

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
<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

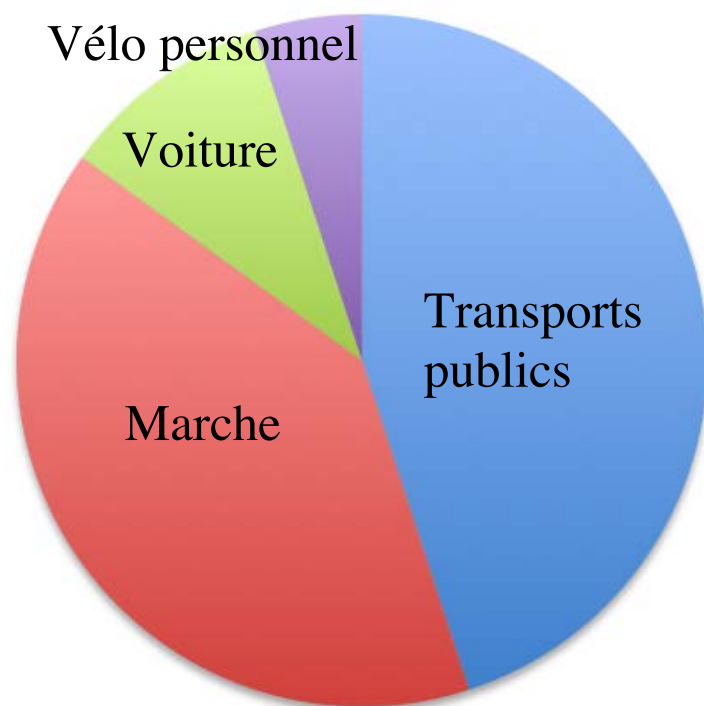
Quels liens entre vélo et autres modes ?



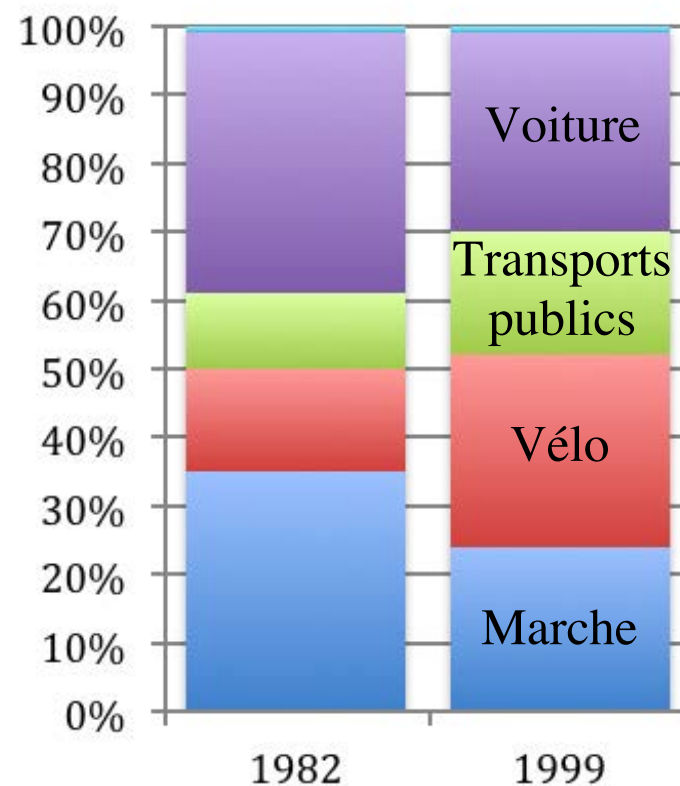
Qui sont les nouveaux cyclistes ?

