

# LE VÉLO

## À LA CONQUÊTE DES VILLES EUROPÉENNES

**La ville cyclable :  
une solution gagnante  
dans une politique  
de mobilité active**



Frédéric Héran  
Université de Lille 1  
[frederic.heran@univ-lille1.fr](mailto:frederic.heran@univ-lille1.fr)  
<http://heran.univ-lille1.fr>

# Ne plus avoir « la tête dans le guidon » ...

---



© Photo Olivier Heintz

**Recul historique**

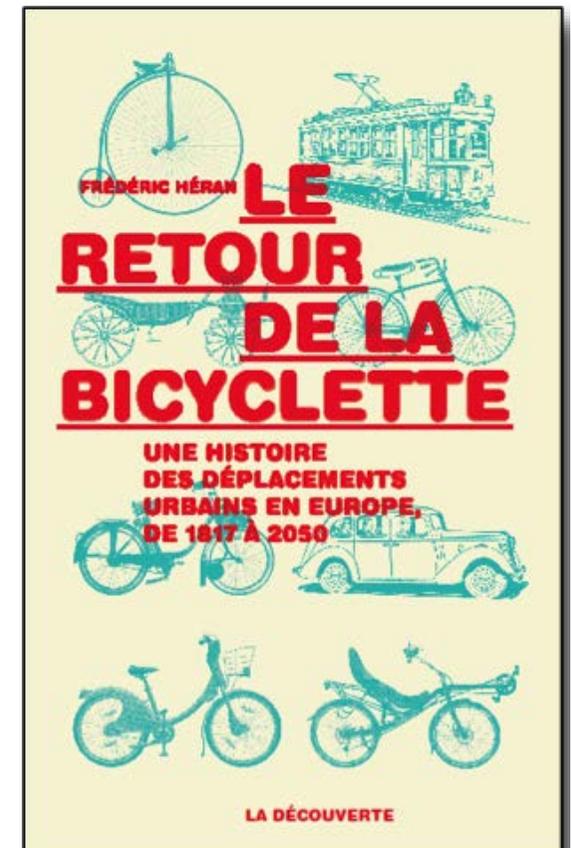
D'où vient-on ?

**Recul géographique**

Que se passe-t-il ailleurs ?

**Recul modal**

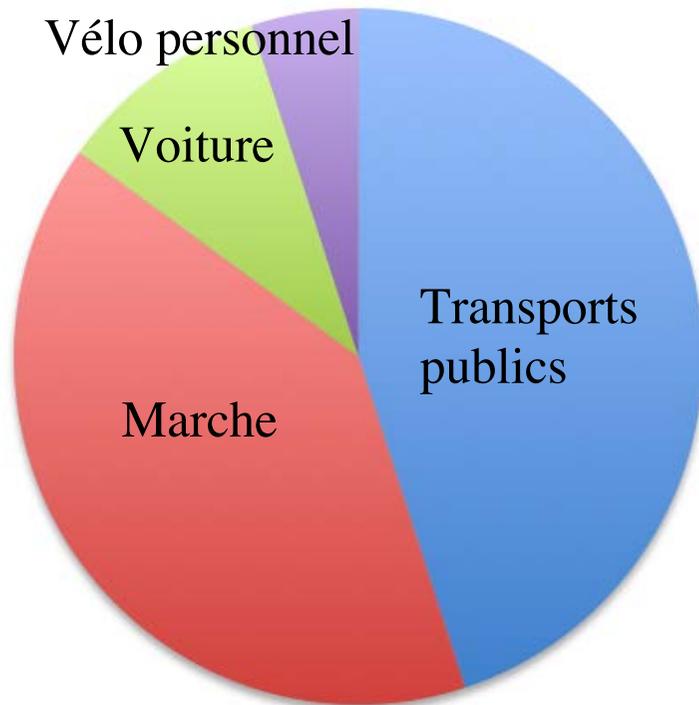
Quels liens entre vélo et autres modes ?



