



Dessin : Didier Tronchet



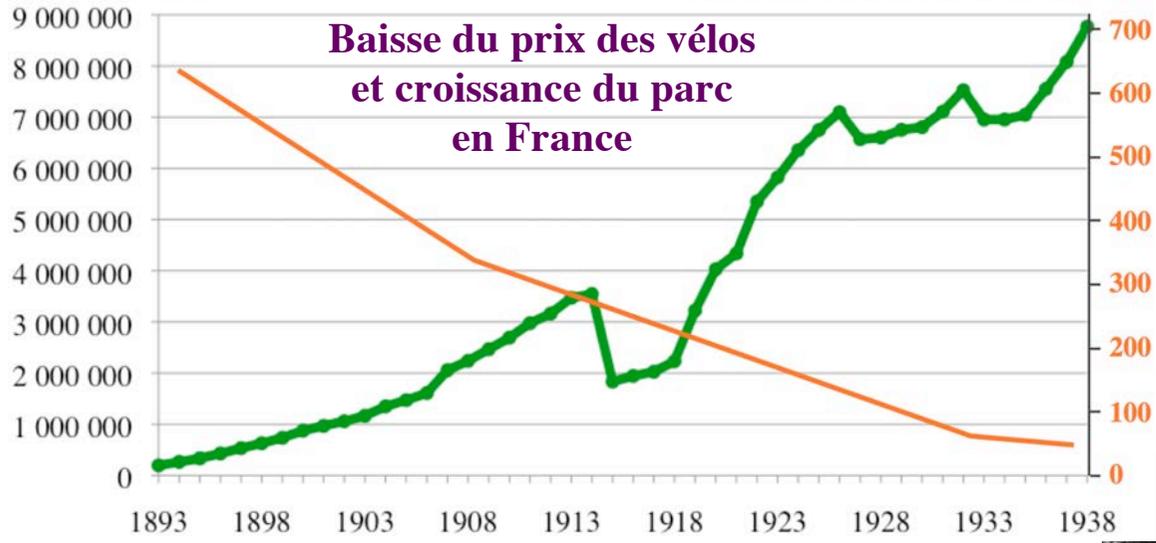
Le retour du vélo à Montpellier

Conférence-débat – Montpellier – 21 septembre 2018

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

Evolution du parc de bicyclettes

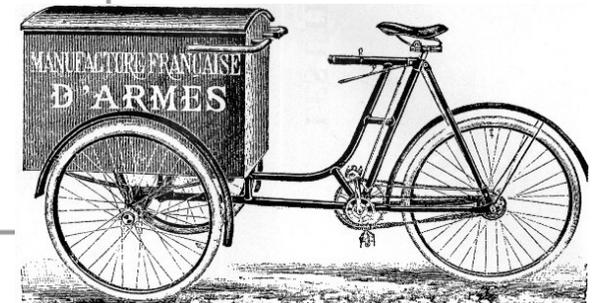
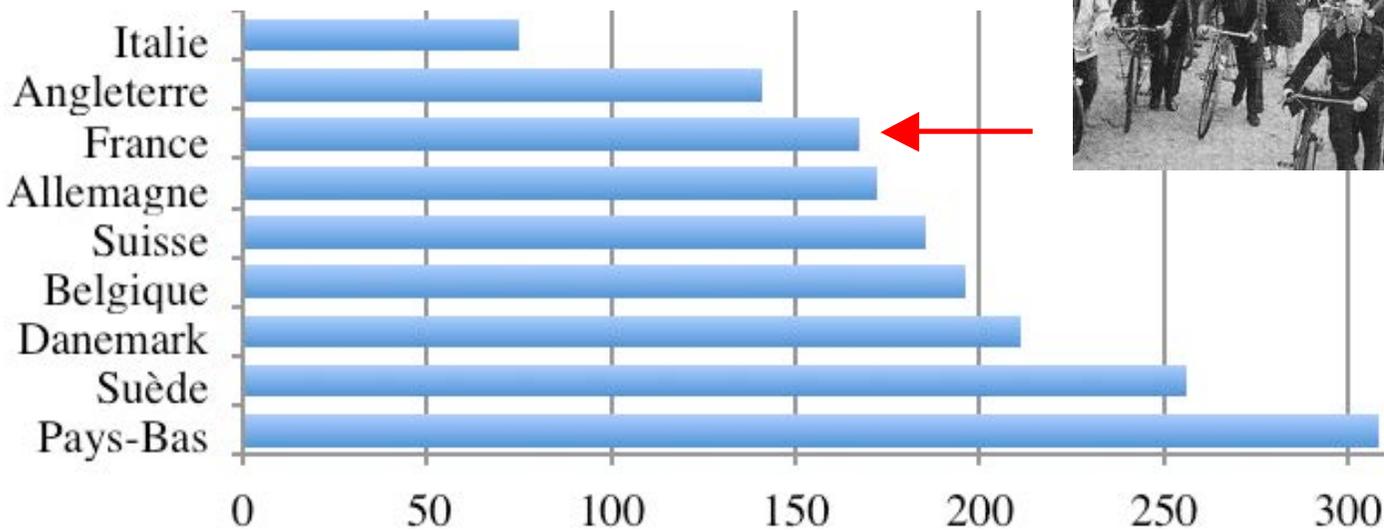
Nombre d'heures de travail nécessaire pour acquérir un vélo



