

LA PLACE DU VELO EN VILLE

Séminaire organisé par la Mairie du XVIII^{ème} arrondissement de Paris, le 23 septembre 2004.

Introduction générale

En guise d'introduction, je vous propose de décomposer le sujet de cette conférence mot à mot : « La place du vélo dans la ville ».

La place : c'est à dire les portions d'espace qui sont occupées. La notion de place peut être mesurées en mètres carrés (*surface* occupés par le vélo en ville), ou encore en mètres cubes (*volumes* d'espaces occupés par le vélo en ville).

Le vélo : ou bicyclette. Ici, dans la pratique, tout le monde sait ce que c'est... Et pourtant. Savez-vous quels sont les différents types de pratique du vélo ?

1. Vélo sportif,
2. Vélo de loisirs,
3. Tourisme à vélo,
4. Vélo urbain ou utilitaire, celui qui va nous intéresser plus particulièrement pour cet exposé.

La ville : du point de vue de l'urbanisme, ce terme désigne plusieurs choses :

Sans entrer ici dans le détail, on peut concevoir la ville comme un *territoire* subdivisé en plusieurs zones telles que : l'hypercentre, le centre, les zones périphériques telles que la banlieue, c'est à dire les zone périurbaine directes jusqu'au zones périurbaines lointaines.

Dans la perspective de cette intervention, nous entendons précisément ici la ville de Paris ainsi que le 18^{ème} arrondissement dans ses relations avec les autres arrondissements.

Sur cette base de définitions quelque peu « académiques », on peut se questionner de la façon suivante à propos de Paris :

Quels sont les éléments qui, dans l'histoire comme dans l'espace parisiens, nous permettent d'affirmer qu'aujourd'hui le vélo a « sa place », voire « prend de la place » au sein de la ville de Paris ?

Pour répondre à cette question, je vous propose de procéder selon trois étapes qui constituent également le plan de cette intervention :

Dans un premier temps, on définira ensemble « la place du vélo en ville » du point de vue de *l'histoire*. Ensuite, dans une seconde période, je vous proposerai d'aborder le sujet du vélo en ville selon un point de vue plus *spatial*. Enfin, en troisième lieu, nous décrypterons dans le détail les *différentes pratiques du vélo* que l'on rencontre en ville, à Paris.

Partie 1 : Définition de « La place du vélo a Paris » du point de vue de l'histoire.

Tout d'abord, je tiens à insister sur le fait suivant : le vélo n'est pas réapparu, « comme ça », du jour au lendemain, dans les rues de Paris.

Le fait d'avoir quelques milliers de cyclistes qui circulent chaque jour dans la capitale est le fruit :

1. Premièrement, de longues années d'efforts de la part des *collectivités locales*, en particulier de la Mairie de Paris.
2. Deuxièmement, de *l'évolution d'une société* en faveur de la protection de l'environnement et des modes doux, dont le vélo,
3. Troisièmement, c'est aussi du à des *choix de vie* de la part des citoyens, des parisiens et franciliens d'adopter le vélo plutôt qu'un autre mode de déplacement (et ce n'est pas faute d'avoir le choix des modes en Ile-de-France).

Pour vous présenter cette *approche historique*, je vais vous citer trois dates (ce que j'appelle dans ma thèse des « marqueurs temporels »). Ces dates sont autant de périodes charnières concernant le renouveau du vélo à Paris :

1. **1995** : grèves du transport public. Historiquement, c'est à partir de cette date que l'on a vu enfin le nombre de déplacements à vélo ainsi que celui des cyclistes augmenter à Paris. Cette accroissement est toujours en cours à ce jour.
2. **Août 2001** : multiplication des « couloirs de bus Delanoë » légalement ouverts aux vélos malgré une polémique parisienne puis nationale. Cette période estivale a connu trois points importants dans l'histoire du vélo en ville : la reconnaissance par le grand public des couloirs mixtes bus/vélo en tant qu'aménagement cyclable (aménagement pourtant créé en 1974) ; la reconnaissance de la place du vélo en ville ; la reconnaissance de la complémentarité entre vélo et transport public.
3. **Septembre 2003** : organisation a Paris du Congrès international Vélo City qui a réuni tous les experts vélo du monde entier. Mais surtout, grâce à Monsieur J-L MARCHAL, organisation d'une randonnée vélo qui a compté près de 10.000

cyclistes. Autant dire que lors du passage de cette randonnée sur les Champs Elysées, les vélos ont pris beaucoup de place !

Il y aurait bien d'autres dates à citer. Retenons de celles qui viennent d'être mentionnées qu'elles font référence à d'importantes périodes de *ruptures* où le vélo a pris visiblement de la place au sein de l'espace public parisien, notamment grâce à la multiplication des aménagements, comme nous allons le voir à présent.