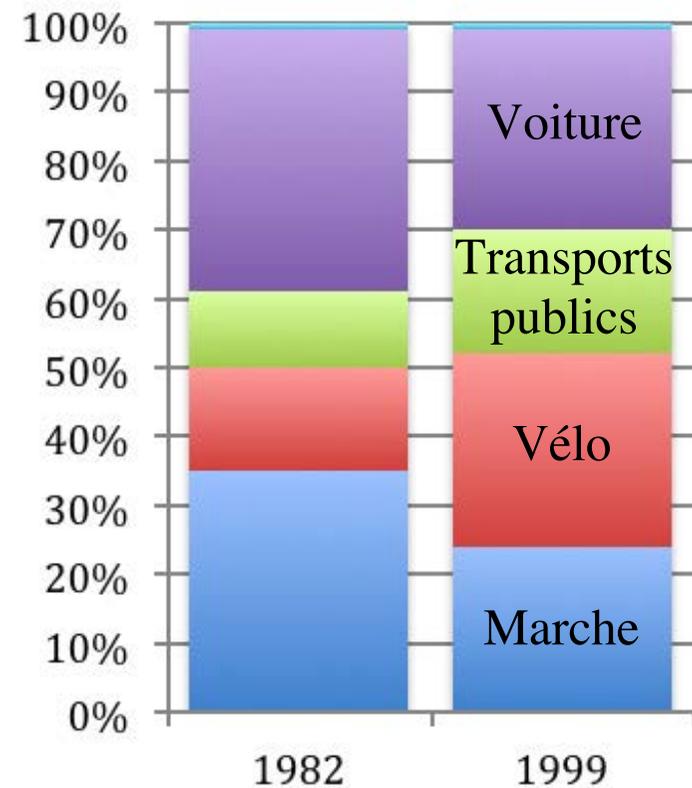
## Qui sont les nouveaux cyclistes ?

- **Très peu d'automobilistes**
- **Beaucoup de piétons et d'usagers des transports publics**

Mode utilisé auparavant  
par les usagers des vélos publics  
(moyenne de plusieurs enquêtes)



Évolution des parts modales  
à Fribourg-en-Brisgau



## Des modes de déplacement étroitement liés entre eux

---

Tout essor d'un mode ne peut se faire qu'au détriment d'autres modes car seulement 3 à 4 déplacements par jour

Des capacités financières limitées imposent de faire des choix  
Redécouverte du vélo quand les moyens manquent

Les modes lourds et rapides chassent les modes légers et lents  
Cf. les lois de la physique

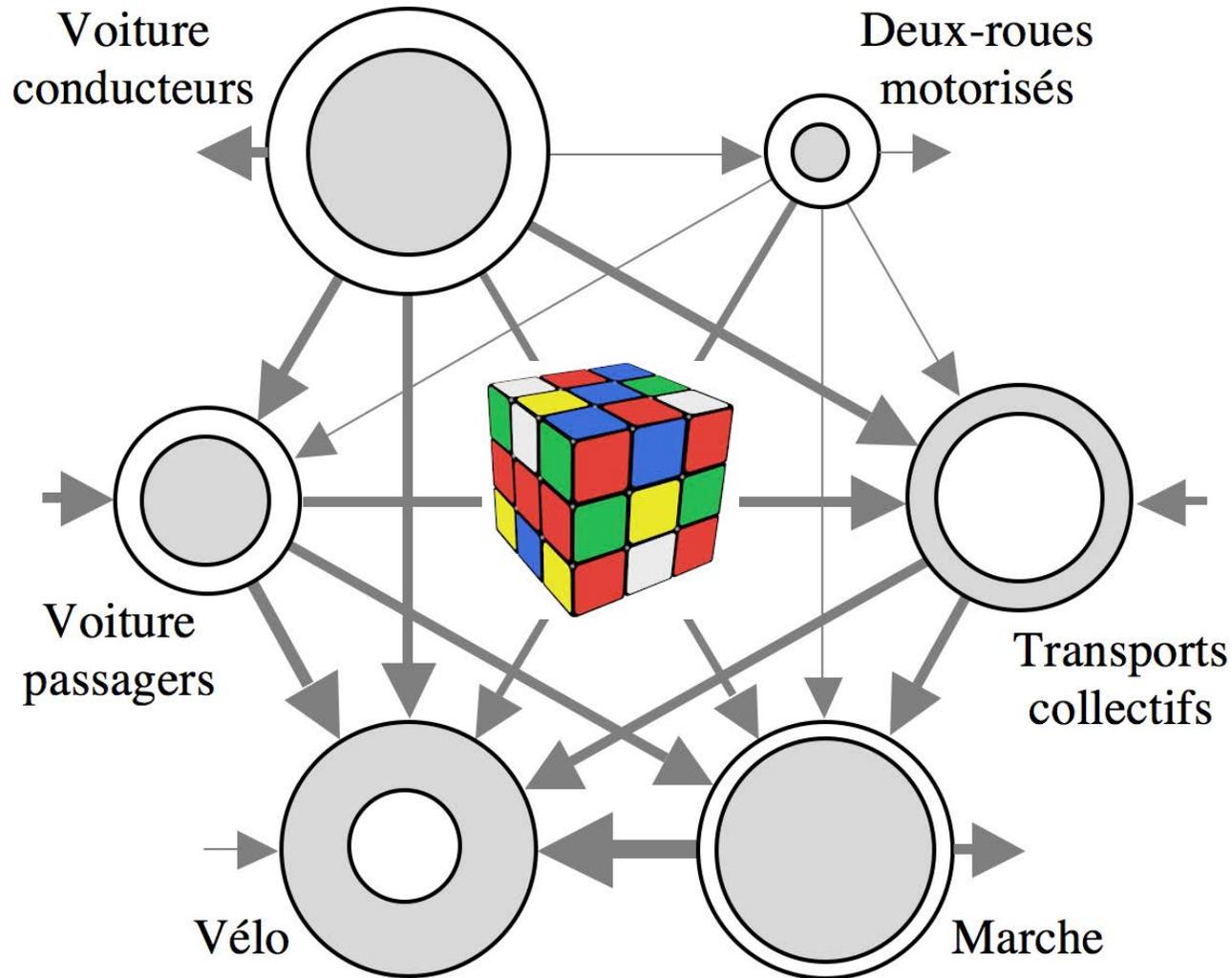
Un réseau très hiérarchisé pour les modes motorisés  
crée des coupures pour les modes non motorisés

