



Cerema

Direction technique Territoires et ville

Le vélo en ville : une pratique qui se développe, des freins à desserrer

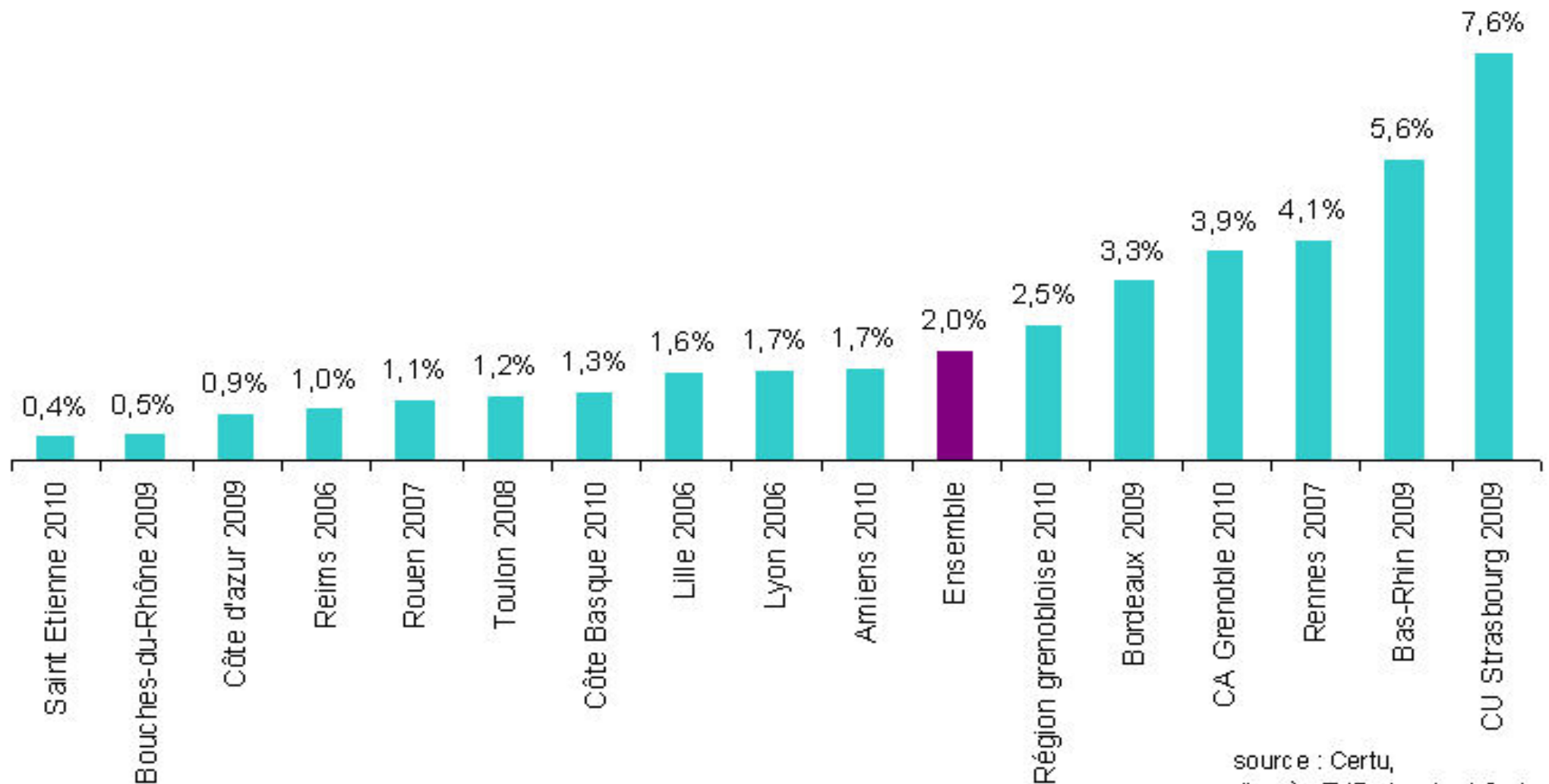
Thomas Jouannot

Strasbourg, 16 octobre 2014

Les « territoires » du vélo

- Pourquoi de telles disparités ?

