



Dessin : Didier Tronchet



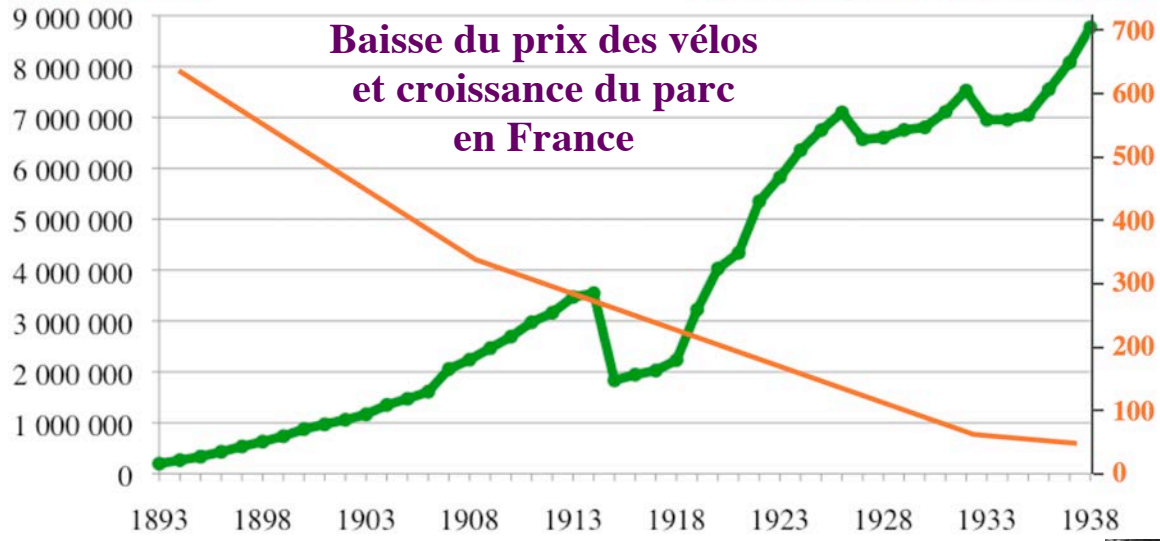
## Le retour du vélo à Montpellier

Conférence-débat – Montpellier – 21 septembre 2018

Frédéric Héran – économiste des transports et urbaniste à l'Université de Lille  
[frederic.heran@univ-lille.fr](mailto:frederic.heran@univ-lille.fr) – <http://heran.univ-lille1.fr>

**Evolution du parc de bicyclettes**

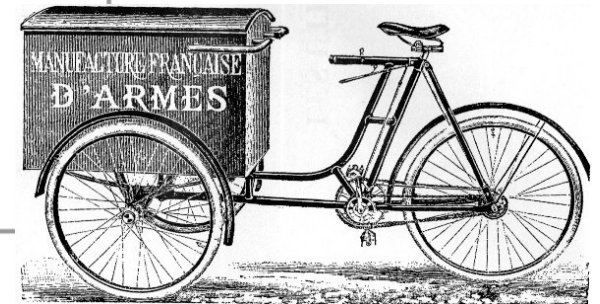
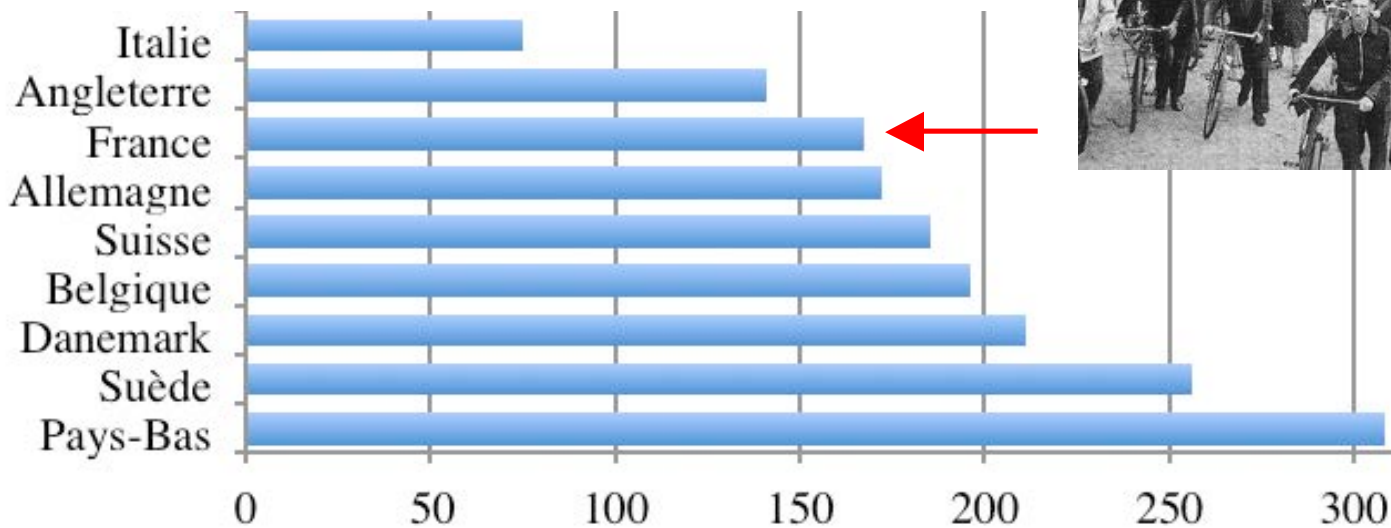
**Nombre d'heures de travail nécessaire pour acquérir un vélo**



