

LE VÉLO: NOUVEAU MODE DE VIE, NOUVEAU MODE DE VILLE?

SYNTHÈSE DU PETIT DÉJEUNER

DÉCIDEURS-CHERCHEURS DU 20 NOVEMBRE 2019



JUIN 2020

30.18.05



institutparisregion.fr



**Cette synthèse présente les principaux enseignements du petit déjeuner
« Le vélo : nouveau mode de vie, nouveau mode de ville ? »**

Elle s'inscrit dans le thème transversal des petits déjeuners décideurs-chercheurs 2018-2019, sur les territoires en transition :

- Et si la transition s'inventait aussi dans les villages ? (16-11-2018)
- Vivre dans un espace social intermédiaire : l'est de Paris (26-03-2019)
- La transition, une opportunité pour les quartiers populaires ? (18-06-2019)
- Le vélo : nouveau mode de vie, nouveau mode de ville ? (20-11-2019)



**Retrouvez les ressources documentaires (podcast, diaporamas, bibliographie, etc.)
sur le site de L'Institut Paris Region:**

<https://www.institutparisregion.fr/petits-dejeuners-decideurschercheurs.html>

Directeur général : Fouad AWADA
Synthèse rédigée par Brigitte GUIGOU, chargée de mission formation et partenariat recherche à L'Institut Paris Region,
Marie-Angèle LOPES, géographe-urbaniste à L'Institut Paris Region
et Dominique RIOU, ingénieur transports à L'Institut Paris Region
Coordination : Brigitte GUIGOU
n° d'ordonnancement : 30.18.05

Crédit photo de couverture : Paul Lecroart/L'Institut Paris Region

LE VÉLO : NOUVEAU MODE DE VIE, NOUVEAU MODE DE VILLE ?

La place du vélo dans les mobilités quotidiennes reste aujourd'hui très modeste, même si elle a récemment augmenté. Le bilan est paradoxal. On constate en Île-de-France des évolutions positives, avec notamment une augmentation de 30 % des déplacements à vélo entre 2010 et 2018 et un foisonnement d'entreprises impliquées dans la filière. En même temps, de nombreux blocages persistent. Rarement considéré comme un mode de transport à part entière, le vélo n'est pas encore perçu comme une solution structurante pour organiser les mobilités en zone dense d'Île-de-France. Ses avantages devraient pourtant le mettre au premier plan : absence de pollution et de bruit, coût réduit pour les usagers comme pour la collectivité, bénéfices pour la santé, efficacité et rapidité des déplacements, etc.

Comment expliquer ce paradoxe ? Quels sont les apports, mais aussi les limites de ce mode de transport en zone dense ? Quelles évolutions récentes des pratiques et des politiques, quelles « bonnes pratiques » en faveur du vélo ? Et enfin, sur quels leviers les collectivités et les associations peuvent-elles s'appuyer ? Nous en débattons avec un élu et une chercheuse, ainsi qu'avec l'ensemble des participants.

PROGRAMME DU 20 NOVEMBRE 2019

8 h 30 : ACCUEIL DES PARTICIPANTS

8 h 40 : OUVERTURE

Fouad AWADA, directeur général de L'Institut Paris Region

• Introduction :

Marie-Angèle LOPES, géographe-urbaniste à L'Institut Paris Region

Dominique RIOU, ingénieur transports à L'Institut Paris Region

• Animation :

Brigitte GUIGOU, chargée de mission partenariat recherche à L'Institut Paris Region

9 h 15 - 9 h 45 : INTERVENTIONS

• **Audrey DE NAZELLE**, enseignante chercheuse à l'Imperial College London, Centre for Environmental Policy

• **Nicolas SAMSOEN**, maire de Massy (91)

9 h 45 - 10 h 30 : ÉCHANGES AVEC LA SALLE

LE VÉLO : NOUVEAU MODE DE VIE, NOUVEAU MODE DE VILLE ?

Ouverture

Fouad AWADA

Directeur Général de L'Institut Paris Region

Je suis très heureux de vous accueillir ce matin à L'Institut Paris Region. Aujourd'hui en Île-de-France le vélo occupe une place croissante dans le mix de mobilités, comme le montrent les nombreuses études produites par L'Institut sur ce sujet depuis des années. Si son développement est historiquement lié aux loisirs – rappelons que le ratio des propriétaires de bicyclette reste plus élevé en grande couronne qu'en zone dense, ce mode de déplacement est aujourd'hui utilisé pour toutes sortes de motifs : amener les enfants à l'école, aller au travail, faire des courses, livrer des marchandises... Et le vélo électrique facilite les déplacements en offrant une performance trois fois plus élevée que celle de son équivalent mécanique. Parmi les différents facteurs qui expliquent le succès actuel des vélos, citons la facilité d'utilisation, les gains de temps, les bénéfices pour la santé mais aussi, ce qui est plus rarement mentionné, le fait que le vélo contribue à réduire la charge sur les transports en commun d'Île-de-France. Comment alors continuer à en développer la pratique ? Ce sera le sujet de ce petit déjeuner décideurs-chercheurs, animé par Brigitte Guigou, qui rassemble Audrey de Nazelle, chercheuse à l'Imperial College de Londres, Nicolas Samsoen, maire de Massy, nos experts de l'Institut, et vous tous dans la salle, dont les associations vélo qui sont nombreuses ce matin.

