

# LET'S MOVE!

ADAPTER LA RUE  
À LA MARCHÉ ET AU VÉLO

BIBLIOGRAPHIE

L'INSTITUT  
PARIS  
REGION

PARTI PRIS DE LA MÉDIATHÈQUE #13

## À l'occasion de la semaine européenne de la mobilité, L'Institut Paris Region organise un Parti Pris dédié aux mobilités actives, avec la projection d'un documentaire suivie d'une table ronde.

Cette bibliographie réalisée par la médiathèque Françoise Choay propose des références issues de son fonds.

### Parti Pris #13 *Let's move*, Adapter la rue à la marche et au vélo 20 septembre 2022

#### PUBLICATIONS DE L'INSTITUT PARIS REGION

##### **Bogota : stratégie et opportunités au bénéfice d'une ville cyclable**

Chronique de l'urbanisme tactique n°4, 17 mars 2022

En s'appuyant sur un entretien avec des responsables de la mobilité à Bogota, les auteurs exposent la politique en faveur du vélo de la capitale colombienne. Avec ses fermetures hebdomadaires et dominicales pour les vélos : 125 kilomètres sur les avenues principales, et un réseau cyclable performant de 590 km, Bogota est une des villes les plus cyclables d'Amérique du Sud. Depuis 2018, la ville se déclare même capitale mondiale du vélo. Quand la crise sanitaire est arrivée en Colombie, la ville a renforcé la politique cyclable ambitieuse et en vigueur depuis quarante ans. Par la suite, un nouveau réseau temporaire est venu compléter le réseau cyclable existant et de nouveaux corridors dédiés ont gagné de la place sur les véhicules motorisés, consolidant la place du vélo dans les moyens de transport du quotidien.

<https://www.institutparisregion.fr/amenagement-et-territoires/les-chroniques-de-lurbanisme-tactique/bogota-strategie-et-opportunités-au-benefice-dune-ville-cyclable/>

##### **Barcelone capitalise sur son expérience tactique pour transformer ses espaces publics**

Chronique de l'urbanisme tactique n° 5, 21 avril 2022

À Barcelone, les premières expériences tactiques ont été lancées par la Ville dès 2014-2015 avec des installations légères et provisoires pour accompagner des travaux de réaménagement. Lorsque la pandémie de Covid a démarré en Europe en 2020, Barcelone a été l'une des villes européennes les plus dynamiques pour proposer une stratégie d'adaptation des espaces publics autour de la mobilité. À l'échelle de la métropole, mais surtout de la municipalité de Barcelone, des solutions légères, rapides à mettre en œuvre et sécurisées, comme des pistes cyclables, des itinéraires sécurisées ou encore des « rues aux écoles » ont été réalisés. Barcelone a su apprendre de ses expériences tactiques précédentes, notamment avec le programme des Superilles, lancé en 2016 et permettant 3 niveaux d'action : fermeture de certaines rues au trafic de transit, réduction de la vitesse dans d'autres rues et maintien de la circulation à 50 km/h sur les axes structurants. Ces stratégies permettent davantage d'agilité pour s'adapter aux impératifs de la crise, tout en s'inscrivant dans une logique de durabilité pour la plupart des dispositifs. L'approche tactique, est ainsi un préambule à l'aménagement pérenne.

<https://www.institutparisregion.fr/amenagement-et-territoires/les-chroniques-de-lurbanisme-tactique/barcelone-capitalise-sur-son-experience-tactique-pour-transformer-ses-espaces-publics/>

##### **Vivre la ville en bonne santé, marcher, bouger !**

Chronique de la marche et de l'espace public n° 4, 7 avril 2022

La sédentarité, directement en cause dans nombre de maladies chroniques, occasionne une facture médicale et sociale considérable pour les ménages, les collectivités et l'État. Une première estimation pour la France est chiffrée à plus de 1,3 milliard d'euros par an. Lutter contre la sédentarité répond alors au double enjeu de finances publiques et de bonne santé des populations. Les bienfaits de l'activité

physique sur la santé ne sont plus à démontrer. Cependant, alors que, la marche est l'une des premières sources d'activité physique recommandées par les institutions, elle n'est peut-être pas encore suffisamment valorisée. Parmi les éléments incitatifs, l'environnement urbain tient une place importante. On parle alors de marchabilité d'une ville ou d'un quartier.