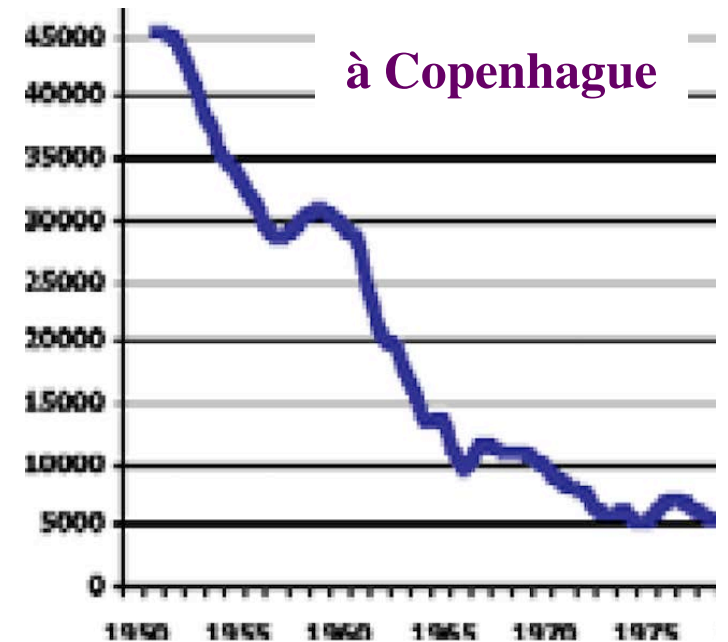
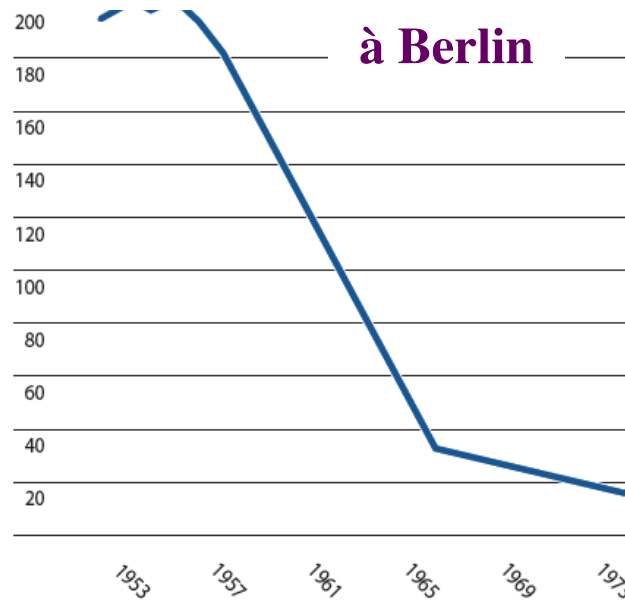
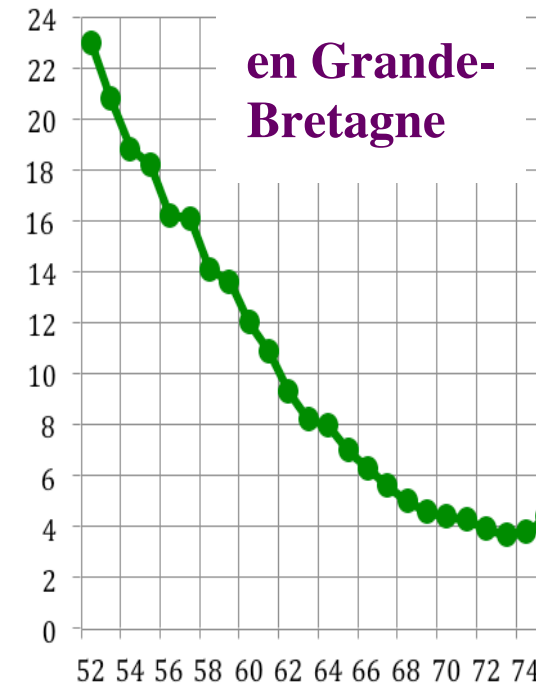
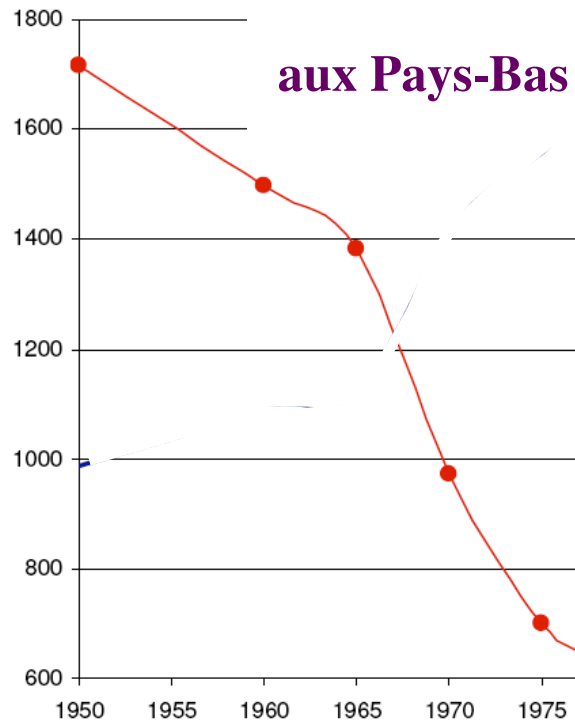
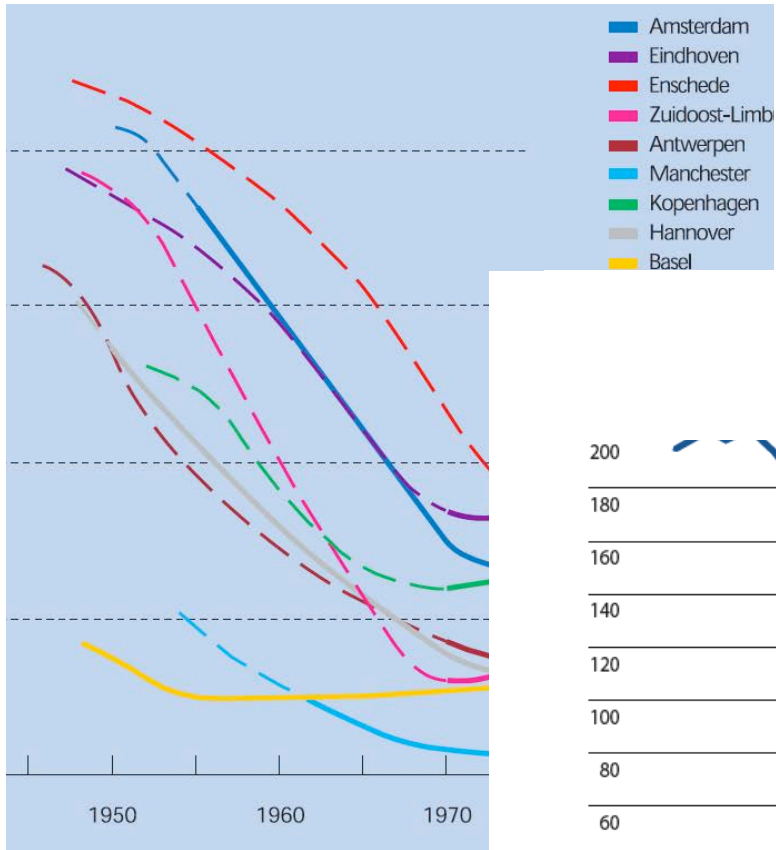
**L'essor extraordinaire du vélo utilitaire jusqu'au début des années 1950**