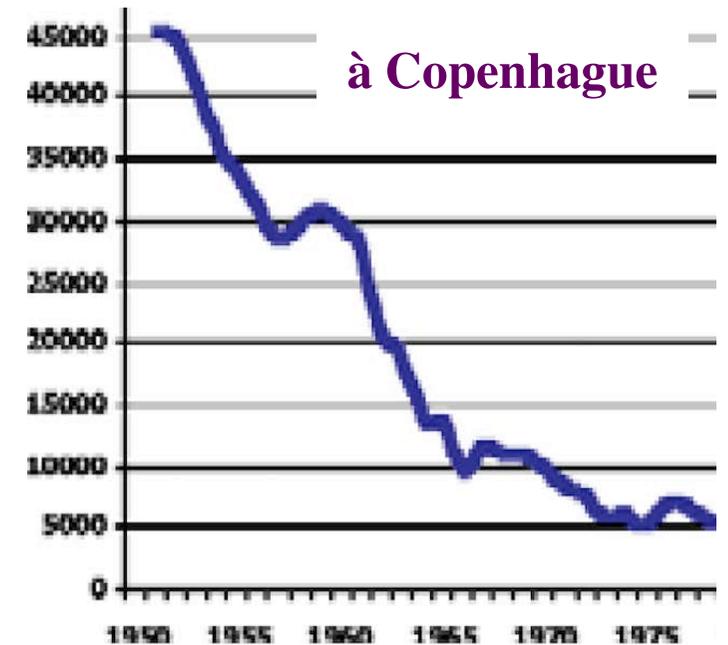
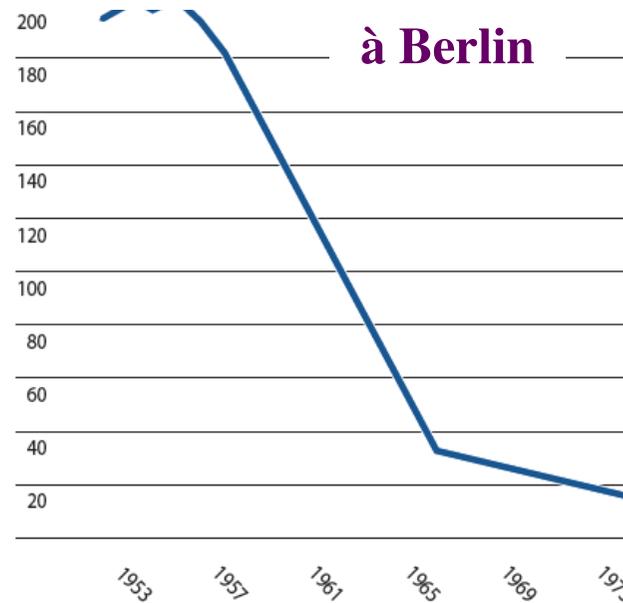
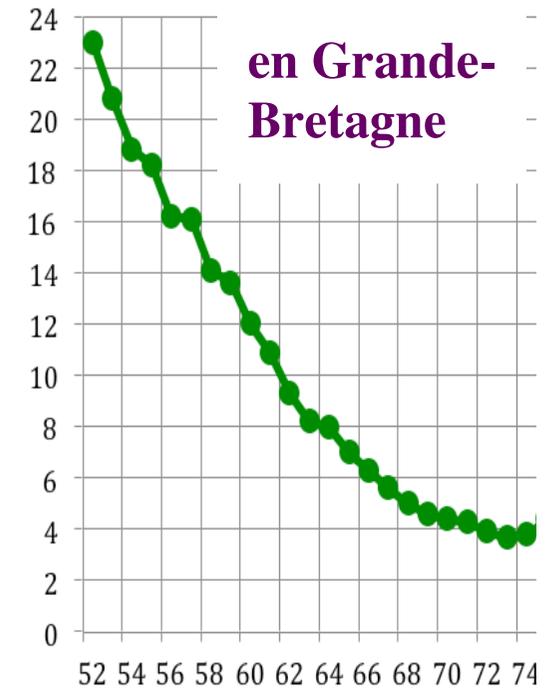
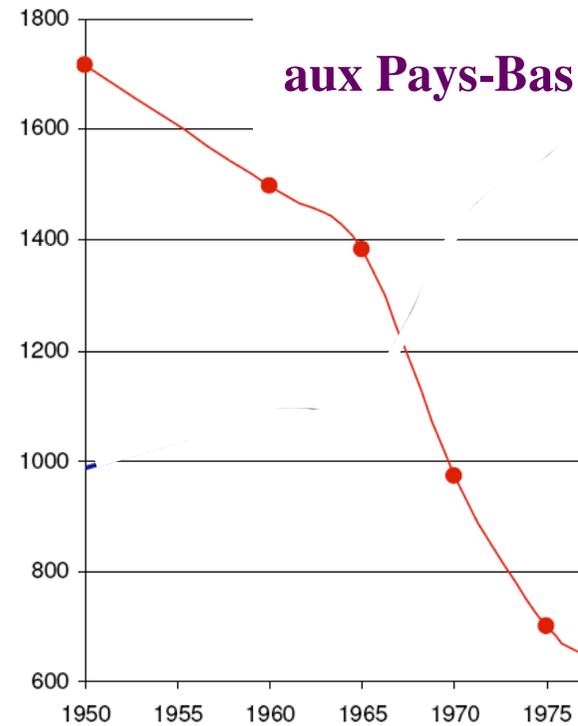
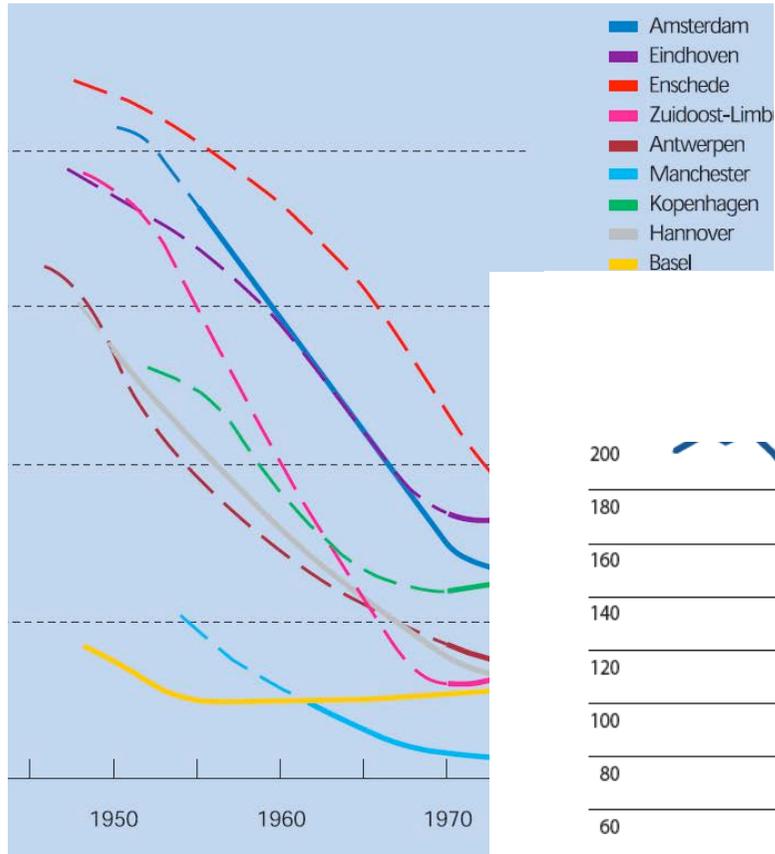
L'essor extraordinaire du vélo utilitaire jusqu'au début des années 1950