<https://www.institutparisregion.fr/mobilite-et-transport/modes-actifs/chroniques-de-la-marche-et-de-lespace-public/vivre-la-ville-en-bonne-sante-marcher-bouger/>

##### **Le mouvement pro-vélo change de braquet**

Cahiers de L'Institut Paris Region, N°178, juin 2021.-pp. 66-69

L'évolution de l'engagement associatif et de la pratique du vélo largement développée, reconfigure le mouvement citoyen en faveur de ce mode de déplacement en Île-de-France.

<https://doc.institutparisregion.fr/exl-php/vue-consult/bibliotheque/DOC00083055>

##### **Les Supercykelstier de Copenhague : enseignements pour l'Île-de-France, 2020**

Depuis une décennie, les *Supercykelstier*, littéralement « super pistes cyclables », de Copenhague décuplent la pertinence du vélo dans les transports du quotidien de la région capitale danoise. Elles ont transformé les pratiques de déplacement et créé une nouvelle géographie des mobilités dans cette région de 1,9 million d'habitants. Quelle lecture faire de cette expérience ? Quels enseignements et bonnes pratiques en tirer pour l'Île-de-France ?

[https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewE-tudes/000pack2/Etude\\_2340/NR\\_Copenhague.pdf](https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewE-tudes/000pack2/Etude_2340/NR_Copenhague.pdf)

##### **Le rôle des associations dans le « retour du vélo » en Île-de-France**

Note rapide Mobilité, n° 834, 2020

Le rôle des associations dans le « retour du vélo » en Île-de-France. Selon les premiers résultats de l'Enquête globale transport (EGT 2020), l'usage du vélo a grimpé de près de 30 % en dix ans en Île-de-France. La mobilisation du mouvement associatif a joué un rôle décisif dans ce développement.

<https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/le-role-des-associations-dans-le-retour-du-velo-en-ile-de-france/>

##### **Le vélo sera au cœur de la mobilité post-confinement, Interview de Dominique Riou, 22 avril 2020**

D. Riou présente son point de vue sur l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement dans la ville post-confinement. Il s'interroge sur la voiture comme mode de déplacement « protégé », sur l'opportunité à saisir pour le vélo. L'urbanisme tactique, dont il donne une brève définition, est au cœur de l'aménagement de la voirie, en France et dans plusieurs métropoles étrangères. Il évoque également le projet RER V.

<https://www.institutparisregion.fr/mobilite-et-transport/modes-actifs/le-velo-sera-au-coeur-de-la-mobilite-post-confinement/>

##### **Services de mobilité en free floating, retours d'usagers, 2020**

Cette étude a permis de focaliser l'attention sur les utilisateurs du



Sur la base d'un modèle dynamique et de différentes sources de données, les auteurs ont compilé la première base de données mondiale sur la propriété et l'utilisation du vélo par pays de 1962 à 2015. Leur comparaison entre l'évolution historique du taux de possession de vélos par habitant et la possession d'une voiture révèle cinq types différents dans une courbe en S parmi les différents pays.

La possession d'un vélo n'entraîne pas nécessairement une utilisation élevée de la bicyclette, qui reste au contraire marginale pour les déplacements quotidiens dans le monde (<5 % pour la plupart des pays). Une politique mondiale en faveur de la bicyclette et le développement des infrastructures a permis le transfert modal comme les Pays-Bas et le Danemark peuvent conduire à d'importants avantages inexploités pour le climat et la santé.