**Nombre de vélos pour 1 000 habitants en Europe, en 1928**



# L'effondrement général de la pratique de 1950 à 1975

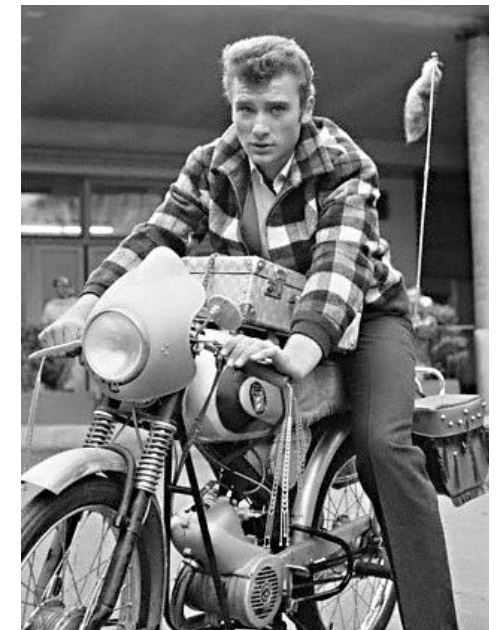
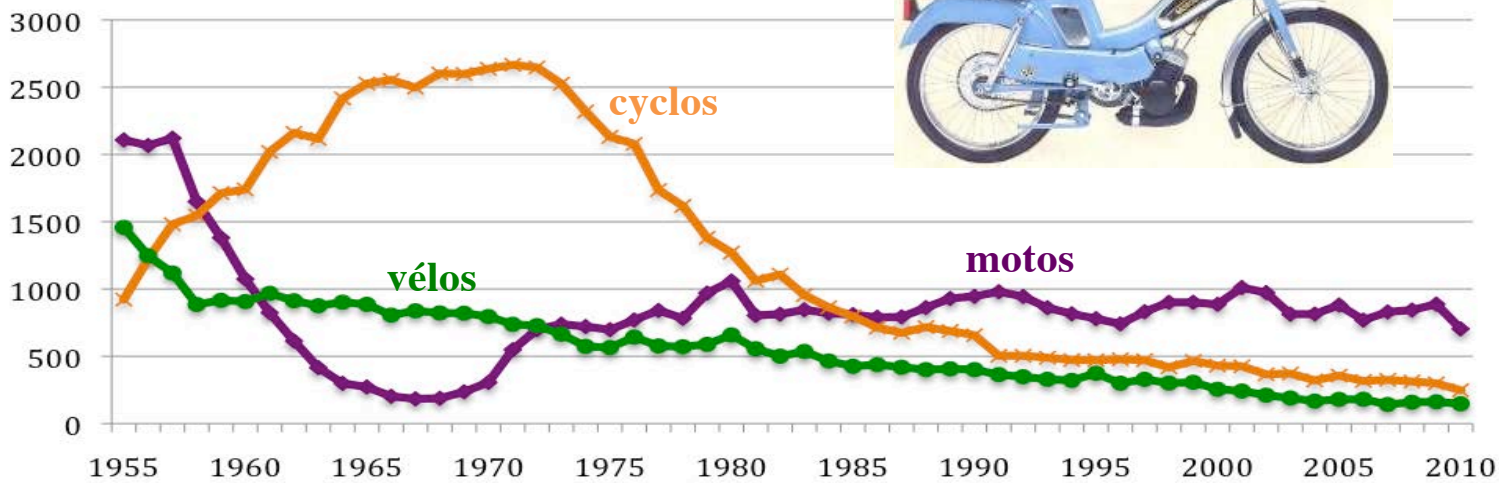