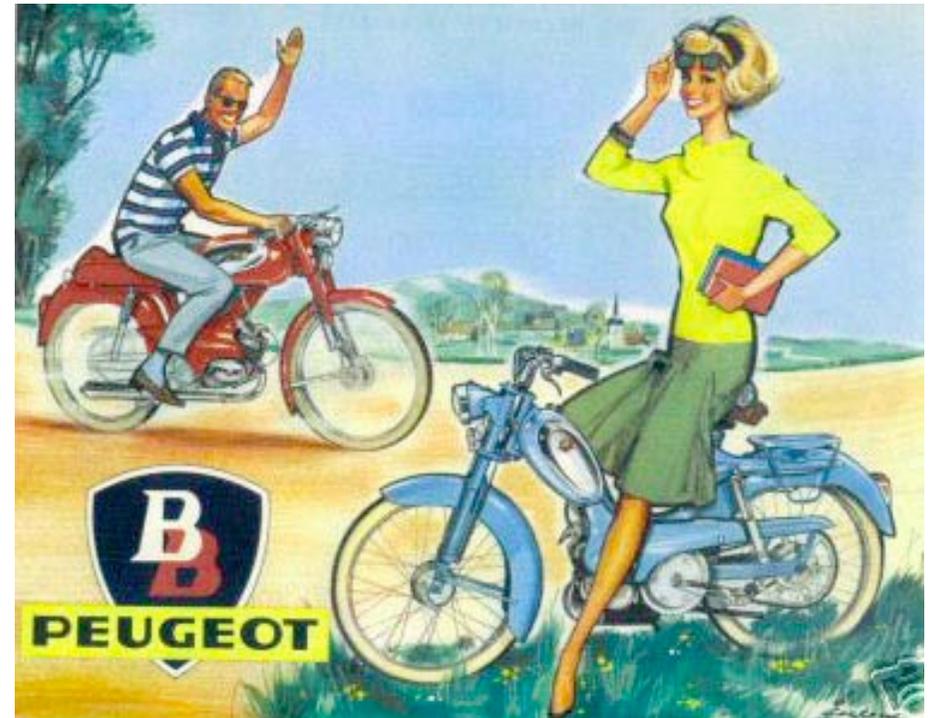
Nombre de vélos pour 1 000 habitants en Europe, en 1928



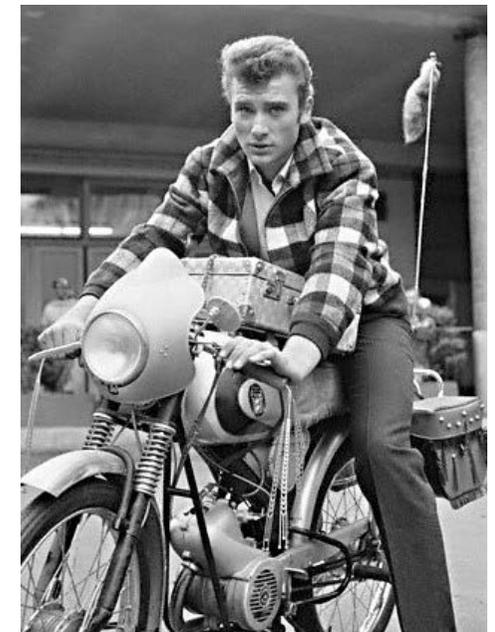
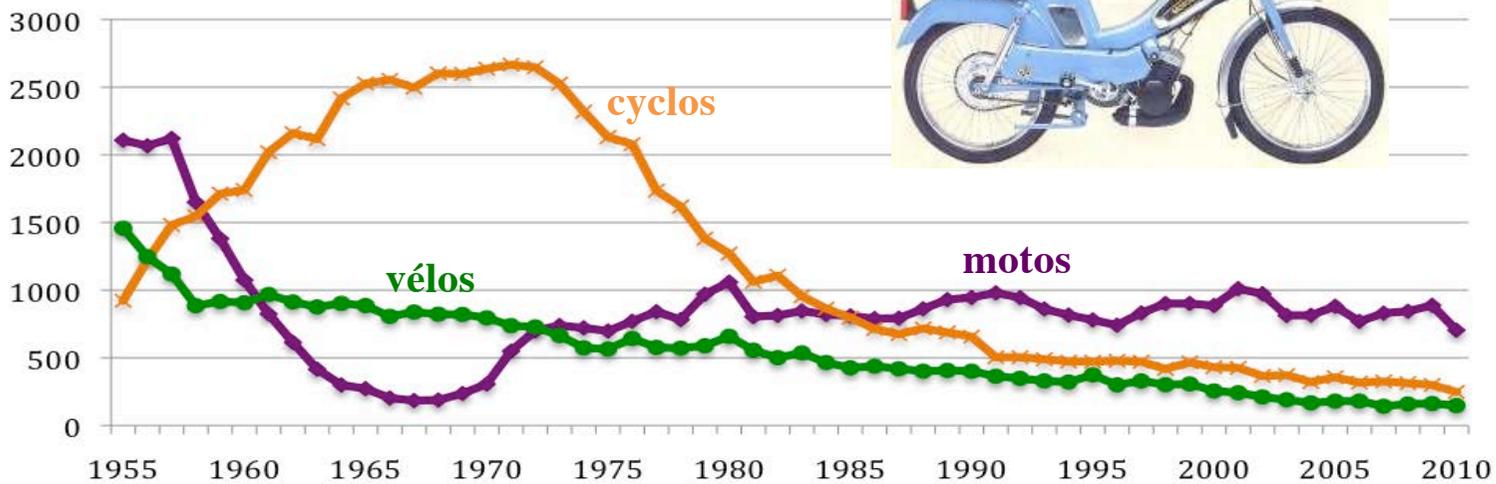
L'effondrement général de la pratique de 1950 à 1975