- **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

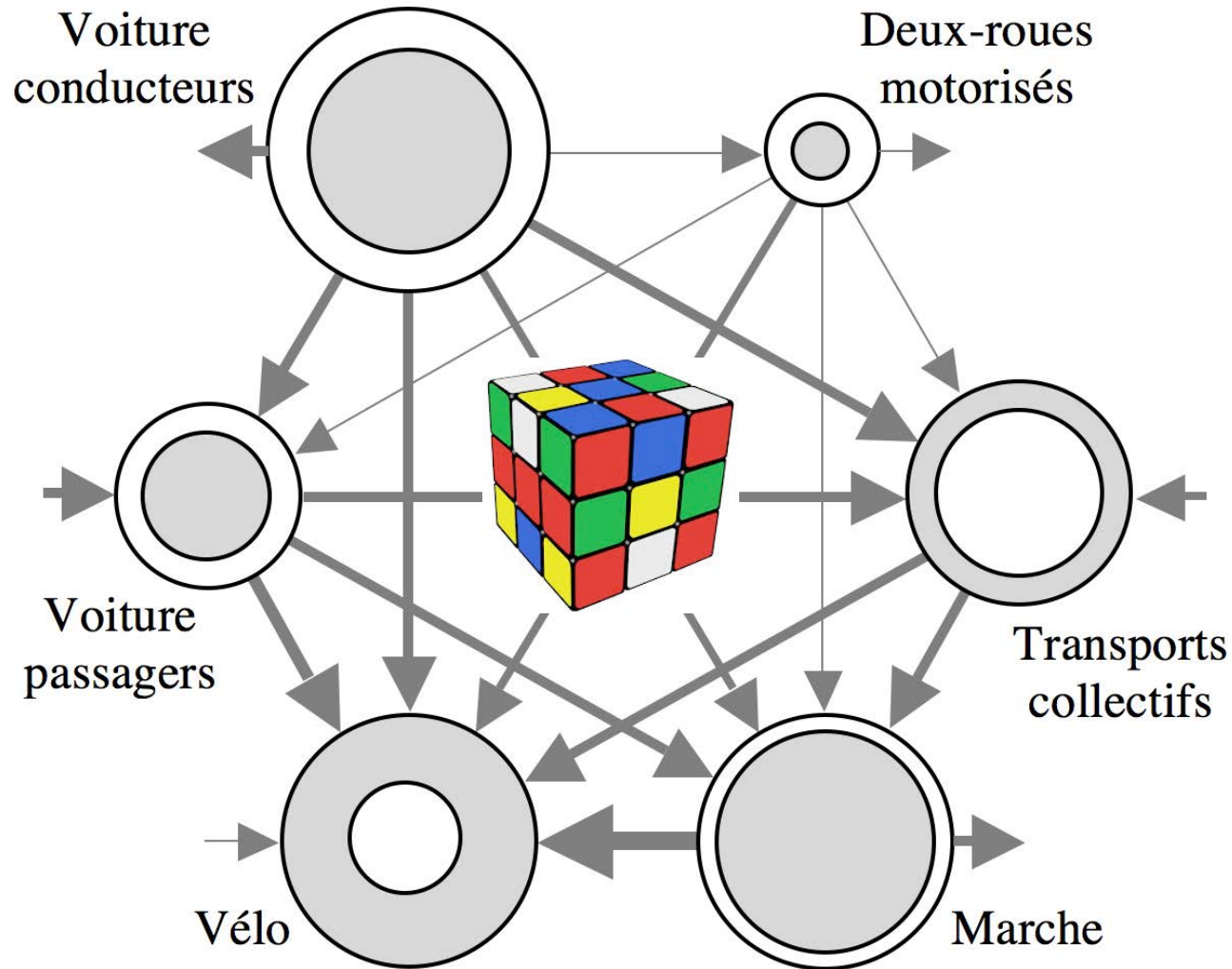
Les modes lourds et rapides chassent les modes légers et lents
Cf. les lois de la physique

