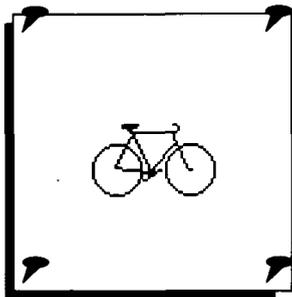


EN VILLE, LE VÉLO, C'EST PAS IDIOT

Erwann MINVIELLE

Dans un monde urbain où l'espace est compté, les vélos ne représentent qu'une faible part des déplacements. Pourtant, l'habitude d'utiliser un vélo n'est pas si rare, et ce mode de déplacement a conquis une place non négligeable dans de nombreux pays. Pour mieux circuler, pour mieux respirer, les politiques locales de déplacements urbains devront, à n'en pas douter, laisser un avenir au vélo.

**Une part
de marché
marginale**

La part des déplacements vélo dans l'ensemble des déplacements est partout en diminution : de 5,5% à 3% en moyenne entre 1977-1980 et 1990-1992 en province et de 1,7% à 0,9% entre 1983 et 1991 en Ile-de-France.

Strasbourg, avec 8% de déplacements vélo en 1988, demeure sans doute l'exception française en la matière. Cependant, il s'agit là de moyenne, et les disparités selon le motif ou le type de liaison sont importantes. Les trajets domicile travail en vélo à Grenoble en 1985 varient de 5% à 35% selon les zones.

Évolution de la mobilité à vélo

	nombre de déplacements à vélo par jour	part du vélo dans l'ensemble des déplacements		nombre de déplacements à vélo par jour	part du vélo dans l'ensemble des déplacements
Toulouse 1977	72870	4,5%	Toulouse 1990	62267	3,2%
Bordeaux 1978	104435	6,1%	Bordeaux 1990	84315	3,6%
Grenoble 1978	91395	6,1%	Grenoble 1992	46700	3,8%
Amiens 1979	17665	3,3%	Amiens 1991	4905	1,1%
Nantes 1980	77640	6,1%	Nantes 1989	35838	2,1%
ensemble	364005	5,5%	ensemble	234025	3,0%
Ile-de-France 83-84	529550	1,7%	92	298440	0,9%
Strasbourg 1988	117168	8,1%			

source : enquêtes ménages CETUR pour la province et enquêtes globales transport pour l'Ile-de-France

**mais 20%
d'utilisateurs
en province**

Si, du point de vue de la part de marché des déplacements urbains, le vélo est devenu marginal dans la plupart des grandes villes, cela traduit cependant très mal le fait qu'en province, 20% de la population utilisent le vélo de façon occasionnelle ou régulière pour se déplacer. Le degré d'utilisation du vélo varie selon le lieu de résidence et les caractéristiques des personnes. Ainsi, on utilise davantage le vélo quand on est un homme, quand on a moins de 24 ans, quand on habite une petite ville ou une commune périphérique selon l'enquête réalisée par la Sofres en 1993 pour l'Ademe, le Gart et le Certu, qui décrit les habitudes

TRANSPORTS URBAINS

de déplacements des habitants de plus de 15 ans *dans les agglomérations de province de plus de 30 000 habitants* :

Utilisation du vélo en province selon le lieu de résidence

	moins de 100000 habitants	de 100000 à 300000 habitants	plus de 300 000 habitants	ensemble	ville-centre	périphérie
utilisation régulière (1)	11%	10%	9%	10%	9%	11%
utilisation occasionnelle	11%	11%	8%	10%	9%	11%
jamais	78%	79%	83%	80%	82%	78%
total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

(1) au moins deux ou trois jours par semaine

source : enquête SOFRES 1993

Utilisation du vélo en province selon le sexe et l'âge

	homme	femme	ensemble	15 - 24 ans	25 - 49 ans	50 ans et plus
utilisation régulière (1)	13%	7%	10%	13%	10%	8%
utilisation occasionnelle	12%	8%	10%	10%	13%	6%
jamais	75%	85%	80%	77%	77%	86%
total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

(1) au moins deux ou trois jours par semaine

source : enquête SOFRES 1993

Le vélo en plus des autres modes

L'étude des complémentarités modales entre le vélo et les autres modes peut être menée de deux points de vue :

- soit en s'intéressant aux habitudes des déplacements, pour voir si les usagers sont exclusifs d'un mode ou multimodaux, c'est ce que nous ferons pour la province,
- soit en s'intéressant aux changements de modes au cours d'un même déplacement (hors trajets terminaux pour la marche à pied), c'est ce que nous ferons pour l'Ile-de-France.