Partie 2 : Définition de « La place du vélo à Paris » du point de vue de l'espace.

Outre l'approche historique, on peut aussi argumenter du point de vue de *l'espace* cette fois :

En effet, selon la Mairie, 94 % de l'espace public parisien est occupé par le déplacement automobile (source : B. Delanoë, 2003). Autrement dit, le territoire parisien ne consacre que 6% de son espace « au reste », c'est à dire aux piétons, aux cyclistes et au transport public. Il y aurait ici beaucoup à dire en ce qui concerne la place de la voiture en ville, mais c'est un autre sujet de débat...

On peut aussi définir la place du vélo à Paris en fonction des *aménagements cyclables* en présence, ce que je qualifie dans ma thèse de « marqueur spatiaux » (voir doc. annexes) :

<i>Types d'aménagements</i>	<i>Nb de km</i>
Pistes cyclables	95
Bandes cyclables	43
Contresens cyclables	4
Couloirs mixtes bus/vélo	118
Total	260

Types d'aménagements cyclables dans Paris intra muros en 2003 (source : Observatoire des transports, « Bilan des déplacements en 2003 à Paris », Paris, 2003).

Il existe bien d'autres aménagements cyclables à Paris. Par contre, je ne dispose d'aucune donnée statistiques. Ex : coulées vertes (sud, près de Montparnasse 14^{ème}, et est, 12^{ème}, en direction du Lac Daumesnil), feux tricolores spécifiques pour les vélos, parkings vélo extérieurs, ouverts, non sécurisés (type arceaux), parkings vélo intérieurs, fermés, gardiennés (type Maisons Roue Libre) ; bus de vélocation de la RATP ; trottoirs mixtes vélos/piétons ; signalétique (horizontale, verticale).

Remarquons que la superficie de Paris est de 105 km². Il serait intéressant de pouvoir calculer, tous aménagements cyclables confondus, la superficie que ceux-ci occupent (en km² et %).

Voilà, nous venons de voir ici comment, du fait des aménagements cyclables, le vélo prenait place dans l'espace parisien.

Il nous reste maintenant à décrire de manière détaillée *qui sont les cyclistes* utilisateurs de ces aménagements, et surtout, quelles sont leurs pratiques du vélo au sein de la ville de Paris.

Partie 3 : Les différentes pratiques du vélo en ville.

Nous venons de voir rapidement comment est réapparu le vélo en ville et quels étaient les principaux aménagements cyclables en présence dans Paris.

A présent, nous allons nous interroger de manière approfondie sur la pratique du vélo en ville : *autrement dit, de quelle nature sont les cyclistes que l'on rencontre à Paris ? Est-ce qu'ils utilisent leur vélo juste pour se promener ? Ou bien pour faire du sport ? Faire des courses ? Aller au travail ?*

Il existe diverses méthodes de classification permettant de répertorier les cyclistes. La méthode est issue de bureau d'études. Comme nous l'avions vu en introduction, celle-ci se subdivise en quatre catégories distinctes de cyclistes. L'avantage d'une telle méthode, c'est qu'elle permet de répertorier les différents motifs de pratique du vélo, à savoir :

1. Vélo sportif,
2. Vélo de loisirs,
3. Tourisme à vélo,
4. Vélo urbain ou utilitaire (logiquement, puisque nous nous situons en ville, c'est à dire en territoire urbain).

Nous allons aborder dans leur généralité les 3 premières catégories, puis nous nous attarderons sur la dernière catégorie constituée par les cyclistes urbains.

1). - Les cyclistes sportifs :

Leur pratique du vélo est basée sur la *vitesse* et *l'endurance*. Depuis 1997, la pratique du vélo de course est en baisse. Généralement, les cyclistes sportifs se rencontrent peu dans les villes où ils ne font que transiter. Dans le cas de Paris, les entraînements des cyclistes sportifs s'effectuent à la lisière de la ville, par exemple au sein des vélodromes publics des bois de Vincennes et Boulogne.

2). - Les touristes à vélo :

Le **tourisme** à vélo se définit comme le fait de voyager pour le plaisir de découvrir d'autres lieux que celui dans lequel on a l'habitude de vivre, cela à l'aide d'un moyen de déplacement non motorisé spécifique : le vélo.

