

Le vélo dans les villes françaises



ifen

QUI FAIT DU VÉLO EN FRANCE ?

Le vélo est surtout une affaire d'homme pratiquement dans toutes les tranches d'âge.

63% des déplacements à vélo sont effectués par des hommes (10). La baisse de son usage quotidien, de 10% à 9%, enregistrée à Strasbourg de 1988 à 1997, est uniquement le fait des femmes, les hommes n'ayant pas changé leur pratique (2). À Lille, 14% des hommes déclarent se déplacer en vélo de manière hebdomadaire contre seulement 8% des femmes. Quant à la clientèle "mensuelle", elle se compose de 59% d'hommes et de 41% de femmes (5).

L'usage du vélo varie selon les âges de la vie.

Pour les déplacements de semaine, la bicyclette fait son meilleur score chez les jeunes de six à vingt-quatre ans qui représentent 52% des cyclistes. Elle obtient aussi des résultats honorables chez les plus de cinquante ans (22%) (10). Les cyclistes les plus âgés étant petit à petit remplacés par une population d'automobilistes, le renouvellement des générations peut freiner le développement du vélo.

Le vélo concerne surtout les inactifs.

Les élèves et les étudiants mais aussi les retraités l'utilisent pour faire des achats.

Les cyclistes représentent un public captif.

Au niveau national, seulement 36% des cyclistes ont le permis de conduire automobile (10).

Le vélo touche tous les groupes sociaux.

20% des commerçants et des ouvriers font du vélo, contre 11% des cadres (11) mais il est de plus en plus difficile d'identifier des pratiques différentes selon les catégories sociales. Si cette tendance se confirmait, le vélo s'adresserait de moins en moins aux exclus de l'automobile. À Strasbourg, on n'observe pas de différences significatives dans l'usage du vélo selon le niveau d'instruction (2).

Le vélo urbain est plébiscité par les Français lorsqu'on leur demande leur opinion : il peut être une alternative aux déplacements motorisés et offrir de nombreux avantages environnementaux et sociétaux. Pourtant, la bicyclette est d'abord un objet de loisir et représente généralement moins de 5% des déplacements dans les villes françaises. Certains obstacles, la place de la voiture en particulier, expliquent que la pratique ne suit pas l'opinion, mais un regard porté sur les exemples étrangers ou français révèle d'importantes marges de manœuvre. —

Jean-Marie Guidez (Certu), Michel Hubert (Ifen),
Françoise Mermoud (Cete de Lyon)

"Vélo loisir" aujourd'hui, "vélo urbain" demain ?

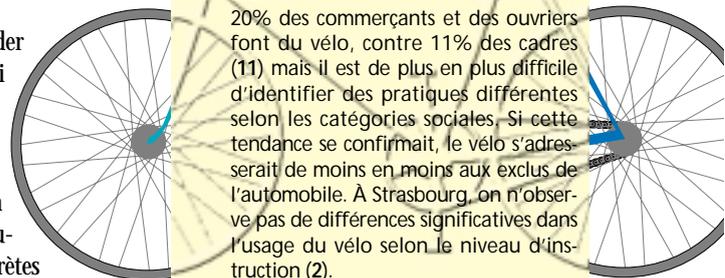
Centenaire du Tour de France, accueil à Paris du congrès Vélo-City, la bicyclette est célébrée au cours de l'année 2003 pour ses usages les moins fréquents : les pratiques des sportifs et des urbains. La pratique la plus courante reste celle des cyclistes occasionnels qui sont environ 20 millions à enfourcher la bicyclette pour le plaisir, le plus souvent sans motif de destination très clair, parfois loin du domicile pour découvrir des sites touristiques. Ces cyclistes ne sont pas regroupés en association d'usagers pour défendre leurs intérêts mais l'industrie française du cycle privilégie cette clientèle. La prédominance du "vélo loisir" se manifeste en 2002 dans la structure des ventes des 2,4 millions d'unités (hors vélo enfant) : la part des vélos de ville n'est plus que de 6% et continue de diminuer (13, voir bibliographie en page 4).

La baisse des ventes de vélos pour adulte semble s'infléchir depuis 1998, et la tendance s'inverse franchement sur les six premiers mois de 2003. L'industrie française du cycle qui résiste difficilement à la concurrence de l'importation (49% des vélos vendus sur le marché intérieur en 2002) cherche à élargir l'usage de la bicyclette. Elle participe, avec les associations d'usagers et le Club des

villes cyclables (550 collectivités locales), au lobby réuni au sein du Comité de promotion du vélo.