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

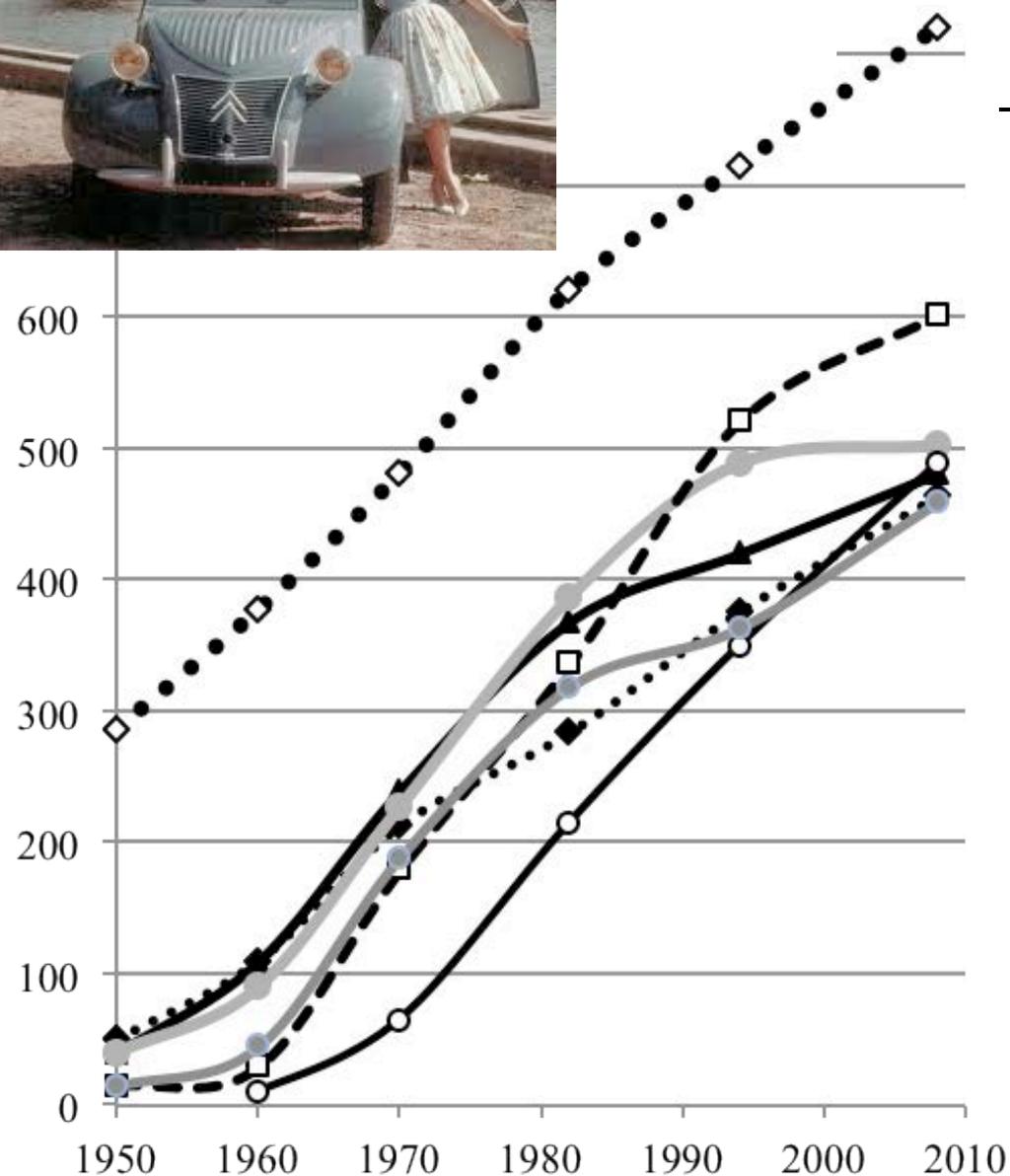


Nombre de tués sur les routes





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



L'adaptation systématique de la ville à l'automobile

Et un plan de circulation

Circulaire d'avril 1971 + subventions

Principe : simplifier et coordonner la gestion des carrefours

=> généralisation des **sens uniques**
multiplication des **carrefours à feux** avec gestion centralisée