Généralement, les touristes cyclistes font du vélo pour les **motifs** suivants : exploration du patrimoine des terroirs, des régions et des pays réputés autant pour leurs qualités climatiques, paysagères et naturelles, que pour leurs richesses culturelles, gastronomiques, architecturales ou historiques. En France, de nombreux **sites**, qu'il soient urbains ou ruraux, se prêtent à des activités de tourisme à vélo, ce qui fait de l'hexagone l'une des premières destinations au monde pour le tourisme à vélo. Toutefois, cette pratique cyclable est surtout le fait de touristes étrangers, puisque seulement 30% des français explorent leur pays à vélo.

A Paris, en été, du fait des nombreuses infrastructures cyclables et des services de guidage et de vélocation proposés, il n'est pas rare de voir circuler des touristes à vélo.

3). - Les cyclistes de loisirs

Le **loisir** est un laps de temps de plusieurs heures consécutives consacré à des activités récréatives. Le vélo de loisirs se pratique pour deux **motifs** essentiels : la détente et la promenade. Ici, tous les **types de vélos** sont utilisés.

En France, en 2004, on estime entre 25 et 30 millions le nombre de cyclistes de loisirs (source : estimations basées sur les données AFIT, 1996).

A Paris, de plus en plus nombreux sont les cyclistes de loisirs. C'est par exemple un groupe d'amis qui va le samedi à Neuilly-Plaisance louer des vélos et faire une promenade guidée le long des bords de Marne, ou c'est une famille avec des enfants en bas âges qui promène à vélo le dimanche matin sur les quais de Seine fermés aux voitures.

NB : la catégorie « cyclistes de loisirs » est très importante à promouvoir. En effet, on a remarqué que c'est par la pratique du vélo de loisirs que peu à peu de nombreux cyclistes en viennent à une pratique du vélo plus utilitaire (ex : courses, domicile travail). Ceci qui nous conduit à l'analyse de la 4^{ème} catégorie de cyclistes.

4). - Les cyclistes urbains :

On définit un **motif utilitaire** par ce qu'il n'est pas : il s'agit d'une pratique du vélo non motivée par les loisirs, le tourisme ou le sport. Les motifs utilitaires suivants sont à l'origine de la pratique du vélo urbain : déplacements domicile / travail ou domicile / lieu d'études (école, collège, lycée, université) ; déplacements domicile / lieu de loisirs (cinéma, gymnase, restaurant) ; visite de parents ou d'amis, achats divers (marché, supermarché) ; démarches administratives (courriers etc.).

Quatrième et dernière catégorie, le cycliste urbain (ou utilitaire) représente un acteur du vélo très différent de ceux que nous venons de décrire. Trois choses distinguent un cycliste urbain d'un autre cycliste : sa conception du vélo en tant que **mode de déplacement** ; sa philosophie qui considère le vélo comme une **alternative à la voiture** (urbanité) ; et sa pratique du vélo pour des motifs principalement **utilitaires**.

Approximativement, en France, on évalue à 2 millions le nombre de cyclistes urbains qui roulent au quotidien, ce qui constitue en moyenne entre 0,5 et 2% du nombre total des déplacements urbains. Mais ces données sont à nuancer, car le nombre de cyclistes urbains occasionnels (circulant uniquement les beaux jours) est beaucoup plus important.

Le kilométrage annuel d'un cycliste urbain est loin d'être négligeable avec une moyenne de 3.000 à 6.000 kilomètres par an (*voir document annexe pour calculer son propre kilométrage annuel*). Autres caractéristiques : le cycliste urbain **circule seul**. Sa **saison préférée** s'étale de mai à octobre. Toutefois, « un vrai cycliste urbain » circule toute l'année, quel que soit le climat ou le relief en présence (ex : Paris, Chambéry, Lille).

Les distances de parcours du cycliste utilitaire sont relativement courtes : chaque déplacement fait en moyenne entre 0.5 et 5 kilomètres. Toutefois, il est fréquent que ces distances soient parcourues deux à quatre fois par jour (ex : lorsque le cycliste rentre déjeuner à son domicile). De plus, le cycliste urbain effectue souvent de nombreuses boucles de déplacement : récupération d'un enfant à l'école (siège enfant sur le porte-bagages), courses diverses (porte-bagages), ou activités sportives par exemple.

Il existe en France plus d'une centaine d'associations de promotion du vélo urbain, soit 10.000 cyclistes associatifs oeuvrant pour la défense et la promotion du vélo urbain. Ces associations sont fédérées par la FUBICY (cf. références en annexe).