# Le rôle particulier des deux-roues motorisés dans cet effondrement en France

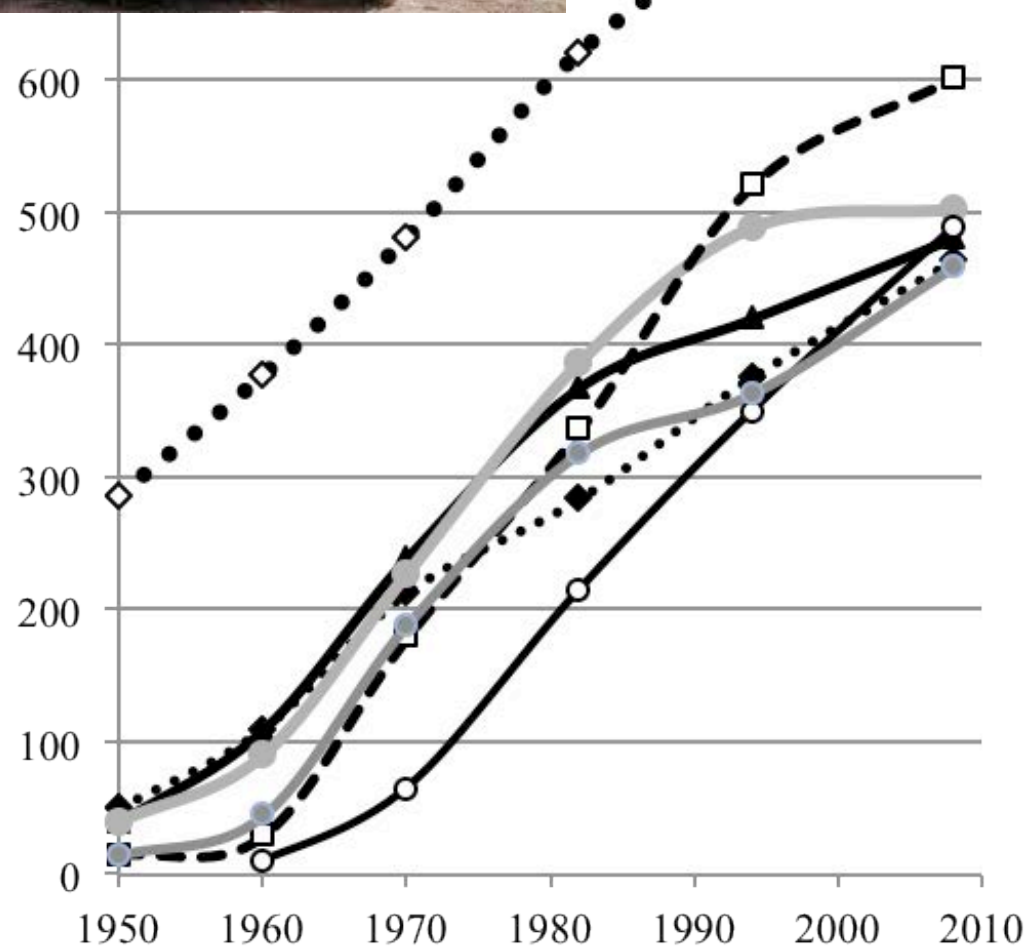


## Nombre de tués sur les routes





## Une croissance de la motorisation très rapide



- • ◊ • États-Unis
- • ◆ • Royaume-Uni
- ▲— France
- Allemagne
- - □ - - Italie
- Espagne
- Pays-Bas

+ 10 % de voitures  
par an en France  
dans les an. 60-70 !

**Motorisation = vitesse = progrès  
= évasion = liberté individuelle...**

**=> désintérêt pour les autres modes**



# L'adaptation systématique de la ville à l'automobile

---

## Origine

Doctrine élaborée par le ministère de l'Équipement copiée sur États-Unis

## 4 « solutions recommandées » (Poulit, 1971)

- 1/ de nombreux **parkings en ouvrage** en centre-ville
- 2/ un **réseau autoroutier** « largement dimensionné » avec des « pénétrantes » et des « voies de protection » du centre
- 3/ des **TCSP** (transports en commun en site propre) sur les axes denses « en surface dans les zones périphériques », « en sous-sol au centre »
- 4/ un **secteur piétonnier** dans les voies commerciales et historiques les plus fréquentées de l'hypercentre





## Les conséquences de cette adaptation pour les autres modes

---

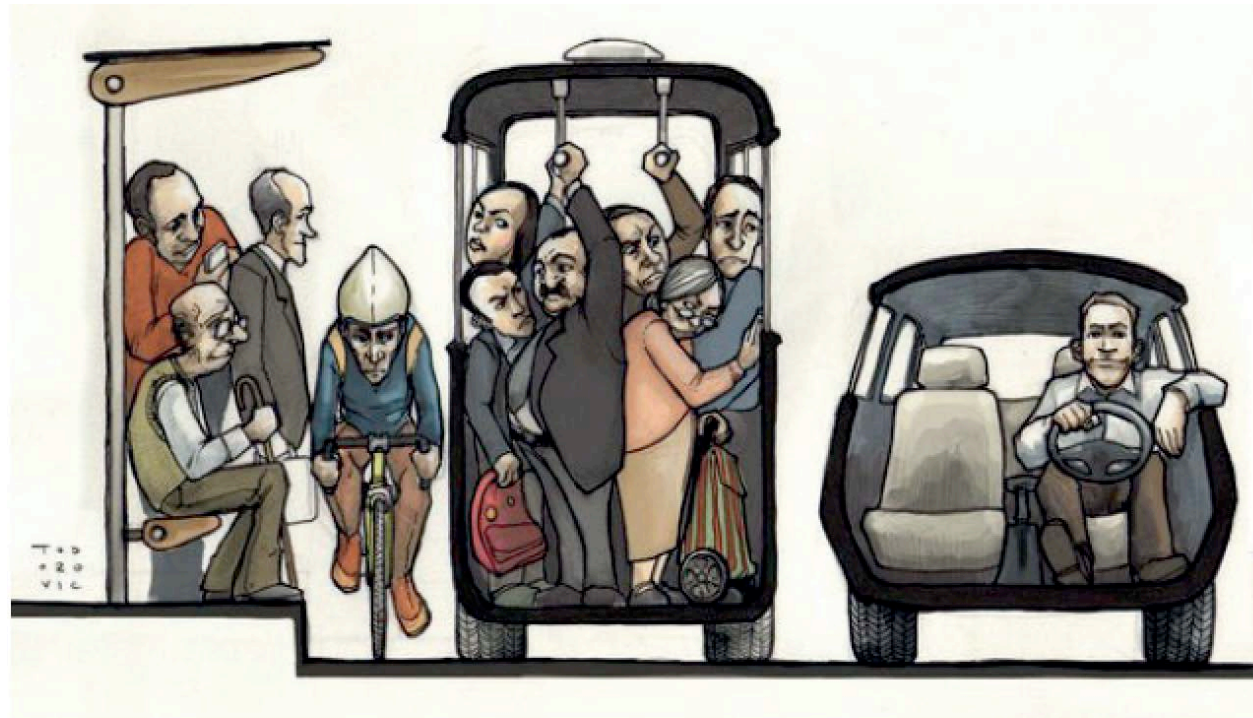
### Conséquences générales

- La rue réduite à un tuyau, la vie locale ignorée
- Les autres usagers écartés : ségrégation des trafics
- Les espaces des autres usagers réduits

### Conséquences pour les cyclistes

- Aménagements cyclables supprimés
- Multiplication des coupures urbaines par les grandes voiries
- Détours imposés par les sens uniques
- Arrêts incessants aux feux rouges