Cadrage

Marie-Angèle LOPES,

Géographe-urbaniste à L'Institut Paris Region

Le recensement des aménagements cyclables en Île-de-France montre **un total de 5835 km de linéaires cyclables** (février 2019) soit **3418 km en grande couronne** et 2417 km en petite couronne avec Paris (900 km). Les aménagements cyclables se concentrent principalement dans l'agglomération urbaine ou les polarités urbaines dans l'espace rural. Le développement du réseau s'est accéléré dans la dernière décennie. Il est le fruit des politiques des collectivités locales, communes, départements, avec le soutien financier de la Région.

5 825 km de voiries cyclables en Île-de-France



© L'INSTITUT PARIS REGION 2020
Sources : L'Institut Paris Region, Île-de-France Mobilités 2019



On constate également un fort développement des zones à circulation apaisée (zone 30 et zone de rencontre) non comptabilisées en tant qu'aménagement cyclable dédié mais bien entendu très favorable à l'usage du vélo. Ce sont **830 km de doubles sens cyclables** qui ont été ouverts aux cyclistes et au-delà, plus de **3 600 km de zones à circulation apaisée** dépourvues de tout type d'aménagement cyclable (sans bande, piste ou double sens).



Dominique RIOU,
Ingénieur transports à L'Institut Paris Region

Le retour du vélo dans la mobilité quotidienne des Franciliens

La nouvelle Enquête Globale Transport (EGT H2020) en cours de réalisation a livré ses premiers résultats sur la mobilité des Franciliens et portera sur la période 2018-2022. La première phase de l'enquête a eu lieu de janvier 2018 à juin 2019 : plus de 3000 ménages ont été enquêtés en face à face à leur domicile, soit près de 7000 Franciliens et près de 28000 déplacements décrits en jour de semaine.

840000 déplacements à vélo quotidiens sont aujourd'hui recensés, c'est un tiers de plus qu'en 2010. À ces déplacements s'ajoutent 90000 déplacements comprenant des trajets à vélo combinés avec les transports collectifs. Un jour de semaine, 320000 Franciliens utilisent le vélo pour se déplacer. Ces déplacements se font pour un quart dans Paris, un tiers en Petite Couronne et un quart en Grande Couronne. L'EGT 2018 ne reflète pas les déplacements à vélo à l'été 2019. D'une part, la saisonnalité est mal prise en compte dans les résultats de l'EGT car les périodes d'hiver sont sur représentées (hivers avec épisodes neigeux). D'autre part, Vélib a connu des difficultés importantes en 2018. La suite de l'enquête permettra d'appréhender le potentiel d'évolution de ce mode de transport.

L'enquête 2010 avait déjà montré les évolutions structurelles de la mobilité francilienne à vélo. Moins utilisé pour aller à l'école, l'usage du vélo se développe pour les déplacements urbains liés aux loisirs et se conforte pour ceux vers le travail. Ce développement est porté par les catégories socio-professionnelles supérieures.