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

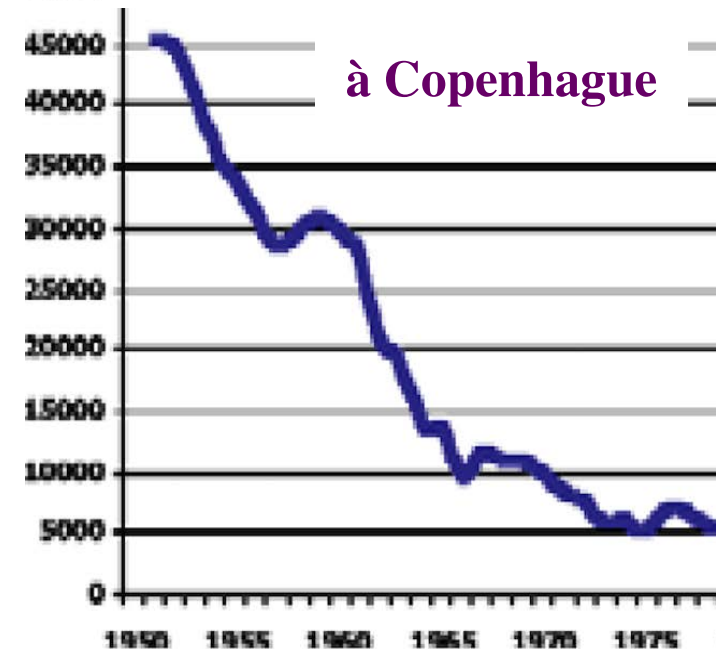
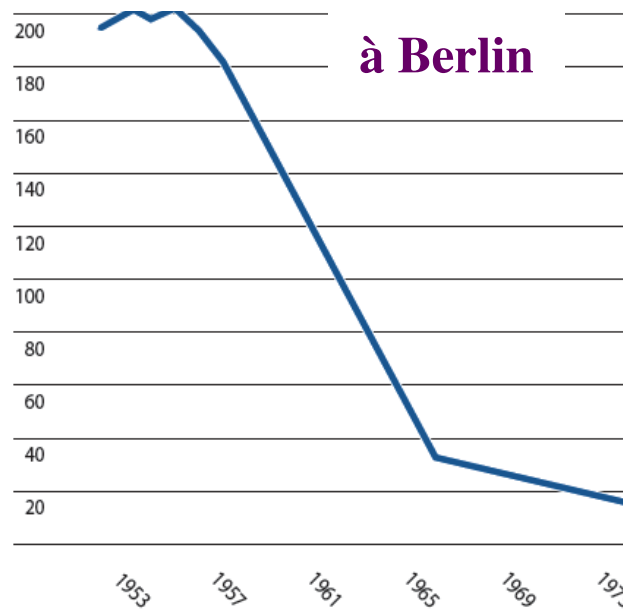
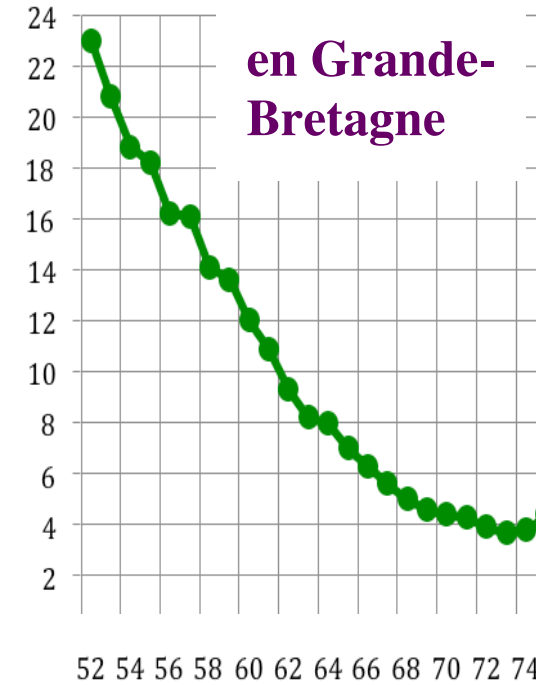