Part modale du vélo dans quelques agglomérations françaises



source : Certu,
d'après BMD standard Certu

Un très fort potentiel de report modal

- Deux tiers des déplacements effectués en milieu urbain font moins de 3 kilomètres
- 60 % des déplacements compris entre 1 et 3km sont réalisés en voiture

Un très fort potentiel de report modal

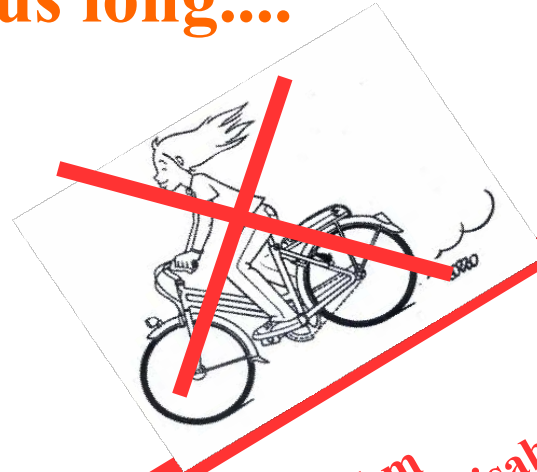
- Deux tiers des déplacements effectués en milieu urbain font moins de 3 kilomètres
- 60 % des déplacements compris entre 1 et 3km sont réalisés en voiture

Oui, mais...

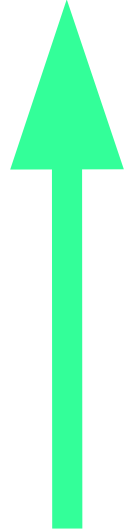
Certains déplacements < 3km font partie de boucles incluant un trajet plus long....



Loisir



8km
Trajet (jugé) non réalisable à vélo



Domicile

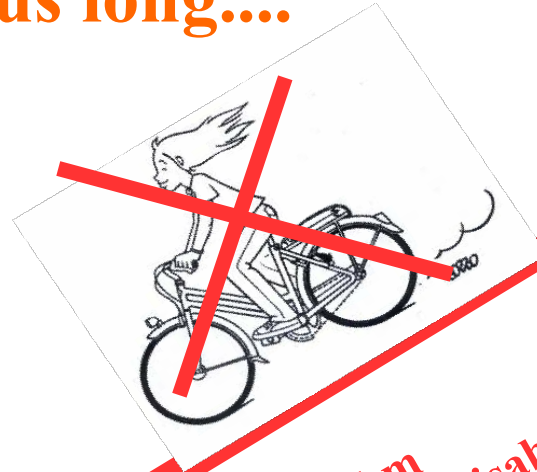


Travail

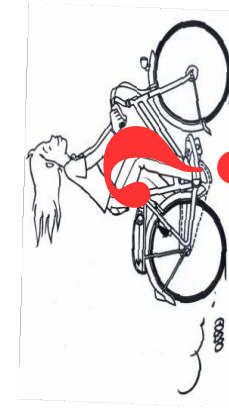
Certains déplacements < 3km font partie de boucles incluant un trajet plus long....



Loisir



8km
Trajet (jugé) non réalisable à vélo



Domicile



Travail



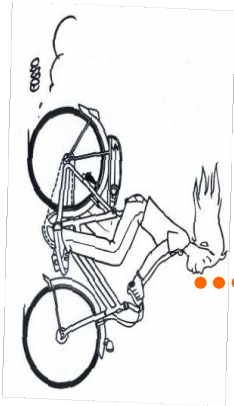
École



Travail



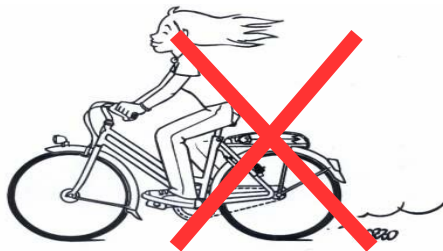
...ou incluant un trajet avec accompagnement ou transport de charge.