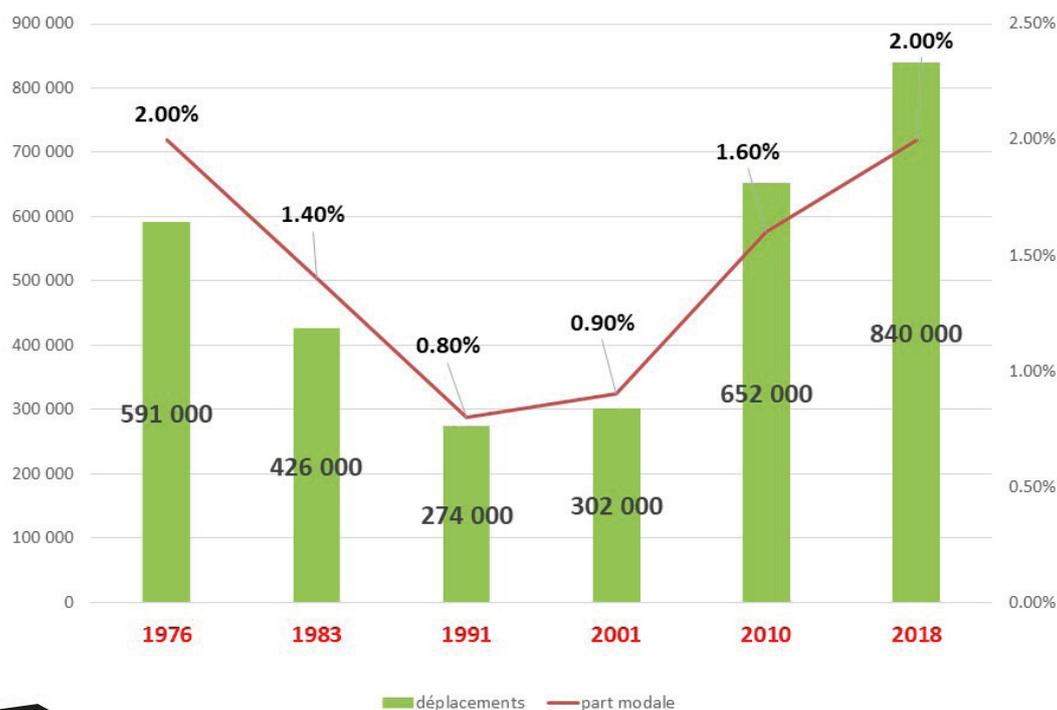
Point de vue

Audrey DE NAZELLE,
enseignante chercheuse à l'Imperial College London, Centre for Environmental Policy, Experte en évaluation des risques environnement-santé-transport. Contact : anazelle@imperial.ac.uk

L'impact du vélo en matière de santé : résultats récents

Prendre en compte de manière holistique et systémique les politiques urbaines permet de mieux apprécier les impacts des choix réalisés que lorsqu'on les évalue de manière séparée. C'est tout particulièrement vrai en matière de politique cyclable ! Pour introduire, je dirai qu'il n'est pas besoin de recherche fine pour comprendre les problèmes de santé que posent la dégradation de la qualité de l'air dans nos villes, les impacts lourds de la congestion et de la dangerosité de la circulation routière.

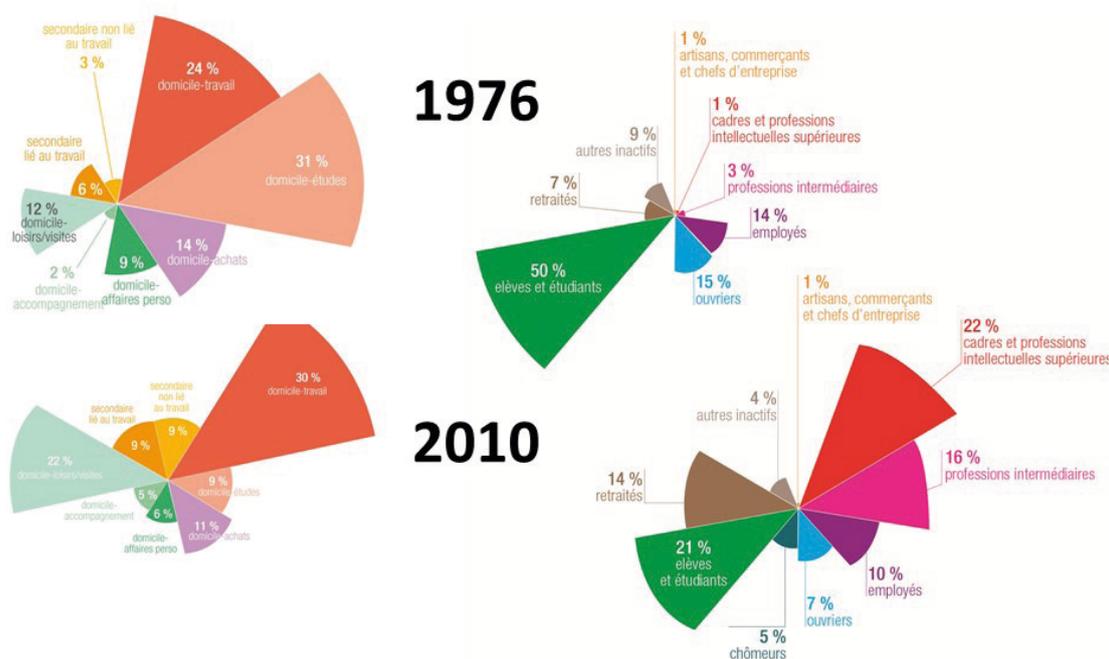
Evolution du nombre de déplacements et des parts modales vélo en Ile-de-France



Sources : OMNIG EGT 1976-2010 et EGT H2020 première année, Observatoire des déplacements de la Ville de Paris

3

Evolution des motifs et des usagers du vélo en Ile-de-France



Source OMNIL EGT 1976-2010

5

Raisonnement en silo sans faire le lien entre les actions menées conduit à séparer les piétons du trafic par des barrières sans résoudre les problèmes de pollution, à conduire son enfant en voiture à l'école en aggravant la congestion... En conséquence, l'activité physique pourtant nécessaire à un bon état de santé disparaît des agendas quotidiens, ce qui oblige les pouvoirs publics à compenser par des politiques de soins et de couverture médicale... Et l'amélioration de la qualité de l'air ne passe pas uniquement par la technologie et le changement des motorisations du parc automobile.

Lorsque tout le parc automobile sera électrique ce sera certes mieux pour la santé mais est-ce uniquement cela que l'on veut? N'a-t-on pas d'autres ambitions ou souhaits pour notre cadre de vie, pour des environnements urbains plus porteurs de qualité de vie et de santé pour tous?

