

40 ans d'évolution du vélo

Le vélo retrouve sa place parmi les transports du quotidien en Île-de-France



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE

Synthèse des principaux résultats de l'étude

Jérémy Courel, Dominique Riou



On se déplace deux fois plus à vélo qu'il y a 10 ans

- Croissance exceptionnelle du nombre de déplacements à vélo entre 2001 et 2010.

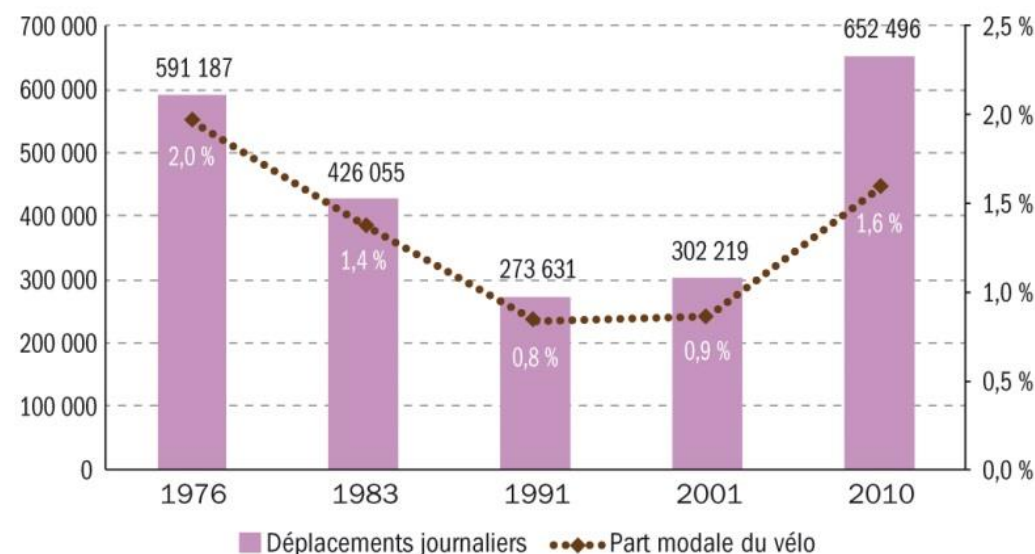
- Intervient après une longue période de baisse durant les années 1970 et 1980 à laquelle a succédé une phase de stabilisation dans les années 1990.

- En 2010, le nombre de déplacements à vélo est ainsi légèrement supérieur à celui de 1976.

- Mais sa part modale reste encore inférieure à celle des années 1970 (de même que le nombre de déplacements par personne).

- Une croissance récente que l'on peut donc relativiser mais qui est tout de même très encourageante.

