



La place du vélo dans la ville : le vélo est très peu utilisé, mais pourrait concurrencer l'automobile sur 5 km

Le vélo urbain : un objet de loisir plus qu'un moyen de déplacement quotidien

Dans les villes françaises, l'usage du vélo c'est, en moyenne, moins de 5% des déplacements :

- soit **2 millions d'urbains** qui utilisent régulièrement leur vélo pour se rendre sur leur lieu de travail ;
- soit **3% des actifs et des étudiants** dans les villes moyennes et **2%** dans les grandes villes (données INSEE citées par l'IFEN).

(Sources : « Le vélo dans les villes françaises », IFEN, n°86 des *Données de l'environnement*, septembre 2003)

Les Pays-Bas et le Danemark, pays de référence pour la pratique du vélo

Le vélo représentait **28% des déplacements à Amsterdam** et **26% à Copenhague** en 1995 – c'est l'effet de près de 30 ans de politiques des déplacements contraires au développement de l'automobile en ville, motivées par la prise de conscience écologique du début des années 1970. Aux Pays-Bas et au Danemark, le vélo est un objet du quotidien des habitants :

| | nombre de vélos pour 1000 habitants | kilomètres parcourus en vélo par an par habitant |
|----------|--|---|
| France | 367 | 87 |
| Pays-Bas | 1010 | 1019 |
| Danemark | 980 | 958 |

(Sources : données de la Commission européenne de 1999 citées par l'IFEN pour « Le vélo dans les villes françaises », n°86 des *Données de l'environnement*, septembre 2003)

Sans « culture du vélo », peu ou pas de politique urbaine adaptée à la pratique du vélo

En France, **la part modale du vélo dans les villes (agglomérations) varie de 1 à 10%** des modes mécanisés de déplacements (rassemblant la voiture particulière, les transports en commun, les 2 roues motorisés et le vélo), soit :

- **moins de 1% à Lyon** en 1995, comme à Marseille et à Aix-en-Provence en 1998
- près de 2% à Paris en 1998
- plus de 5% à Grenoble en 1993
- près de 10 % à Strasbourg en 1997

Le climat et le relief ne sont pas réhibitoires : ce n'est pas dans les villes du sud, pourtant très ensoleillées (et pas particulièrement accidentées), que l'on se déplace en vélo. Il y a, en définitive, un déterminisme culturel à la pratique du vélo qui explique ces écarts : à Strasbourg, cette « culture du

vélo » a été préservée, contrairement à Lyon, où les années du « tout auto » (1950-1960) ont éliminé la bicyclette des modes habituels de circulation en ville.

(Sources : résultats des enquêtes ménages des années 1990, repris par l'IFEN pour « Le vélo dans les villes françaises », n°86 des *Données de l'environnement*, septembre 2003)

L'éclatement des agglomérations, facteur limitant de la pratique du vélo

Sauf exception (Paris et Grenoble), **la part modale du vélo a chuté** au cours des années 1990. Cette baisse généralisée est essentiellement liée à **l'étalement urbain** et, de fait, à **l'allongement des distances** dans les agglomérations. Strasbourg, le modèle français des villes cyclables, n'échappe pas à la tendance : la part modale du vélo dans les déplacements mécanisés effectués sur toute l'agglomération enregistre un recul de 3 points entre 1988 (12%) et 1997 (9%), malgré l'augmentation effective de l'usage de la bicyclette dans le centre-ville. (Sources : données CERTU d'après les enquêtes ménages des années 1990, citées par l'IFEN pour « Le vélo dans les villes françaises », n°86 des *Données de l'environnement*, septembre 2003)

Des obstacles à la pratique du vélo, c'est bien **la distance à parcourir** (22%) qui est citée en premier par les Français, avec **la forme physique** (21%). Viennent ensuite la peur de se faire renverser (11%) et le besoin d'emmener des passagers (8%). (Sources : données SOFRES de 2003 citées par l'IFEN pour « Le vélo dans les villes françaises », n°86 des *Données de l'environnement*, septembre 2003)