Mon travail de recherche consiste à développer et étayer les preuves des conséquences sur la santé de ces différentes politiques urbaines.

Un premier exemple est une recherche faite à Barcelone sur une modélisation de l'impact sur la santé de la réduction de 40% du trafic automobile. En première lecture et sur les seules conséquences en matière de qualité de l'air, on constate que l'on évite une dizaine de morts prématurés chaque année, ce qui est déjà très bien. Maintenant si on

prend en compte les impacts du transfert modal de cette réduction vers les modes actifs, marche et vélo, on constate que l'impact sur la santé est sept fois plus grand grâce à l'augmentation de l'activité physique: **70 décès prématurés sont évités chaque année!**

Une autre recherche en cours sur les politiques londoniennes en matière d'amélioration de la qualité de l'air montre que les approches technologiques en la matière, comme l'électrification du parc automobile, sont vingt fois moins efficaces que les approches comportementales de transfert modal vers la marche et le vélo. **De même en co-bénéfices sur la santé des politiques londonienne de réduction d'émission de GES, les options technologiques n'évitent que 17 décès annuels contre 538 dans les modifications comportementales!** Pourquoi? Parce que les co-bénéfices de l'approche comportementale, c'est une meilleure qualité de l'air mais aussi une amélioration de la sécurité et de la santé.

Mais la mortalité ne doit pas être le seul indicateur, d'autres indicateurs de qualité de vie et de perception de santé sont à prendre en compte. On s'aperçoit que les gens qui marchent ou font du vélo ont une bien meilleure perception de leur santé et donc une meilleure qualité de vie: chaque jour additionnel de vélo réduit significativement

la perception du stress et augmente la vitalité et la santé mentale, ce que ne produisent pas les autres modes de transport. Le vélo et la marche réduisent également le sentiment de solitude. Et, l'Indice de Masse Corporel (IMC) de ceux qui font du vélo chaque jour est jusqu'à 4 kg en-dessous de celui des usagers de la voiture. De plus, dans le temps long, les gens qui font régulièrement du vélo réduisent de manière significative leur IMC.

Réduire la place de l'automobile, ne contribue pas seulement à l'augmentation de l'activité physique : plus de verdure et plus d'arbre en ville, un environnement urbain apaisé et moins stressant ont également des impacts très positifs sur la santé.

Pour conclure : une approche systémique et holistique des politiques de transports et d'urbanisme montre la performance en matière de santé et d'environnement des actions promouvant les modes actifs. Cette approche permet de dégager un argumentaire qui peut peser dans les choix et les arbitrages : les travaux les plus récents convergent toujours plus dans ce sens. Pour autant ce constat ne date pas d'hier même s'il aujourd'hui plus affirmé. On peut alors se demander pourquoi les politiques en faveur des mobilités actives, et plus globalement en faveur d'un environnement urbain de qualité pour tous, ne sont pas davantage développées et mises en œuvre pour répondre

aux exigences environnementales, climatiques et d'amélioration de la santé publique.

Pour ce faire nous avons besoin de montrer ce que à quoi pourrait ressembler un monde sans voiture. Aujourd'hui ce monde est unimaginable pour la plupart des gens et des décideurs politiques ; **c'est pourquoi il faut construire et proposer, par le travail interdisciplinaire et entre chercheurs urbanistes et décideurs politiques, de nouvelles images et de nouveaux référentiels désirables et réalistes de la ville sans voiture.**