**Danger  
fortement  
accru**





# La révolte des populations contre l'envahissement automobile au cours des années 1960-1970

---

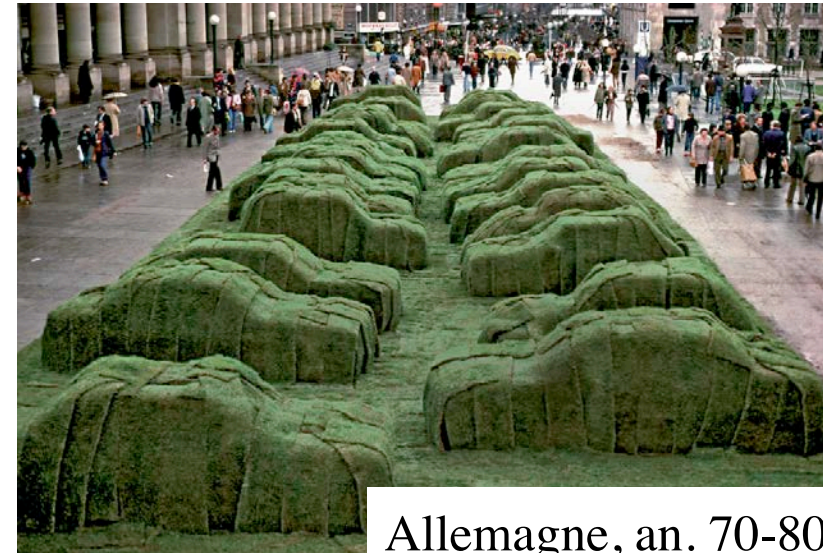




# Le rôle clé des politiques de modération de la circulation dans la relance de la pratique



Pays-Bas, an. 70



Allemagne, an. 70-80

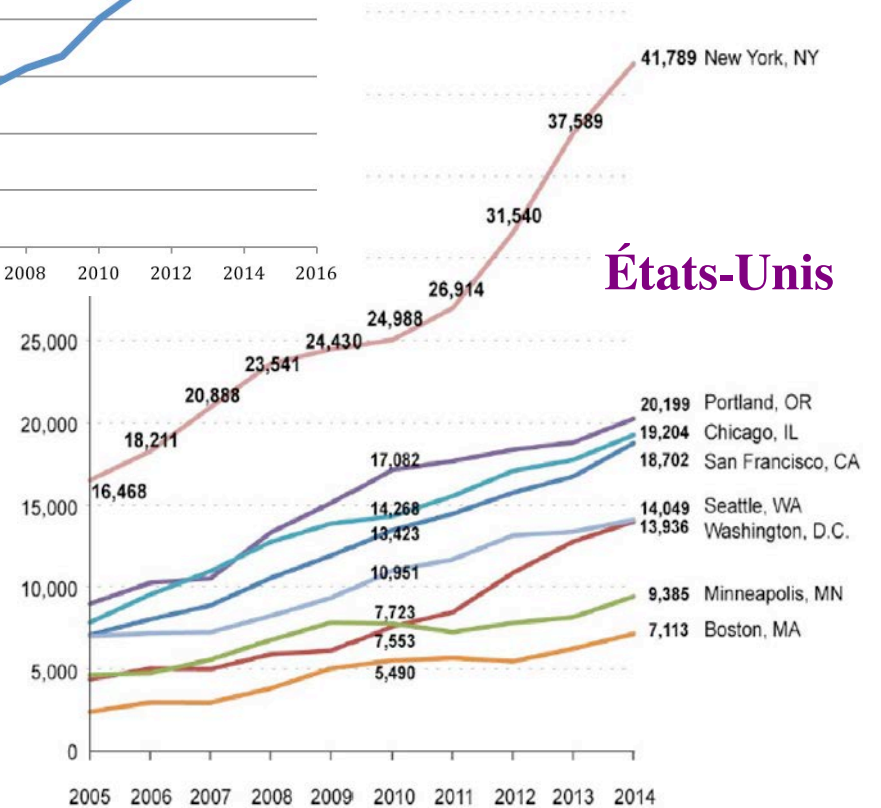
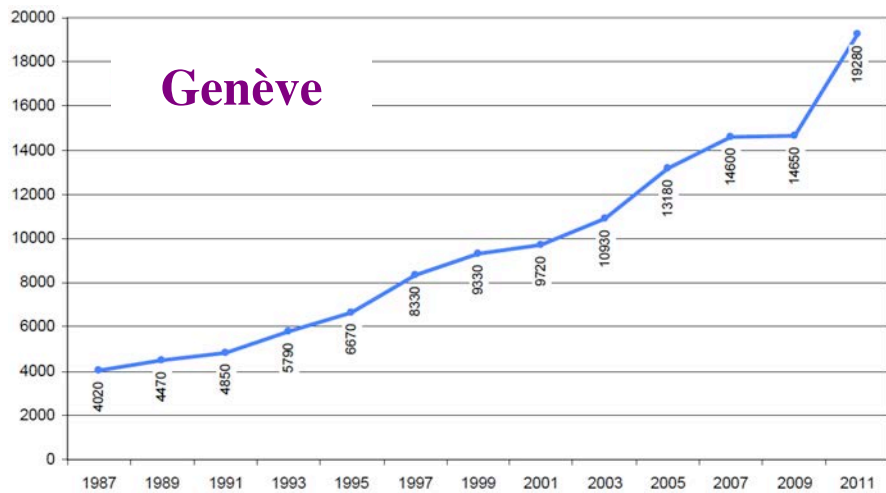
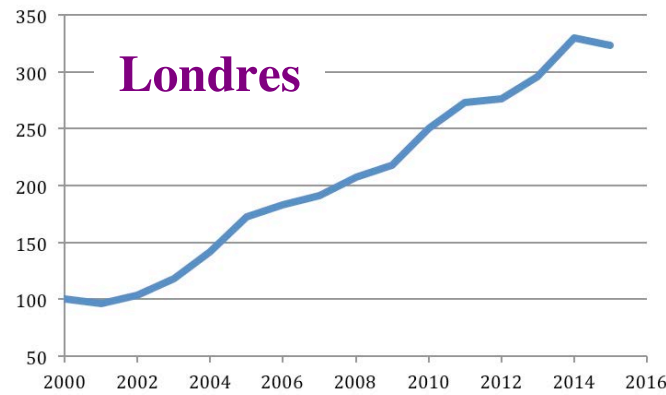
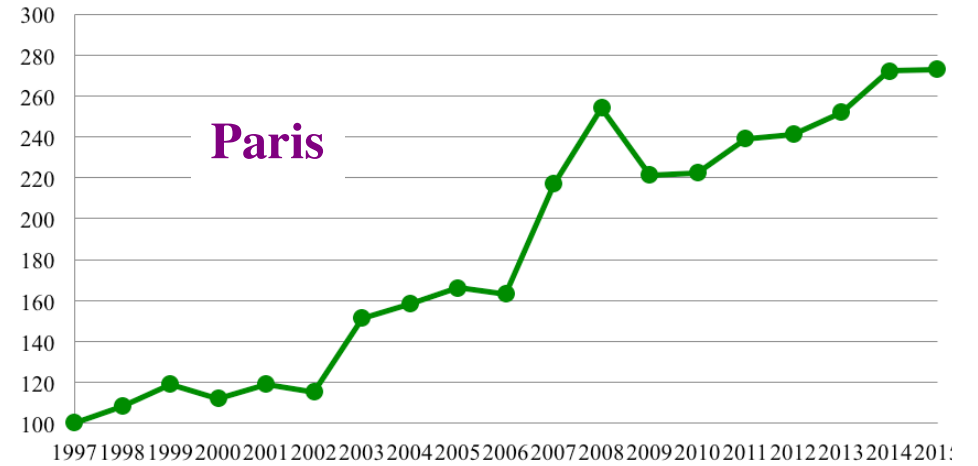
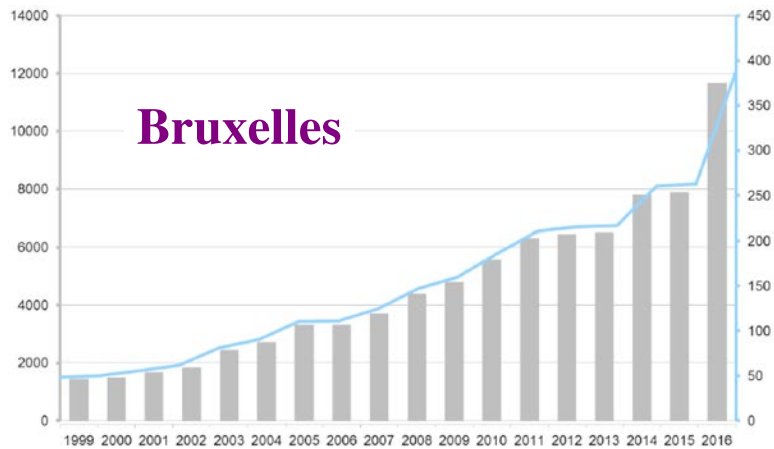