<https://www.nature.com/articles/s43247-022-00497-4.pdf>

### **Du renouveau de la marche en milieu urbain**

Héran, Frédéric

Espaces et sociétés, n°179/4, 2019

Les piétons ont longtemps été négligés par les politiques de déplacements urbains. L'urbanisme fonctionnaliste en serait la cause première. L'article propose une autre explication qui rend mieux compte de ce désintérêt, puis de l'attrait récent pour la marche, au moins dans les zones denses des grandes villes. Le « tout automobile », défini comme la priorité accordée à la voiture en toutes circonstances, a relégué les piétons dans des espaces résiduels et limité leurs mouvements. Mais ce paradigme est aujourd'hui en crise à cause des externalités négatives qu'il génère. Aussi, depuis quelques années, un nouveau paradigme émerge, reposant sur le principe d'« une voirie pour tous ». Il remet le piéton au sommet de la hiérarchie des modes de déplacement et considère les autres modes comme de simples relais du piéton. Les politiques de déplacements urbains cherchent désormais à améliorer la marche en ville, en requalifiant les espaces publics et en traitant les coupures urbaines. (résumé éditeur)

### **Les deux-roues motorisés en milieu urbain : solution ou problème ?**

Héran, Frédéric

Transports urbains, n°131, septembre 2017

L'article propose dans un premier temps des éléments de cadrage sur l'usage des deux-roues : le marché des usagers, les catégories. Il expose ensuite leurs avantages et leurs inconvénients par rapport aux voitures et aux vélos : vitesse, consommation d'espace, bruit, consommation d'énergie et pollution, risques d'accidents. Enfin, l'auteur s'interroge sur leur avenir en milieu urbain.

### **Pourquoi tant de cyclistes aux Pays-Bas ?**

Héran, Frédéric

Transports urbains, n° 126, mai 2015

L'article tente d'expliquer l'exception cycliste néerlandaise qui tient à une succession originale d'évolutions sociétales et de décisions politiques qui vont presque toujours dans le sens du développement de la « petite reine ». Pour traiter la question, l'article revient aux origines du vélo au Pays-Bas, puis révèle les principales étapes qui émaillent l'histoire du rapport des Néerlandais à ce mode de déplacement. Aujourd'hui, les Pays-Bas exportent leur savoir-faire tout en développant de nouvelles innovations au bénéfice des cyclistes et de leur sécurité.

### **La ville durable, nouveau modèle urbain ou changement de paradigme ?**

Héran, Frédéric

Métropolitiques. eu., 23 mars 2015

Les modèles urbains qui s'inscrivent dans le mouvement de la ville durable ne relèvent pas, selon Frédéric Héran, du registre de l'utopie, mais poursuivent des objectifs qui se veulent réalistes. Ils se trouvent de ce fait en rupture avec la tradition de l'urbanisme moderne, opérant un changement de paradigme.

<https://metropolitiques.eu/La-ville-durable-nouveau-modele>.

[html#:~:text=Les%20mod%C3%A8les%20urbains%20qui%20s,op%C3%A9rant%20un%20changement%20de%20paradigme.](https://www.nature.com/articles/s43247-022-00497-4.pdf)

### **Quel avenir, en France, pour le vélo utilitaire ?**

Héran, Frédéric

Futuribles, n° 402, sept.-oct. 2014

En s'appuyant sur diverses expériences étrangères, le potentiel du vélo utilitaire est loin d'être négligeable en France. Il pourrait être utilisé pour de nombreux déplacements pour substituer d'autres modes de transports et pas seulement dans les grandes villes. Mais le développement de l'usage du vélo passe par la mise en œuvre d'un système vélo dont les perspectives sont présentées ainsi que le rôle possible dans l'adaptation des villes à l'écomobilité.

## **LES REVUES « SPÉCIAL VÉLO » DISPONIBLES À LA MÉDIATHÈQUE :**

**Ville et vélo :** <https://villes-cyclables.org/ressources/ville-ve-lo-le-magazine>

**Vélocité :** <https://www.fub.fr/boutique/magazine-velocite>

## **Ouvrages**

### **Les espaces publics à l'épreuve des mobilités**

Fleury, Antoine (dir.) /Frétigny, Jean-Baptiste (dir.)/Kanellopoulou, Dimitra (dir.).- 2022

Les mobilités et les espaces publics sont deux objets qui méritent d'être articulés, et ce, afin de mieux comprendre les enjeux de l'espace des sociétés. Ce livre montre que les mobilités inscrivent les espaces publics à des échelles bien plus larges que celles auxquelles ils sont habituellement appréhendés. Il donne aussi à voir combien les espaces publics mettent les mobilités aux prises avec l'altérité du monde et des corps.