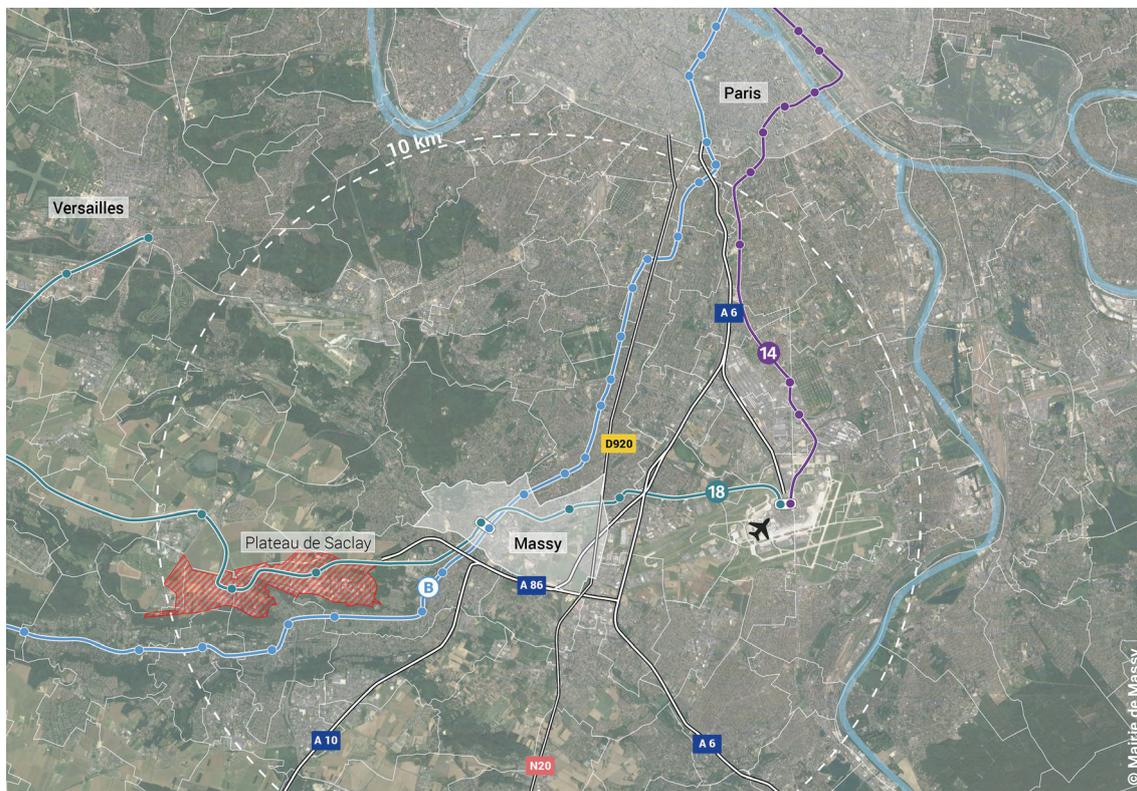
Point de vue

Nicolas SAMSOEN,

maire de Massy (Essonne)

Pour commencer, deux mots sur Massy qui n'est pas une ville exemplaire en matière de vélo mais on engage le mouvement et on essaye d'avancer ! Massy est une ville de grande couronne située dans l'urbanisation continue depuis Paris, et largement construite dans les années 1960-1970. C'est donc la ville de la voiture par excellence, avec beaucoup de stationnement en surface, à la fois bien desservie par les transports mais découpée par les grandes infrastructures. Pour résumer, c'est un peu un stéréotype d'une ville de banlieue avec ses complexités.

Massy, vue de situation



Il n'existe pas de chiffres sur l'usage du vélo à Massy, mais on sent clairement une évolution à l'œuvre. On voit à vue d'œil la présence des cyclistes qui augmente dans nos rues. **Le premier enjeu concernant le vélo, c'est de sortir du petit nombre d'usagers actuels pour atteindre la masse !** Pour cela, se déplacer à vélo doit devenir une évidence. Pour aller dans ce sens, j'essaie de faciliter le premier trajet à vélo ! Il faut se rappeler que dans le passé, se déplacer à vélo était considéré comme dangereux et interdit pour les enfants. Il y a un changement majeur à induire et la question psychologique est essentielle pour accompagner le retour vers le vélo. J'ai ainsi réussi à faire faire du vélo à un groupe de chefs d'entreprise sur le trajet de la gare à leur zone d'activité pour qu'ils se rendent compte combien c'est facile. J'ai aussi initié une politique de vélo-école auprès des enfants des écoles primaires et je voudrais que toutes les associations plaident pour l'usage du vélo, les clubs sportifs étant particulièrement bien placés pour être de bons relais notamment sur les aspects de la santé.

Chose importante, si l'on veut que la pratique du vélo progresse, il faut que cela reste sympa, agréable, il faut que les gens aient du plaisir sinon cela va s'essouffler. Il faut rendre « chic » le vélo car la question de l'estime de soi est importante pour pratiquer un mode de transport. Aujourd'hui, c'est ce qui se passe et on voit que ce sont les CSP+ qui « tirent » l'usage du vélo. Et d'ailleurs, une des explications à la virulence des débats entre automobilistes et cyclistes est que les premiers ont peut-être le sentiment que les seconds les ringardisent. Troisièmement, il faut communiquer le plus possible, le « shaming » ne fonctionne pas, il ne faut pas passer son temps à dénigrer les utilisateurs de voiture. Par contre, il faut montrer l'exemple ! Je circule la plupart du temps dans Massy à vélo et – accessoirement – c'est le meilleur choix électoral que j'ai fait : les gens me voient et me reconnaissent, ce qui ne se serait pas passé aussi rapidement dans un premier mandat, si je circulais enfermé en voiture. Le vélo permet les rapports humains.

La question des infrastructures est bien sûr en partie le nerf de la guerre : **la mise en œuvre d'un RER vélo est indispensable et il faut installer en tant que de besoin des pistes, des double-sens cyclables, des cédez-le-passage.** Mais, attention à rester souple et imagitatif à la mise en œuvre, à ne pas tomber dans le dogme de l'ingénierie circulatoire comme on l'a fait pour les voitures. Il faut garder la capacité propre au vélo à être fluide et se glisser dans l'espace..., sans bien sûr aller trop loin : un équilibre est à trouver. Et l'équilibre est à trouver aussi sur les questions de continuité et de clarté des itinéraires. À ce titre et pour conclure,

l'expérience vélo doit être traitée de bout en bout et sur toute la chaîne, c'est bien de faire des infrastructures mais si, à destination on ne peut pas stationner son vélo ou prendre une douche ou se changer, c'est plus compliqué !

