

# LE VÉLO, MODE DE DÉPLACEMENT DE PROXIMITÉ

## Enjeux de déplacement et de mobilité

### Vélo plaisir et vélo utilitaire

#### Chiffres

- **3 millions de vélos** sont vendus en France par an. Le parc «adultes» est estimé à environ **21 millions de bicyclettes**, soit 93 bicyclettes pour 100 ménages. Malheureusement, ce parc est mal réparti : 50 % des ménages ne sont pas équipés en vélo, 27 % des ménages possèdent plusieurs vélos (détenant ainsi 75 % du parc) et 73 % des vélos sont faiblement utilisés.
- **40 % des déplacements des enfants** s'effectuent entre le domicile et l'école.
- La pratique quotidienne du vélo utilitaire reste à la baisse. Elle est passée de 0,13 déplacement par jour et par personne en 1973-1974 à **0,08 en 93/94**. En 1959, 35 % des déplacements domicile-travail s'effectuaient en deux-roues, ils ne représentent aujourd'hui plus que 2 %.
- **La vitesse moyenne** de déplacement de la voiture en agglomération est faible (18 km/h dans l'agglomération, moins encore en centre-ville, contre **12 km/h à vélo**).
- Une voiture en stationnement occupe en intégrant les voies d'accès et de stationnement autours de 25 m<sup>2</sup>. Un vélo lui ne nécessite qu'**1 m<sup>2</sup>**.
- Un cycliste en mouvement consomme en moyenne **5 fois moins d'espace** qu'un automobiliste.

#### Pourquoi ?

La pratique du vélo connaît depuis peu des mutations déterminantes dans un monde marqué par l'intensification des échanges et des déplacements. Les pratiques évoluent rapidement : la hausse est probante auprès d'une population socialement « visible », tandis que la baisse se vérifie auprès des ouvriers, employés et scolaires. Les adeptes du vélo (occasionnel ou utilitaire) avancent des critères d'efficacité modale, de bon sens et de plaisir.

La pratique du vélo est plus importante dans les agglomérations petites et moyennes qui la valorisent. Dans les grandes villes, il existe de fortes disparités. On note un retour de la croissance du vélo dans le centre des grandes villes. On assiste en même temps à un développement spectaculaire des voies vertes.

Paradoxalement, tous les efforts de développement du vélo, qui portent visiblement leurs fruits en centre-ville, sont annihilés par la croissance des déplacements périurbains, pour lesquels la voiture reste dominante. Le vélo constitue dans ces espaces périurbains un moyen de rabattement intéressant - mais encore peu développé en France - vers les réseaux de transport en commun. L'intermodalité s'impose comme solution d'avenir en augmentant de façon considérable les zones de chalandise des gares ou stations.

#### Que faire ?

- **Avoir le réflexe** vélo dans les aménagements routiers
- **Sensibiliser** directement les concepteurs aux déplacements vélo (formation des services)
- **Intégrer** une politique d'entretien fiable
- **Orienter** les politiques d'urbanisme (dimension vélo dans les SCOT, PDU et PLU, normes de stationnement vélo, accessibilité cyclable et piétonne à tous les équipements programmés)
- **Aménager systématiquement** des stationnements sécurisés dans les établissements scolaires et leur prévoir des moyens de rabattement de qualité
- **Accompagner** d'un point de vue technique et financier, des démarches d'animation et de promotion des plans de déplacements
- **Systématiser** la réalisation de stationnements sécurisés dans les gares ou pôles d'échanges
- **Créer** une cellule « vélo » ou « circulations douces »

#### Pour qui ?

Pour les enfants	Autonomie et indépendance Apprentissage de la route
Pour les élus	Pacification de la ville Exemplarité Amélioration du cadre de vie
Pour tous	Combinaison déplacement et exercice physique Ponctualité et fiabilité de ses déplacements Indépendance Amélioration de l'environnement Réduction des frais de déplacements Mode de déplacement souple et rapide

## Comment agir ?

	Actions à mener en faveur des circulations douces	Compétence obligatoire		Compétence facultative		Région	Dépt
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1	Développement des déplacements à vélo en secteur péri-urbain (lutte contre l'effet de coupure, arbitrage plus équilibré entre les modes de déplacement)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
2	Politiques en faveur d'aménagements sécurisés, de stationnements sûrs, de rabattement vers les collèges	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
3	Politique d'arbitrage en faveur des transports par bus et aménagements cyclables sur des distances inférieures à 5 km d'une gare ou d'un établissement scolaire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
4	Meilleure prise en compte de l'accessibilité à vélo des nouveaux équipements, via une politique d'aménagements cyclables, de stationnement ou de programmes d'animation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
5	Gestion d'importants réseaux de transports en commun, notamment en secteur péri-urbain	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
6	Intégration de la mobilité dans les projets sociaux	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
7	Développement des intermodalités vélo-train par le stationnement « vélo », les vélostations, les aménagements cyclables de rabattement, le matériel roulant TER, de façon à élargir les zones de chalandise des gares	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
8	Promotion du mode vélo et financement d'aménagements sécurisés de rabattement en qualité de gestionnaire (lycées, universités et CFA)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
9	Aide aux entreprises, promotion et soutien aux Plans de déplacements d'entreprises ou de zones d'activité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
10	Animation d'un réseau (IDF) sur la question des transports propres sous divers aspects : mise en œuvre d'agences de mobilité ; éco-mobilité de l'école à l'université ; circulations douces ; plans de mobilité des employés ; intermodalité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
11	Création de stationnements sécurisés aux abords des gares TER pour le stationnement de jour	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
12	Soutien à la création de vélostations dans les gares TER les plus importantes de façon à limiter l'embarquement des vélos dans les trains	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
13	Financement de pistes cyclables de rabattement à proximité des gares	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
14	Soutien à des opérations de promotion et d'animation des intermodalités	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
15	Intégration de la dimension cyclable lors de la création d'équipements structurants (piscine, gymnase, musée)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
16	Politiques d'urbanisme via la participation aux SCOT et PDU	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
17	Financement de zones d'activité (choix de la densification urbaine, plurifonctionnalité des zones de logement et d'activités économiques)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
18	Réalisation d'événements liés à la pratique du vélo et à sa communication	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
19	Règlements d'urbanisme et choix de localisation de zones d'activités	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
20	Dispositif financier dans la création de zones d'activités périurbaines	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