Trajet (jugé) infaisable en vélo



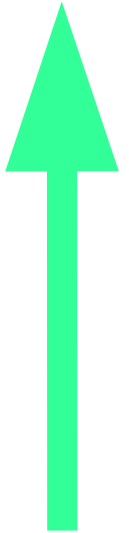
Domicile



Trajet (jugé) infaisable en vélo



École

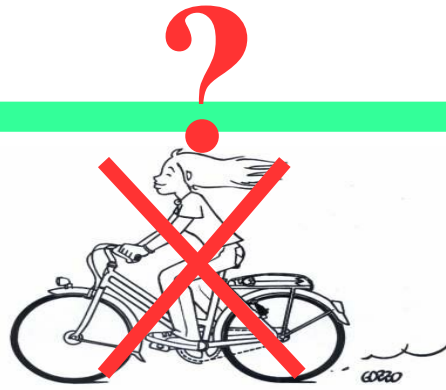




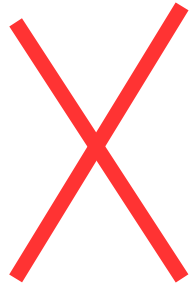
École



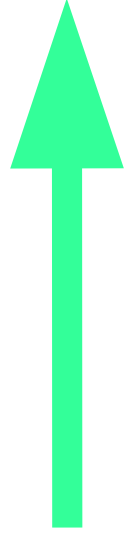
Travail



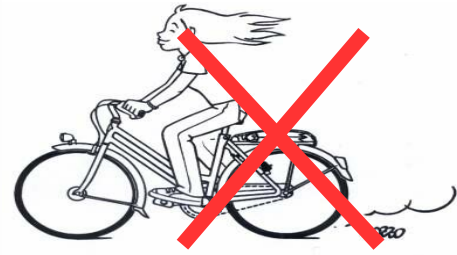
Trajet (jugé) infaisable en vélo



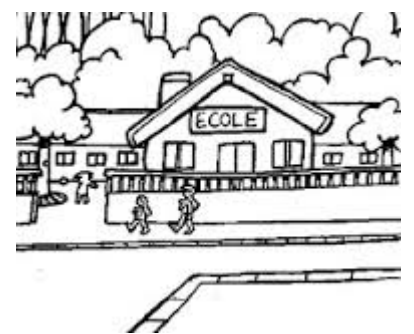
...ou incluant un trajet avec accompagnement ou transport de charge.



Domicile



Trajet (jugé) infaisable en vélo



École

La boucle de déplacements, frein au report modal ?

Service de
la connaissance,
des études
et de
la prospective

Juillet 2014

Et si on utilisait le vélo ?

Marc Eloy
Ivan Derré

Paris peut-elle devenir comme Copenhague une capitale symbole du déplacement en vélo ? Le développement du Vélib', la mise en place de voies adaptées, les actions du plan de déplacement urbain œuvrent en ce sens. Quel est le réel potentiel de report modal vers le vélo ? Cette étude apporte un éclairage à cette question.

Le vélo, un mode de transport en forte évolution, mais qui reste toujours marginal.

En 2010, les franciliens effectuaient 652 000 déplacements quotidiens à vélo : 95 % d'entre eux en zone dense dont 40 % dans Paris intra-muros. Entre 2001 et 2010 l'usage du vélo a doublé. Pour moitié, l'accroissement est dû à l'arrivée du vélo en libre service, qui donne une visibilité accrue à ce mode de transport en ville.

Le vélo possède de nombreux atouts. Outre ses vertus écologiques, la pratique du vélo présente des aspects bénéfiques pour la santé des personnes en réduisant les risques de développer des maladies cardio-vasculaires et en luttant contre le surpoids¹. Mais surtout, il constitue un mode de déplacement efficace en ville puisque à Paris, la vitesse moyenne d'un déplacement effectué à vélo s'élève à 6,8² km/h pour 8,1 km/h en voiture.

Malgré la nette progression de l'usage du vélo, ce mode reste encore marginal puisqu'il ne représente que 1,6 % des déplacements effectués en Île-de-France. Ce taux, comparable à celui du Grand Londres³, est bien inférieur aux 13% de part modale du Land de Berlin⁴. Encore peu utilisé, le vélo présente un potentiel de développement important en Île-de-France qu'il importe d'évaluer.

Quelle part des déplacements actuellement réalisés en modes motorisés serait-elle transférable au vélo ?