### **Évolution des mobilités dans le Grand Paris. Tendances historiques, évolutions en cours et émergentes**

Apur.- 2021

Les pratiques et habitudes de mobilités du quotidien ont largement évolué ces dernières années et sont actuellement questionnées par les contextes de la crise sanitaire et climatique obligeant la ville et chaque habitant à une nouvelle forme de résilience. Ces évolutions, en termes de mobilité, sont notamment portées par l'apparition de nouvelles offres de mobilité dont les répercussions sont quasi immédiates et observables sur les pratiques des habitants. Le contexte récent a fait émerger de nouvelles habitudes qui pourraient se révéler pérennes : déplacements de proximité, télétravail, mobilités décarbonées, visant à une réduction de l'impact environnemental des déplacements et à une amélioration de la qualité de vie. Dans la mouvance de « la ville du quart d'heure », les politiques d'aménagements intègrent déjà ces paramètres avec le développement de la mixité fonctionnelle urbaine et la création de zones piétonnes ou mieux partagées. La crise aurait-elle constitué un accélérateur de ces tendances déjà observées avant 2020 ?

[https://www.apur.org/sites/default/files/evolution\\_mobilites\\_grand\\_paris.pdf](https://www.apur.org/sites/default/files/evolution_mobilites_grand_paris.pdf)

### **Pourquoi pas le vélo ? Envie d'une France cyclable**

Van Oosteren, Stein.- 2021

L'auteur, néerlandais, explique pourquoi il faut faire de la France un pays cyclable : parce que c'est bon pour la santé, le moral, l'autonomie des enfants, la vie de quartier, la planète... Il démonte les multiples freins à la pratique du vélo, qu'ils soient politiques ou bien souvent situés «entre nos deux oreilles». Il précise qu'il est temps de se poser les bonnes questions à propos du transport. Par exemple, non pas combien de voitures peuvent circuler sur une rue, mais plutôt combien de personnes ? Une piste cyclable faisant passer sept fois plus de personnes qu'une voie pour les voitures, le calcul est vite

fait. L'auteur propose de revisiter l'espace public avec son regard de Néerlandais.

### **Les mobilités émergentes, trottinettes, scooters et vélos en partage**

Apur, 2020

Avec une mobilité interne grandissante et une majorité de déplacements courts, Paris est un territoire d'expérimentation pour les moyens de locomotion alternatifs à la voiture. Un riche panel de nouveaux moyens et opérateurs de transport apparaît (principalement en free-floating). Ces nouvelles micro-mobilités partagées transforment les usages de l'espace public et questionnent les pratiques en matière de déplacements. Ce rapport propose tout d'abord un état des lieux des services de mobilités émergentes. Dans un second temps, il présente les résultats d'une enquête réalisée par l'Apur en décembre 2019 et janvier 2020 auprès de 11 200 utilisateurs de ces micro-mobilités.

[https://www.apur.org/sites/default/files/mobilites\\_emergentes.pdf?token=lvvcahS3](https://www.apur.org/sites/default/files/mobilites_emergentes.pdf?token=lvvcahS3)

### **En roue libre, une anthropologie sentimentale du vélo**

Le Breton, David.- 2020

Dans un contexte de crise écologique et sanitaire, la bicyclette interroge nos usages, nos rapports sociaux à cette pratique séculaire, nos impressions et rapports au monde. C'est à la fois un éloge de la lenteur et un mode de déplacement. Son utilisation urbaine devient un symbole de l'écologie, engendre la création de pistes cyclables et permet de pratiquer une activité physique. La ville semble plus hospitalière avec une bicyclette.

### **Le retour de la bicyclette : une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050**

Héran, Frédéric.- 2015

Cette histoire du vélo utilitaire revient sur ses origines à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, raconte sa démocratisation jusqu'aux années 1930, rappelle le déclin de sa pratique dans la période d'après-guerre sous la pression de la motorisation croissante de la population. Les tentatives de relancer la bicyclette au cours des années 1970, la reprise de l'usage du vélo utilitaire dans les années 1980-1990 dans certains pays alors que son déclin continue dans d'autres, le redémarrage de la pratique de la bicyclette dans les centres-villes britanniques et français dans les années 2000, sont abordés. En s'appuyant sur les expériences accumulées par les pays les plus en pointe, on développe quelques aspects clés d'une politique de ville cyclable. Enfin, on tente un exercice de prospective du vélo utilitaire à l'horizon 2050.