Plus le système automobile est performant,  
moins les autres systèmes de transport sont efficaces

**Vélo = mode intermédiaire soumis à toutes les influences**

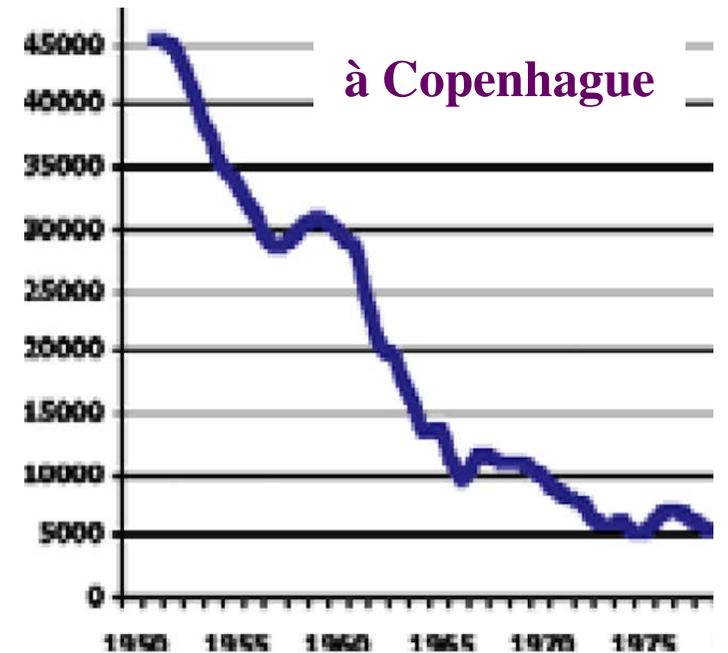