L'opposition entre vélos des villes et vélos des champs semble s'estomper au niveau des ventes : le repli du vélo tout-terrain (VTT), entre 2000 et 2002, s'est en effet opéré au profit du vélo tout-chemin (VTC), plus polyvalent. Le réseau prévu par le schéma national des "vélos routes" et "voies vertes" diversifie l'offre de loisirs de proximité et de tourisme mais offre également aux citadins des voies d'entrée et de sortie des agglomérations. Même si un développement du "vélo loisir" peut ainsi faciliter le passage à un usage utilitaire, la transition est toujours attendue en France : on y utilise plus le vélo en zone rurale ou périurbaine (4% des déplacements) qu'en banlieue (3%) ou en centre-ville (2%) (10). La grande masse de bicyclettes reste utilisée exceptionnellement : 86% des plus de quinze ans utilisent le vélo moins de deux fois par mois (6).

Le gouvernement souhaite aider les collectivités territoriales qui cherchent à développer une pratique plus large de la bicyclette. Une mission parlementaire est chargée d'analyser la situation française et de formuler des recommandations concrètes dès l'automne 2003.



Le parc de vélos et les pratiques des cyclistes en Europe

	France	Pays-Bas	Belgique	Danemark	Allemagne	Espagne	Irlande	Italie	Royaume-Uni
Ventes en 1998	2 257 000	1 358 000	425 000	415 000	4 600 000	610 000	120 000	1 550 000	2 100 000
Parc roulant de vélos	21 000 000	16 000 000	5 000 000	5 000 000	72 000 000	9 000 000	1 000 000	25 000 000	17 000 000
Vélos/1 000 hab.	367	1 010	495	980	900	231	250	440	294
L'usage du vélo d'après l'Eurobaromètre de 1991 (seulement personnes de plus de 15 ans) - Autriche, Finlande, Suède non membres en 1991									
Cyclistes réguliers ⁽¹⁾	8,10%	65,80%	28,90%	50,10%	33,20%	4,40%	17,20%	13,90%	13,6%
Cyclistes occasionnels ⁽²⁾	6,30%	7,20%	7,00%	8,00%	10,90%	3,90%	4,00%	6,80%	0,8%
L'usage du vélo exprimé en kilomètres (1995, ensemble de la population, y compris les moins de 15 ans)									
Kilomètres par habitant et par an	87	1 019	327	958	300	24	228	168	81

(1) Au moins 1 à 2 fois par semaine.

(2) 1 à 3 fois par mois.

Source : Commission européenne (DG XI), 1999. *Villes cyclables, villes d'avenir.***Le vélo dans les villes : un enjeu de société**

Environ deux millions d'urbains utilisent régulièrement leur vélo pour aller travailler, étudier ou consommer. Plus de 10 000 d'entre eux n'hésitent pas à militer dans des associations qui promeuvent et défendent la bicyclette comme mode de déplacement à part entière.

Ce sont d'abord les usagers qui tirent profit de la compétitivité du vélo. L'achat, l'entretien et l'alimentation supplémentaire du cycliste coûtent 0,10 euro au kilomètre soit quatre fois moins que l'automobile et deux fois moins que les transports collectifs (4). Sur l'ensemble des déplacements de semaine, la vitesse porte-à-porte du cycliste n'est que de 9,7 km/h et le vélo demeure en moyenne deux fois plus lent que les transports collectifs et l'automobile (10). Pourtant, la voiture est souvent, dans les centres-ville et plus particulièrement aux heures de pointe, moins rapide que la bicyclette pour les distances inférieures à cinq kilomètres. Le potentiel cycliste en zone urbaine est inexploité : d'une part, plus de la moitié des déplacements en voiture sont inférieurs à

trois kilomètres (10) ; d'autre part, le vélo peut être un moyen d'accéder aux transports publics et donc d'étendre leur zone d'influence.