Italie, an. 70-80



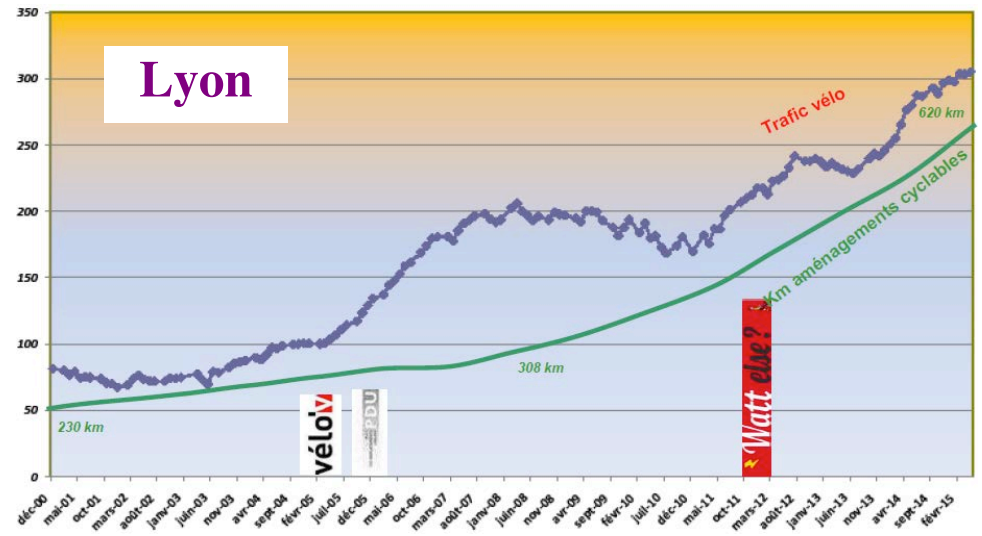
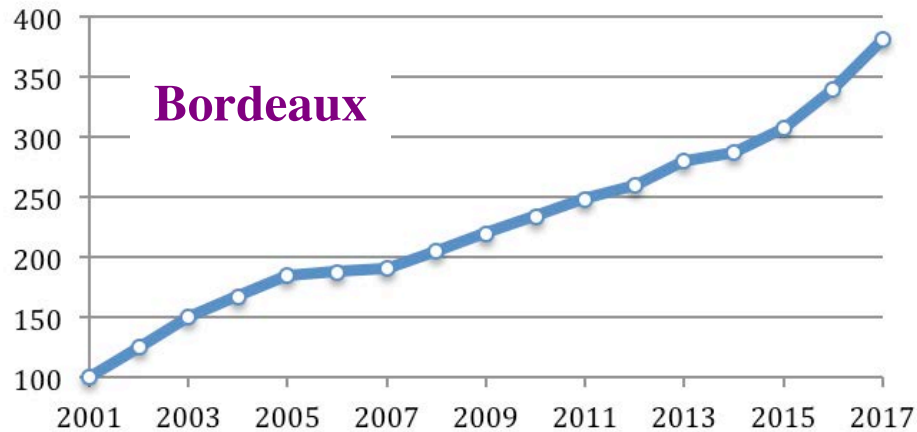
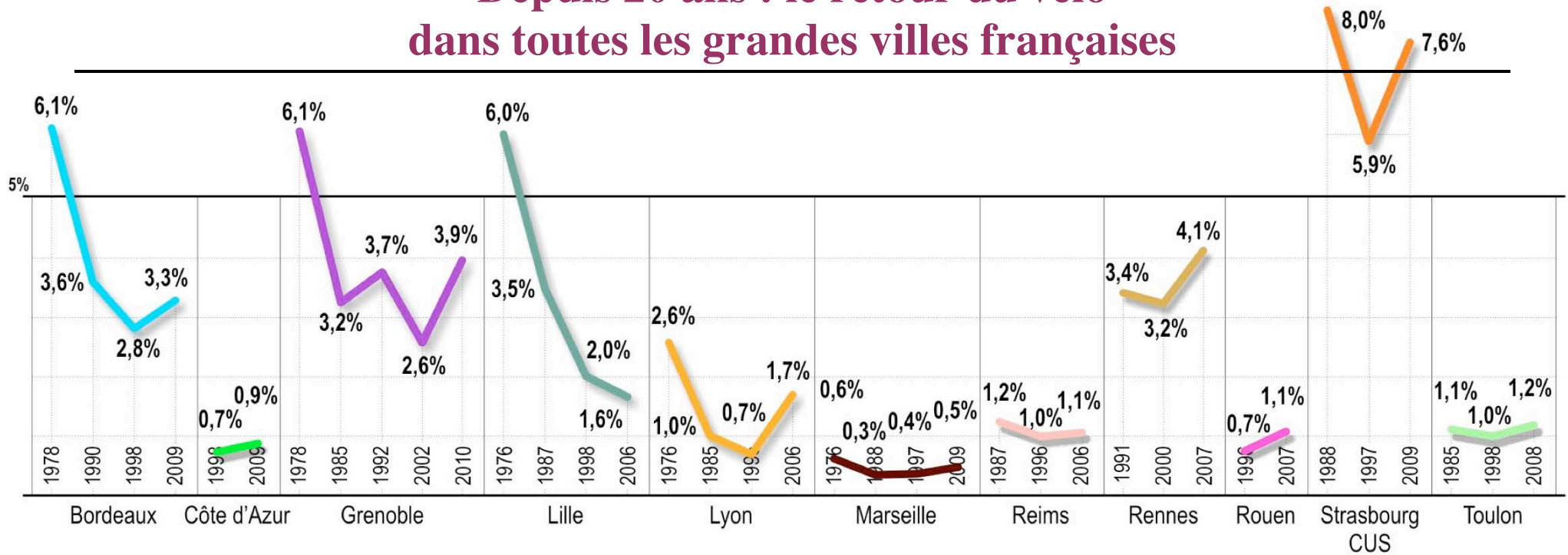
France, an. 90