Une opinion publique favorable à la pratique quotidienne du vélo

La pratique ne suit pas, mais les intentions existent :

- **13 % des Français utiliseraient le vélo** pour leurs déplacements quotidiens s'ils avaient le choix. (Sources : donnée SOFRES de 2003 citées par l'IFEN pour « Le vélo dans les villes françaises », n°86 des *Données de l'environnement*, septembre 2003)
- **71% souhaitent privilégier le vélo** par rapport à l'automobile. (Sources : donnée de F. Héran (1995) citées par l'IFEN pour « Le vélo dans les villes françaises », n°86 des *Données de l'environnement*, septembre 2003)

Sur le Grand Lyon, un marché potentiel pour le vélo urbain

Sur près de 4,5 millions de déplacements effectués quotidiennement dans l'agglomération, 53% s'effectuent en voiture (soit 2.352.000 déplacements) et seulement 0,7% en vélo (soit 31.000 déplacements). Or, **37% des déplacements motorisés se font sur une distance inférieure à 3 km** – une part qui atteint 50 % en hyper-centre. (Sources : résultats de l'enquête ménages de 1995, SYTRAL)

C'est sur cette courte distance que le vélo peut être un mode de déplacement urbain compétitif, car s'il est en moyenne deux fois plus lent que l'automobile, il est souvent plus rapide que celle-ci en centre-ville aux heures de pointe pour des distances inférieures à 5 km.

Le vélo comme mode de transport quotidien en ville : 6 km - 26' pour aller travailler en pédalant

- Sur les habitants du Grand Lyon possédant au moins un vélo, 63% l'utilisent ; sur les personnes utilisant leur vélo, 71% l'utilisent dans l'agglomération lyonnaise (soit 45% des possesseurs de vélo), pour se promener (69%), faire des courses et/ou rendre visite à des amis (21%), aller travailler et/ou aller à l'école (21%), faire de l'exercice, du sport (12%). La promenade apparaît donc globalement comme le premier motif de déplacement, mais elle passe en fait au dernier rang **chez les utilisateurs réguliers**, qui se servent de leur vélo comme d'un véritable moyen de transport urbain : **33% de leurs déplacements quotidiens à vélo sont en effet motivés par le travail ou l'école**, et seulement 5% par la promenade. (Sources : résultats d'enquête obtenus par téléphone auprès de 1002 ménages, extrapolés à l'ensemble des 243.000 ménages de l'agglomération. *La pratique du vélo dans le Grand Lyon*. Ipsos, septembre 2002)
- **5 km**, c'est la distance couverte par la plus grande majorité des déplacements à vélo - les plus petites distances correspondant plutôt aux achats, les moyennes distances, au travail, et les grandes distances, aux loisirs :

Répartition des déplacements à vélo selon les distances parcourues, dans l'agglomération en 2002 :

| | |
|--------------------------|------------|
| Moins de 2 km | 23% |
| <u>2 à moins de 5 km</u> | <u>56%</u> |
| 5 à moins de 10 km | 16% |
| 10 km et plus | 5% |

(Sources : résultats d'enquête *in situ* obtenus auprès de 300 cyclistes interrogés au cours de leurs déplacements. *La pratique du vélo dans le Grand Lyon*. Ipsos, septembre 2002)

- Particulièrement visés par la politique de développement des modes doux, les **déplacements domicile-travail** sont envisageables à vélo pour une distance moyenne de 6 km et une durée moyenne de 26 minutes – soit un déplacement à **14 km/h**, une vitesse relativement soutenue, équivalente à celle d'un déplacement effectué dans le cadre d'une pratique sportive du vélo :

Distances et durées moyennes des déplacements à vélo par motif, dans l'agglomération en 2002 :

| motif | distance moyenne | durée moyenne |
|-------------------------|------------------|---------------|
| <u>travail / études</u> | <u>6 km</u> | <u>26'</u> |
| achats / visites | 6 km | 41' |
| sport | 21 km | 1h32 |
| promenade | 18 km | 1h52 |