Échanges avec la salle

Marie GALLOIS,

Mieux se déplacer à bicyclette,
Bures-sur-Yvette (Essonne)

Je parlerai de la construction du ring. Cet échangeur dessert une zone d'activités de Courtabœuf aux Ulis, les travaux sont estimés à 50 millions euros et 25 000 personnes y travaillent. Dans les présentations publiques, les gens n'approuvent pas cet investissement parce qu'il n'y a pas la possibilité de se déplacer en vélo vers les villes avoisinantes. Comment interpeller le département de l'Essonne sur ce grand projet d'infrastructure ?

Jean-Michel ARBERET,

maire-adjoint, Arcueil (Val-de-Marne)

Dans les réunions publiques à Arcueil lorsque l'on parle d'aménagements cyclables, il y a d'un côté ceux qui sont convaincus qu'il faut faire du vélo (souvent des cadres), et en face ceux, plutôt des ouvriers, qui ont besoin de leur voiture pour travailler dans des zones où il est impossible d'aller à vélo à cause des distances, des routes. Comment parler à un public très éloigné du vélo ? Ensuite, que dire à ceux qui ne peuvent pas garer leur vélo dans leur habitation, notamment, dans les logements collectifs ?

Nicolas SAMSOEN

Je crois beaucoup à la bienveillance, c'est un mode de gouvernance efficace. J'entends parler depuis 1995 du projet du ring de Courtabœuf et de la rigidité des systèmes de production y compris sur le plan routier. Si aujourd'hui on voulait modifier le projet pour prendre en compte le vélo, compte tenu des délais d'enquête publique, de DUP, etc., on perdrait 5 ans. Il y a un temps des projets qui est décorrélé avec la rapidité de l'évolution des prises de conscience sur un investissement très lourd. Le secteur de Courtabœuf est important, il faut donc traiter le sujet routier.

Il y a aussi des sujets actuels comme le stationnement du vélo chez soi. Le stationnement du vélo dans le logement social et globalement dans l'habitat vertical est une question majeure et difficile.

De plus les changements de comportement sont lents. Il faut d'abord une prise de conscience, c'est une première étape.

Audrey DE NAZELLE

Il y a une grande majorité d'hommes, souvent jeunes, avec des lycras jaune fluo, des casques, et beaucoup se reconnaissent dans cet aspect du vélo. Il faut normaliser la pratique du vélo, créer des espaces vélo pour les mères de familles, les parents. Ce serait une avancée considérable.

Il y a beaucoup d'images et une aspiration de certaines couches sociales à avoir une voiture. Il ne faut pas seulement trouver où placer une piste cyclable mais revoir l'aménagement des villes pour que l'aspiration des habitants ne soit pas seulement d'avoir une voiture. On sent qu'il y a quelque chose qui peut se faire, c'est possible si on repense la ville pour qu'elle ne soit pas uniquement réservée aux voitures mais à l'être humain. On peut créer un espace où les gens aient envie de rester chez eux, que la ville ne soit pas un endroit d'où on a envie de s'échapper. Créer cette image peut rallier des gens en faveur de cette vision. Un autre aspect porte sur les connections transversales entre les départements mais aussi à différentes échelles. Créer des alliances et des conditions non seulement pour encourager le vélo et la marche à pied et pour décourager la voiture demande l'intervention des collectivités locales et de l'État, qui a beaucoup de choses à faire dans ce domaine.

Sébastien MARREC,

doctorant à la Ville de Paris

La Fédération des Usagers de la Bicyclette et le bureau d'études spécialisé en performance énergétique Rozo portent un programme appelé « Alvéole » qui finance le stationnement dans les logements sociaux, dans les pôles d'intermodalité, les établissements publics, les établissements scolaires et universitaires. Ce programme vise à financer 30 000 places de stationnement en deux ans (voir le site de la FUB) à hauteur de 60 %. Il apporte des aides pour inciter les habitants à participer à des stages d'éco-mobilité, à la remise en selle, aux ateliers d'auto-réparation... Ce programme est financé grâce aux Certificats d'Economie d'Energie. Pour rendre la pratique plus inclusive, il faut s'adresser à tous les publics et aussi à ceux qui font peu de vélo : enfants, ouvriers etc. Les chiffres ne montrent pas qu'ils sont largement sous-représentés en région parisienne, mais le nombre d'ouvriers ayant beaucoup baissé dans le passé, il est normal que leur part dans les usagers du vélo soit faible. Il y a un travail à faire à propos des employés également.