# Le retour du vélo dans toutes les grandes villes occidentales



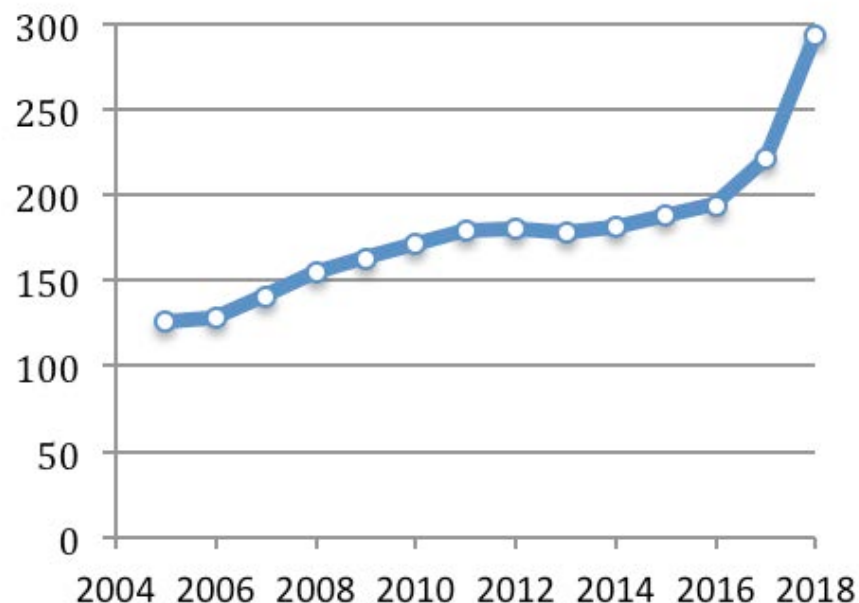


# Depuis 20 ans : le retour du vélo dans toutes les grandes villes françaises

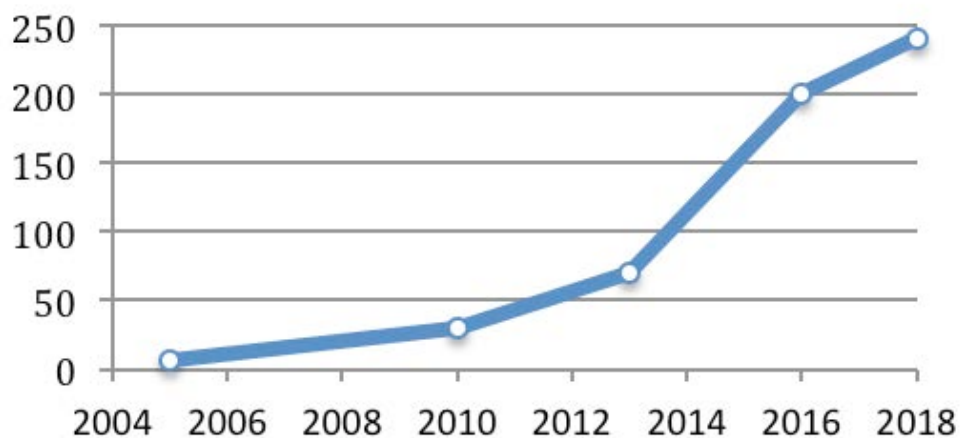


## Autres signes de l'essor du vélo utilitaire en France

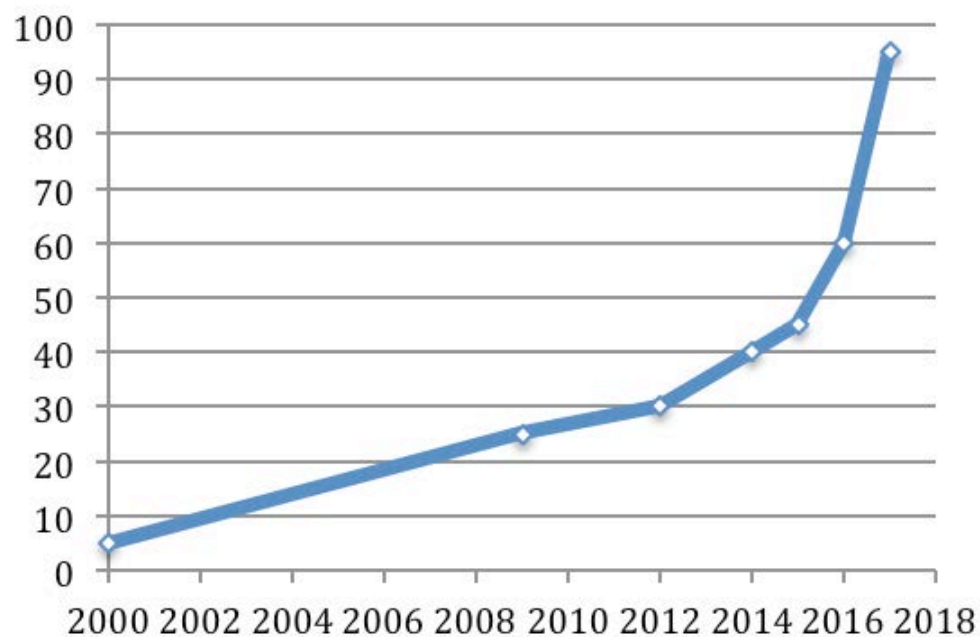
### Évolution du nombre d'associations membres de la FUB, de 2005 à 2018



