



Rebonds

La banlieue privée de Vélib'

Imaginer une circulation à vélo au-delà du périphérique aurait été un pas vers le Grand Paris.

Par l'association, la Périféérique.

QUOTIDIEN : mardi 17 juillet 2007

Paris doit sortir de son isolement et jouer la carte de la coopération métropolitaine pour le développement des vélos en libre-service à l'échelle de l'agglomération. Avec Vélib', la mairie de Paris a inauguré un parc de 20 000 vélos mis à la disposition du grand public. Comme en témoignent les expériences réussies de plusieurs grandes villes françaises et européennes, le dispositif, voulu par Bertrand Delanoë, devrait permettre de faire changer d'échelle l'usage de la bicyclette à Paris, et s'inscrit ainsi dans le cadre du Schéma directeur de la région Ile-de-France (Sdrif) qui vise à réduire de 40 % la circulation automobile dans la région d'ici à 2040.

Cependant, on peut s'interroger sur le périmètre visé par ce dispositif. Pourquoi limiter la mise à disposition des bicyclettes au seul territoire de Paris, alors que c'est sur la région tout entière que doivent porter les efforts pour changer les habitudes de déplacement ? Selon le dernier rapport annuel de l'Observatoire des déplacements à Paris, 55 % des déplacements dans Paris intra-muros se font à pied et 5 % à vélo. Entre Paris et la banlieue, la proportion des trajets effectués à pied et à vélo tombe respectivement à 2 % et 1 % de la totalité des déplacements quotidiens. En clair : on ne franchit le périphérique que propulsé par un moteur, que ce soit celui d'un transport collectif ou de son véhicule personnel. Cet immense anneau de bitume qui encercle la capitale apparaît donc comme une frontière infranchissable pour les circulations douces. Or la vie des Franciliens n'est plus structurée, d'un point de vue territorial, par des frontières administratives.

Près d'un million de personnes viennent quotidiennement travailler à Paris et 300 000 Parisiens font le chemin inverse vers la banlieue. Ainsi, alors que les lignes de métro desservant la banlieue sont saturées, la politique ambitieuse de la municipalité parisienne pour la réduction du trafic automobile ne peut être ressentie par les banlieusards que comme un rejet derrière une zone qui retrouve ainsi son ancienne vocation de fortification. L'Observatoire des déplacements montre également que trois quarts des trajets à vélo sont des déplacements professionnels et que la durée moyenne d'un déplacement est de vingt-cinq minutes, ce qui représente une distance de 5 à 10 km. Sachant que l'A86 est située à environ 10 km du centre de la capitale, ces chiffres montrent que le vélo peut remplacer la voiture et les transports en commun pour l'essentiel des déplacements à Paris et en proche banlieue.

Ajoutons que le vélo peut offrir une solution efficace pour les déplacements transversaux, entre communes de banlieue, là où l'offre de transport en commun est notoirement insuffisante. L'enjeu est donc de taille : le développement du vélo peut modifier profondément les habitudes de déplacement urbain. Il suffit de quelques minutes pour se rendre à bicyclette d'Arcueil à la place d'Italie, de Vincennes à Nation, de Montrouge à Montparnasse ou d'Asnières à Saint-Lazare. Les canaux, les bois, la coulée verte et les bords de Seine ne sont utilisés que le dimanche par des parisiens émerveillés de découvrir la nature à leurs portes. Pourquoi ne pas en faire des voies de circulation pour des déplacements quotidiens entre des arrondissements et des communes qui partagent un espace commun ?

La Périféérique a organisé, en mai 2006, l'opération «Cœur ou moteur ?», test comparatif des différents modes de transport, entre Clichy et Gentilly, soit une traversée de Paris du nord au sud. En quarante minutes, un cycliste, évoluant à vitesse moyenne et respectant intégralement le code de la route, a démontré la supériorité de la propulsion humaine sur le moteur à essence, face à un automobiliste coincé plus d'une heure dans les embouteillages du périphérique. Cette avance aurait considérablement fondu si le cycliste avait été obligé de changer deux fois de vélo, en entrant dans Paris, puis en ressortant de la capitale, simplement parce que les trois collectivités traversées n'auraient pas opté pour des dispositifs de mise à disposition de vélos compatibles entre eux !

La municipalité parisienne doit d'urgence engager une concertation avec les maires de la première couronne. Un cadre partenarial nouveau existe pour cela : la conférence métropolitaine de l'agglomération parisienne, inaugurée par les maires des villes limitrophes et de Paris en juillet 2006. Destinée à mettre en cohérence les politiques publiques locales du cœur de la région, elle pourrait se voir confier une mission de concertation et de coordination entre les communes pour la création d'un service public de mise à disposition de bicyclettes, unifié et étendu - au moins - aux villes de la première couronne.

C'est en partageant son ambition et ses efforts avec ses voisins, indépendamment des contingences électorales, et en cherchant à casser la frontière que représente le périphérique que Paris pourra efficacement lutter contre l'invasion automobile, et permettre aux habitants des villes et arrondissements limitrophes de se découvrir enfin voisins.

La Périphérique milite depuis 2003 pour l'ouverture sur une journée du boulevard périphérique aux piétons et aux sportifs, pour le renforcement des liens sociaux entre Paris et la banlieue. Cette initiative a déjà reçu le soutien de 15 000 Franciliens et de 140 maires d'Ile-de-France, dont le maire de Paris.

<http://www.liberation.fr/rebonds/267432.FR.php>

© Libération