



Le vélo

évolution, leviers de développement, et perspectives

Les Mardi de l'ORT

Le vélo, phoenix de la
mobilité

Comment remettre en selle
le vélo dans la
chaîne de déplacement ?



Gilles Blanchard

Cete de l'Ouest

10 mai 2011



Ressources, territoires, habitats et logement
Energies et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

Centre d'Etudes Techniques de l'Equipeement
de l'Ouest

www.cete-ouest.developpement-durable.gouv.fr

Sommaire

L'évolution de son utilisation

Pourquoi le vélo ?

Les leviers de développement

Les perspectives





L'évolution de son utilisation

Pourquoi le vélo ?

Les leviers de développement

Les perspectives

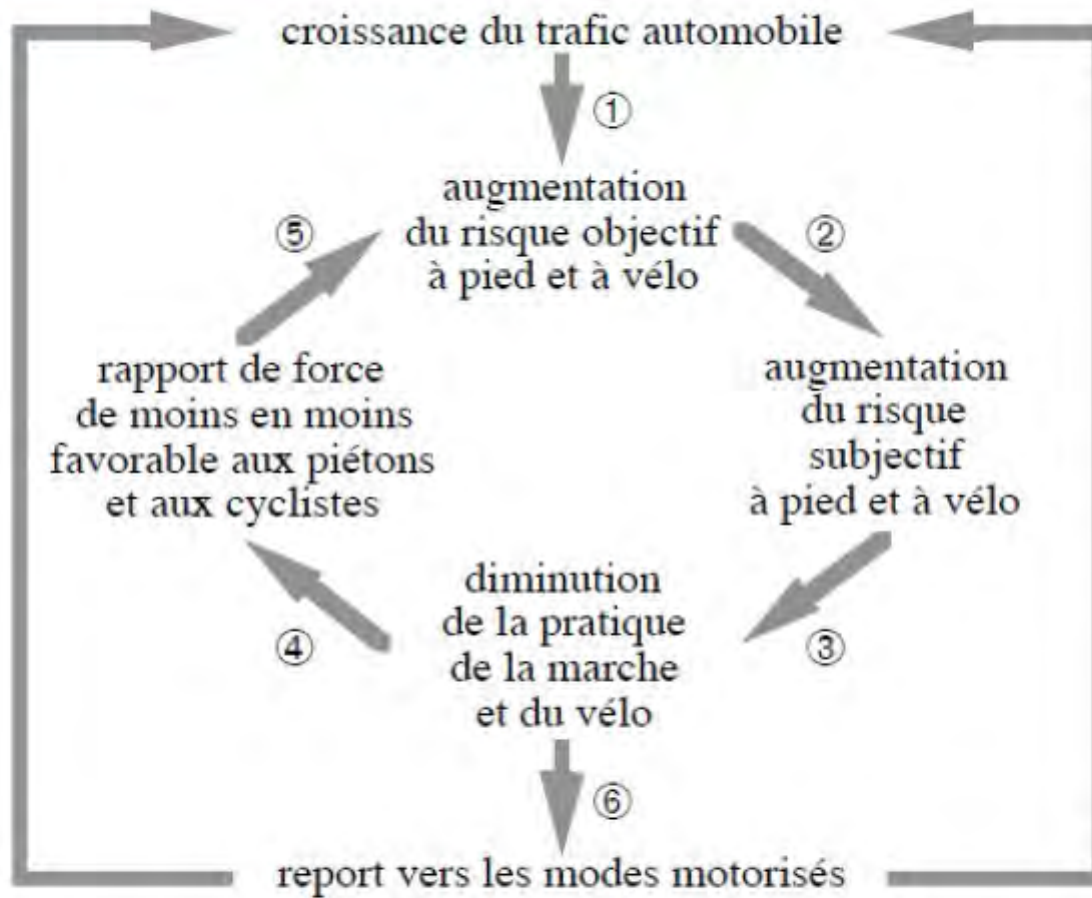


Quelques moments clés

- 1889 Paris « la reine bicyclette »
- Jusque dans les années 50 le vélo populaire
« quand on partait de bon matin... »
- 1950-70-80: La bicyclette démodée au détriment de la voiture dans une ville qui s'adapte à la voiture
- 1980 Le VTT
- 1980 : création de la Fédération française des usagers de la bicyclette
- 1989 : création du club des villes cyclables
- 1990 : échec du tout automobile (Z30, aire piétonne) : le vélo urbain existe toujours !
- 1996 : la LAURE : obligation de réaliser des itinéraires cyclables
- 2005 : coordonnateur interministériel pour le développement et l'usage du vélo
- 2005 : Le Vélo en Libre Service à Lyon puis Paris
- 2007 : le Grenelle Environnement
- 2008 : généralisation des Double-Sens Cyclables en Z30 et ZR
- 2008 : Journée européenne de la sécurité routière
Mme Merli « il faut reconstruire la ville »