Depuis la loi sur l'air de décembre 1996 qui a rendu obligatoire le plan de déplacement urbain (PDU) pour les villes de plus de 100 000 habitants, les projets favorables aux modes doux (vélo, marche et roller) se sont multipliés. Les déplacements à vélo, alternatifs aux déplacements motorisés, permettent de réduire les impacts environnementaux des transports. Concernant les petits trajets qui, en automobile, à moteur froid, seraient les plus polluants, ils concourent à l'amélioration de la qualité de l'air ; silencieux, ils participent à l'amélioration de l'ambiance sonore des centres-ville ; peu consommateurs d'énergie, ils diminuent les émissions de gaz à effet de serre. Si l'impact environnemental, comme l'émission de CO₂, de l'utilisation du vélo est négligeable, celui de sa fabrication ne doit pas être oublié. Le vélo est d'autant plus respectueux de l'environnement qu'il est utilisé. En France, un vélo parcourt, au cours de son cycle de vie, environ cinq fois moins de distance qu'aux Pays-Bas.

La faible consommation d'espace de station-

nement et de circulation du vélo permet de réduire la congestion et le surplus de nuisances environnementales produit par les embouteillages. Par son économie d'espace, le vélo permet également de limiter les besoins de financement en voiries et en parkings publics ou privés. En limitant l'espace occupé par les transports et les infrastructures, il offre des possibilités de construire une ville plus compacte, économe en déplacement et en énergie. Les avantages pour la société ne s'arrêtent pas à l'environnement. Le vélo participe à l'amélioration de la santé publique, au lien social, au plaisir de vivre en ville...

Un "passage à l'acte" difficile

Les freins à la pratique du vélo cités par les réfractaires sont tout d'abord les distances à parcourir (22%) et la forme physique (21%). Chez les plus de 50 ans, la première raison avancée est la forme physique (40%). En revanche, pour les moins de 50 ans, les distances à parcourir sont trop longues pour être faites à bicyclette (33%). Viennent ensuite la peur de se faire renverser (11%) et le besoin d'emmener des passagers (8%). Pour les actifs, la distance est également le premier obstacle cité, notamment quand ils vivent en périphérie urbaine (44%) et en milieu rural (41%). Par ailleurs, le manque de pistes cyclables est évoqué par 39% des non-cyclistes, avant même la peur de se faire renverser (32%) (11).

Nombreux sont les facteurs limitant du développement du vélo. Les vélos sont beaucoup moins bien répartis parmi les ménages que les voitures : 50% des ménages n'ont pas de vélo, alors que 25% seulement n'ont pas de voiture (10). La location de vélo a du mal à trouver son marché. L'offre de stationnement n'est pas adaptée aux risques de vol et aux besoins du cycliste urbain. Le réseau cyclable est souvent insuffisant et discontinu. Enfin, l'intermodalité avec les transports en commun mérite une meilleure organisation.

LE VÉLO, UN MODE D'AVENIR DANS L'OPINION PUBLIQUE**La population est très favorable au vélo.**

Il est perçu comme le mode le plus respectueux de l'environnement (62%), très loin devant la voiture électrique (27%), le bus ou l'autobus (24%) (12). S'ils avaient le choix, 13% des Français utiliseraient le vélo pour leurs déplacements quotidiens (11).

Les Français plébiscitent les mesures en faveur de la bicyclette.

Dans tous les sondages, les mesures comme "faciliter la circulation des vélos" ou "développer des pistes cyclables" recueillent plus de 90% d'opinions favorables (1).

Les citoyens sont unanimes pour privilégier le vélo, même au détriment de la voiture.

À Grenoble, à la question "Pensez-vous qu'il faudrait faire beaucoup plus pour les deux roues, même si on est obligé pour cela de gêner les automobilistes ?", les habitants ont répondu favorablement à 54% en 1985 et à 65% en 1992. Les élus sous-estiment la demande sociale : ils supposent que seuls 48% des citoyens souhaitent privilégier le vélo par rapport à l'automobile alors qu'en réalité, ils sont 71% (7).

Le vélo est perçu par la population comme un mode d'avenir appelé à se développer.

À la question "À votre avis, quel est le mode de transport qui va le plus se développer dans les villes dans les années à venir ?", 55% répondent le vélo, devant le bus (47%), le tramway et le métro (38%), la marche (31%), la voiture (27%), le scooter, la moto (22%) et le roller (18%) (12).

EN RÉALITÉ, UNE PART FAIBLE ET DÉCROISSANTE DES DÉPLACEMENTS

L'évolution de la part de marché du vélo dans les modes mécanisés

Malgré une opinion favorable, le public ne passe pas à l'acte.

La part modale du vélo dans l'ensemble des déplacements reste très faible. Le vélo est utilisé dans 6% des déplacements dans l'agglomération strasbourgeoise en 1997 contre 8% en 1988. À Lille, ils ne représentaient que 2% des déplacements en 1998 (3).

