'Etat chargé des transports sur le premier bilan des vélib dans la capitale. En effet, ce mode de déplacement fête son premier anniversaire et il souhaiterait connaître le bilan ainsi que le sentiment du Gouvernement, face à ce nouvel outil de transport urbain.

Réponse. – Le réseau Vélib à Paris, lancé le 15 juillet 2007 constitue le plus grand système de vélos en libre-service (VLS) en France 20 000 vélos et 1 500 stations fin 2008 sur un total de 32 000 vélos et 2 500 stations. Néanmoins, il appartient à la ville de Paris de fournir les données et de les commenter ( bilan des déplacements à Paris, rubrique « les déplacements à vélo » sur le site de la mairie de Paris. Aussi, les développements suivants concernent le système VLS en général. Au plan technique, le domaine de pertinence du vélo se situe dans un rayon de 1 à 5 km du point de départ, jusqu'à 10 km avec un vélo à assistance électrique. Selon les experts, 80% des déplacements réalisés en voiture dépassent rarement 5 km, ce qui confère un potentiel considérable pour les modes alternatifs à la voiture : on peut ainsi favoriser un report modal en offrant à la population qui souhaite changer ses habitudes un véritable choix. Le lancement de vélos en libre service, dont l'expérimentation a été soutenue par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) en commençant par le Velo'v à Lyon, résulte notamment de ce constat. De nombreuses villes françaises ont adopté un système de vélos en libre-service (26 en 2010) et les renseignements recueillis auprès des villes, concernées, parmi lesquelles figure la capitale, sont les suivants : les déplacements en vélos libre-service ne se substituent pas aux déplacements à l'aide de vélos individuels, mais ont un effet d'entraînement sur l'usage du vélo en général. Pour certaines villes, l'usage du vélo a progressé de 75% en trois ans. Les vélos libre-service complètent l'offre de transport existante, notamment en permettant aux usagers des transports en commun de rejoindre une station; Le coût moyen des vélos libre-service est estimé entre 2 000 et 3 000 € par vélo et par an .Le bilan des coûts et avantages apparaît globalement équilibré, car ces coûts sont compensés par des avantages d'un niveau équivalent : principalement un gain pour les utilisateurs, mais aussi une décongestion des transports en commun et de la circulation automobile, et une réduction des nuisances environnementales (gaz à effet de serre, pollution locale, bruit). Toutefois, l'équilibre dépend fortement du taux d'utilisation du réseau, compte tenu de l'importance des coûts fixes ; il semble plus difficile à atteindre pour des systèmes de taille réduite, pour lesquels le taux d'utilisation est moindre. L'insécurité routière n'augmente pas avec la mise en service de vélos libre-service, malgré la multiplication des usagers vulnérables que sont les cyclistes. Cela s'explique par l'augmentation des aménagements cyclables et par la vigilance accrue de l'ensemble des usagers, qui accompagnent le développement de l'usage du vélo, par le phénomène appelé effet de masse critique. Le risque accidentologique lié à la mise en service de vélos libre-service est évalué à 10 morts par milliard de kilomètres parcourus, alors que le taux est habituellement de 13 morts par milliard de kilomètres parcourus à vélo en milieu urbain (données issues du « dossier d'évaluation sur les vélos libre-service ». Les comptes des transports en 2008, p. 38, sont disponibles sur <http://www.developpement-durable.gouv.fr/les-comptes-des-transports-en-2008.html>.)

En ce qui concerne les effets sur la santé, une étude de l'OMS (2005-2008) a montré que, pour un adulte de 20 à 60 ans qui pratique le vélo 3 heures par semaine pour ses déplacements domicile-travail, le risque de mortalité (maladies cardio-vasculaires, notamment) est réduit d'un tiers par rapport à une personne ne pratiquant pas le vélo , à conditions de vie égales. Cependant, les déplacements à vélo se substituant en partie à de la marche à pied, dont l'impact sur la santé est considéré comme plus avantageux, les effets sur la santé de la mise en service des VLS demandent encore à être étudiés. En définitive, le bilan socio-économique du développement des vélos-libre service apparaît globalement équilibré, mais l'évaluation demande à être précisée grâce à une collecte plus systématique d'informations, les données actuelles présentant encore trop souvent, un caractère fragmentaire.

*Journal officiel débats parlementaires Assemblée nationale n° 34 A.N. (Q)*

*Mardi 31 août 2010 – Page 9533 – Question n° 28215 -*