La double spirale de l'insécurité routière à pied et à vélo



Source : F. Héran (page 14) « Comment réussir une politique de ville cyclable ». Communication pour les Etats généraux du vélo de Lille 15-16 octobre 2009.

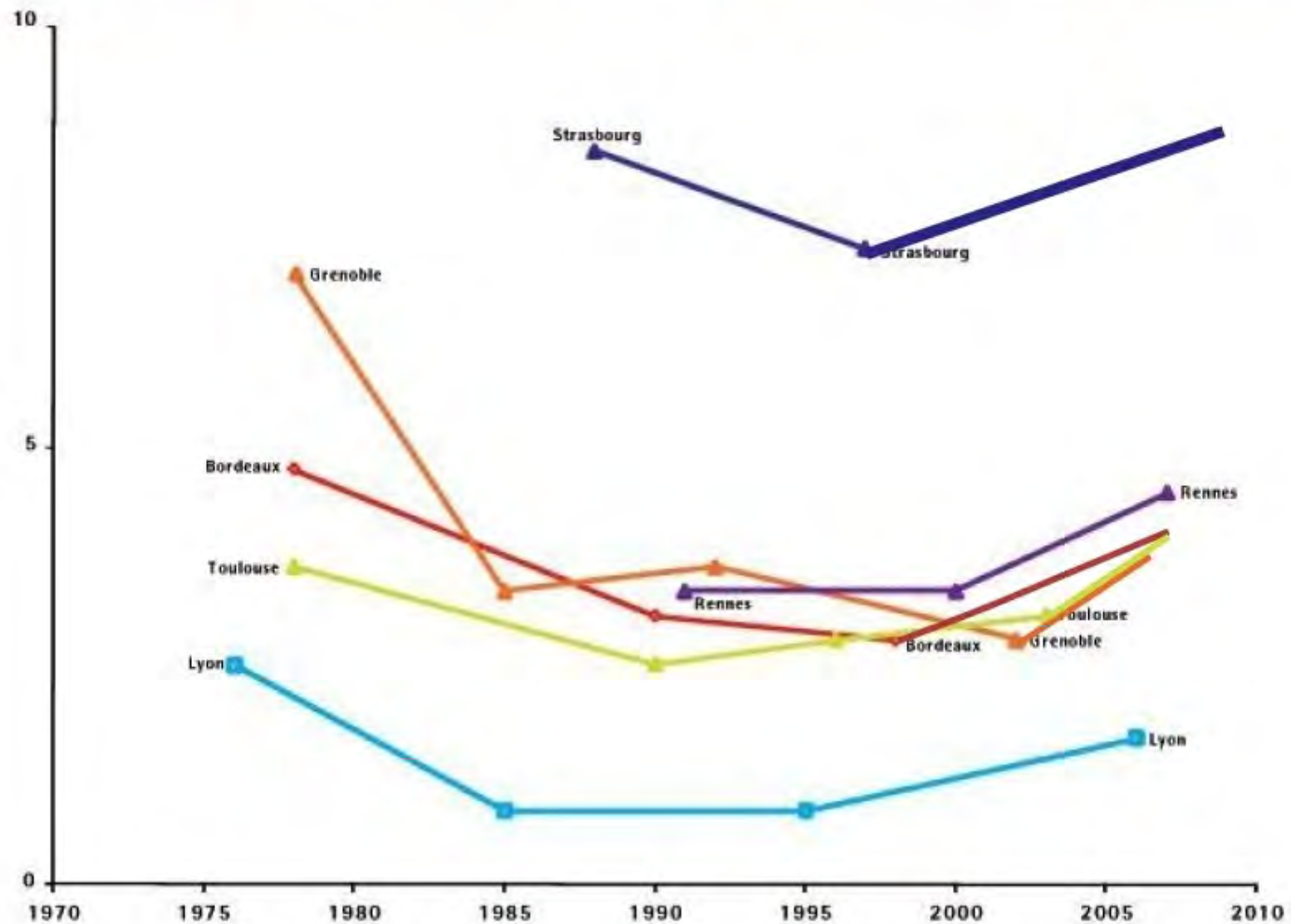
Modification du rapport de l'individu avec l'activité physique