(Sources : résultats d'enquête obtenus par téléphone auprès de 1002 ménages, extrapolés à l'ensemble des 243.000 ménages de l'agglomération. *La pratique du vélo dans le Grand Lyon*. Ipsos, septembre 2002)

Un « système vélo » (réseau cyclable, aménagements et services complémentaires) exemplaire à Strasbourg, en plein essor à Tours

Pour inciter l'utilisation du vélo, l'agglomération lyonnaise est équipée d'un **réseau cyclable**, soit :

- **425 km**, selon les services de la Voirie du Grand Lyon – dont 215.460 m de bandes cyclables, 167.090 m de pistes cyclables, 9450 m de voies mixtes vélos-bus, 29.400 m de voies mixtes vélo-piétons, 3600 m de voies mixtes vélos-voitures, soit près de 239 km de rues aménagées dont 65.430 m à Lyon, 22.170 m à Saint-Priest, 14.400 m à Vénissieux, 13.870 m à Villeurbanne. (Sources : données communiquées par le service de la Voirie du Grand Lyon, 2004)
- **164 km**, selon le CERTU qui n'additionne pas les allers-retours mais compte uniquement en axes aménagés – dont 65 km pour Lyon et Villeurbanne, avec 30 km de bandes

cyclables, 20 km de pistes cyclables et 15 km de voies adaptées au «vélo-loisir».
(Sources : données communiquées par le service Sécurité, voirie, espace public du CERTU, 2004)

Leader français en la matière, l'agglomération de Strasbourg compte pour sa part 164 km de pistes et 244 km de bandes. (Sources : données Club des villes cyclables – CERTU issues de l'enquête « vélo urbain » de 2003, citées par *Ville et vélo* n°7, juin-juillet-août 2003)

Des villes françaises les plus équipées pour la circulation à vélo, Tours est très bien placée en regard de sa taille (300.000 habitants dans l'agglomération), avec ses 20 km de pistes et ses 30 km de bandes – soit exactement les mêmes kilométrages atteints par Lyon. Il reste que si les **kilométrages de pistes cyclables et de bandes cyclables** sont en augmentation, le **contresens cyclable** est remarquablement peu étendu, alors que c'est un moyen de s'insérer dans la circulation urbaine très plébiscité par les cyclistes - seule la ville de Strasbourg, avec 24 km de contresens, a choisi de renforcer sa politique en faveur du vélo grâce à ce dispositif depuis 2000. Ouvertes automatiquement et légalement aux cyclistes depuis 1998, les **aires piétonnes** contribuent, avec les **zones 30**, à agrandir le réseau cyclable d'une ville (cf. le tableau spécifique présenté parmi les chiffres « piétons »).

Kilométrages de voies de circulation cyclable dans les villes françaises en 2003 :