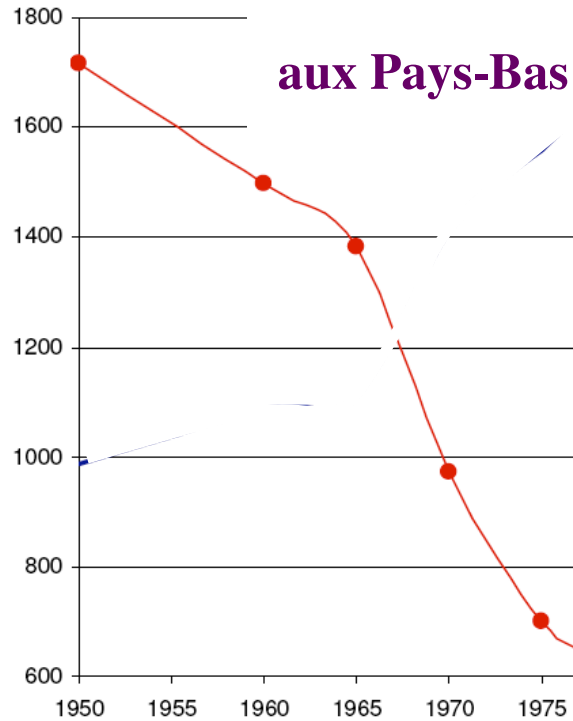
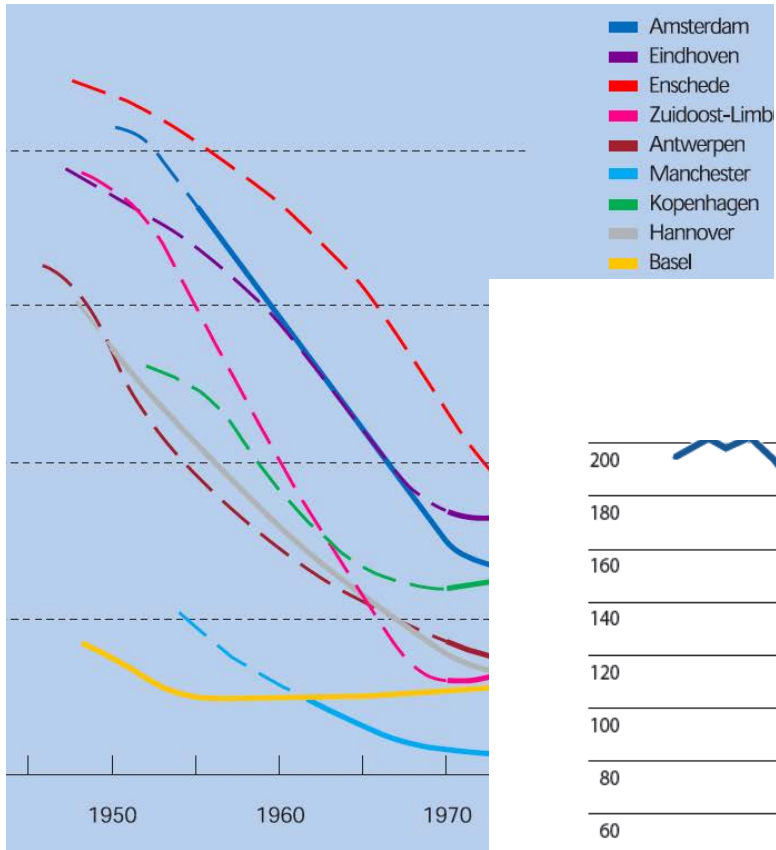
Vélo = mode intermédiaire soumis à toutes les influences