Toutes les classes *d'âges* sont représentées chez les pratiquants le vélo urbain, à l'exception des jeunes cyclistes (entre 3 et 10 ans) qui sont sous-représentés en France pour cause *d'insécurité routière*. Proportionnellement, la pratique du vélo urbain est majoritairement *masculine*, avec seulement 33% (source : IFEN, 2003) de femmes cyclistes urbaines. Les cyclistes urbains sont également assez marqués du point de vue des *catégories professionnelles et sociales* (source : INSEE, 1999). Par exemple, les déplacements domicile / lieu d'études sont élevés parmi les jeunes de moins de 20 ans, qu'il s'agisse de collégiens (11 à 15 ans), de lycéens (15 à 18 ans) ou d'étudiants (18 à 30 ans). Cette population comptabilise d'ailleurs un taux de pratique du vélo urbain six fois plus élevée que chez les actifs ou les retraités.

Il est possible de classer les catégories professionnelles et sociales par volume de pratique du vélo urbain. Ainsi, on trouve de façon croissante : les ouvriers, les agriculteurs, les employés, les cadres moyens, les cadres supérieurs, puis les professions libérales. Depuis les décennies 1980 - 1990, la part des ouvriers, des lycéens et des collégiens ne cessent de diminuer chez les cyclistes urbains, tandis que les catégories cadres supérieurs et professions libérales sont toujours en progression.

En matière d'aménagement, les cyclistes urbains ont de nombreuses exigences. Les besoins d'aménagement sont toujours justifiés par la nécessité de garantir à la fois la *sécurité des cyclistes* (éviter les accidents) et la *sécurité des vélos* (lutter contre le *vol* et le *vandalisme*). Les aménagements favorisés des cyclistes urbains sont les suivants : pistes et bandes cyclables, feux réservés aux cyclistes, sas vélo, zones 30, couloirs mixtes bus / vélos, parkings vélos et signalétique.

Enfin, en France, les *potentiels* de pratique du vélo urbain sont très importants. Plusieurs facteurs viennent expliquer cela : la mise en place de diverses réglementations en faveur du vélo urbain (ex : Loi sur l'Air et PDU en 1996, ou loi SRU en 2000), et le facteur « tendance » à la pratique du vélo urbain et la réalisation de nouveaux aménagements en faveur du vélo urbain (schéma directeur cyclable etc).

En ce qui concerne les cyclistes urbains parisiens, voici quelques chiffres :

Entre 2002-2003, le nombre de cyclistes urbains a augmenté de 31 % sur les aménagements cyclables en présence (source : Mairie de Paris, 2003) :

<i>Données sur les cyclistes</i>	<i>Pourcentages</i>
Répartition homme femmes	33% femmes et 67% hommes
Agés de 25-34 ans	30%
Agés de 18-24 ans	24%
Habitant Paris intra muros	93%
Actifs utilisant le vélo au quotidien pour se rendre à leur travail	72%
Etudiants utilisant le vélo au quotidien pour se rendre sur leur lieu d'études	75%
Cyclistes ne possédant pas de voitures	45%

Données diverses sur le vélo à Paris en 2003 (source : Observatoire des transports, Bilan des déplacements en 2003 à Paris, 2003).

Conclusion

Pour cette intervention, nous nous étions donnés comme objectifs de définir quels étaient les éléments qui, dans *l'histoire* comme dans *l'espace* parisiens, nous permettaient d'affirmer qu'aujourd'hui le vélo avait bien « sa place » au sein de la ville de Paris.

Comme on l'a vu, diverses périodes ont été assez cruciales dans la renaissance du vélo dans Paris comme par exemple les grèves du transport public de 1995.

Egalement, en décryptant quelque peu l'espace parisien, nous avons qualifié quels étaient les aménagements cyclables en présence dans la ville : pistes, bandes cyclables, stationnement etc.

Mais surtout, nous avons cherché à mieux connaître qui étaient les cyclistes parisiens. Ainsi, ils pratiquent le vélo bien sûr pour des motifs utilitaires, mais également pour le sport, le tourisme ou le loisir.

Outre les approches urbaines ou historiques, il existe bien d'autres façons de concevoir la place du vélo en ville, comme vous allez le voir au fil des interventions qui vont suivre.

En tous cas, je voudrais insister tout particulièrement sur un fait : il existe également selon moi une place *psychologique* du vélo dans l'esprit des parisiens. En effet, il n'y a pas de pratique cyclable dans une ville sans un minimum de « culture vélo ». Alors de quoi s'agit-il ?

Et bien c'est à la fois un certain *état d'esprit* favorable au vélo, mais aussi un bon état de *connaissances* relatives au vélo dans ses divers motifs de pratique (loisirs, tourisme, sportif et utilitaire), et enfin, le dépassement d'un certain *seuil de pratique* du vélo en ville que je situe dès 3% de parts de marché vélo.

Voilà. A présent je vous invite à me faire part de votre culture vélo, et à me poser toutes les questions que vous souhaitez. Merci de votre attention.