En province, la fréquence d'utilisation des différents modes de transport montre une très grande disparité. En effet, si 75% de la population utilisent régulièrement¹ la voiture, le pourcentage est de 59% pour la marche à pied (hors trajets terminaux liés à un autre mode), 25% pour les transports collectifs, et 10% pour le vélo.

utilisateurs réguliers de la voiture	75%
répartition des utilisateurs réguliers de la voiture	
uniquement voiture	38%
voiture et transports collectifs	17%
voiture et vélo	9%
voiture et marche à pied	53%
voiture et au moins deux autres modes	17%

source : enquête SOFRES 1993

(1) utilisation régulière : au moins deux ou trois jours par semaine

TRANSPORTS URBAINS

utilisateurs réguliers des transports collectifs	25%
répartition des utilisateurs réguliers des transports collectifs	
uniquement transports collectifs	10%
transports collectifs et voiture	52%
transports collectifs et vélo	10%
transports collectifs et marche à pied	72%
transports collectifs et au moins deux autres modes	41%

utilisateurs réguliers du vélo	10%
répartition des utilisateurs réguliers du vélo	
uniquement vélo	7%
vélo et voiture	71%
vélo et transports collectifs	24%
vélo et marche à pied	63%
vélo et au moins deux autres modes	55%

pratiquants réguliers de la marche à pied	59%
répartition des utilisateurs réguliers de la marche à pied	
uniquement marche à pied	14%
marche à pied et voiture	68%
marche à pied et transports collectifs	30%
marche à pied et vélo	11%
marche à pied et au moins deux autres modes	22%

source : enquête SOFRES 1993

Ainsi, 40% de la population urbaine de province n'utilisent régulièrement qu'un mode de transport. Ce comportement exclusif vis-à-vis d'un mode concerne surtout la voiture, pour laquelle 38% des utilisateurs réguliers sont des exclusifs, et dans une moindre mesure la marche à pied. 60% de la population urbaine utilisent régulièrement au moins deux modes de transport.

Les utilisateurs réguliers du vélo sont très peu nombreux à n'utiliser que ce mode (7%) et utilisent, pour plus de la moitié d'entre eux (55%), au moins deux autres modes. Les utilisateurs du vélo ont un comportement vis-à-vis des autres modes qui est proche de la moyenne. Alors que l'on observe des phénomènes importants d'attraction entre les transports collectifs et la marche à pied.

En Ile-de-France, chaque jour 300 000 déplacements s'effectuent en vélo, dont 100 000 en utilisant le vélo plus un autre mode.

Les déplacements n'utilisant que le vélo concernent, pour plus de 60% d'entre eux, des liaisons grande couronne-grande couronne, et seulement pour 11% d'entre eux, des liaisons Paris-Paris.

Les déplacements utilisant un autre mode en plus du vélo concernent, pour près des 3/4 d'entre eux, des liaisons grande couronne-Paris, et utilisent le RER en plus du vélo.

TRANSPORTS URBAINS

Ile-de-France, vélo monomodal (200 000 déplacements par jour)			
	paris	pc	gc
paris	11%	2%	0%
pc		16%	5%
gc			62%
Ile-de-France, vélo multimodal (100 000 déplacements par jour)			
	paris	pc	gc
paris	7%	7%	74%
pc		4%	2%
gc			4%

pc : petite couronne; gc : grande couronne

source : enquêtes globales transport pour l'Ile-de-France

Le vélo a un bel avenir en ville

Même si les vélos ne représentent aujourd'hui qu'une faible part des déplacements urbains, ce mode de transport peut permettre à chaque habitant de se déplacer de façon autonome et peu coûteuse, et cela ne peut pas être négligé.

Les exemples étrangers sont remarquables, en Suisse, au Japon, mais aussi en Allemagne, où la répartition modale laisse une place bien supérieure au vélo (15% des déplacements se font à vélo à Munich, 22% à Brême, 12% à Hambourg - source : Social data Institut für Verkehrs und Infrastrukturforschung GmbH, München).

Dans les enquêtes d'opinion qui traitent de la place des vélos en ville, les réponses des citoyens appuient une politique en faveur des vélos.

La complémentarité vélo-transport collectifs est particulièrement intéressante, puisque la zone d'attraction des transports collectifs lourds serait plus large (environ 3 km) si on pouvait se rabattre sur les lignes en vélo. Pour cela, il faut des parcours sûrs et des aménagements de stationnement des vélos, ou des possibilités d'embarquer son vélo à bord des wagons (en dehors des heures de pointe).

Une voiture occupe 3 à 4 fois plus de place qu'un vélo en circulation, et 10 fois plus en stationnement; du point de vue de l'encombrement de l'espace, le vélo est performant, de plus il constitue peut-être une partie de la réponse pour la lutte contre la pollution et le bruit en milieu urbain.

Alors, pour toutes ces raisons, mais aussi parce que cela est agréable, se déplacer en vélo en ville ce n'est sans doute pas idiot ! ■