Si le vélo ne peut se substituer totalement aux autres modes de transport, il est adapté aux déplacements de moyenne portée. En moyenne, la longueur d'un déplacement à vélo en Île-de-France est de 2,1 km et la médiane s'établit à 1,8 km. Des analyses de la longueur d'un déplacement, ainsi que de ses motifs permettent dans une première approche d'évaluer le nombre de déplacements motorisés transférables vers le vélo.

1 Les avantages sanitaires de la pratique du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail, rapport du comité de Coordination Interministérielle pour le Développement et l'Usage du Vélo décembre 2013

2 Les vitesses en vélo et voiture sont calculées à partir d'une portée, c'est-à-dire une distance à vol d'oiseau.

3 Travel in London, Report 3. Transport for London 2010.

4 Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin. (Données 2008).

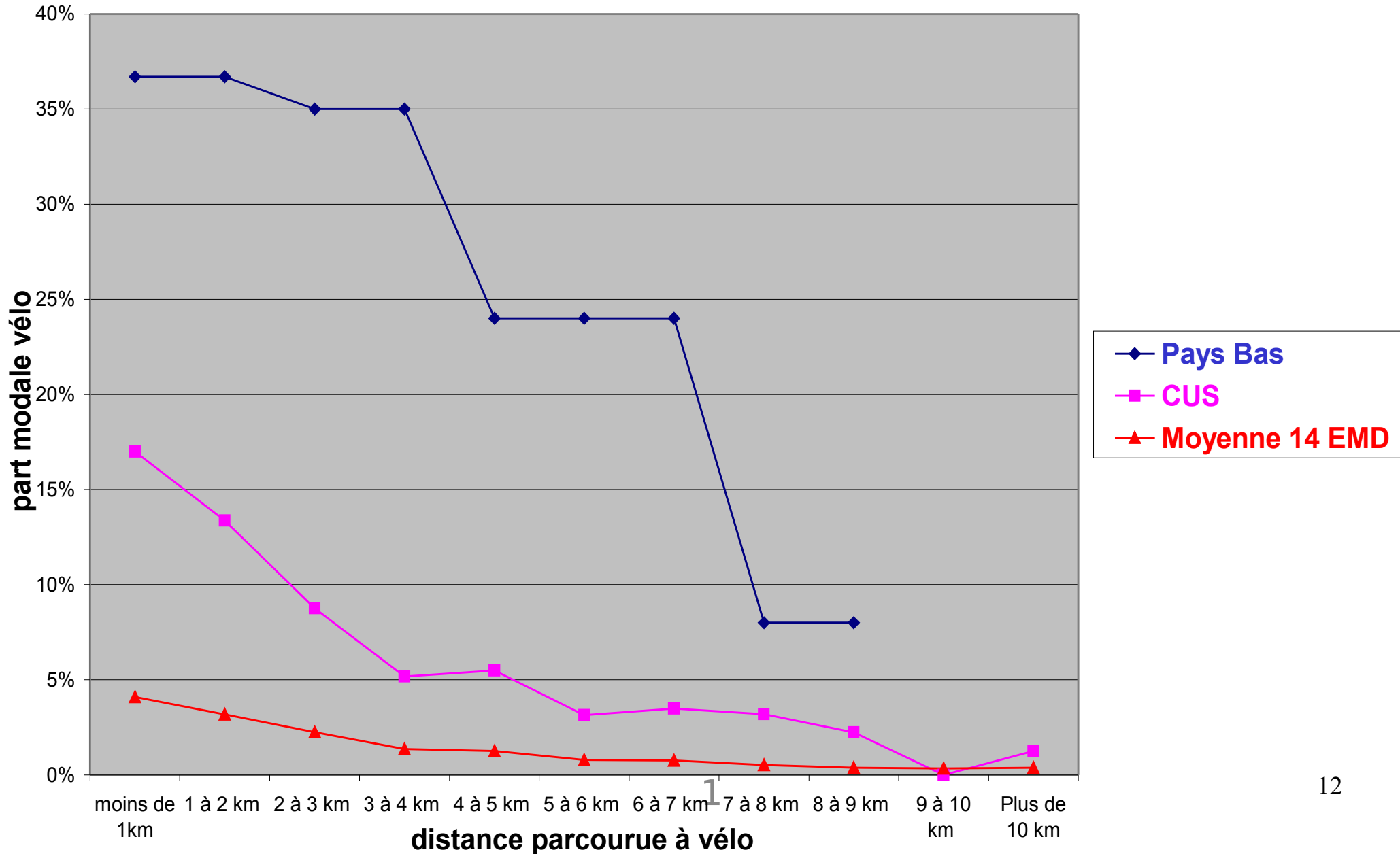
Quel potentiel en tenant compte de la boucle de déplacement et des déplacements ?