Le principe du report modal généralisé

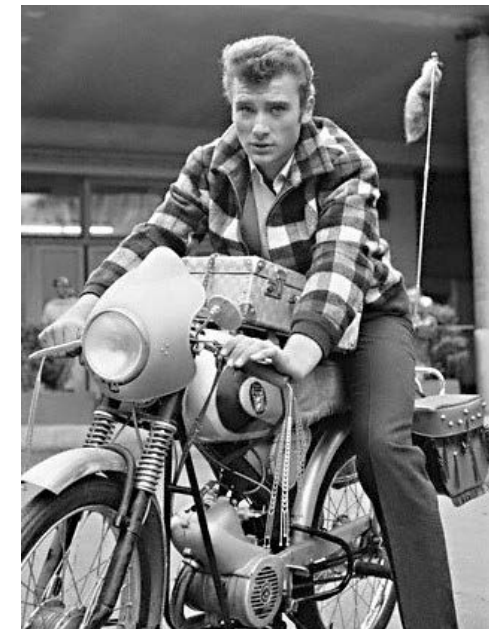
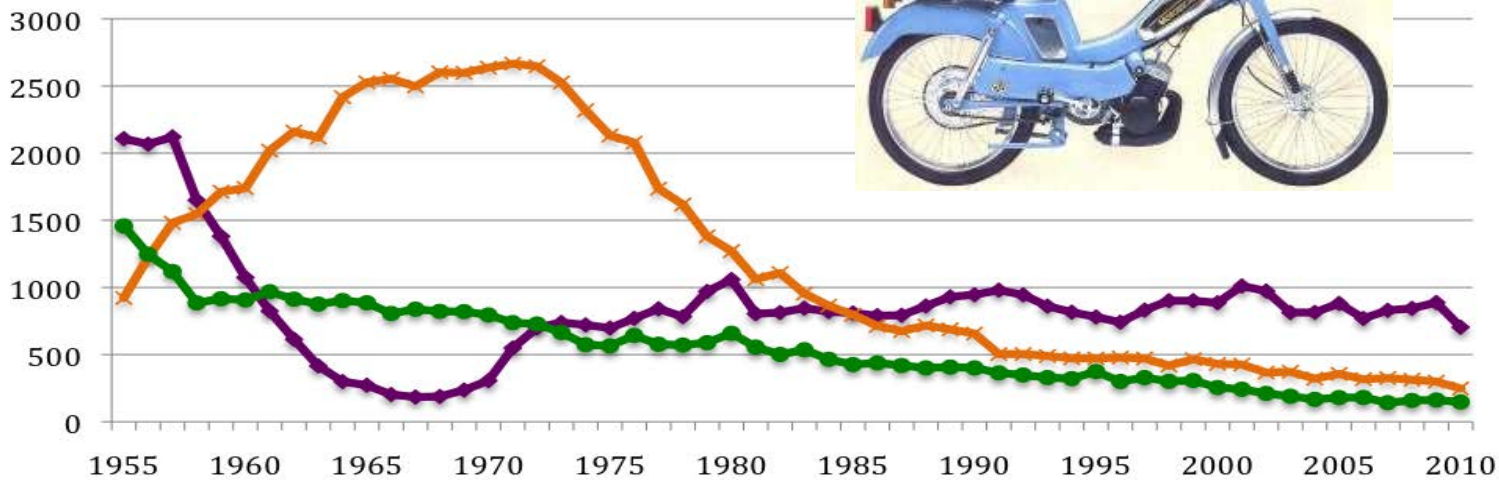
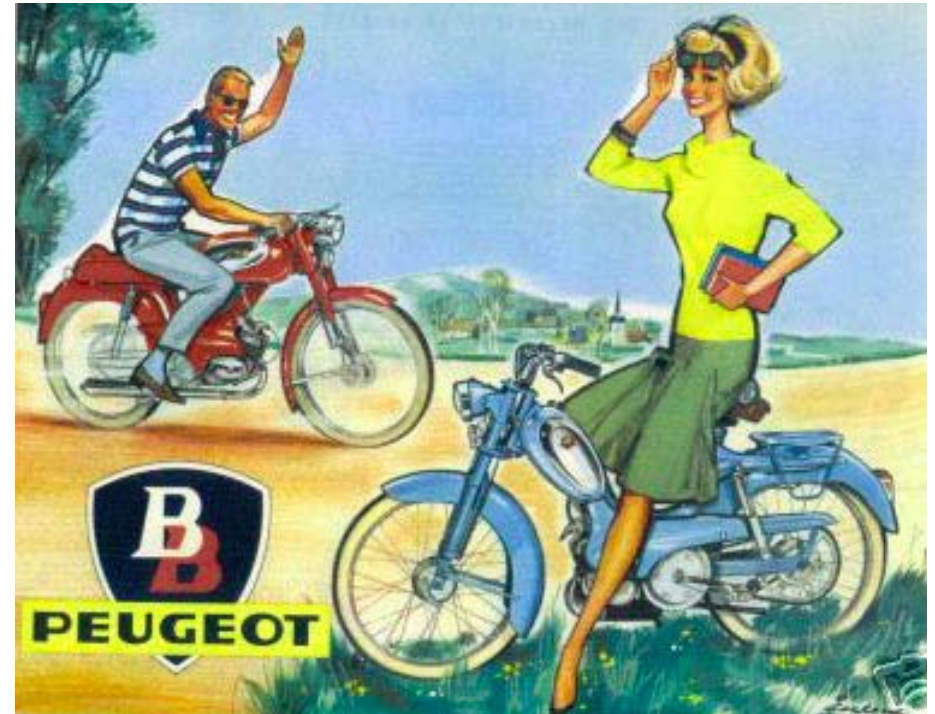