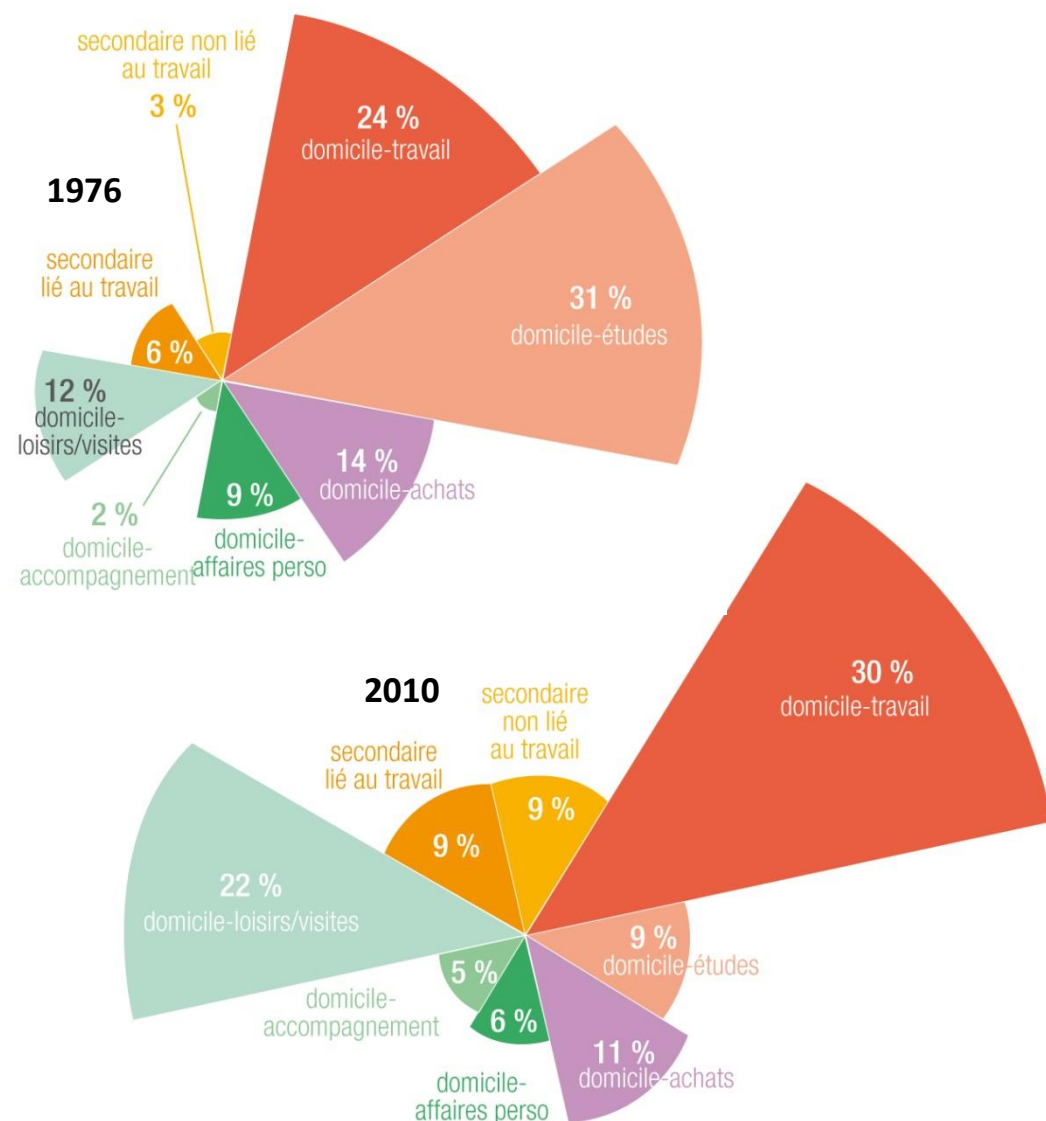
Evolution de l'usage du vélo en Île-de-France



Source : EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA - Traitements IAU-IdF

On n'utilise plus le vélo pour les mêmes raisons

Usage du vélo selon l'activité motivant le déplacement



- A volume de déplacements similaire on n'utilise pas le vélo pour les mêmes raisons en 2010 qu'en 1976. Les principales évolutions sur près de 4 décennies concernent :

- Le domicile-travail dont le poids déjà important en 1976 s'est encore renforcé notamment sous l'impulsion des cadres et profession intermédiaire pour devenir dès 2001 le premier motif d'usage du vélo.

- Les déplacements domicile-loisir, dont le nombre a plus que doublé, marquant la progression la plus sensible.