- Par an, en île-de-France, 8,4 millions de déplacements entre 1 et 5km

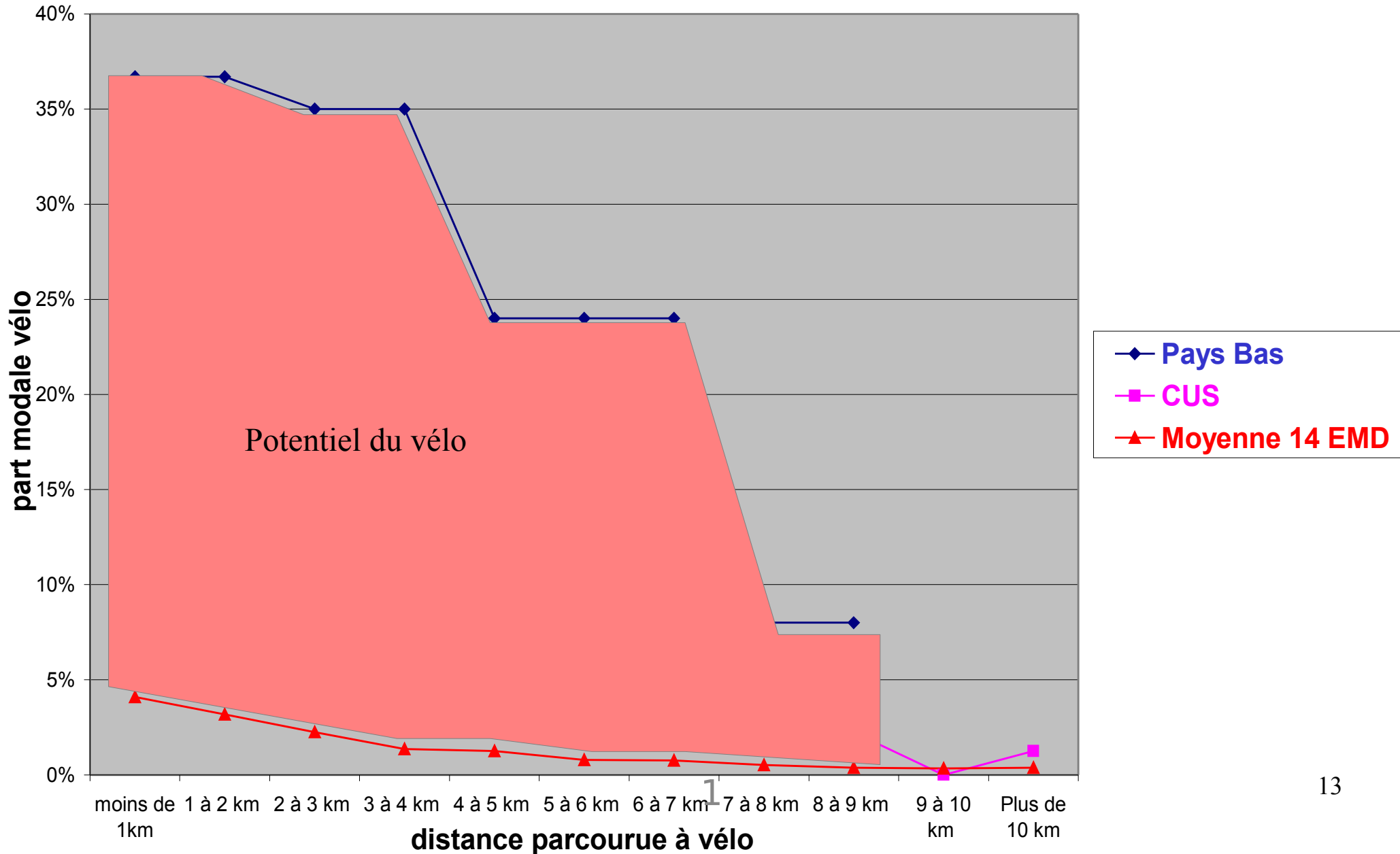
Quel potentiel en tenant compte de la boucle de déplacement et des déplacements ?