Le vélo est surtout un moyen de transport d'appoint.

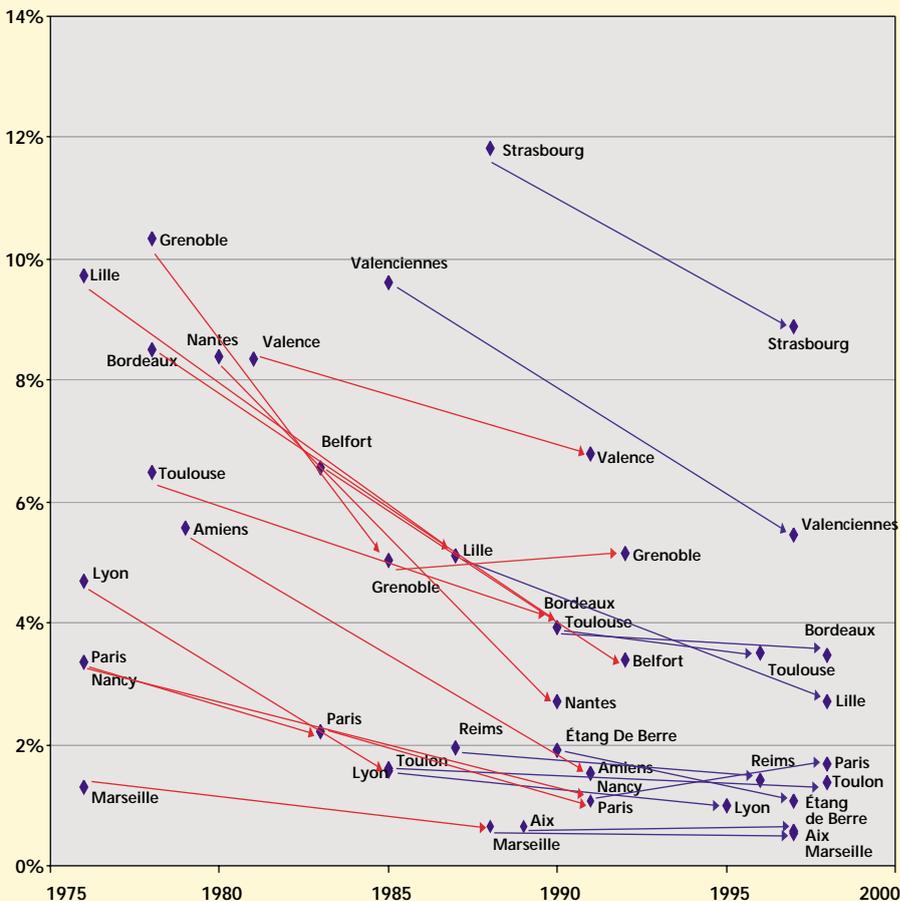
Si on interroge les Français sur les moyens de transports qu'ils utilisent pour leurs déplacements (trajets quotidiens, loisirs...), 84% citent la voiture, 45% la marche à pied, 24% les transports publics, 14% le vélo. En fait, la voiture est dominante mais pas exclusive. Les automobilistes sont tour à tour cyclistes, piétons ou usagers des transports en commun. Seuls 38% n'utilisent que la voiture (11). La bicyclette reste marginale en tant que mode de transport domicile/travail. Elle ne serait utilisée que par environ 3% des actifs et des étudiants dans les villes moyennes et 2% dans les grandes villes (9).

Le soleil ne favorise pas particulièrement la pratique du vélo.

Les enquêtes nationales montrent que l'usage de la bicyclette est moins répandu dans les régions méridionales (10).

Dans la plupart des villes françaises, la mobilité à vélo continue de baisser ou est stabilisée.

Cette baisse a été enrayée à Paris en 1998. L'agglomération grenobloise, qui avait un moment fait figure d'exception, avec des chiffres en progression en 1992, voit également l'usage du vélo baisser en 2001.



Source : Certu, enquêtes ménages déplacements.

Le "tout voiture" a accompagné l'extension urbaine, multiplié les obstacles et, *in fine*, allongé les distances. L'importance et la vitesse de la circulation automobile accroissent le risque de décès ou de blessure grave. Le risque lors d'un déplacement en vélo est deux fois plus élevé qu'en voiture mais quinze fois moins important qu'en cyclomoteur (6). Le sentiment d'insécurité décourage les parents de laisser leurs enfants aller à l'école à vélo. Ils les conduisent en voiture, ce qui accroît le trafic et donc... l'insécurité.