«

- La marche à pied est le mode de déplacement des bipèdes
- Nous ne sommes pas des statues
- C'est la popularisation de l'automobile au XXe siècle qui a modifié le rapport de l'homme avec la marche à pied. Est-ce le fantôme d'abolition de l'espace et du temps ? L'excitation, le risque, la vitesse ? La marche à pied a été mise à mal, et avec elle la santé des êtres humains. On peut se demander combien de temps cette aberration va se poursuivre : aller toujours plus vite ... vers les accidents et les maladies. »

Martine Balandraux Olivet
Docteur, Epidémiologue, Chercheur en nutrition

Le regain de la pratique dans les grandes villes françaises



L'évolution de son utilisation



Pourquoi le vélo ?

Les leviers de développement

Les perspectives



Rapide et efficace



Source : Marzloff (Bruno) et Rieg (Julie), *dossier « Le vélo chez lui en ville »*, Magazine Urbanisme n°366, mai-juin 2009 (page 64)

Santé

Compte tenu des bénéfices démontrés de l'activité physique pour la santé publique, l'Inserm recommande une valorisation du cadre environnemental avec un aménagement attractif et sécurisé des voies de communication pour favoriser l'activité physique (piétons et vélos).

INSERM (Institut national de la santé et de la recherche médicale), dans un rapport d'expertise collective « Activité physique, contextes et effets sur la santé »

Économique

Pour l'utilisateur : le vélo coûte moins de 180€/an tout compris (achat, entretien, amortissement). En 2003, le prix moyen d'un vélo de ville était de 225€.

Pour le commerce : les cyclistes et les piétons sont des clients fidèles qui dépensent jusqu'à deux fois plus que les automobilistes...

Pour la collectivité : la réalisation des infrastructures pour les cyclistes (notamment stationnement) et leur fonctionnement sont bien moins chers que celles des voitures, sans compter les effets externes de la pollution et de l'effet de serre.

+ le chiffre d'affaires des différents acteurs économiques dont l'activité est liée à la pratique du vélo peut être estimé à 4,5 Md€, pour un effectif de 35 000 emplois.

Environnement

2/3 des voyages effectués en voiture individuelle couvrent une distance inférieure à 5 km...

...or, lors du premier kilomètre, le véhicule consomme 50 % de carburant en plus et dégage donc 50 % de CO2 en plus.

Marcher 1 h ou pédaler 20 min. par jour, évite d'émettre ½ tonne de CO2 par an et économise ainsi 160 litres de carburant, soit plus de 200 € par an.







Complémentaire aux Transports collectifs

- Le tronçon 1-3 km est peut être le maillon faible de la chaîne de déplacement



Sécurité

Tués par catégorie d'usagers en milieu urbain en 2009 : 1252 tués

piétons		29 %
motocyclistes		26 %
cyclomotoristes		11 %
cyclistes		6 %
voitures		25 %
autres		3 %

Le sentiment subjectif d'insécurité constitue souvent un handicap voire un frein aux yeux des cyclistes potentiels. Ceci est particulièrement vrai pour l'usage du vélo en ville.

Afin de réduire l'insécurité : diminuer le différentiel de vitesse entre les cyclistes et les automobilistes et donc modérer la vitesse des VL

Et en Europe ?