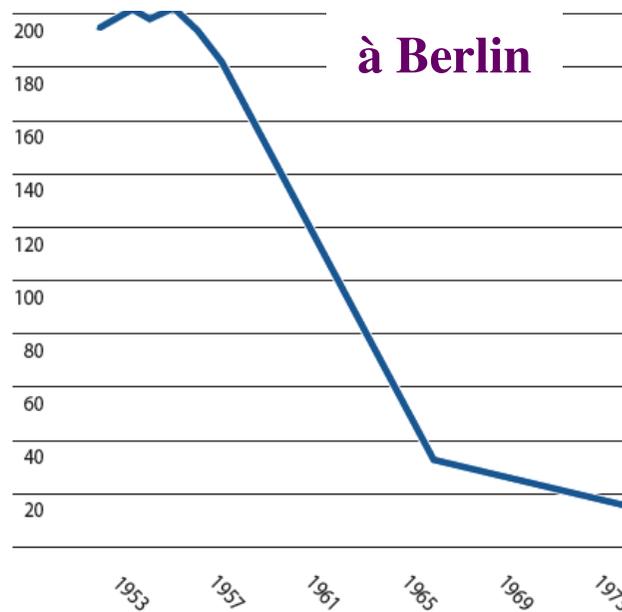
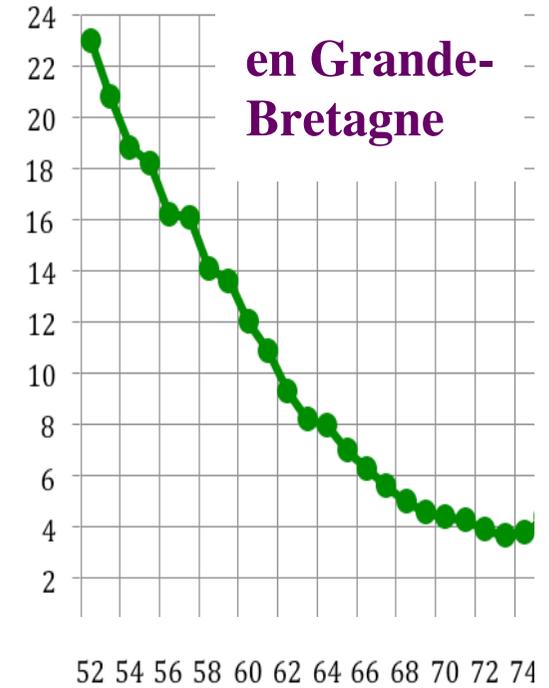
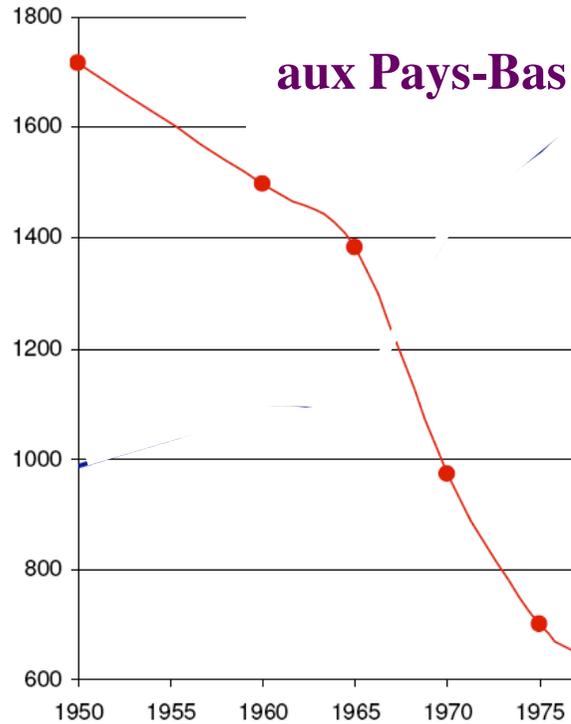
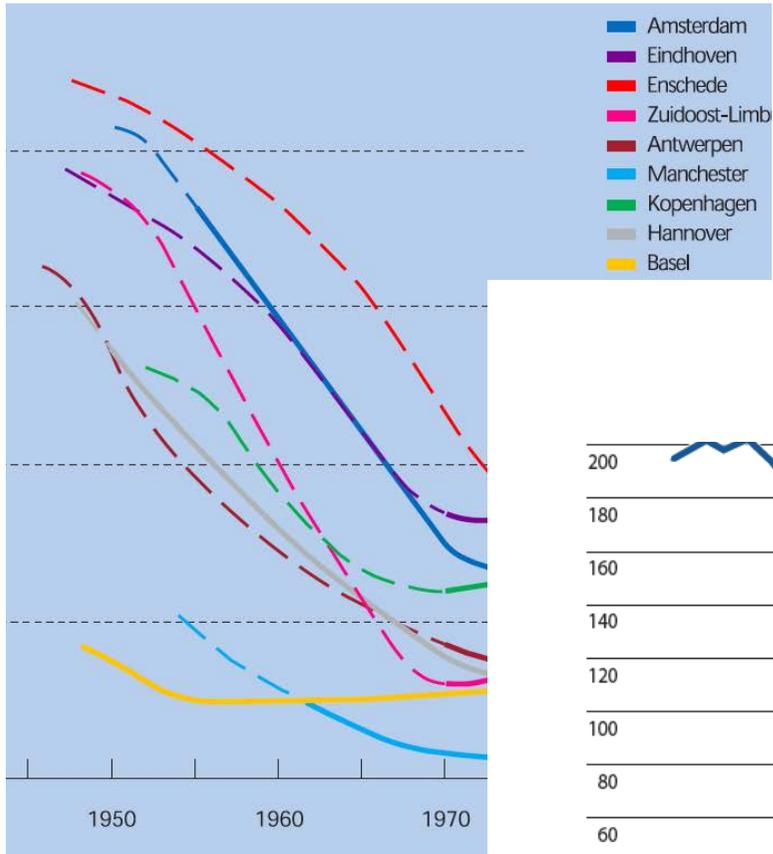
## Le principe du report modal généralisé

