

Le regard tournée vers l'arrière et vers l'avant sur le vélo en France Evolution de la pratique du vélo et premier Plan National Vélo

Pourquoi l'utilisation du vélo en France est-il neuf fois moindre qu'aux Pays-Bas, six fois moindre qu'au Danemark ou trois fois moindre qu'en Suisse? Afin de comprendre ces écarts, une comparaison internationale de l'évolution de la mobilité dans son ensemble a été établie dans le cadre d'une étude PREDIT (Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres), en l'occurrence la comparaison a été réalisée avec les Pays-Bas, la Belgique et l'Allemagne. Cette étude présente par exemple les principales périodes de prise en compte de la bicyclette dans les politiques de déplacements, mettant ainsi en évidence la place du vélo sous la pression de la croissance de l'automobile. Une annexe rend compte en détail du cas édifiant de Strasbourg. En ce début d'année, la France tourne le regard également vers l'avenir, avec la publication du premier *Plan National Vélo*. L'objectif des autorités est d'encourager l'utilisation du vélo, aussi bien comme moyen de déplacement quotidien que comme activité sportive ou de loisir. Ils visent une part modale de 10 % d'ici à 2020 et aimeraient faire de la France le pays numéro 1 pour le cyclotourisme. La FUB (Fédération française des utilisateurs de la bicyclette) critique le manque d'ambition et soupçonne un manque de vision de la part de la politique. (Langue: français)

Pour plus d'informations

Plan National Vélo

www.developpement-durable.gouv.fr/Le-Plan-national-Velo.html

Article de la FUB

www.fubicy.org/spip.php?page=imprimer&id_article=328

European Cyclists Federation ECF (en anglais)

www.ecf.com

Die Entwicklung des Velos im internationalen Vergleich Frankreich will dem Velo auf die Sprünge helfen

Weshalb ist die Nutzung des Velos in Frankreich neun Mal tiefer als in den Niederlanden, sechs Mal tiefer als in Belgien und drei Mal tiefer als in der Schweiz? Eine Studie im Rahmen des Programms PREDIT (Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres) versucht diese beträchtlichen Unterschiede zu erklären, indem sie die Entwicklung der Mobilität in Frankreich, den Niederlanden, Belgien und Deutschland vergleicht. So konnten beispielsweise die hauptsächlichsten Perioden identifiziert werden, in denen das Fahrrad in der Verkehrs- und Raumplanung seinen Platz hatte, in Abhängigkeit des Drucks des Autos, dessen Vormarsch damals unaufhaltsam erschien. Ebenfalls Anfang dieses Jahres schaut Frankreich auch in die Zukunft und publiziert den ersten *Plan National Vélo*. Ziel ist das Velo sowohl als tägliches Fortbewegungsmittel als auch in Sport und Freizeit zu fördern. So soll beispielsweise der Radverkehrsanteils bis 2020 auf 10 % angehoben und Frankreich das Reiseziel Nr. 1 für Fahrradtouristen werden. Die französische Radfahrorganisation FUB vermutet jedoch einen Mangel an Visionen und Ambitionen bei der Politik. (Sprache: fr)

Weitere Informationen:

Plan National Vélo (fr)

www.developpement-durable.gouv.fr/Le-Plan-national-Velo.html

Fahrradportal

www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=3555

European Cyclists Federation ECF (en)

www.ecf.com

04.04.2012



Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres
Groupe opérationnel 1 : mobilité, territoires et développement durable

Rapport final de la recherche intitulée

Vélo et politique globale de déplacements durables

Convention n° 09/243 – janvier 2012

Frédéric Héran – frederic.heran@univ-lille1.fr



Centre lillois d'études et de recherches sociologiques et économiques
UMR 8019 Centre national de la recherche scientifique
Université de Lille 1, Cité scientifique, 59655 Villeneuve d'Ascq

Résumé

Comparée à celle des pays d'Europe du Nord et d'Europe centrale, l'utilisation de la bicyclette en France paraît bien médiocre : neuf fois moindre qu'aux Pays-Bas, six fois moindre qu'au Danemark, trois fois moindre qu'en Allemagne, en Belgique ou en Suisse. Pourquoi de tels écarts ? L'explication culturelle souvent avancée souffre de tant d'exceptions qu'elle n'est pas crédible. L'histoire des représentations de la bicyclette dans chaque pays n'épuise pas non plus le sujet. Pour comprendre ces écarts, il convient, selon nous, de se pencher sur l'évolution des politiques de déplacement urbain et de la forme urbaine qui en découle, et cela pour au moins trois raisons. Il est d'abord impossible de développer l'usage du vélo sans réduire simultanément l'usage d'autres modes, le marché des déplacements n'étant pas extensible. La pratique de la bicyclette est ensuite très sensible aux conditions de sécurité routière et donc à l'emprise du trafic automobile. Enfin, le vélo ne peut suffire à effectuer tous les déplacements et doit forcément s'intégrer dans un système de transport écologique associant marche, vélo et transports publics.