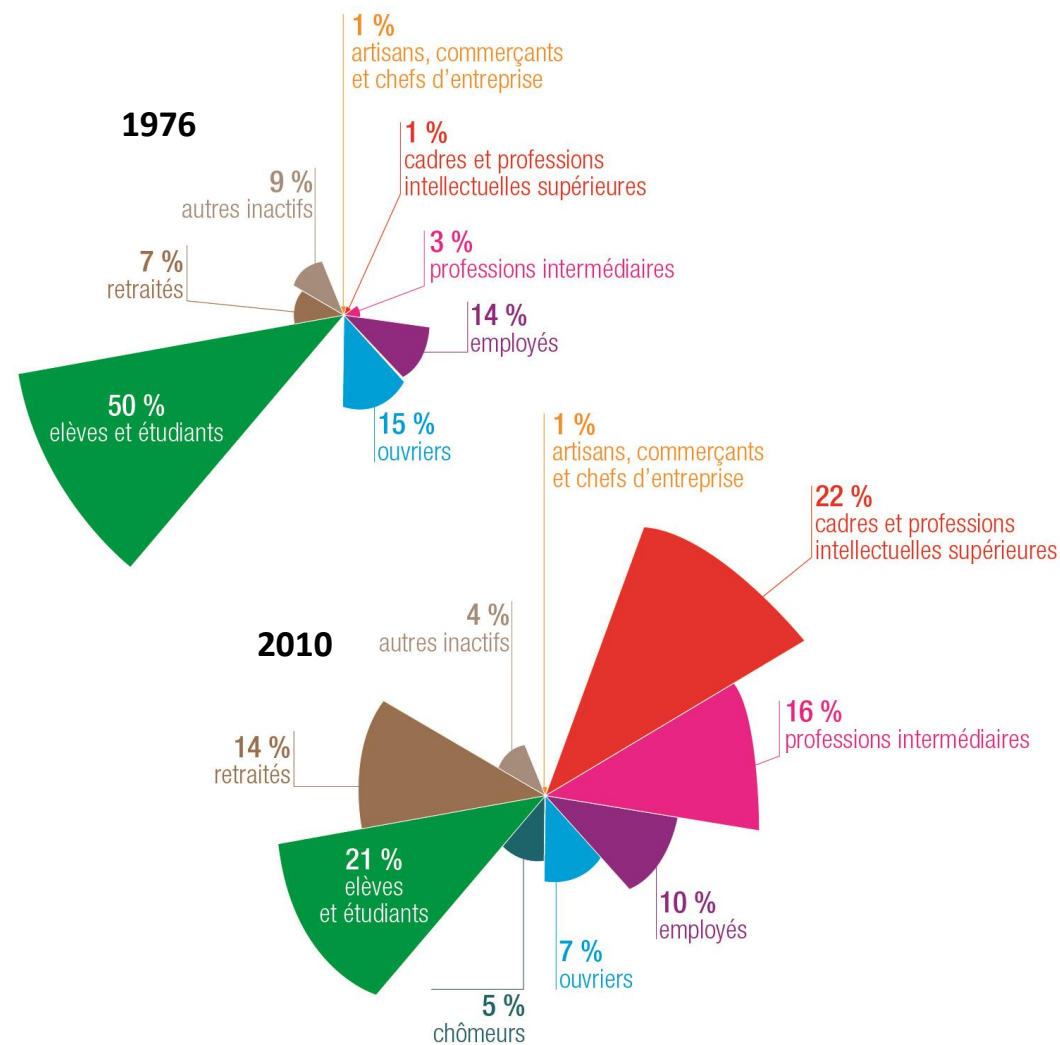
- le domicile-étude qui accuse la plus forte baisse, expliquée notamment par un effondrement de la mobilité à vélo des scolaires.

Source : EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA - Traitements IAU-IdF

40 ans d'évolution du vélo

Les utilisateurs du vélo ont changé

Usagers du vélo selon la catégorie sociale



Source : EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA - Traitements IAU-IdF