Localité	Quote-part cycliste
Groningue	38%
Zwolle	37%
Leiden	33%
Ede	32%
Veenendaal	32%
Lelystad	19%
Capelle aan den IJssel	18%
Sittard-Geleen	17%
Rotterdam	16%
Heerlen	10%

Figure 4. Quote-part de l'utilisation de la bicyclette en 2003 dans plusieurs villes néerlandaises de plus de 50.000 habitants. (Source : CBS)

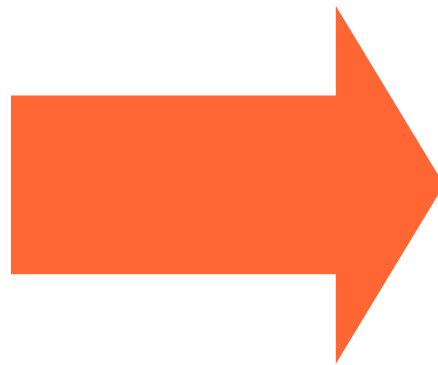
chiffres nationaux (dernières années)

Situation à échelle communale

Pays-Bas	environ 26%	Les principales villes enregistrent des scores compris entre 35% et 40% ; les villes dont la quote-part cycliste est la plus faible présentent des chiffres compris entre 15% et 20%.
Danemark	environ 19%	Les différences entre grandes villes sont relativement faibles : en règle générale, très proche du niveau de 20% pour tous les déplacements.
Allemagne	environ 10%	La quote-part du vélo dans les états fédérés occidentaux est supérieure, notamment en Rhénanie-du-Nord-Westphalie. Plusieurs villes affichent une quote-part oscillant entre 20% et 30%.
Autriche	environ 9%	Maximum : Graz (14%) et Salzbourg (19%).
Suisse	environ 9%	Plusieurs villes affichent un niveau supérieur, comme Berne (15%), Bâle (17%) et Winterthur (environ 20%).
Belgique	environ 8%	De nombreuses villes en Flandres approchent les 15%. Maximum : Bruges – pratiquement 20%.
Suède	environ 7%	Villes : 10%. Extrêmes : Lund et Malmö -20%. La petite ville de Västerås : 33%.
Italie	environ 5%	Quelques rares exceptions marquantes, notamment dans la plaine du Po, avec Parme (plus de 15%) et Ferrara (environ 30%). Autre ville marquante : Florence (plus de 20%).
France	environ 5%	Maximum : Strasbourg 12% et Avignon 10%.
Irlande	environ 3%	Pratiquement aucun extrême à la hausse (Dublin 5% maximum).
Tchéquie	environ 3%	Quelques villes avec un taux modeste d'utilisation de la bicyclette (Ostrava, Olomouc et Ceské Budejovice, entre 5% et 10%) et certaines avec une quote-part supérieure (Prostejov 20%).
Grande-Bretagne	environ 2%	Certaines villes isolées affichant un taux d'utilisation de la bicyclette nettement supérieur (York et Hull 11%, Oxford et Cambridge plus particulièrement, proche des 20%).

Table 2: Quote-part de la bicyclette dans tous les déplacements dans plusieurs villes et pays européens

Scénario de rattrapage à mettre en place



Ministère
de l'Écologie,
du Développement
durable,
des Transports
et du Logement

L'évolution de son utilisation
Pourquoi le vélo ?



Les leviers de développement

Les perspectives

Adaptation de la ville

- Développement des Zones 30 et des Zones de Rencontre
- Développement des stationnements
- Généralisation double-sens cyclables
- Création d'itinéraires attractifs
- Sas-vélo, tourne à droite feux rouge,... pour les feux restants...
- Intégrer le vélo dans tous les projets
- Copier ce qui marche et Innover