| | pistes en km | bandes en km | pistes+bandes en km | couloirs bus-vélos en km | contresens en km |
|------------------|--------------|--------------|---------------------|--------------------------|------------------|
| Aix-en-Provence | 2.00 | 8.00 | | 0.30 | |
| Amiens | 11.40 | 19.70 | | | 1.30 |
| Angers | 2.80 | 41.00 | | 15.20 | 0.08 |
| Angoulême | 3.50 | 0.50 | | | |
| Annecy | 1.50 | 15.00 | | 1.90 | |
| Annemasse | | 3.90 | | | |
| Avignon | 10.00 | 10.00 | | 2.00 | 3.00 |
| Bayonne | 7.50 | 16.90 | | 0.30 | |
| Besançon | 8.70 | 33.40 | | 2.20 | 0.60 |
| Bordeaux | 35.95 | 150.00 | | 15.60 | |
| Brest | 3.20 | 20.80 | | 7.00 | |
| Caen | 17.00 | 13.00 | | 0.30 | 1.50 |
| Calais | 3.90 | 9.00 | | 0.55 | |
| Clermont-Ferrand | | | 2.80 | | 0.35 |
| Dijon | 9.20 | 12.60 | | 4.20 | |
| Douai | 3.00 | 24.00 | | 2.00 | 2.00 |
| Dunkerque | 12.30 | 15.70 | | 1.00 | |
| Grenoble | 19.60 | 41.70 | | 5.90 | 2.10 |
| La Rochelle | 39.00 | 54.00 | | 1.50 | 1.60 |
| Le Havre | 9.10 | 15.30 | | | 0.40 |
| Le Mans | 9.80 | 25.00 | | 1.83 | 1.10 |
| Lille | 8.10 | 16.70 | | 4.60 | 2.20 |
| Limoges | | 20.00 | | | |
| Lorient | 5.10 | 48.00 | | 4.70 | 0.65 |
| Lyon | 20.00 | 30.00 | | 3.25 | |
| Marseille | 5.00 | 23.00 | | 0.50 | |
| Metz | 15.00 | 6.50 | | 0.40 | |
| Montbéliard | 3.00 | 5.00 | | 1.00 | 0.50 |
| Montpellier | 32.46 | 27.44 | | 1.30 | 1.47 |
| Nice | | | 14.50 | | |
| Nîmes | 7.20 | 6.00 | | | |
| Orléans | 20.70 | 9.50 | | | 0.50 |
| Paris | 112.50 | 45.50 | | 52.80 | 1.30 |
| Pau | 4.50 | 18.20 | | | |
| Perpignan | 10.00 | 13.00 | | | |
| Poitiers | | | 26.70 | 4.20 | 0.20 |
| Reims | 13.00 | 21.00 | | | 0.45 |
| Rennes | 12.35 | 61.65 | | 13.80 | 6.50 |
| Rouen | 4.30 | 2.48 | | 1.68 | |

| | | | | | |
|---------------|-------|-------|--|-------|------|
| Saint-Étienne | 1.28 | 17.16 | | 0.53 | 0.22 |
| Saint-Nazaire | 1.22 | 11.42 | | | |
| Toulon | 5.30 | 4.60 | | 0.50 | |
| Toulouse | 10.14 | 58.00 | | 12.40 | 1.70 |
| Tours | 20.00 | 30.00 | | | 0.50 |
| Valence | 8.00 | 41.00 | | 0.70 | 0.60 |
| Valenciennes | 2.50 | 7.20 | | | |

(Sources : données Club des villes cyclables – CERTU issues de l'enquête « vélo urbain » de 2003, citées par *Ville et vélo* n°7, juin-juillet-août 2003)

Les aménagements et les services corollaires au réseau cyclable, tels que le **stationnement**, la **consigne**, la **location**, l'**entretien** et les **réparations**, etc., sont très déterminants dans l'essor du vélo urbain en ce qu'ils facilitent le quotidien des cyclistes, qui, comme les automobilistes, ont besoin de places de stationnement, de parkings gardés, de « véhicules opérationnels », etc. – ce sont donc aussi de bons indicateurs de l'engagement effectif d'une ville dans ce sens. Tours, sur ce point encore, est exemplaire : en 2003, elle proposait 5 fois plus de places à arceaux qu'en 2000.

Aménagements et services spécifiques pour les vélos dans les villes françaises en 2003 :