Vitesse et trafic accrus de 20 à 40 %



Les conséquences de cette adaptation pour les autres modes

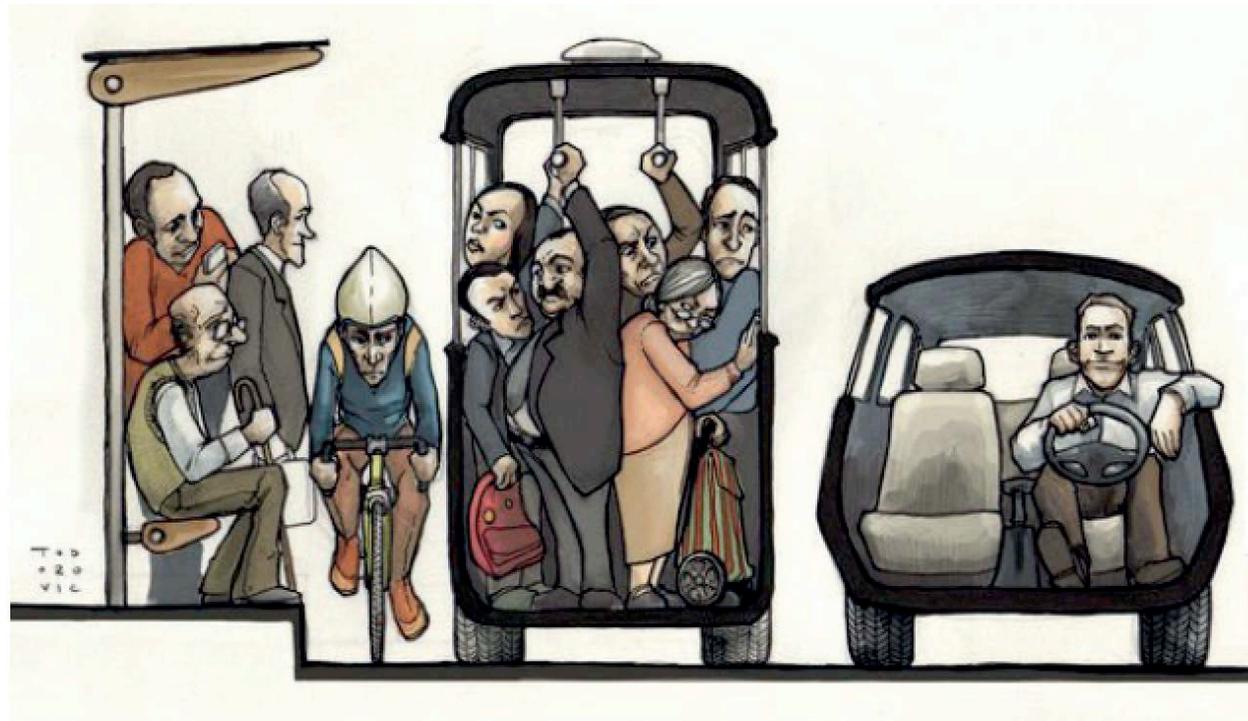
Conséquences générales

- 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**



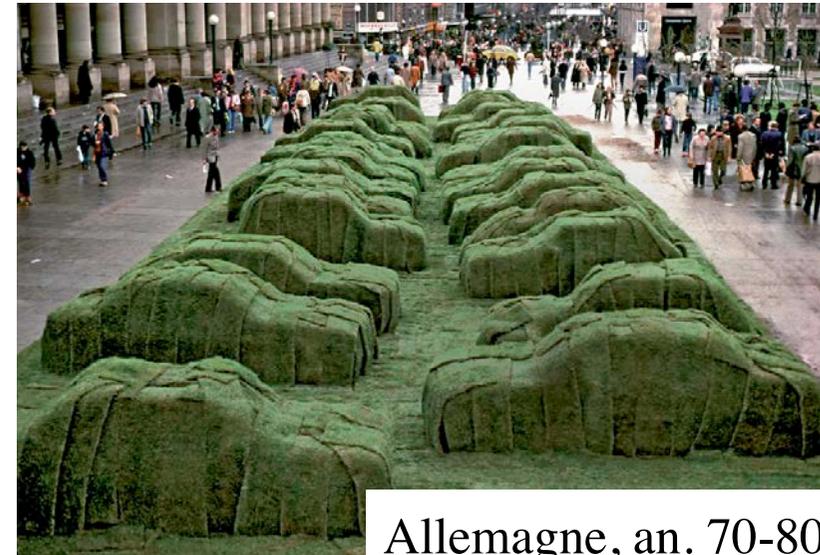
La révolte des populations contre l'envahissement automobile au cours des années 1960-1970