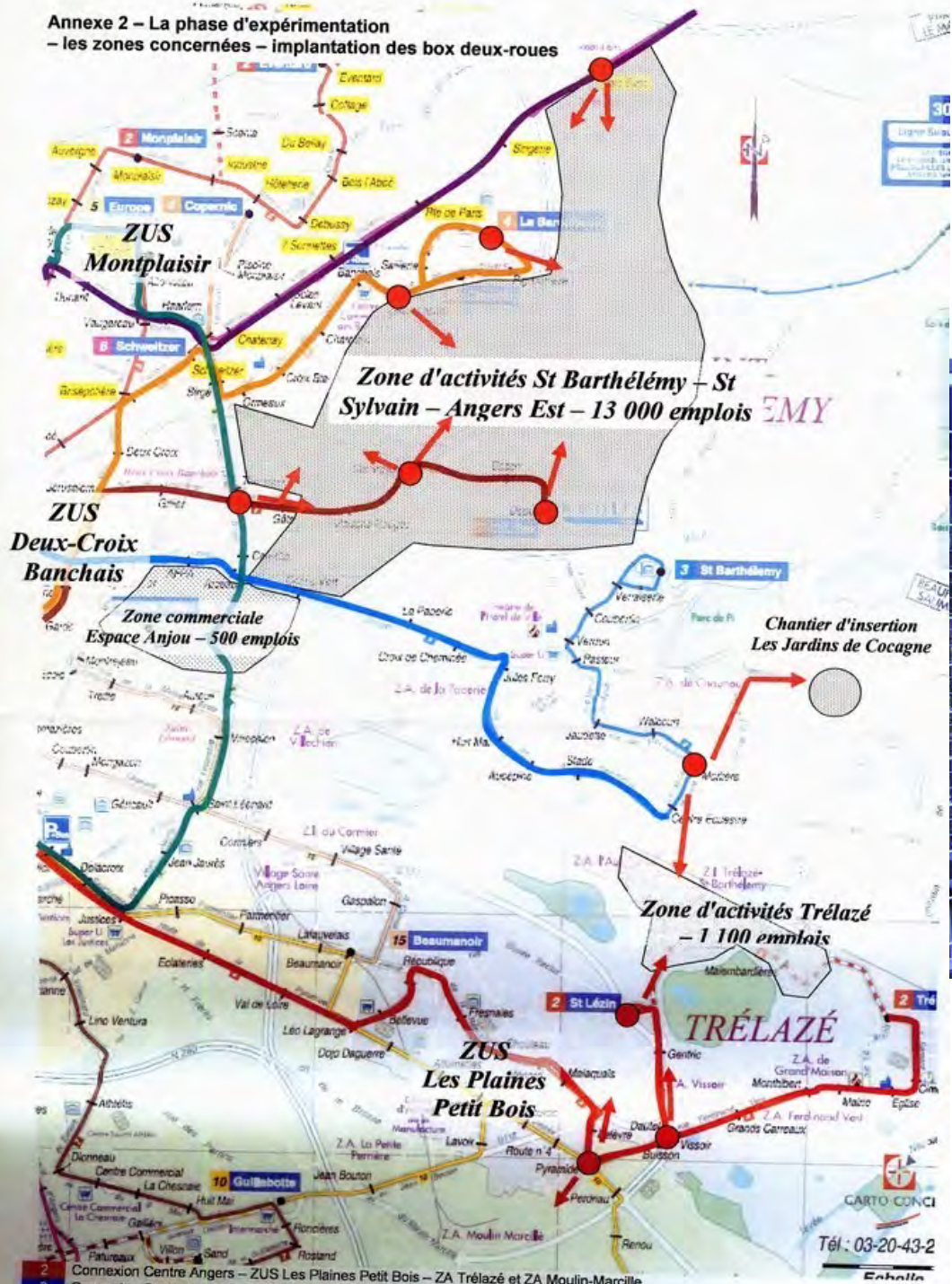


Management de la mobilité

- Bureau de la mobilité ? Ambassadeurs de la mobilité ?
- Urbanisme
- Habitat
- Intermodalité
- Vélos en libre service
- Stationnement (régulation pour la voiture et extension pour le vélo)
- Plan de déplacement entreprise
- Plan de déplacement scolaire
- ...



Annexe 2 – La phase d'expérimentation
 – les zones concernées – implantation des box deux-roues



Exemple 1



Source DDT49

Exemple 2

CHU de Bordeaux

1 600 voitures en moins. 650 cyclistes en plus !
Augmentation de 80% de la part modale vélo.
Multiplication par deux du nombre d'abonnés aux transports en commun avec près de 2 700 usagers.
Au total : 20 millions de km effectués autrement qu'en voiture individuelle durant les 18 derniers mois.

3 000 tonnes équivalent CO2 en moins !

Développer des « coups de pouce » « coups de coude » Vélo (« *Nudges* »)



Normalité

- Normalité du cycliste réclamée
- Le cycliste ne vient pas d'une autre planète !!
- Cela n'intéresse pas que les touristes



Tous concernés

- 10 % de cyclistes = 100 % d'entre nous
- Le choix n'est pas « tout vélo » ou « tout voiture » ou « tout TC »



L'évolution de son utilisation
Pourquoi le vélo ?
Les leviers de développement



Les perspectives

Film





merci

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir



Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement
de l'Ouest

www.cete-ouest.developpement-durable.gouv.fr