---

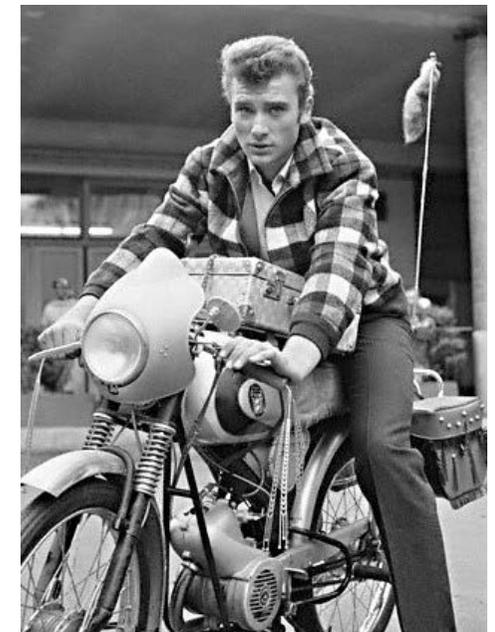
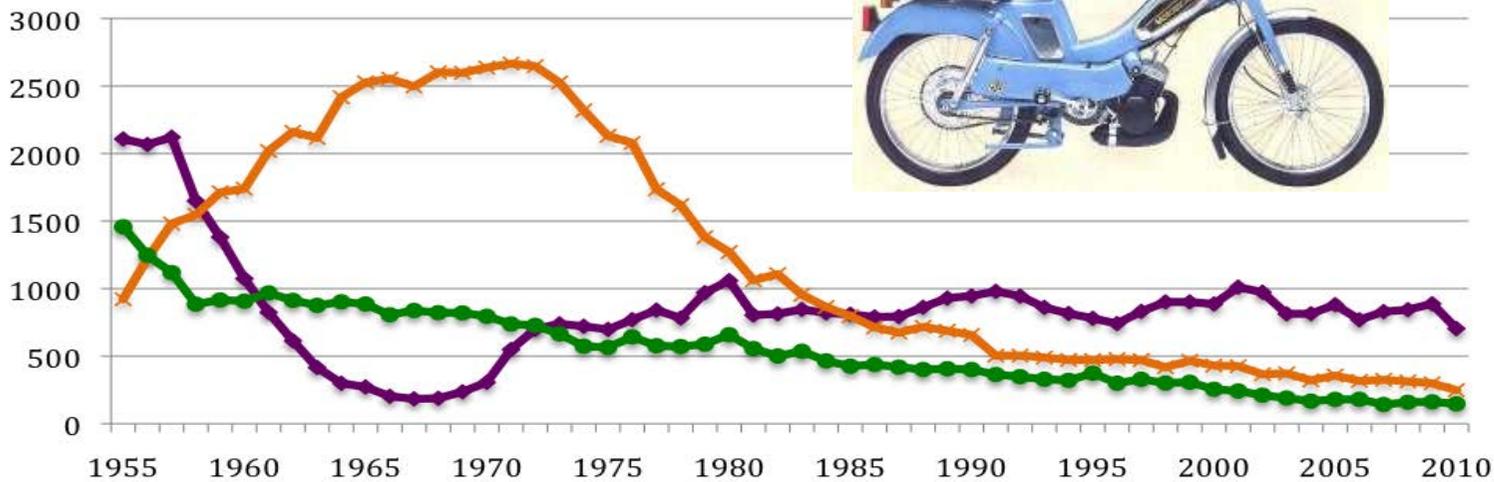
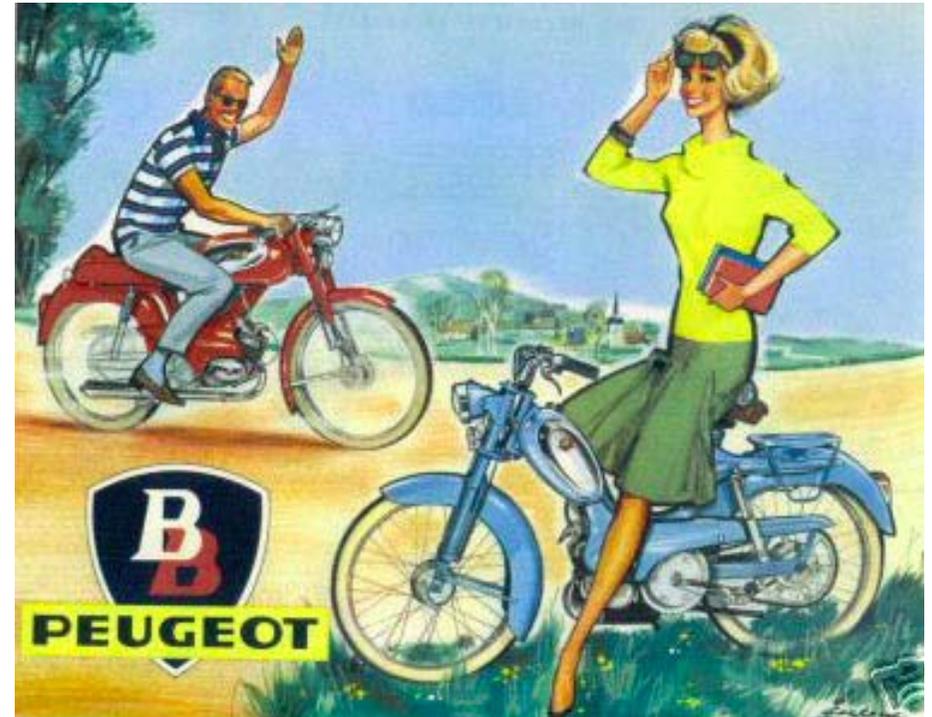