Autant de facteurs limitant, autant de leviers sur lesquels il est possible d'agir. Mais favoriser le vélo au détriment de l'automobile n'est pas simple. Limiter l'accès des automobiles au centre-ville peut reporter en effet certaines activités et le trafic à la périphérie. À Strasbourg, entre 1988 et 1997, alors que la part des déplacements à vélo augmentait en centre-ville, celle des deux roues diminuait globalement dans l'agglomération (2). Le changement ne tient pas qu'à l'exclusion de la voiture mais aussi à une cohabitation facilitée par un autre partage de la voirie, une circulation calmée et une plus grande visibilité sociale du vélo.

Des marges de manœuvre : quelques cas à l'étranger...

Existe-il un déterminisme culturel de la pratique du vélo ? Comment expliquer l'exemple belge où le vélo concerne 13% des déplacements en Flandre et seulement 2% en Wallonie ? En fait, les choix politiques pèsent sur les caractéristiques culturelles. Au Pays-Bas et au Danemark, pays de référence, le vélo a reculé, comme en France, jusqu'aux années soixante-dix. La prise de conscience écologique a alors motivé les politiques qui ont contrarié le développement de l'automobile et renversé la tendance. En 1995, le recours au vélo atteint ainsi 28% des déplacements à Amsterdam et 26% à Copenhague (Adonis, programme européen). Chez les collégiens et lycéens belges, l'usage du vélo pour aller à l'école est en progression, passant de 25% en 1991 à 31% en 1999 (8). Le volontarisme politique peut dépasser les obstacles : à Trondheim en Norvège, ville vallonnée, on a construit le premier remonte-pente au monde pour cyclistes. Loin des pays nordiques, à Ferrare en Italie

(140 000 habitants), où le centre piétonnier est accessible aux vélos, 30% des déplacements sont effectués par ce mode. À Davis (52 000 habitants), en Californie, dans un pays où moins de la moitié de la population sait utiliser une bicyclette, l'important réseau cyclable, complètement séparé de la circulation automobile, et la reconnaissance politique et sociale accordée aux cyclistes ont offert un terrain favorable à l'éclosion d'une véritable culture "vélo".

... et en France

Globalement, la mobilité à vélo baisse en milieu urbain. La part de marché du vélo dans les villes françaises varie de 1 à 10 selon les politiques de déplacements menées depuis quelques années, la culture, l'histoire... Il est donc possible, pour les agglomérations, avec une volonté politique et une pédagogie affirmée dans la durée, à l'image de Strasbourg, Grenoble et bien d'autres, de se démarquer de cette tendance "lourde".

The role of the bicycle in French cities

The bicycle is a popular means of city transport according to French opinion polls : it is considered as an alternative to motorized transport and can offer a lot of environmental and social advantages : it pollutes less than the car and takes up less parking and road space which helps to reduce traffic congestion.

It also reduces funding requirements for roads and private or public car parks.

However, the bicycle is primarily considered as a leisure activity and accounts for less than 5% of journeys in French cities and this market share continues to fall.

Some obstacles, as for example the importance of the car, mean that in practice, citizen action does not follow opinion in France, but looking at national or foreign examples, it shows significant room for manoeuvre ■

Méthodologie

Les "enquêtes ménages déplacements standard Certu**"

Les enquêtes "déplacements" auprès des ménages, appelées couramment "enquêtes ménages", sont des bases de données très riches sur la mobilité quotidienne des habitants d'une agglomération, sur leurs habitudes de déplacement, mais également sur leur opinion et leur satisfaction en matière de transports.

Elles sont menées auprès d'échantillons représentatifs de la population. Il s'agit donc d'enquêtes de type probabiliste, dont les résultats sont des estimations des valeurs réelles sur la population concernée. Lorsque le taux de sondage est faible (inférieur à 1/20), et c'est le cas des "enquêtes ménages déplacements" (de l'ordre de 1/100), les résultats sont d'autant plus précis que l'échantillon enquêté est important (deux fois plus de précision nécessite un échantillon quatre fois plus grand).