NB : flux nets
+ entrants / sortants
+ intermodalité
+ multimodalité...

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

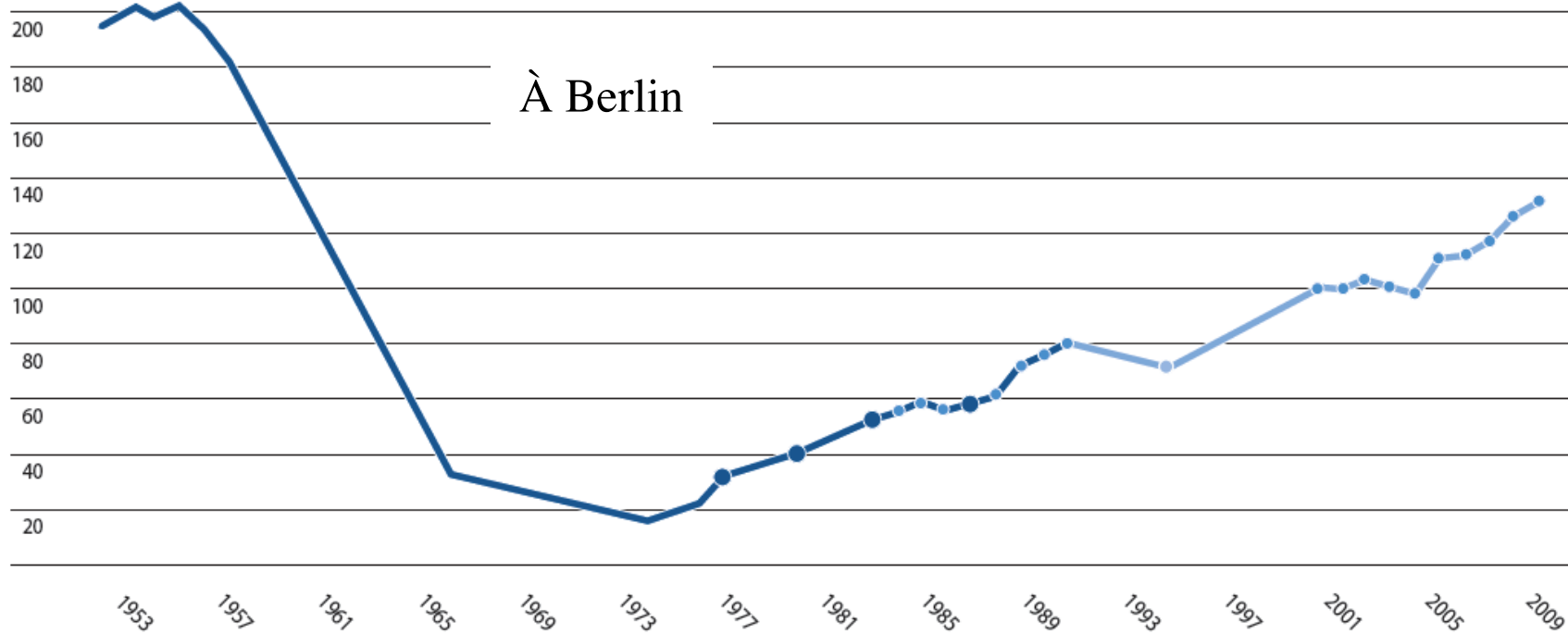
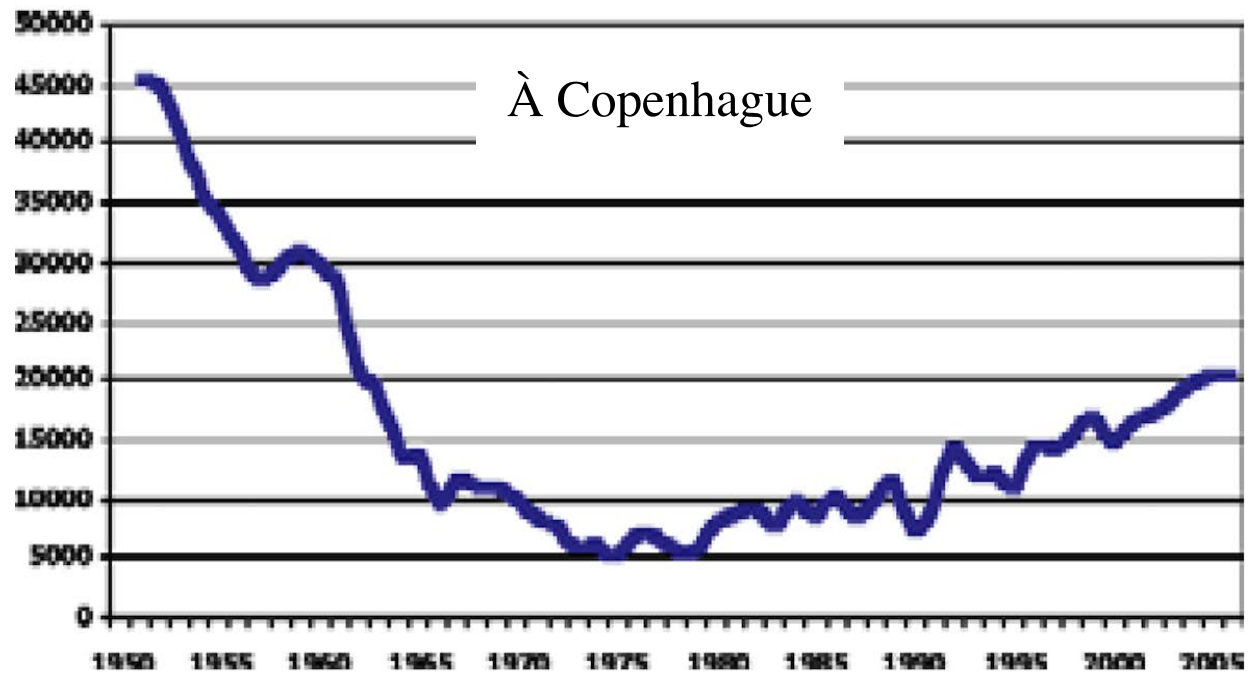
centres-villes calmés grâce au tramway
et à l'extension des zones apaisées