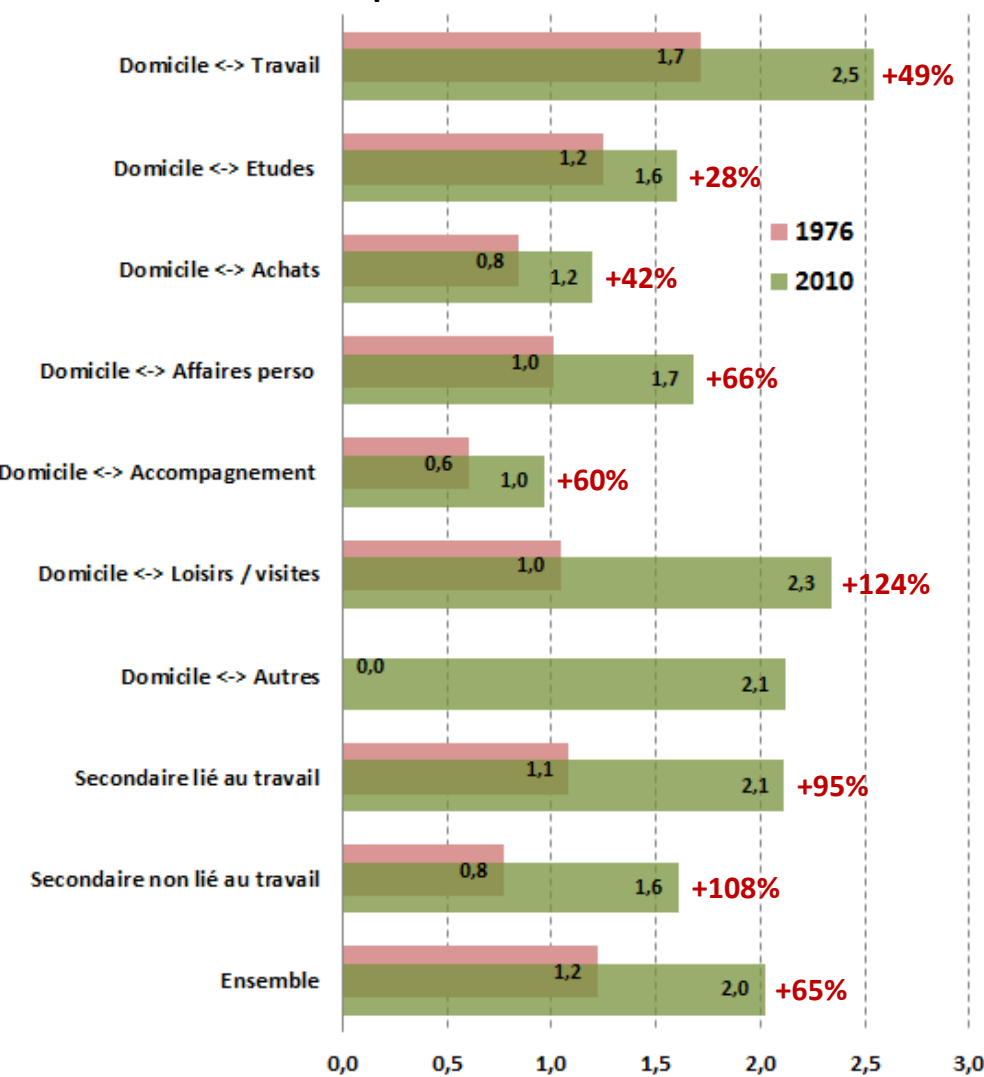
- Avec la raréfaction de son usage pour aller à l'école, le poids des jeunes dans la mobilité vélo s'est effondré : de 50% des déplacements en 1976 (dont 36% pour les seuls 6-14 ans) à 21% aujourd'hui.

- Le poids des ouvriers et des employés dans la mobilité vélo a lui aussi diminué (29% à 17%) mais cette évolution est similaire à celle de leur poids dans la population ; ils utilisent autant le vélo aujourd'hui qu'hier.

- Les cadres et les professions intermédiaires ont vu leur mobilité à vélo fortement progresser. Alors qu'ils ne l'utilisaient pas du tout en 1976, ils sont aujourd'hui les principaux usagers.

Des portées qui augmentent

Evolution des portées des déplacements à vélo selon l'activité motivant le déplacement



Source : EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA - Traitements IAU-IdF

- Le vélo est un mode de déplacement de proximité avec une portée moyenne des déplacements de 2 km.

- Mais cette portée a fortement augmenté depuis 1976 où elle n'était que de 1,2 km.