Concrètement, il convient d'adopter une démarche historique en dégagant les principales périodes de prise en compte de la bicyclette dans les politiques de déplacements et d'effectuer en même temps un travail de comparaison internationale. Trois pays sont plus particulièrement étudiés : la France bien sûr, les Pays-Bas pour le caractère assez exemplaire de leur politique en faveur des cyclistes et l'Allemagne parce que sa politique en la matière est longtemps restée assez proche de celle de la France avant de diverger.

Le rapport se présente donc comme une histoire du vélo urbain en Europe dans l'évolution d'ensemble de la mobilité. Le premier chapitre rappelle les origines de la bicyclette quand elle était considérée, à la fin du XIX^e siècle, comme un symbole de modernité. Le chapitre 2 raconte la démocratisation du vélo, du début du XX^e siècle aux années 30, et les premières menaces sur son développement liées à diverses tentatives d'adaptation de la ville à l'automobile. Le chapitre 3 rappelle comment, dans la période d'après-guerre, la pratique du vélo a rapidement décliné partout en Europe, y compris aux Pays-Bas et au Danemark, sous la pression de la croissance de l'automobile et de l'adaptation désormais systématique de la ville à celle-ci, mais aussi l'influence, en France, de l'essor débridé des cyclomoteurs. Le chapitre 4 relate les réactions très vives de la société civile au tout automobile et les tentatives des pouvoirs publics pour relancer le cyclisme urbain au cours des années 70.

Le chapitre 5 explique pourquoi, au cours des années 80-90, l'usage du vélo utilitaire reprend dans certains pays comme les Pays-Bas, le Danemark ou l'Allemagne et poursuit, au contraire, son déclin dans d'autres, comme la France. Le chapitre 6 tente de comprendre pourquoi cependant dans ce pays, au cours des années 2000, la pratique du vélo redémarre dans les centres-villes mais continue de décliner en périphérie, puis pointe l'inconsistance de l'argument écologique et la pertinence des arguments économique et de santé publique. Enfin, un dernier chapitre développe quelques aspects clefs d'une politique de ville cyclable, tels que l'importance d'apaiser la ville pour relancer la pratique du vélo, l'articulation nécessaire avec les transports publics, le rôle crucial de la promotion du vélo et de la reconquête des divers publics. Une annexe rend compte en détail du cas édifiant de Strasbourg.

Table des matières

Résumé.....	2
Summary	3
Introduction.....	4
La fausse piste de l'explication culturelle dans sa version simpliste.....	5
Une approche historique de la pratique du vélo intéressante mais insuffisante	6
Pour une approche historique du vélo dans la politique globale des déplacements urbains	7
La constitution des villes et des nations autour de certains modes de déplacement privilégiés.....	8
Des comparaisons internationales éclairantes	8
Chapitre 1. Les origines : l'avènement du vélo, symbole de modernité.....	10
Le vélo, un concentré d'innovations.....	10
Sport ou tourisme, vitesse ou découverte ?	11
Premiers aménagements cyclables	12
Le tramway, complémentaire et concurrent	12
Chapitre 2. Du début du siècle aux années 30 : démocratisation du vélo et premières menaces.....	13
La démocratisation du vélo.....	13
L'essor de l'automobile	14
La première adaptation de la ville à l'automobile	15
La régression du tramway.....	16
Le lobby automobile en action	17
Chapitre 3. La période d'après-guerre : partout le vélo en fort déclin.....	19
L'essor des deux-roues motorisés : une particularité française	19
La popularisation de la voiture	22
L'adaptation systématique de la ville à l'automobile	23
Les autres usagers écartés.....	26
Les conséquences pour les cyclistes	27
Résultat : un effondrement de la pratique du vélo utilitaire	28
Une image de la bicyclette et du cycliste urbains profondément dégradée	31
Chapitre 4. Le tournant des années 70 : les tentatives pour relancer la pratique du vélo	32
Les premières objections au tout automobile	32
La relance des transports collectifs.....	33
Les manifestations en faveur des modes non motorisés	34
La réponse pragmatique des autorités néerlandaises et allemandes	36
La réponse inconstante des autorités françaises	38
Des réseaux discontinus.....	39
Un risque d'accident à vélo très surestimé	40
Chapitre 5. Les années 80-90 : reprise de la pratique du vélo dans certains pays, poursuite du déclin dans d'autres.....	42
La modération de la circulation en Allemagne.....	42
Les zones à trafic limité en Italie	43
Les tentatives de modération de la circulation en France.....	44
Les raisons des différences de politique en France et en Allemagne	45
Succès et échec des politiques cyclables	45
Le transport public et le vélo : des relations au départ conflictuelles.....	47
Les nouvelles politiques nationales du vélo	50
Chapitre 6. Les années 2000 : accélération de la pratique du vélo dans certains pays, redémarrage dans les centres-villes en France.....	53
En Europe du Nord : accélération de la pratique du vélo.....	53
En France : relance de la pratique du vélo dans les centres-villes.....	54
Le rôle surestimé des systèmes de vélos en libre service (VLS).....	55
Les difficultés de relance d'une pratique devenue confidentielle	57
L'argument écologique dévoyé	59
L'argument santé à la rescousse	60
Bientôt l'argument économique	61