- Par an, en île-de-France, 8,4 millions de déplacements entre 1 et 5km
- En retranchant les déplacements « avec accompagnement » et les déplacements appartenant à des boucles jugées « vélo non compatibles », 5,2 millions de déplacements restent transférables au vélo, **soit une part modale de 14 % pour le vélo en Ile-de-France.** .

Part modale du vélo suivant les distances parcourues



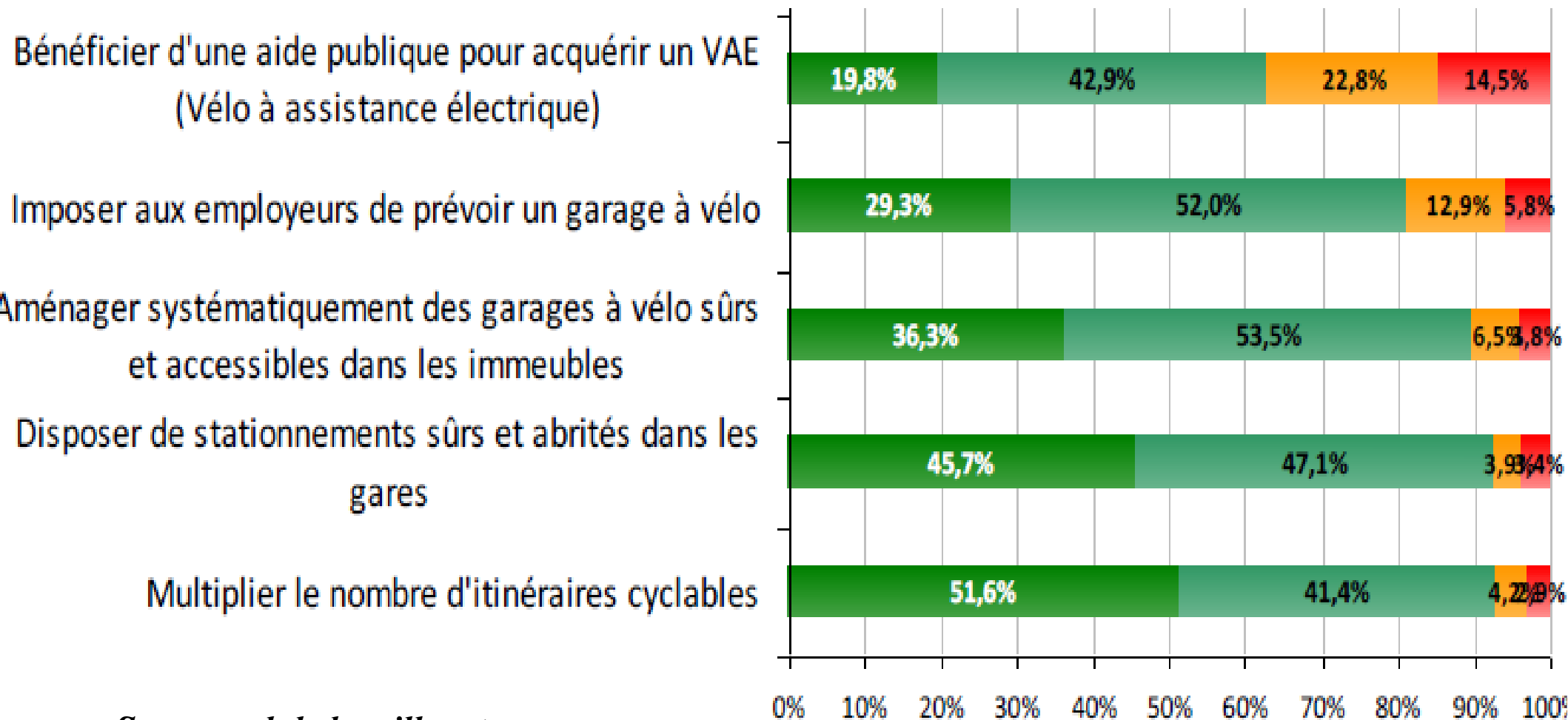
Part modale du vélo suivant les distances parcourues



Quels freins ? Quels leviers ?