Cet échantillon est stratifié par zones de résidence, pour en améliorer la représentativité géographique. En effet, la population d'une ville n'est pas obligatoirement homogène dans ses comportements de déplacement. Pour chaque ménage tiré au sort, toutes les personnes de plus de cinq ans sont interrogées à leur domicile sur leurs déplacements de la veille, quels que soient le mode de transport, la durée ou le motif.

Les enquêtes ne recueillent que les déplacements réalisés en jour ouvrable de semaine. Concernant le vélo, elles n'apportent donc aucune information sur la mobilité liée aux loisirs de week-end, mais uniquement sur les pratiques de la vie quotidienne.

Le principal intérêt de ces enquêtes réside dans leur fiabilité, leur pérennité, leur comparabilité. Depuis 1976, plus de soixante-dix enquêtes de ce type ont été réalisées en France, une douzaine de villes ayant déjà été enquêtées à plusieurs reprises.

Les données étrangères

Les données étrangères sont présentées à titre d'exemple. Elles sont à prendre avec beaucoup de précaution : on dispose de peu de renseignements sur les méthodes d'enquêtes, sur la validité statistique des résultats ou sur les périmètres de référence (centre-ville, agglomération, aire urbaine...).

On entend par **part de marché** d'un mode (ou répartition modale) la proportion des déplacements (soit tous modes, soit tous mécanisés) effectuée avec ce mode.



*Certu : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques.

Bibliographie

1. Ademe - Certu - Gart - UTP, 2001. *Les déplacements urbains en province*. Sofres.
2. Adeus, 2001. *Enquêtes ménages de Strasbourg 1988 et 1997. Analyses détaillées*.
3. Certu, 2002. *La mobilité urbaine en France : les années 90*. 104 p.
4. Commission européenne (DG XI), 1999. *Villes cyclables, villes d'avenir*. Bruxelles. 63 p. (<http://fubicy.org/argumentaire>).
5. Communauté urbaine de Lille Métropole, 1999. "La marche et le vélo" in *Les déplacements urbains dans la métropole lilloise*. Fiche technique n°5.
6. Héran F., 2002. "L'économie des déplacements non motorisés", *Problèmes économiques*, n° 2755, 3 p.
7. Héran F., 1995. "La ville cyclable : concept, conditions et impacts", *Recherche Transport Sécurité*, n°4, 11 p.
8. Hubert J.P. - Toint P., 2002. *La mobilité quotidienne des Belges*. Faculté universitaire de Namur, 352 p.
9. Insee, 1998. "Automobiliste, cycliste, piéton ou le gèneur gène", *Insee première*, n°590, 4 p.
10. Papon F., 1997. Spécial Enquête nationale Transports et Communications Insee - Inrets. "Les modes oubliés : marche, bicy-

clette, cyclomoteur, motocyclette", *Recherche Transports Sécurité*, n°56, 15 p.

11. Sofres, 2003. *Les Français et l'utilisation du vélo*. Enquête réalisée par la Sofres pour le Club des villes cyclables (<http://www.tns-sofres.com>).
12. UTP, 1998. *Les Français et la qualité des transports publics*. Sofres.
13. Site Internet de l'industrie du cycle en France "Tous à vélo" : <http://www.tousavelo.com>. Données juin 2003.
14. Site Internet du Club des villes cyclables : <http://www.villes-cyclables.org>.

L'ifen élabore et diffuse documentations et informations scientifiques et statistiques sur l'environnement. Pour remplir sa mission, il s'appuie sur un important réseau de partenaires : services statistiques de l'Etat, établissements publics scientifiques et organismes spécialistes de l'environnement.

les données de l'environnement

La lettre thématique mensuelle de l'Institut français de l'environnement
Abonnement : 8 numéros, 16 €

61, boulevard Alexandre Martin
45058 Orléans Cedex 1
Tél : 02 38 79 78 78 Fax : 02 38 79 78 70
E-mail : ifen@ifen.fr Web : <http://www.ifen.fr>

Directeur de la publication
Bruno Trégouët

Rédaction en chef
Marie-Paule Maillet, Sophie Margontier
(service des éditions)

Auteurs
Jean-Marie Guidéz (Certu), Michel Hubert (Ifen),
Françoise Mermoud (Cete de Lyon).

Equipe de rédaction
Jean-Marie Berthier (DAE), Marie Cugny-Seguin,
Thierry Lavoux (Ifen) et Véronique Michaud
(Club des villes cyclables).

Maquette-Réalisation
BL Communication

Dépôt légal
ISSN 1250-8616 N° CPPAP 8-3086