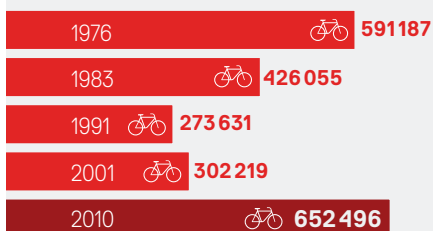


Le vélo en Île-de-France 2 fois plus de déplacements en 10 ans

Nombre de déplacements
quotidiens à vélo en Île-de-France



Des voies cyclables qui vont crescendo

Kilométrage total
dans la région



Des foyers mieux équipés en grande couronne

Part des ménages équipés
d'au moins un vélo

29%

Paris

45%

Cœur d'agglomération
(hors Paris)

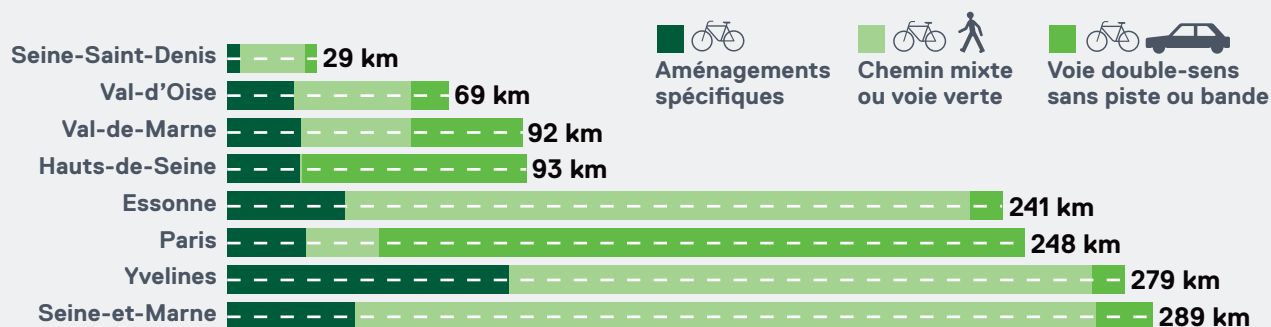
Le vélo, pour le boulot ou les loisirs

Usages du vélo en 2010 depuis
le domicile vers...

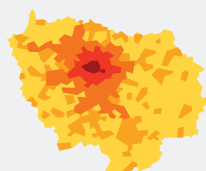


Seine-et-Marne et Yvelines : une dynamique d'aménagement

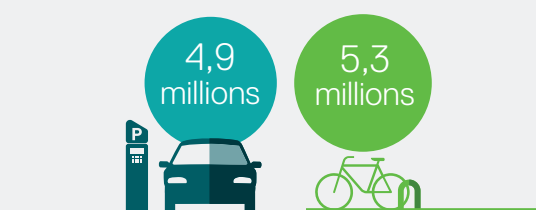
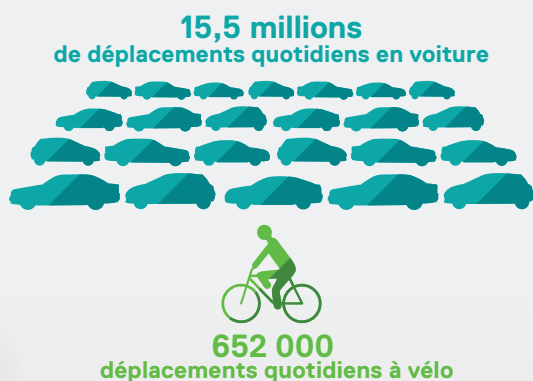
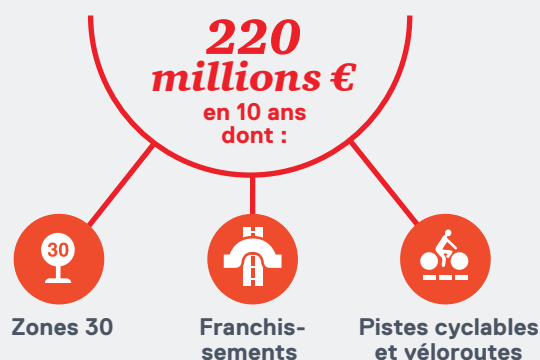
Kilomètres supplémentaires de pistes cyclables créés entre 2007 et 2012 par département



Sources : « Note rapide » n° 669 et 670 (déc.2014), IAU ; « Enquête globale transports » (2012 et 2013), Stif/Omnif

Répartition des espaces
en Île-de-France**60%**Agglomération
centrale**64%**Autres
agglomérations**74%**Espace
ruralEn Île-de-France,
plus de vélos que d'autos...