Pascal HAUCHECORNE,

Région Île-de-France

La région Île-de-France apporte des financements sur les aménagements cyclables et le stationnement. Le Plan vélo régional est estimé à 23 millions euros en 2019. D'après les premiers retours d'expérience, sa mise en œuvre renvoie à des problèmes de gouvernance, d'échelles des politiques publiques. La commune est la bonne échelle pour créer des zones 30 et faciliter la circulation des enfants à vélo. Quand sont évoquées les infrastructures et les coupures, on est confronté à l'échelle intercommunale. Mais les intercommunalités ne disposent pas toujours de la compétence voirie, qui reste souvent aux communes. Pour le RER V la région peut être la bonne échelle, mais la région n'est pas gestionnaire de la voirie. Aujourd'hui il n'y a pas de maître d'ouvrage pour faire un réseau régional sur la voirie en Île-de-France.

Les départements sont aussi une échelle intéressante pour le vélo. Certains se saisissent du sujet, comme le CD93 qui s'est fixé comme objectif de rendre cyclable l'ensemble des voiries départementales d'ici 2024.

Émile BRUNNQUELL,

Région Île-de-France

Le plan vélo régional demande aux collectivités d'avoir des stratégies cyclables qui soient compatibles entre les différents niveaux de collectivités. Des réseaux cohérents commencent à se construire.

Pascal HAUCHECORNE

Le Grand Paris Express, c'est 45 gares supplémentaires. Aux Pays-Bas, les gares ont des milliers de places de stationnement pour les vélos. En Île-de-France, il est plus difficile d'aménager des places de stationnement pour le vélo autour des nouvelles gares ou des gares réaménagées, en tous cas à cette échelle.

Nicolas SAMSOEN

Je ne partage pas votre point de vue. Autour des gares, il est aujourd'hui possible de stationner sans difficulté. Le jour où la demande augmentera, il faudra incrémenter l'un avec l'autre. J'aime aussi dire qu'un lampadaire ou un banc est un bon arceau pour les vélos. De plus en Île-de-France, donner la compétence voirie aux intercommunalités pourrait planter le système, la légitimité est aux communes. Il faut bien sûr un travail de coordination entre communes, mais l'idée qu'il faut confier les responsabilités de proximité aux intercommunalités en Île-de-France et que cela fonctionnera mieux après, me paraît une erreur majeure.

Camille HANUISE,

association Paris en selle

Le témoignage d'Audrey de Nazelle fait écho à ce que nous défendons au sein de la campagne pour les municipales « Vivez Paris, votez vélo ». Nous nous adressons à tous les Parisiens, avec l'idée que faire le choix du vélo c'est rendre Paris plus vivable, plus désirable, plus résilient. On ne s'adresse pas seulement aux cyclistes mais au 60 % de la population intéressée par le vélo – enfant, adulte ou sénior – qui voudrait s'y mettre mais qui se sent en danger car il n'y a pas assez d'infrastructures aménagées, sécurisées, confortables, identifiées et visibles. Nous défendons ces aspects au sein du projet « Vélopolitain » qui est complété hors de Paris par le projet de RER V, porté par le Collectif Vélo Île-de-France.

Nicolas SAMSOEN

Aujourd'hui dans Paris, un adulte en bonne santé est en mesure de se déplacer à vélo. Il faut travailler sur la demande, c'est un peu simpliste de dire que le sujet porte sur l'infrastructure seulement.

Abel GUGGENHEIM,

animateur Radio Cause Commune,

émission « Rayons Libres »

Je suis d'accord pour dire que nous avançons, maintenant il faut accélérer. Lors du vote final de la loi d'orientation sur la mobilité, le ministre ne parlait que d'avion, maintenant il parle vélo, comme d'autres d'ailleurs. Le vélo est intégré comme un mode de déplacement. Nous nous sommes beaucoup appuyés sur la pollution, il faut aussi s'appuyer sur les bénéfices de santé. Si je suis en bonne santé à un âge avancé, c'est grâce au vélo.

Thierry DU CREST,

coordinateur interministériel

pour le développement de l'usage du vélo

On a le sentiment que le vélo à assistance électrique (VAE) est l'avenir du vélo, qu'il permettra d'étendre la pratique aux territoires vallonnés et à ceux qui ont une condition physique moins aguerrie. Est-ce pertinent de croire au potentiel du VAE? Quel est son impact sur la santé?

Audrey DE NAZELLE

Il y a peu de recherche sur le sujet. Dans l'étude Européenne PASTA, nous avons observé que les personnes qui utilisent le vélo électrique vont deux fois plus loin qu'avec un vélo normal, donc l'effort physique est le même qu'avec les vélos traditionnels. On ne sait pas comment ces personnes se déplaçaient avant d'utiliser le VAE. Le danger d'un point de vue de la santé serait que le VAE remplace

le vélo pour des courtes distances. Concernant la pollution de l'air, le bénéficiaire est montré dans tous nos travaux de recherche, dans les modélisations et les travaux épidémiologistes. Malgré les niveaux de pollution des villes européennes, les bénéfices de l'activité physique sont plus grands que les risques d'inhalation de la pollution de l'air.

Dominique RIOU

Nous assistons à une explosion des ventes de VAE, qui sont des vélos urbains en majorité. Le VAE participe au renouveau de la pratique du vélo urbain pour les déplacements du quotidien.