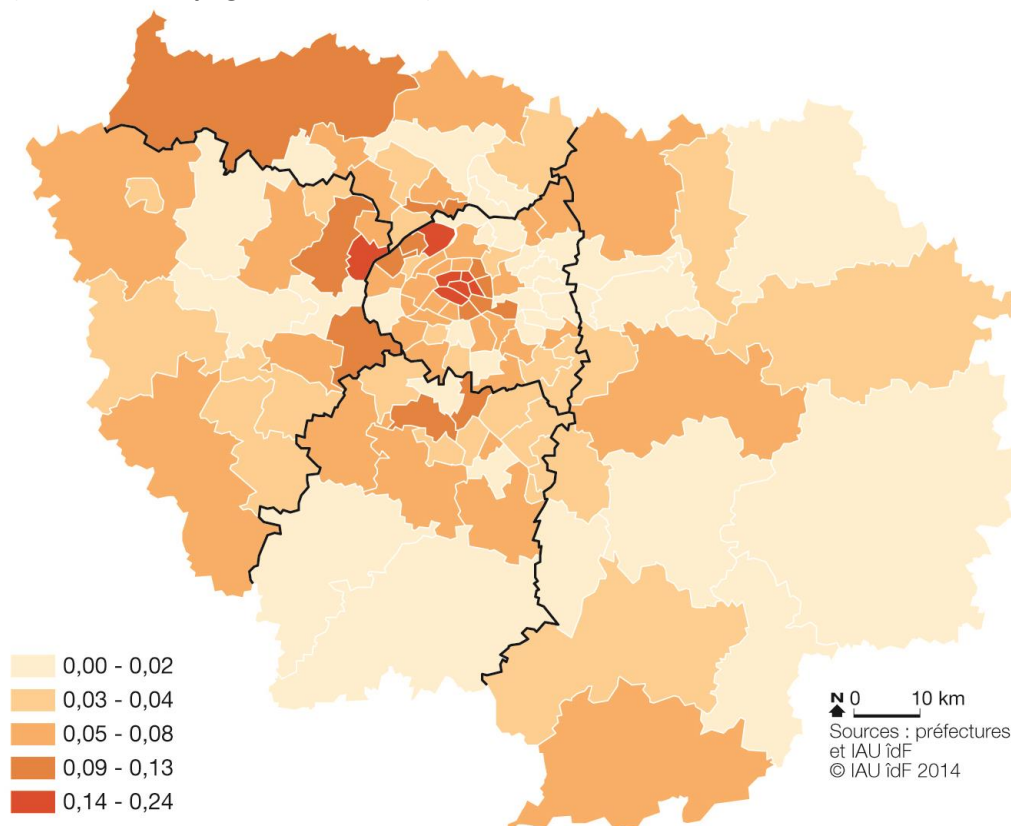
- Cette augmentation des distances parcourues à vélo concerne tous les types de déplacements : +50% pour les domicile-travail (de 1,7 à 2,5 km) ; +130% pour le domicile-loisir (de 1 à 2,3 km).

- Cette tendance montre que la zone de pertinence du vélo comme mode de déplacement s'accroît.

- Pour mémoire, les deux tiers de l'ensemble des déplacements et la moitié de ceux en voiture ont une portée inférieure à 3 km en Île-de-France.

La focale régionale masque des évolutions locales

Nombre de déplacements à vélo par personne et par jour
(Selon le découpage de l'EGT 2010)



Source : EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA - Traitements IAU-IdF

- Malgré un doublement du nombre de déplacements la part modale du vélo mesurée à l'échelle régionale reste modeste à 1,6%.
- Si le développement de l'usage se « dilue » à cette échelle il est des territoires et des pratiques où, au contraire, il devient très visible.
- L'analyse par secteur de tirage de l'EGT fait apparaître des disparités importantes.
- Si la pratique est globalement forte dans le centre de l'agglomération, avec là aussi de fortes variations, certains secteurs périphériques affichent des niveau de mobilité équivalents.
- Au-delà de la morphologie urbaine d'autres facteurs influencent donc la pratique du vélo.

Le vélo n'est (re)venu à Paris que depuis peu

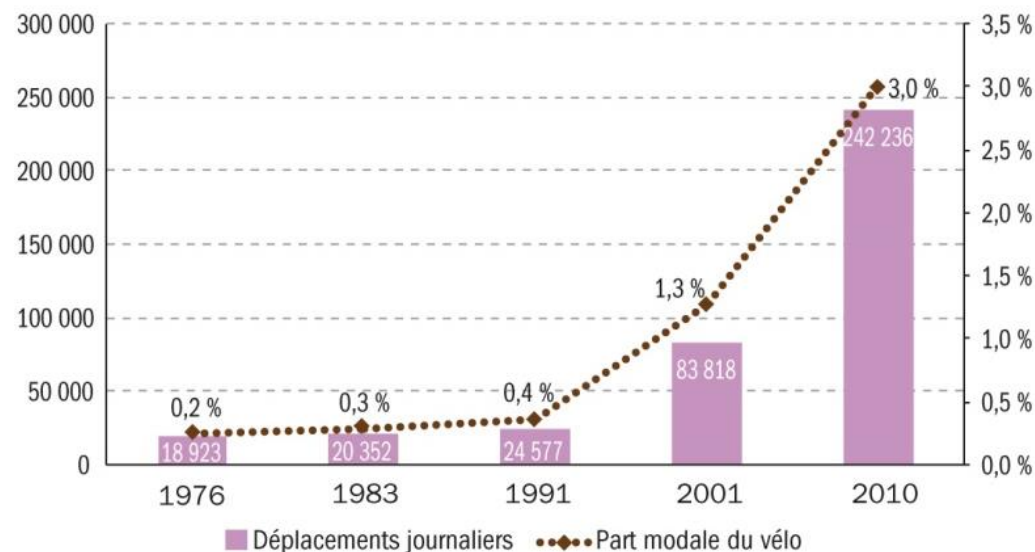
- Malgré ses spécificités évidentes l'exemple parisien permet de travailler sur un espace particulier, bien couvert par l'échantillon de l'EGT et sur lequel la pratique a fortement évolué.