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



Pays-Bas, an. 70



Allemagne, an. 70-80

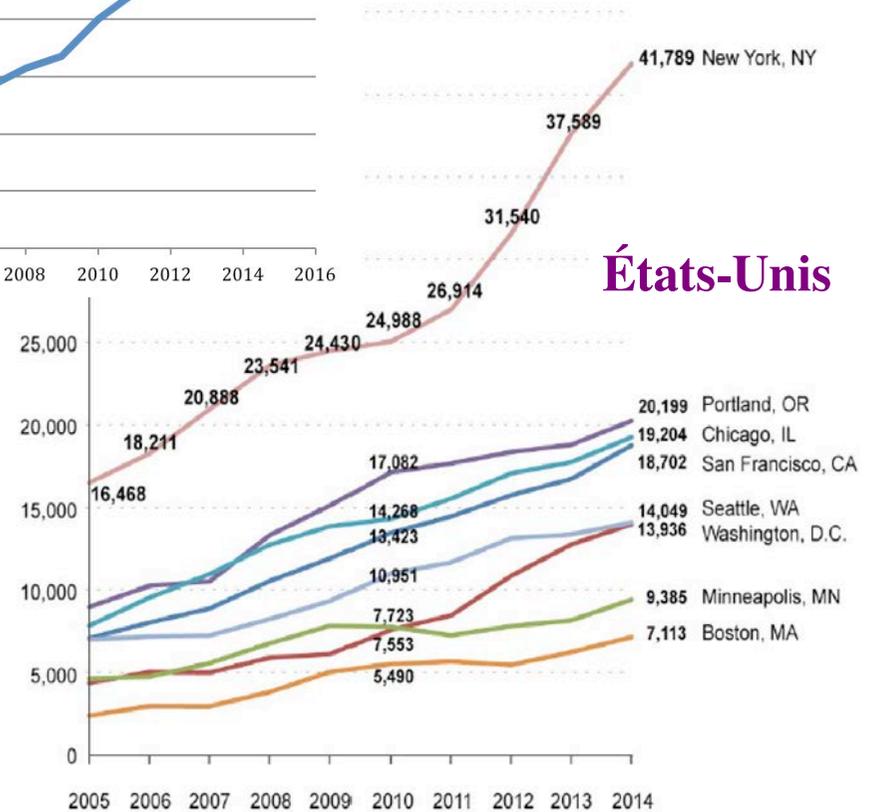
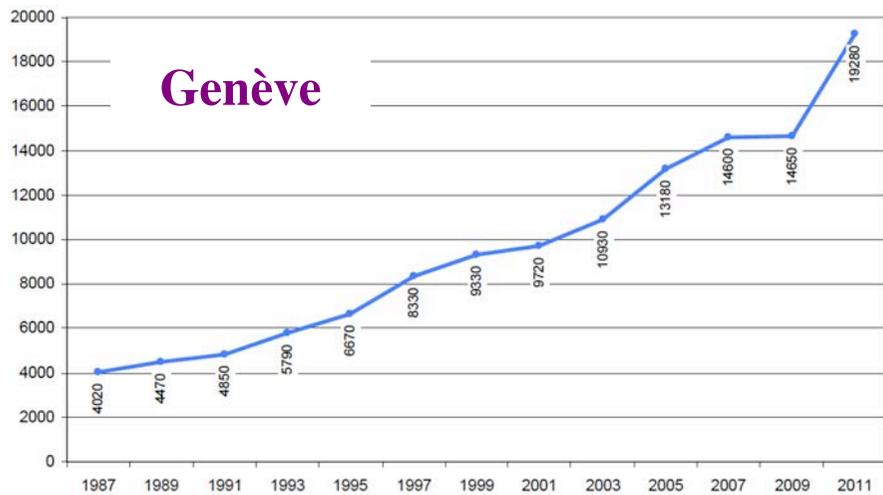
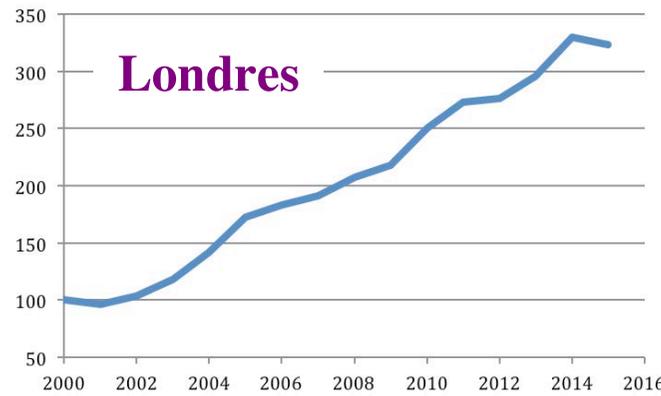
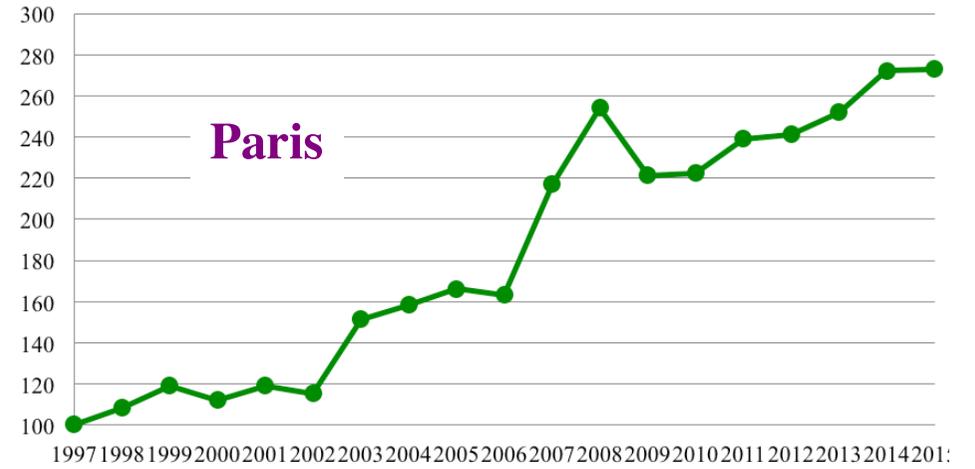
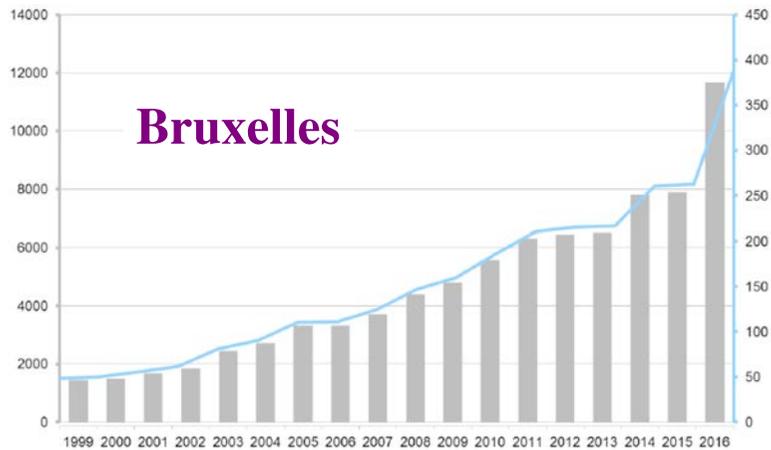