Chapitre 7. Quelques éléments pour une politique de ville cyclable	63
Du réseau maillé, au système vélo et à la ville apaisée	63
Le vol de vélos : un obstacle à mieux appréhender	65
La communication : une image du vélo urbain à reconstruire.....	67
La mise en œuvre d'un système de transport écologique	68
La reconquête des divers publics	69
Pour une concertation moderne	72
Conclusion. Quelques leçons de l'histoire	73
Annexe. Etude de cas. Comment Strasbourg est devenue malgré tout la première ville cyclable de France.....	75
Introduction	75
Le vélo faute de transports publics	77
L'adaptation de Strasbourg à l'automobile.....	78
Le rôle d'alerte et de propositions du CADR	81
Le schéma directeur deux-roues de 1978	83
La saga du tramway et la libération du centre	86
L'abandon de la périphérie à la voiture	88
La mise en œuvre d'un système vélo.....	89
La poursuite de la politique de ville cyclable	91
L'évolution du public cycliste et des lieux d'usage du vélo.....	92
Strasbourg, ville cyclable modèle ?	93
L'avenir du vélo à Strasbourg	94
Tableaux et figure	96
Synthèse	99
Glossaire des sigles et abréviations.....	103
Références	104
Tables	112
Table des figures.....	112
Table des tableaux	112
Table des matières	113



Cabinet du Ministre chargé des Transports

Paris, le jeudi 26 janvier 2012

COMMUNIQUE DE PRESSE

Thierry MARIANI présente les mesures phares du Plan national Vélo

A l'occasion des premières Rencontres nationales du Vélo qui se sont tenues aujourd'hui à Paris, **Thierry MARIANI**, Ministre chargé des Transports a présenté les **mesures phares du premier Plan national Vélo**, pour **encourager les Français à utiliser le vélo, aussi bien comme moyen de déplacement quotidien que comme activité sportive ou de loisir.**

Composé d'élus, d'associations d'usagers, de constructeurs de vélos et de représentants des ministères concernés, un groupe de travail présidé par Philippe GOUJON, Député-maire du 15^{ème} arrondissement de Paris a été chargé de présenter à l'État des **propositions concrètes pour développer l'usage du vélo.**

Thierry MARIANI a rappelé que « *Les avantages du vélo – dont la pratique ne s'élève aujourd'hui qu'à 3% en France – sont nombreux en termes de santé, de réduction des pollutions atmosphériques et de réduction du bruit, de budget des ménages, de développement économique. Je tiens à saluer l'engagement du groupe de travail et de son président dans l'élaboration du plan national vélo. Ce plan, qui répond à une demande forte de l'ensemble des acteurs, permettra de guider l'action de l'État et de ses partenaires pour promouvoir une pratique accrue et plus sûre du vélo* ».

Les mesures retenues :

Développement des aménagement et infrastructures

- **garages à vélo obligatoires** dans les constructions neuves (d'une surface minimale de 1,5 m² par appartement pour un T3 et +)
- **développement du réseau des véloroutes et voies vertes** : accroissement de 50% de la contribution de l'Etat (+ 1,5 millions d'euros)

Contacts presse :

Cabinet de Thierry MARIANI : Marion LAMURE

01 40 81 71 66

Incitation à l'usage quotidien du vélo

- **évaluation d'une indemnité kilométrique** pour les déplacements domicile-travail comparable à celle dont bénéficient les automobilistes
- clarification du cumul de **prise en charge de l'abonnement au transport collectif et de celui au vélo en libre service**
- **développement de l'intermodalité** entre vélo et transports collectifs

Amélioration de la sécurité

- **mise en œuvre du « tourne-à-droite »** qui autorise les cyclistes à ne pas marquer l'arrêt au feu rouge, dès lors qu'ils respectent la priorité accordée aux autres usagers
- **encouragement de l'apprentissage du vélo** (vélo-écoles notamment)
- **marquage des vélos pour lutter contre le vol et le recel** : partenariat entre l'Etat et le système de marquage Bicycode de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB)

Exemplarité de l'Etat

- **mise en place de relais vélos** dans les directions départementales des territoires (DDT) et dans les Directions régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)

Une meilleure perception de l'image du vélo par les Français

- **mise en place d'un programme de communication national**
- **pérennisation des Rencontres nationales du vélo**, tous les deux ans

Pour mieux garantir la réussite de l'ensemble de ces actions, les crédits mis à la disposition du Coordonnateur Interministériel pour le développement de l'usage du vélo **seront augmentés**.

Pour en savoir plus sur les politiques du vélo en France :
www.monsieurvelo.developpement-durable.gouv.fr