### Évolution du nombre d'ateliers vélo participatifs et solidaires, de 2005 à 2017



### Évolution du nombre de vélo-écoles du réseau FUB, de 1999 à 2017



# Les facteurs explicatifs du retour du vélo

---

## 1/ La modération de la circulation automobile

- Baisse de la vitesse (zones apaisées...)
- Réduction de la place de la voiture (trottoirs élargis, tramway...)
- Stationnement payant...

NB : des aménagements cyclables utiles seulement s'ils prennent de la place à la voiture

## 2/ La santé

Se bouger pour éviter les problèmes graves liés à la sédentarité

## 3/ L'économie

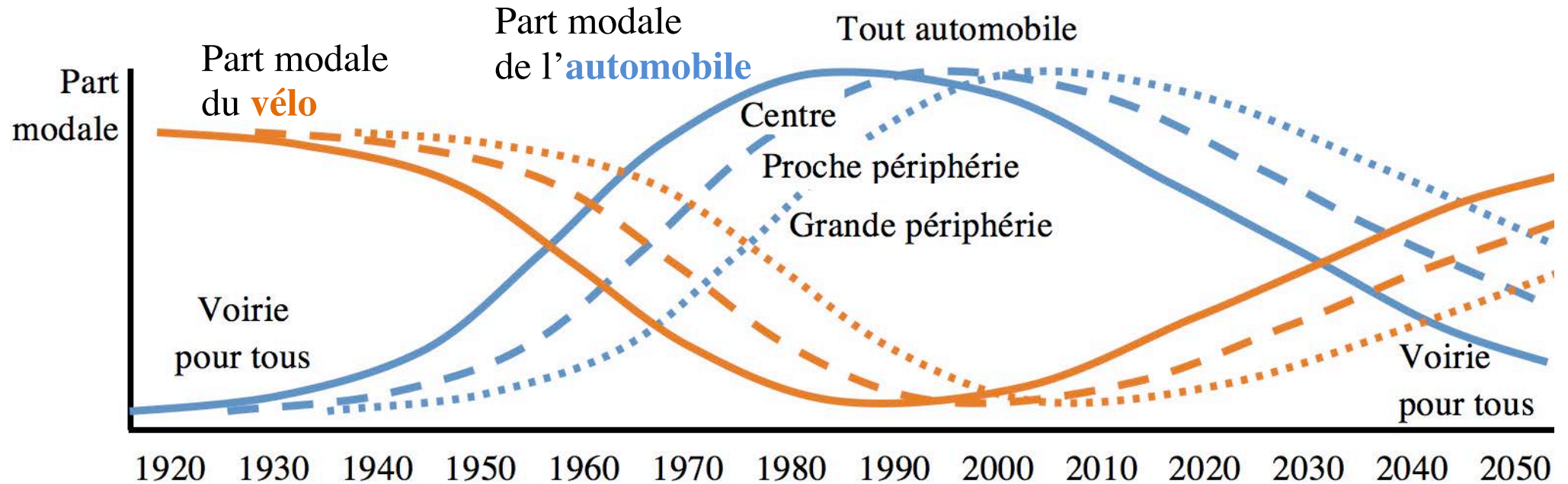
Pour les ménages : réduire les frais de transport (éviter la 2<sup>e</sup> voiture...)  
Pour les collectivités : moins cher que des aménagements routiers ou destinés aux transports publics

## 4/ L'écologie

Argument peu efficace



## Une renaissance du vélo qui correspond surtout à une baisse du trafic auto



### De nombreux décalages

- Pays-Bas
- Allemagne
- France
- Centre
- Proche périphérie
- Grande périphérie
- Grandes villes
- Villes moyennes
- Petites villes
- Classes aisées
- Classes moyennes
- Classes populaires
- Jeunes
- Adultes
- Seniors...

# Résultat : la reconstitution d'un système vélo

## Un système vélo

- = des vélos performants de divers types
- + des aménagements cyclables maillés et sûrs dans une ville calmée
- + des services : location, réparation, stationnement...
- + une formation et une communication adaptées aux divers publics

## 4 cercles vertueux enclenchés

### Un effet de club

Plus le club des cyclistes grandit, plus il est attractif

### Un effet de parc

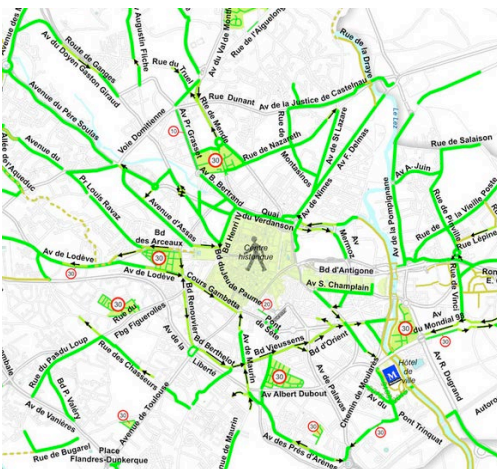
Plus le parc vélos s'accroît, plus l'offre de biens et services s'étoffe

### Un effet de réseau

Plus le réseau cyclable est dense, plus il est efficace

### Un effet de sécurité

Plus les cyclistes sont nombreux, plus ils sont en sécurité



**Merci de votre attention**

Pour en savoir plus  
(2014, 256 p., 10 €)