Italie, an. 70-80

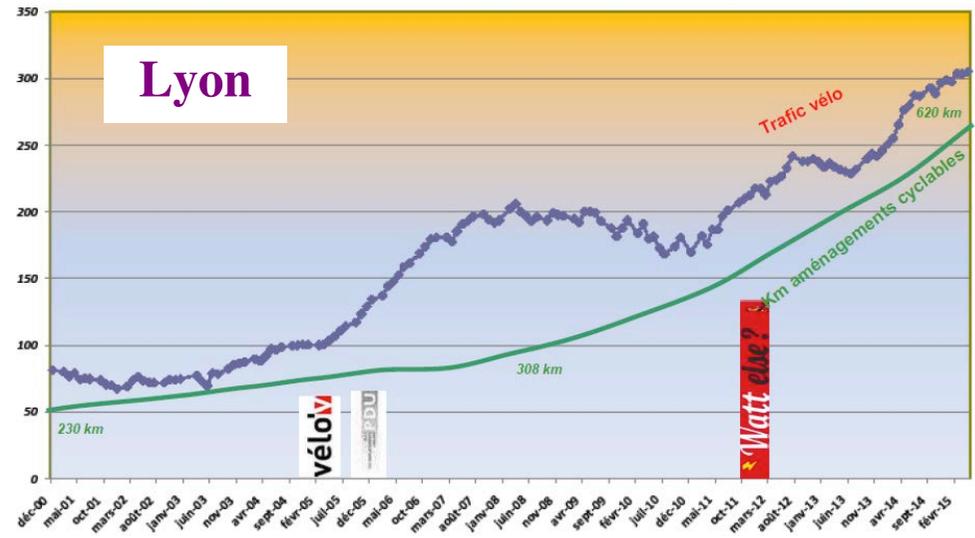
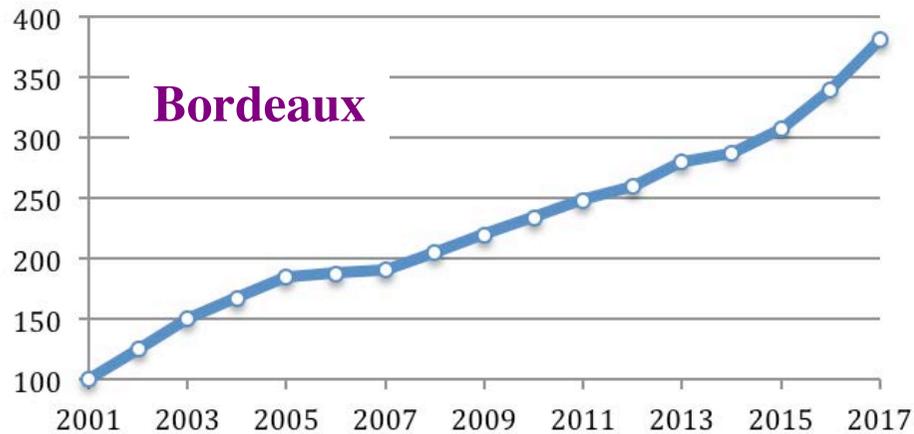
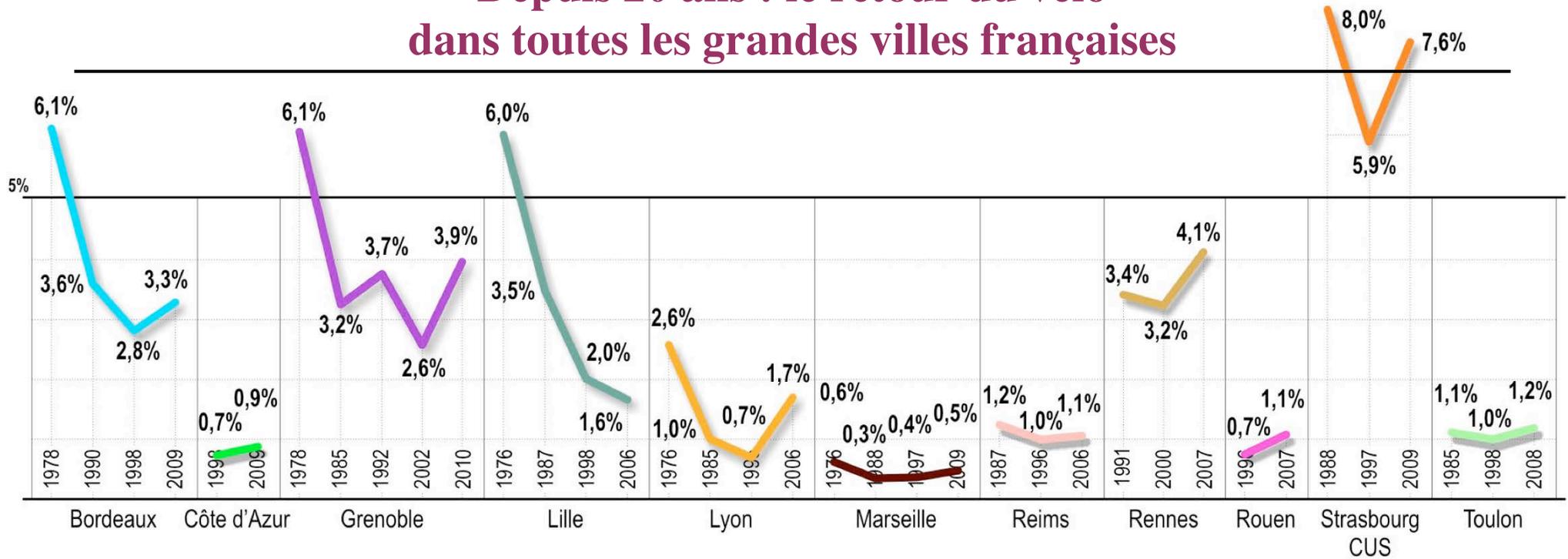