mais périphéries et villes moyennes
abandonnées à la voiture



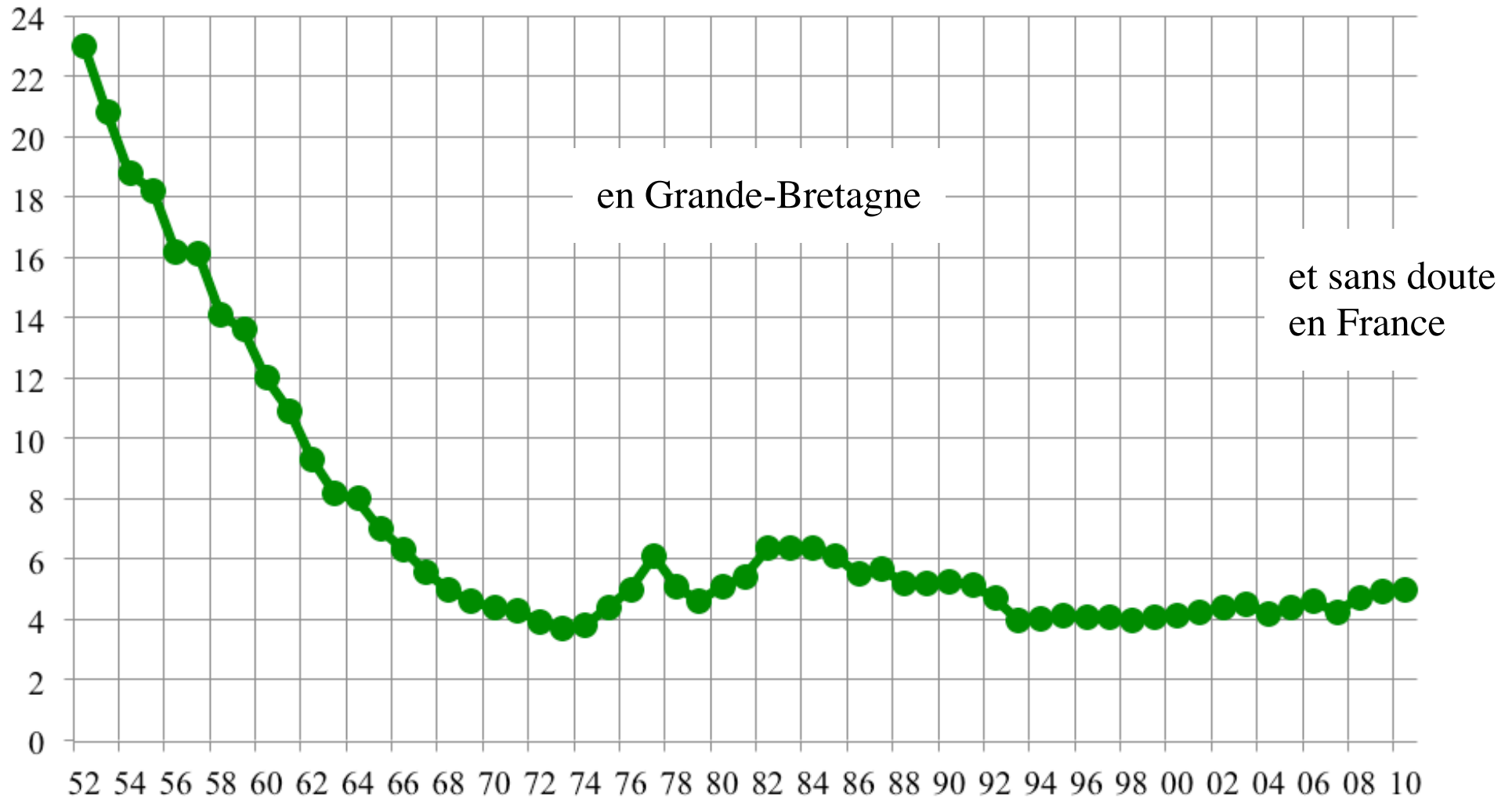
Deux types d'évolution de la pratique du vélo

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