En 2010

... mais la voiture reste ultramajoritaire
dans les usagesLes investissements de la Région
en faveur du vélo depuis 2005

La vélorution francilienne

Texte **Renaud Charles** Datavisualisations **WeDoData**

Les cyclistes sont de plus en plus nombreux à brandir leurs fourches et à reprendre possession des rues. Multiplication des aménagements, nouvelles réglementations, changement de culture, le vélo entend bien ne plus être la dernière roue du carrosse.

#TRANSPORTSIDF Nous sommes en avril 1967. Au journal télévisé du soir, le journaliste Pierre Roubaud entame son reportage (1) en déclarant que l'«un des problèmes les plus préoccupants à Paris est celui de la circulation». S'ensuit l'annonce d'un projet visant à interdire les voitures dans la capitale au profit du vélo. Le micro est alors tendu aux Parisiens qui donnent des avis contrastés: «On peut quand même appuyer sur les pédales! dit l'un. Malheureusement, on est arrivé à un siècle où les gens n'aiment pas faire un effort.» «Je suis contre ce projet. C'est un retour de 50 ans en arrière. Vous comprenez, la bicyclette, c'est fini!» tonne un autre.

TRAVERSÉE DU DÉSERT

Mais l'idée de chasser la voiture des rues de Paris a-t-elle été sérieusement étudiée? Si l'on se réfère à la date de diffusion du reportage, un 1^{er} avril, on en déduit que non. C'est même tout l'inverse qui se produit. En 1976, le vélo ne représente plus que 0,2% du trafic parisien avec 18 900 déplacements quotidiens. En 1991, même chose à peu près: 0,4% du trafic avec 24 600 déplacements (2). «À cette époque, on mise tout sur la voiture en oubliant le reste, analyse Dominique Riou, chercheur à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme (IAU) et co-auteur de l'étude «Le vélo retrouve sa place parmi les mobilités du quotidien (3)». Or la voiture est très envahissante dans l'espace public. Elle prend toute la place. À Paris, quand les derniers aménagements pour vélos disparaissent au tournant des années 1970, les associations de cyclistes n'arrivent pas à se faire entendre. Cela n'a pas été le cas aux Pays-Bas par exemple. ►►



© William Dupuy/Picturastock

L'association Vélorution multiplie les rassemblements pour que la bicyclette ait davantage sa place sur la voie publique.

►► *L'importance accordée aux vélos là-bas ne doit rien au hasard!*» Boutée hors du royaume parisien, la petite reine va donc devoir ronger son frein, et ce jusqu'au milieu des années 1990 où elle repointe le bout du guidon. Il n'y a alors que 6 km d'aménagements cyclables dans Paris. «Ce sont les grandes grèves de 1995 qui vont faire redécouvrir ce mode de transport oublié», indique Dominique Riou.

LE PARTAGE DE LA VOIRIE

Ce retour sous les feux de la rampe est une première graine plantée dans le jardin d'Éden de la voiture, qui pour autant continue de régner en maître absolu. La municipalité de l'époque entend cependant changer de braquet. Les pistes cyclables fleurissent. Mais si elles créent les conditions d'une bonne pratique du vélo, cela ne suffit pas. «On ne se réduit pas à un itinéraire lorsqu'on est cycliste, souffle Dominique Riou. C'est pourquoi il s'agit de partager la voirie, sans séparer les uns des autres. Ce qui est possible notamment en abaissant les limitations de vitesse.» L'émergence, en 1990, des zones 30, où la

652 496
trajets
sont effectués
chaque jour à vélo,
soit 1,6% du
trafic francilien

vitesse est plafonnée à 30 km/h, favorise cette cohabitation. Seul hic, elles impliquent de coûteux travaux de voirie, qui limitent leur développement. «On est en train, aujourd'hui, de réinventer le concept», note Dominique Riou. Au lieu de dire que la voirie est à 50 ou 70 km/h, on va dire qu'elle est à 30 km/h et exceptionnellement à 50 km/h ou 70 km/h.»

Des villes comme Nogent-sur-Marne (94), Fontainebleau (77), Fontenay-aux-Roses et Sceaux (92) sont

ainsi passées complètement en zone 30. «Dans les villes à forte densité, il est préférable de réfléchir aux endroits où autoriser les voitures à accélérer plutôt que l'inverse, d'autant que la vitesse moyenne n'excède pas les 15 km/h», abonde Jérémie Courel, second co-auteur de l'étude de l'IAU sur le vélo.

Autre avantage des zones 30, la possibilité, depuis 2008, d'y aménager des doubles-sens cyclables, ce qui permet de faire des aménagements vélo à moindres frais. «Les observations réalisées à Paris montrent que la mortalité baisse dans les zones 30, indique Dominique Riou. Quand on a un vélo qui arrive en face de soi, on baisse naturellement sa vitesse en voiture. Cela contribue aussi à la connaissance l'un de l'autre.»