France, an. 90

Le retour du vélo dans toutes les grandes villes occidentales

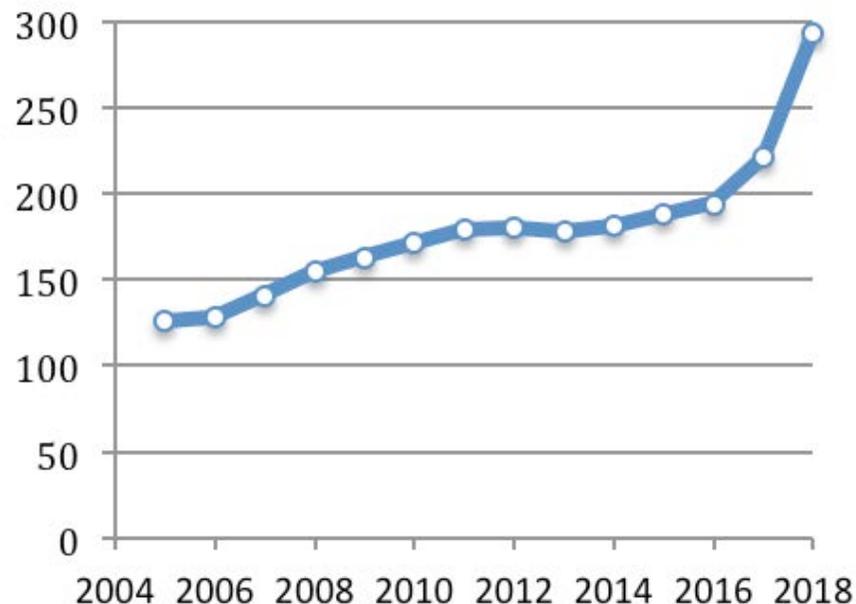


Depuis 20 ans : le retour du vélo dans toutes les grandes villes françaises

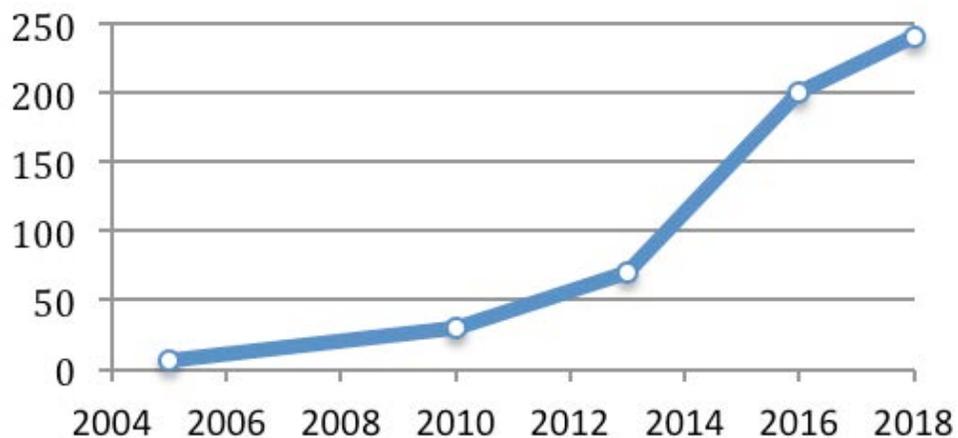


Autres signes de l'essor du vélo utilitaire en France

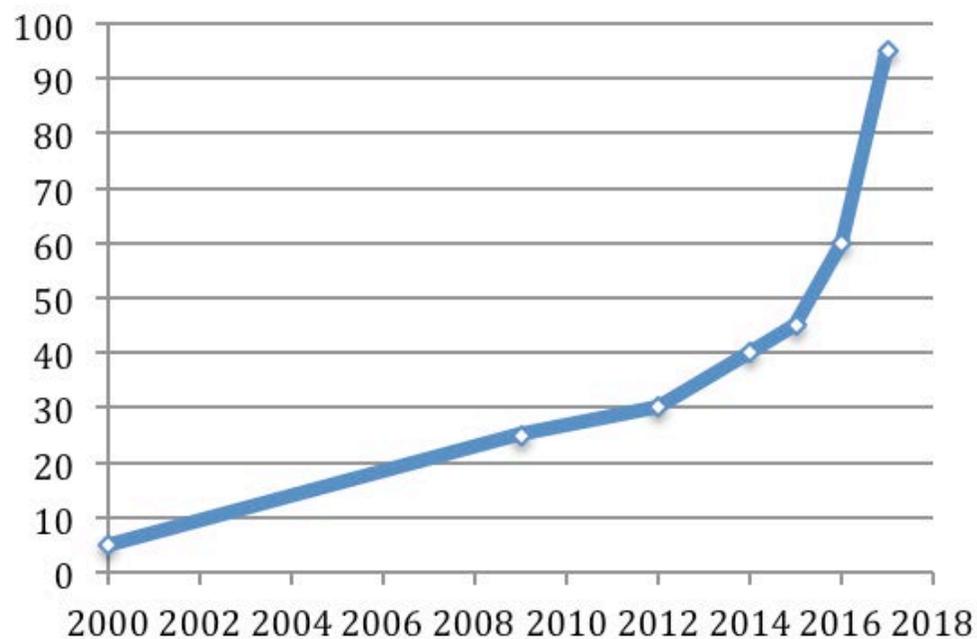
Évolution du nombre d'associations membres de la FUB, de 2005 à 2018



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

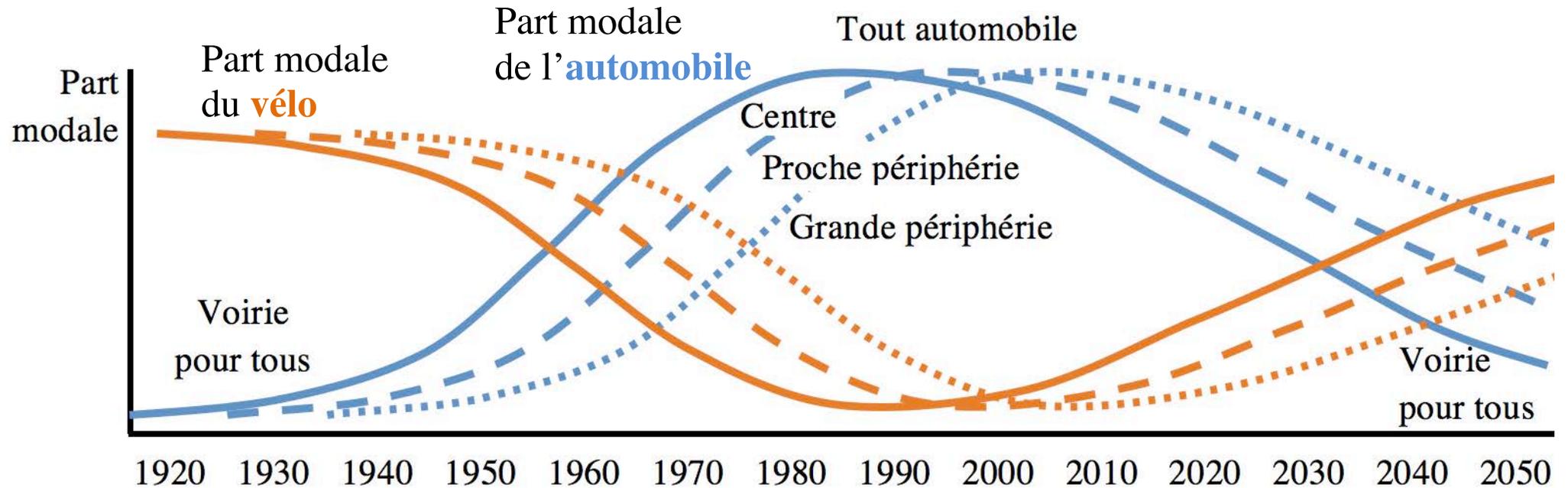
3/ L'économie

Pour les ménages : réduire les frais de transport (éviter la 2^e 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 €)