Frein n°1 : inadaptation de l'espace public à la pratique des modes actifs

Voici des mesures qui pourraient être menées pour favoriser l'utilisation du vélo. Pour chacune d'elles, pouvez-vous me dire si c'est une idée...



Source : club des villes et territoires cyclables



Améliorer la sécurité perçue et la performance du réseau



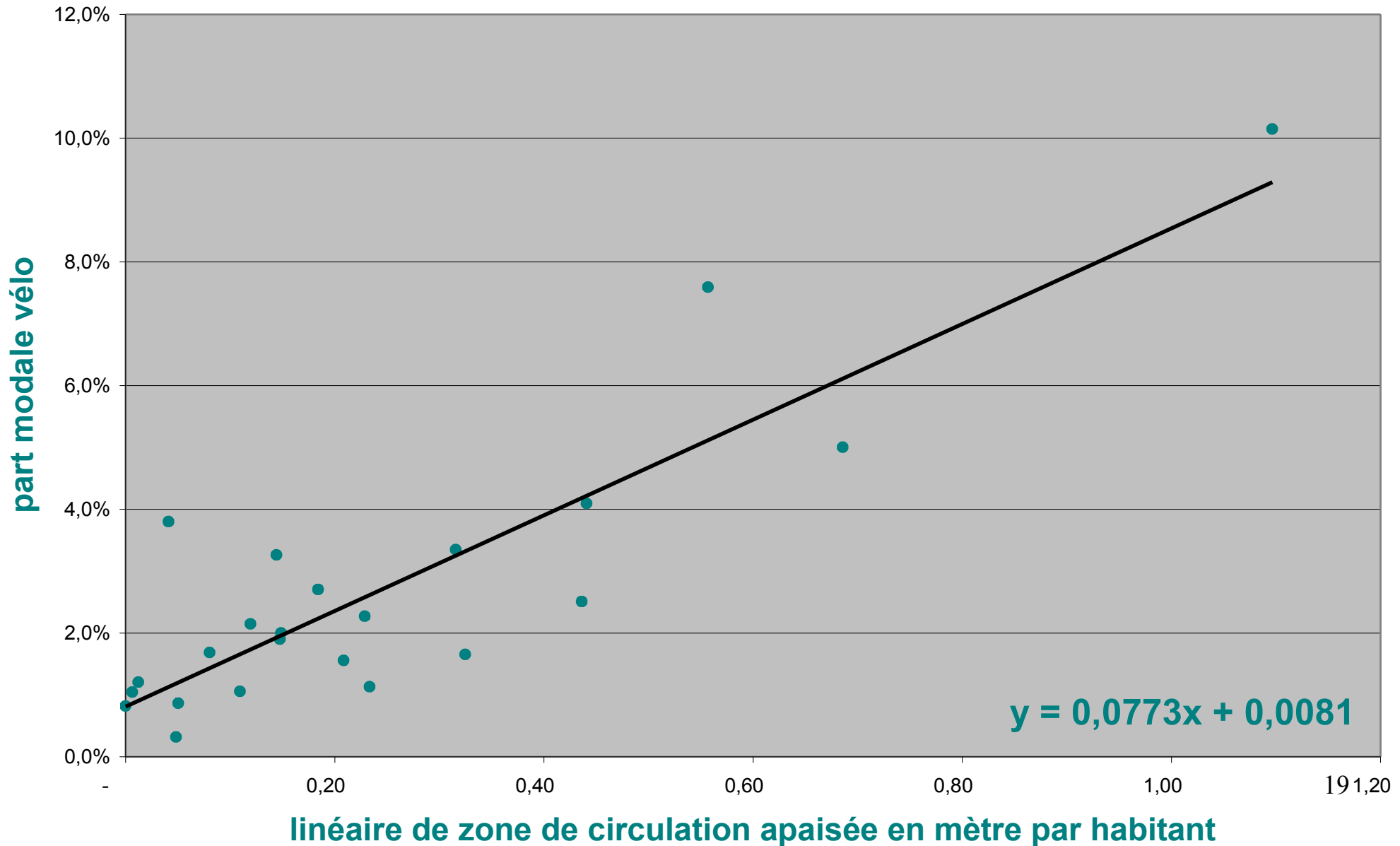
Améliorer la sécurité perçue et la performance du réseau