## Idees reçues

« Le vélo, ça n'intéresse plus personne, il n'y a pas de demande ». **FAUX**. Bien réalisés, dans des espaces à fort potentiel, les projets ont des niveaux de fréquentation qui étaient difficilement imaginables a priori. La demande n'existe que si l'offre existe. Dans un espace défavorable au vélo, la population ne peut plus penser vélo.

« Il n'y a jamais personne sur les pistes ». **FAUX**. Certes, des aménagements partiels, sans continuité, au sein d'un espace où les effets de coupure sont nombreux, n'ont effectivement pas de fréquentation. L'impact des aménagements est soumis à un effet de seuil : il faut en effet un minimum d'aménagements cyclables et une politique d'accompagnement conséquente (stationnement, promotion) pour que la pratique se développe. Les derniers résultats de comptage sur des véloroutes et voies vertes montrent au contraire des fréquentations considérables.

« Le vélo, c'est dépassé, c'est ringard, c'est le déplacement du pauvre ». **FAUX**. Certes, la baisse effectivement été très forte dans les 30 dernières années, particulièrement chez les ouvriers qui ont accédé à la voiture. Cependant, la pratique progresse de nouveau fortement chez les cadres, les étudiants et dans le centre des grandes villes. Le vélo change d'image. Mieux, il devient branché comme le montre son utilisation dans la publicité. Si le vélo ne représente aujourd'hui que 3 % des déplacements, il peut à terme représenter plus de 50 % sur certains collages, 15 % dans des entreprises ou administrations de centre-ville ayant mis en œuvre un PDE. La marge de progression est forte, et tout gain se traduit par des effets positifs tant au plan individuel que collectif.

« Pas pour chez nous, c'est culturel ! ». **FAUX**. Les Pays-Bas et le Danemark ont une pratique du vélo de l'ordre de 30 %. Nombre d'autres pays d'Europe, comme l'Allemagne, la Suisse, la Suède ou l'Autriche ont une pratique du vélo importante. Le nombre moyen de kilomètres effectués à vélo par personne est deux fois plus important en Italie qu'en France (168 km contre 87 km en 1995). L'exemple de Lyon, ville très attachée à la voiture, où les Vélo V ont créé un engouement visible, montre pourtant que la « culture » évolue.



[www.departements-cyclables.org](http://www.departements-cyclables.org)

[velocite@jubicy.org](mailto:velocite@jubicy.org)

[www.cerfu.fr](http://www.cerfu.fr)

Observatoire des déplacements vélo de Paris

<http://www.paris.fr/portail/depacements>

<http://www.tousavele.com>

[www.provelo.org](http://www.provelo.org)

« Le vélo, ce n'est pas pratique pour accompagner des personnes ou transporter des courses ». **FAUX**. Des accessoires comme les paniers ou les sacoches offrent une souplesse inégale. Ils permettent de porter plus facilement qu'à pied et dynamisent le commerce de proximité. De très nombreux articles, le plus souvent venant d'Allemagne ou des Pays Bas, sont disponibles chez les vélocistes en France.

« Le vélo, ça n'est pas sérieux, je préfère les gros projets, c'est plus motivant ». Le vélo est au contraire tout aussi sérieux qu'un « gros projet ». Il demande tout autant de compétences spécifiques et d'apports en matière grise. Pour un niveau d'investissement financier modéré mais fort en matière grise, le retour sur investissement des projets vélo est important, en termes d'image de la collectivité et de mieux-être global des concitoyens. A Lyon, l'opération Vélo V montre qu'un investissement lourd, autre que des infrastructures, peut tout à fait porter ses fruits.

« Les aménagements cyclables, c'est trop cher ». **FAUX**. Tant que le vélo sera considéré comme un mode de déplacement marginal, les aménagements cyclables sembleront toujours trop chers. A l'inverse, dès lors qu'ils sont intégrés dans une politique globale, les investissements en direction du vélo, rapportés au volume de déplacements, sont bien plus faibles que les investissements routiers ou de transports en commun. Le vélo entraîne des économies importantes pour le pouvoir d'achat des ménages et sur les effets externes : pollution, effet de serre, occupation de l'espace, inécurité mais surtout effet sur la santé publique.

« Les résultats sont longs à venir ». **VAI**. Une politique cyclable est toujours une politique de longue haleine, vu le retard que la France a pris dans ce domaine. Agrir sur les habitudes est toujours long, mais les cibles sont parfois plus réceptives et prêtes au changement que ne le pensent les décideurs ! C'est étant dit, des résultats étonnants sont enregistrés à court terme dans certaines entreprises avec des actions PDE et de vraies réussites (cf. collage de Jacou dans l'Hérault, ou phénomène Vélo V à Lyon).