Toutes ces transformations, auxquelles il faut ajouter l'arrivée de Vélib' en 2007 (le service représente plus d'un quart des trajets à vélo dans Paris à l'heure actuelle, selon les chiffres de l'Enquête globale transport), ou encore l'autorisation faite aux cyclistes de tourner à droite au feu rouge, ont redonné des ailes au vélo. Entre 2001 et 2010, on est ainsi passé de 83 800 déplacements quotidiens à 242 200 dans la capitale, ce qui représente 3% du trafic au lieu de 1,3%. L'évolution est la même à l'échelle de l'Île-de-France qui affiche près de 652 500 déplacements quotidiens à vélo, soit 1,6% du trafic, contre 302 200 déplacements et 0,9% du trafic en 2001.

ici

... la Région

Dans le cadre de son Plan pour la mobilité durable, la Région favorise le développement du vélo en Île-de-France en finançant des aménagements divers : zones 30, passerelles et itinéraires cyclables, dont certains de grande envergure comme l'Eurovéloroute 3 entre Trondheim (Norvège) et Saint-Jacques-de-Compostelle (Espagne). Elle aide aussi des projets de lieux de réparation menant des actions de réinsertion et valorisant le recyclage.



© Marie Genet/Picuretank

Voies partagées ou réservées sont parmi les aménagements qui facilitent la circulation des vélos en ville.

UN CHANGEMENT DE CULTURE

En dehors de la voirie et de la réglementation, d'autres facteurs expliquent cette reconquête de terrain par la bicyclette. «*Il faut y voir un changement de culture lié à une prise de conscience écologique ainsi qu'à l'appropriation du vélo par des catégories sociales, comme les cadres, qui ne l'utilisaient pas du tout auparavant*, estime Jérémie Courel. *Mais il y a aussi une dimension pragmatique. Ce qui intéresse les gens, ce n'est pas forcément d'aller vite, mais de savoir combien de temps ils vont mettre. Ce que permet le vélo.*»

Et ce n'est pas son seul atout. Une étude de l'Observatoire régional de la santé publiée en 2012 montre que la pratique régulière du vélo est un moyen de se prémunir contre les principales maladies chroniques (certains cancers, maladies cardio-vasculaires, diabète, obésité, ostéoporose...) et améliore la santé psychologique (4). D'autres effets sont plus inattendus, comme ceux sur le petit commerce.

«*La manière dont on s'approvisionne est très liée à la manière dont on se déplace*, explique Olivier Razemon, auteur du *Pouvoir de la pédale* (éd. Rue de l'échiquier, 2014). *Les cyclistes ainsi que les personnes se déplaçant à pied sont de bien meilleurs clients que les automobilistes pour les commerces de proximité. En voiture, on est enclin à aller plus loin pour s'éviter les embouteillages, et donc à privilégier les grandes surfaces de périphérie.*» Pour autant, il reste encore au vélo quelques étapes à franchir avant de s'imposer comme un incontournable dans la chaîne des transports. «*L'accès aux gares est un point stratégique, soulève Dominique Riou. Jusque-là, le choix a été fait en Île-de-France d'aller chercher les gens en bus ou de proposer des parkings. Le vélo est encore balbutiant, mais le potentiel est considérable.*» L'installation des consignes à vélo sécurisées Véligo est une façon d'encourager les voyageurs à enfourcher leurs deux-roues. Financées par la Région, elles se trouvent

aujourd'hui dans une vingtaine de gares (5) dont Saint-Denis (93), Cergy-Préfecture (95) et Saint-Quentin-en-Yvelines (78). «*Mais ce qui fait défaut avant tout aux cyclistes, c'est la légitimité, et elle s'acquiert aussi par la visibilité*», affirme Dominique Riou. Chez Vélorution (6), on mise donc sur l'effet de nombre. Chaque 21 du mois et ce jusqu'à la Conférence des Nations unies sur le climat, en décembre au Bourget (93), l'association prévoit d'organiser à Paris des «masses critiques», c'est-à-dire des grands rassemblements où les cyclistes prennent possession de la chaussée pour changer le tempo du trafic. «*On est encore prisonnier d'un système automobile devenu contre-productif en ville*, clame Camille Carmoz, porte-parole de Vélorution Paris - Île-de-France. *Il est grand temps de créer de nouvelles conditions de circulation!*» ■

(1) Reportage à retrouver sur www.ina.fr/video/CAF97034495

(2) Source: «Enquête globale transport 2010», Stif-Omnif-DRIEA (traitements IAU). Téléchargeable sur www.iau-idf.fr

(3) Étude à télécharger sur www.iau-idf.fr

(4) Source: «Les bénéfices et les risques de la pratique du vélo», Observatoire régional de santé. À télécharger sur www.ors-idf.org

(5) Carte des consignes Véligo: www.transilien.com/static/services/Veligo

(6) <http://velorution.org>



À retrouver sur
www.iledefrance.fr:
« Les cyclofficines,
les infirmeries du vélo »