NB : flux nets  
+ entrants / sortants  
+ intermodalité  
+ multimodalité...

# L'effondrement général de la pratique du vélo de 1950 à 1975



# Le rôle majeur des deux-roues motorisés dans cet effondrement en France



# La révolte des populations contre l'envahissement automobile au cours des années 1970

---

**Pays et régions  
les plus urbanisés  
en pointe**  
Pays-Bas, Ruhr,  
Italie du Nord...



## Une tendance mondiale à la modération de la circulation

---

**Années 1970 aux Pays-Bas**  
ségrégation des trafics sur artères /  
intégration dans les quartiers

**Années 1980 en Allemagne**  
modération de la circulation  
rues 30 → zones 30 → ville 30

**Années 1980-1990 en Italie**  
zones à trafic limité dans les centres historiques



# Une tendance mondiale à la modération de la circulation

## Années 1990-2000 en France

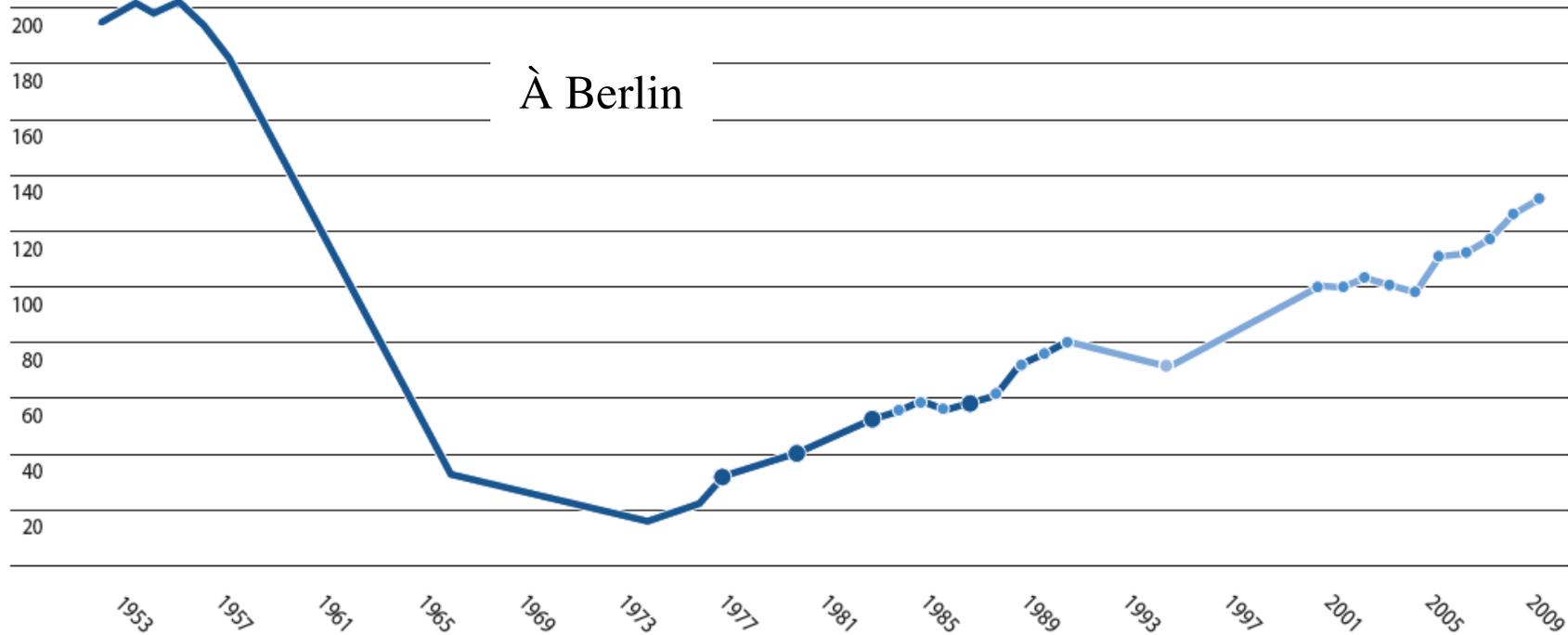
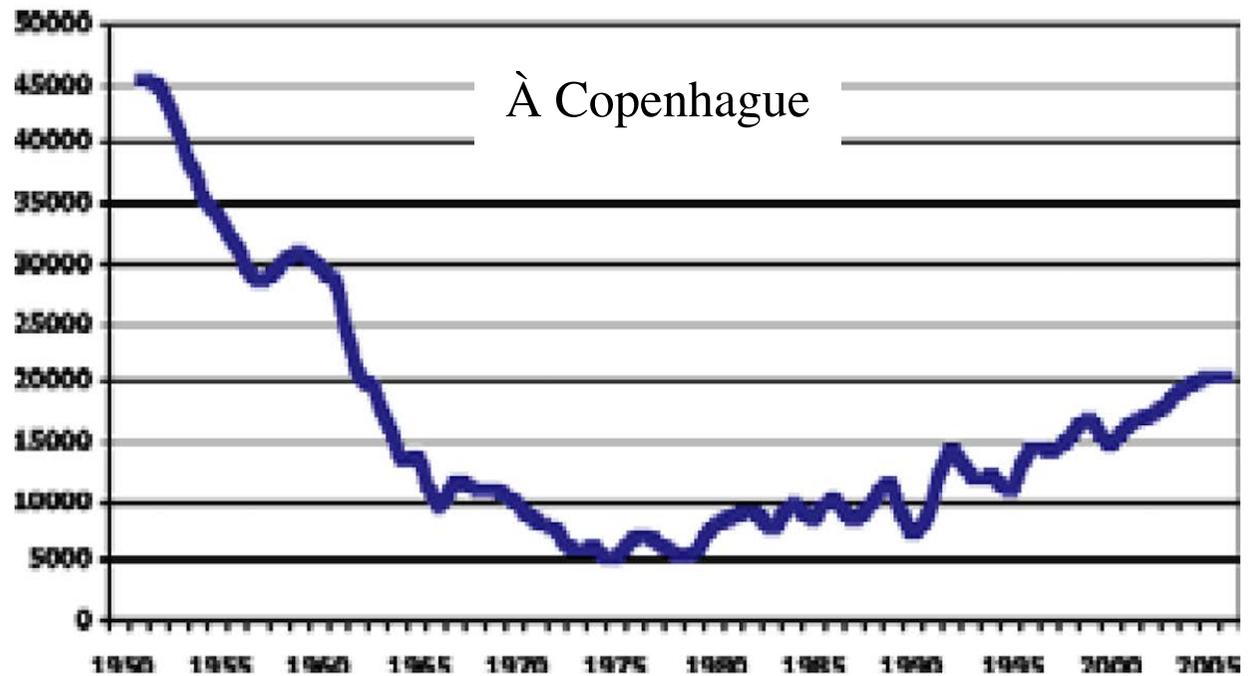
centres-villes calmés grâce au tramway  
et à l'extension des zones apaisées