| | nombre d'arceaux | nombre de places gardées | nombre de vélos en location |
|------------------|------------------|--------------------------|-----------------------------|
| Aix-en-Provence | 170 | | |
| Amiens | 895 | 40 | 220 |
| Angers | 1200 | 70 | 110 |
| Angoulême | 20 | | |
| Annecy | 1407 | | |
| Annemasse | 38 | | |
| Avignon | 1000 | | |
| Bayonne | 87 | | 10 |
| Besancon | 490 | 74 | 9 |
| Bordeaux | 2228 | | 2550 |
| Brest | 500 | | 10 |
| Caen | 520 | 6 | |
| Calais | 350 | | |
| Clermont-Ferrand | 518 | | |
| Dijon | 304 | | |
| Douai | 100 | | |
| Dunkerque | 300 | 10 | 10 |
| Grenoble | 2120 | 300 | 100 |
| La Rochelle | 1900 | 60 | 350 |
| Le Havre | 700 | 35 | 90 |
| Le Mans | 1200 | | |
| Lens | 50 | | |
| Limoges | 50 | | |
| Lorient | 860 | 14 | 185 |
| Lyon | 1800 | 227 | 50 |
| Marseille | 150 | | |
| Metz | 817 | 40 | 100 |
| Montbéliard | 150 | | |
| Montpellier | 1530 | 150 | 104 |
| Nantes | | | 70 |
| Nice | 300 | | 150 |
| Orléans | 420 | 18 | |
| Paris | 18.605 | | 2620 |
| Pau | 42 | | |
| Perpignan | 120 | 50 | 15 |
| Poitiers | 141 | 3 | |
| Reims | 1324 | | |

| | | | |
|---------------|------|-----|-----|
| Rennes | 2125 | 15 | 200 |
| Rouen | 822 | | |
| Saint-Étienne | 312 | 14 | |
| Saint-Nazaire | 154 | | |
| Toulon | 100 | 20 | |
| Toulouse | 1700 | 100 | |
| Tours | 1400 | 25 | 200 |
| Valence | 150 | | |
| Valenciennes | 30 | | |

(Sources : données Club des villes cyclables – CERTU issues de l'enquête « vélo urbain » de 2003, citées par *Ville et vélo* n°7, juin-juillet-août 2003)

Jusqu'ici très peu développée, la location à Lyon est en plein essor avec le lancement de « vélo'v », le vélo mis à la disposition du public par le Grand Lyon : en 2005, **2000 vélos** pourront être loués à partir de **200 stations** réparties sur Lyon et Villeurbanne – un programme inclus dans le Plan de développement des modes de déplacement doux (2003), qui envisage la location de 2000 vélos supplémentaires en 2006 et l'aménagement de 200 stations de plus d'ici 2008.

Adapter la ville aux vélos : combien ça coûte ?

- Les coûts d'aménagement d'une bande cyclable varient selon le contexte (milieu urbain ou périurbain), le nombre d'intersections à traverser, de marquages préexistant à effacer... autant de paramètres influant sur la quantité de marquage à réaliser ou de panneaux à implanter. De même, la réalisation d'une piste cyclable sur la chaussée, intercalée entre le stationnement et le trottoir, à mi-hauteur ou au niveau du trottoir, ou encore séparée de la circulation automobile par une bande végétalisée, n'engage pas les mêmes dépenses. Ainsi, il faut compter :
 - entre 45 et 90 € TTC le mètre linéaire** pour une bande cyclable*
 - entre 200 et 800 € TTC le mètre linéaire** pour une piste cyclable**
 (Sources : données communiquées par le service de la Voirie du Grand Lyon, 2004)
- **15.4 M€**, c'est l'estimation financière globale de l'aménagement du réseau cyclable (hors bas-ports du Rhône et pistes associées au tramway Lea), établie sur la base des programmations connues à ce jour – c'est-à-dire les prévisions à 10 ans du SYTRAL (plan mandat du SYTRAL), issues du débat d'orientation budgétaire de 2004, et la programmation pluriannuelle des investissements du Grand Lyon à 3 ans (2003-2006). (Sources : *Projet de révision du PDU de l'agglomération lyonnaise*, SYTRAL, 2004)
- **5 M€**, c'est le coût estimé de la passerelle sur le Rhône réservée aux modes doux, qui reliera la Cité Internationale et le quartier Saint-Clair de Caluire-et-Cuire – inscrite dans le PDU et le Plan de développement des modes de déplacement doux, elle devrait être mise en service en 2008. (Sources : site Internet www.grandlyon.com)

* bande cyclable : voie réservée aux vélos peinte sur la chaussée

** piste cyclable : voie réservée aux vélos séparée de la circulation automobile (surélevée par rapport à la chaussée, et/ou isolée par un séparateur végétalisé, etc.)

Isabelle Lambrey