Frein n°1 : inadaptation de l'espace public à la pratique des modes actifs

Accélérer le
développement des modes
actifs en **modérant** la
circulation automobile

Lien entre linéaire de zone de circulation apaisée par habitant et part modale vélo



Modérer la circulation motorisée par la hiérarchisation du réseau



Modérer la circulation motorisée en travaillant sur le **stationnement**

Certu

les rapports
d'étude

Territoires fortement contraints sur le stationnement motorisé = une pratique des modes actifs qui augmente de 20 à 34 %

**Contraintes de stationnement
et pratiques modales**

Frein n°3 : la peur du vol

- Une offre de stationnement adaptée



- Courte durée

Strasbourg, 16 octobre 2014



Frein n°3 : la peur du vol

- Une offre de stationnement adaptée



- Parcs de stationnement pour équipements publics

Frein n°3 : la peur du vol

- Stationnement aux abords des pôles d'échange



Frein n°3 : la peur du vol

- Promouvoir des antivols efficaces



Fédération française des Usagers de la Bicyclette



Accueil

Actualités

La FUB

Dossiers

Conseils pratiques

Vélocité

Services : boutique,
BICYCODE®, espace
adhérents

English section

Liens & sigles

Vous êtes ici : Accueil » Actualités » Actions de la FUB et de ses associations

>> Tests d'antivols FUB 2013 / 2014

13 juin 2013

VERSION IMPRIMABLE



Chaque année, la FUB confie à REVV (Valence), l'une de ses associations membres, la charge d'effectuer des tests sur les antivols du commerce, en vue de mettre en évidence ceux qui présentent un niveau de protection satisfaisant, et inversement de pointer ceux qui sont notablement insuffisants. Elle classe les antivols en deux niveaux d'homologation distincts.

Deux niveaux d'homologation



Γ : Le niveau « 1 roue »

Frein n°3 : la peur du vol

- Vers un objet vélo banalisé ?



Frein N°4 : la méconnaissance du bilan sanitaire positif du vélo

- Communiquer sur les bénéfices individuels



MANGER BOUGER LE MAG'
PROGRAMME NATIONAL NUTRITION SANTE

TENDANCES DE SAISON | MODE DE VIE | VIE PRATIQUE | PETITS BUDGETS

Accueil / Mode de vie / [Tous en selle !](#)

TOUS EN SELLE !

- A | A+ | Imprimer | Partager



Chaque jour en France, 2 millions de cyclistes utilisent leur vélo. Pour aller au travail, faire ses courses ou tout simplement se balader, il suffit d'enfourcher son vélo pour bouger pratique et facile. Et si on s'y (re)mettait ?



GRANDLYON
communauté urbaine

30 MIN
DE VELO
PAR JOUR

prévient des maladies
cardio-vasculaires

www.grand-lyon.com

Fédération Française
de Cardiologie

Communiquer et inciter pour convaincre

- Inciter financièrement

Coordination
Interministérielle
pour le
Développement
de l'Usage du Vélo

Indemnité kilométrique vélo
Les enjeux, les impacts



Norvège

2014

Communiquer et inciter pour convaincre

- des élus à vélo



Communiquer et inciter pour convaincre



Abords du parlement
Danois : **63 % des
parlementaires** utilisent le
vélo quotidiennement pour
venir au parlement

Frein N°5 : la routine... premier frein au changement dans les habitudes de déplacement ?





Cerema

Direction technique Territoires et ville

Quelle place pour le vélo en
France dans les dix
prochaines années ?



Direction technique Territoires et ville

Merci

Thomas Jouannot
Thomas.jouannot@cerema.fr