Étudiante à Sciences Po Lille

Comment pousser les femmes à pratiquer le vélo? Y a-t-il des études qui prennent en compte la question du genre dans la pratique du vélo? Je constate que les femmes seront laissées pour compte si on ne les prend pas en considération dans les recherches.

Jean-Loup MICHOT,

directeur projet olympique et paralympique

à Paris Terre d'Envol

Lors des Jeux Olympiques il y a des opportunités de meilleure communication: il faut s'appuyer sur le vélo pour parler à une population plus active, plus sportive.

Audrey DE NAZELLE

Un marqueur de réussite réside dans le fait que les femmes se mettent au vélo. Il faut changer la façon dont on regarde les choses, non pas seulement créer des pistes cyclables, mais changer la vision des villes pour enlever les voitures qui n'y ont pas leur place. Je suis persuadée que dans un avenir proche, nos enfants et petits-enfants vivront dans des villes sans voiture.

Nicolas SAMSOEN

Deux autres sujets sont importants pour la diffusion du vélo :

- D'une part, sensibiliser les enfants et les personnes âgées. Il faudrait par exemple que les maisons de retraite mettent à la disposition de leurs résidents des grands tricycles.
- D'autre part, il est rare que l'on soit uniquement utilisateur de vélo, cela renvoie aux questions de « mobility as the service », et on ne peut abandonner la possession de la voiture que s'il y a un ensemble de réponses, notamment avec les transports en commun. À Massy, il reste à construire un bout de la ligne 18 et à faire en sorte que le RERB fonctionne mieux. Il faut compter 10 ans. Avant d'imposer des contraintes plus fortes pour aban-

donner la voiture, il faut que les solutions transports en commun soient performantes sinon on a un vrai problème d'acceptabilité sociale et de réalité sociale. Le vélo et le système de transport en commun se renforcent l'un l'autre.

Enfin, une question plus mineure mais qui n'est pas négligeable dans les quartiers populaires : comment trouver un moyen intelligent de gérer la contradiction entre deux roues motorisées et vélos ? Si l'itinéraire vélo sécurisé devient un itinéraire deux roues motorisées..., cela ne marche pas.

RESSOURCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Note rapide Mobilité, n° 844 : *Les Supercykelstier de Copenhague : enseignements pour l'Île-de-France*, avril 2020
https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack2/Etude_2340/NR_Copenhague.pdf
- Note rapide Mobilité, n° 834 : *Le rôle des associations dans le « retour du vélo » en Île-de-France*, février 2020
https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack2/Etude_2311/NR_834_web.pdf
- Note rapide Mobilité, n° 801 : *Les « healthy streets » du Grand Londres, un enjeu de santé publique*, février 2019
https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1770/NR_801_web.pdf
- Note rapide Territoires, n°690 : *Les coupures sur les itinéraires piétons et vélos à la loupe*, juin 2015
<https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/les-coupures-sur-les-itineraires-pietons-et-velos-a-la-loupe.html>
- Avila-Palencia, I, Int Panis, L, Dons, E, Gaupp-Berghausen, M, Raser, E, Götschi, T, Gerike, R, Brand, C, De Nazelle, A, Orjuela, JP, Anaya-Boig, E, Stiggell, E, Kahlmeier, S, Iacorossi, F, and Nieuwenhuijsen, MJ. 2018. « The effects of transport mode use on self-perceived health, mental health, and social contact measures: A cross-sectional and longitudinal study », *Environment International*, 120: 199-206.
- Rojas-Rueda, D, De Nazelle, A, Andersen, ZJ, Braun-Fahrländer, C, Bruha, J, Bruhova-Foltynova, H, Desqueyroux, H, Praznocy, C, Ragettli, MS, Tainio, M, and Nieuwenhuijsen, MJ. 2016. « Health Impacts of Active Transportation in Europe », *PLOS ONE*, 11: e0149990.
- Article de BEH : « *Transports actifs et santé : programme européen TAPAS et évaluation d'impact sanitaire à Barcelone (Espagne)* », de Audrey de Nazelle pour le consortium TAPAS , BEH-Bulletin Epidémiologique Hebdomadaire, 2015, (30-31):570-9. http://www.invs.sante.fr/beh/2015/30-31/2015_30-31_4.html
- Rojas-Rueda, D, De Nazelle, A, Teixido, O, and Nieuwenhuijsen, MJ. 2012. « Replacing car trips by increasing bike and public transport in the greater Barcelona metropolitan area: A health impact assessment study », *Environment International*, 49: 100-09.

RESSOURCES WEB

- Diaporamas des intervenants, podcast et ressources documentaires sur le site de L'Institut :
<https://www.institutparisregion.fr/mobilite-et-transport/modes-actifs/le-velo-nouveau-mode-de-vie-nouveau-mode-de-ville.html>



L'INSTITUT PARIS REGION
EST UNE ASSOCIATION LOI DE 1901

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