mais périphéries et villes moyennes  
abandonnées à la voiture



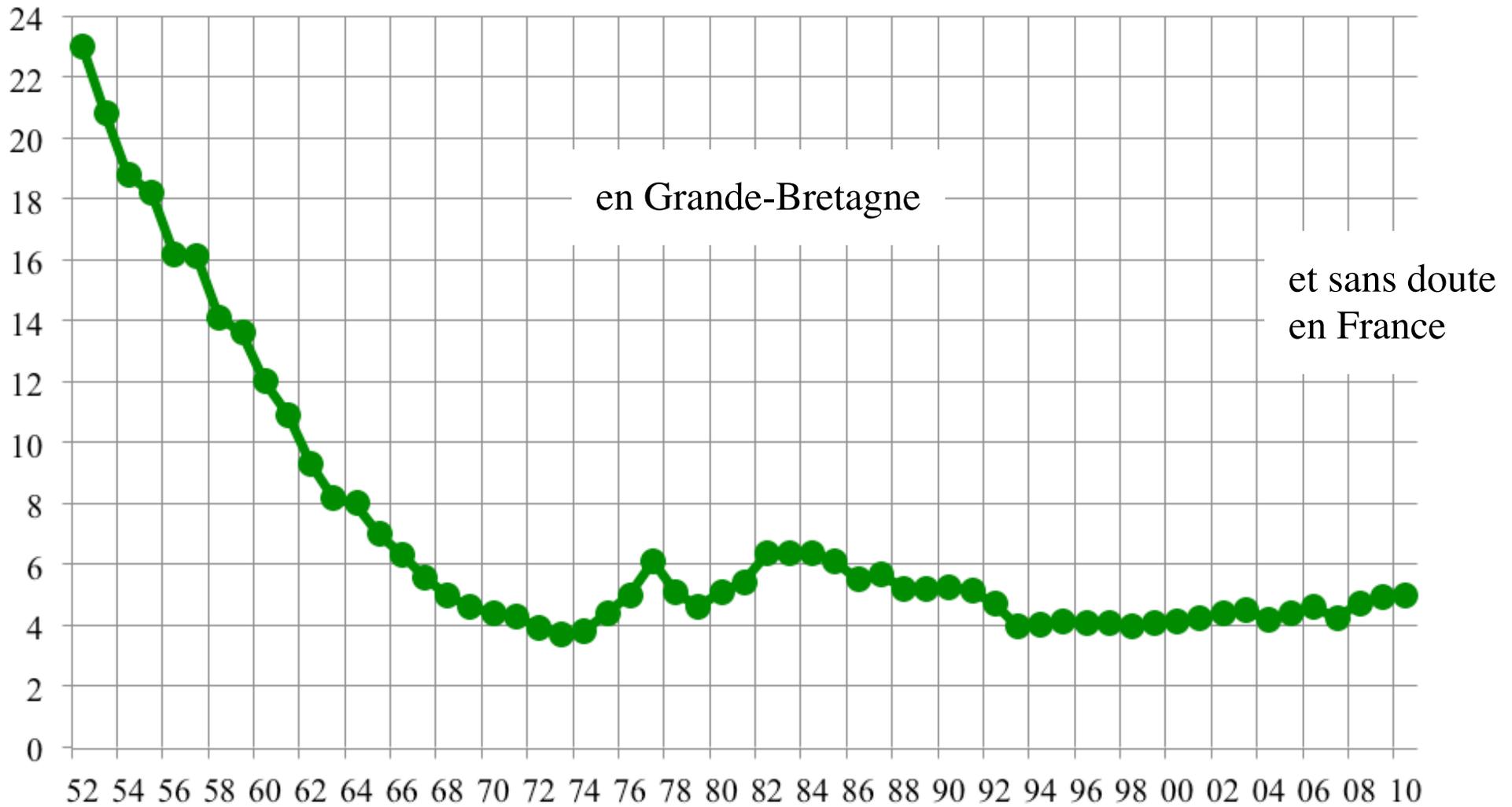
## Deux types d'évolution de la pratique du vélo

1. Des pays où la pratique a repris dès les années 1970 et n'a cessé de se renforcer depuis lors



Parts modales  
2 % en 1974  
15 % en 2014

puis a baissé dans les années 1980  
pour remonter enfin depuis les années 1990-2000



# Une politique de ville cyclable c'est d'abord modérer la circulation automobile

---

**Objectif historique  
de la modération  
de la circulation**

**Sécuriser les rues  
et réduire les nuisances  
pour les enfants et les habitants**

**Moyens**

- Réduire les vitesses automobiles dans les quartiers et sur les artères
  - Réduire le transit dans les quartiers
  - Limiter le stationnement automobile
- => Baisse du trafic automobile



**Principaux  
bénéficiaires réels**

Les plus vulnérables  
et de fait **surtout les cyclistes**

**Conséquence**

- aménagements cyclables
  - vélos en libre service
- pas décisifs à eux seuls, mais seulement compléments utiles

# **Une politique de ville cyclable c'est ensuite construire un système de transport écologique alternatif à la voiture solo**

---

**Le STE** = **alliance marche + vélo + transport public + covoiturage  
avec rôle charnière du vélo**

= conséquence de la modération de la circulation  
et non condition pour réduire ensuite le trafic

**Moins de piétons  
plus de cyclistes** = plus de liberté de mouvement  
pour les non motorisés

**Moins d'usagers des  
transports publics  
plus de cyclistes** = des transports publics moins encombrés dans le centre  
= plus de rabattement à vélo  
et des transports publics plus directs en périphérie

## Modalités de mise en œuvre

---

**Vision  
à long terme**

Promouvoir une approche  
globale et cohérente

**Beaucoup de  
persévérance**

Assurer la continuité  
de la politique de déplacement  
cf. Strasbourg et La Rochelle

**Concertation  
et persuasion**

Associer la population  
et ne pas brûler les étapes

Merci de votre attention