### **À vélo, vite**

Michaud, Véronique.- 2014

Aujourd'hui, le vélo réconcilie tradition et modernité même s'il rencontre encore des freins réels ou supposés et des idées reçues chez les décideurs et les acteurs institutionnels. Les territoires disposent de solutions vélo dont ils doivent se saisir et exploiter le potentiel.

### **Du vélo dans la mobilité durable : chroniques cyclo-logiques**

Pressicaud, Nicolas.- 2013

Un recueil de chroniques, notamment des comptes-rendus de colloques auxquels a participé de consultant en mobilité douce, entre 2007 et 2013 sur les politiques cyclables et l'usage utilitaire du vélo en ville comme à la campagne.

### **Usagers et déplacements à vélo en milieu urbain : analyse des enquêtes ménages déplacements**

Quetelard, Bernard.-2013

Afin de mieux comprendre les pratiques de déplacements à vélo en milieu urbain, quatorze enquêtes ménages déplacements récentes ont été compilées et analysées. L'usage du vélo en France, en milieu urbain et en particulier à Strasbourg et dans son agglomération est

abordé. L'opinion sur la place du vélo en ville et quelques éléments sur l'évolution de la mobilité à vélo sont évoqués.

<http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1136679.pdf>

### **Les bénéfices et les risques de la pratique du vélo : évaluation en Île-de-France**

ORS, 2012

Le rapport démontre l'intérêt pour une politique de santé de développer la pratique du vélo en Ile-de-France. Les résultats établis sur les deux scénarios les plus réalistes (doublement et quadruplement de la pratique) sont très bénéfiques en termes de mortalité. Les bénéfices pour la santé en termes de mortalité sont supérieurs aux risques induits. Les risques liés à l'exposition à la pollution atmosphérique sont plus élevés que les risques d'accidentologie mais ils peuvent diminuer avec des niveaux d'exposition moins élevés. Les bénéfices et les risques en termes de morbidité sont difficiles à comparer. Les risques d'accidentologie supplémentaires peuvent être compensés par les accidents évités grâce à la diminution du volume de la circulation automobile.

[https://www.ors-idf.org/fileadmin/DataStorageKit/ORS/Etudes/Etude\\_1580/RapportVeloBeneficesRisques\\_1\\_.pdf](https://www.ors-idf.org/fileadmin/DataStorageKit/ORS/Etudes/Etude_1580/RapportVeloBeneficesRisques_1_.pdf)

### **La ville morcelée. Effets de coupure en milieu urbain**

Héran Frédéric

2011.- 217 p.

L'effet de coupure est une nuisance des transports provoquée par les infrastructures qui découpent le territoire et limitent les déplacements de proximité. Ce ne sont pas que des obstacles physiques mais aussi des sources de danger ou de pollutions sonore, atmosphérique ou visuelle qui se combinent en affectant les usagers et les riverains. Toutes ces coupures s'agglomèrent jusqu'à rendre imperméables de vastes territoires urbains, notamment dans les périphéries urbaines où le réseau viarie est avant tout conçu pour l'automobile. Après avoir présenté la conception anglosaxonne qui évoque, dès les années 1960, la séparation des communautés traversées, les populations les plus vulnérables sont précisées. Les travaux français et étrangers sur cet effet de coupure en milieu urbain, la question de la monétarisation des effets de coupure, le traitement des coupures et le rôle crucial d'une modération de la circulation et notamment de la vitesse sont abordés.

\*Cette sélection est extraite de la base de données de la Médiathèque de L'Institut Paris Region.

<https://www.institutparisregion.fr/mediatheque-francoise-choay/>



**L'INSTITUT PARIS REGION**  
ASSOCIATION LOI 1901.

15, RUE FALGUIÈRE - 75740 PARIS CEDEX 15 - TÉL. : 01 77 49 77 49