- La croissance récente de la mobilité vélo a été encore plus forte à Paris qu'ailleurs avec un triplement du nombre de déplacements quotidiens entre 2001 et 2010.

- Si le vélo est aujourd'hui très présent à Paris ça n'avait rien d'une évidence puisque jusque dans les années 1990 l'usage y était quasiment nul.

- Même si elle est quasiment deux fois plus importante que sur l'ensemble de région la part modale tous modes du vélo reste marginale avec 3% des déplacements.

Evolution de l'usage du vélo à Paris



Source : EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA - Traitements IAU-IdF

Zoomons un peu : vers des parts à 2 chiffres ?

- Près de 60% des déplacements dans Paris se font à pied. La part du vélo parmi les modes mécanisés est de 8%.

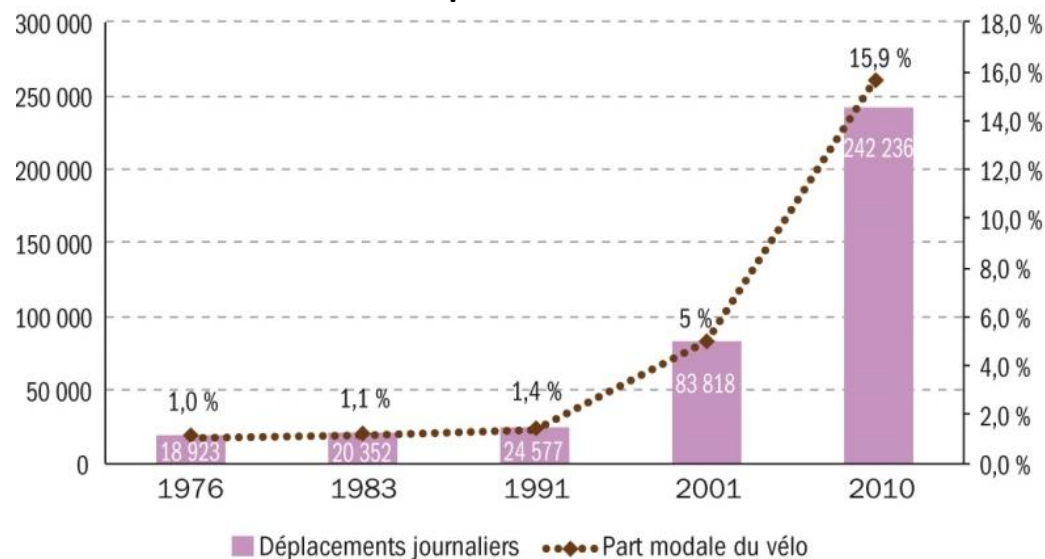
- Avec 240.000 déplacements quotidiens internes à Paris, le vélo est très loin des transports collectifs mais se rapproche de la voiture (540.000) et dépasse les deux-roues motorisés (145.000).

- Ainsi, en le comparant aux modes utilisant eux-aussi le réseau de voirie de surface (voiture, 2RM, bus etc.) la part modale du vélo grimpe alors à 16% des déplacements internes à Paris.

- Si on se focalise sur les déplacements domicile-travail interne à Paris la part est de 8%.

- Si on zoome de manière exagérée sur les seuls déplacements domicile-travail internes à Paris des hommes cadres alors on arrive à 13%.

Evolution de la part du vélo parmi les modes mécanisés circulant sur la voirie parisienne



Source : EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA - Traitements IAU-IdF

Un risque qui diminue

- Au niveau francilien, stabilité de l'accidentalité vélo

- en 2001, 1 064 victimes et 22 tués,
- en 2010, 1 090 victimes et 15 tués,

alors que son usage double, donc une diminution du risque.

- A Paris, augmentation de l'accidentalité vélo de moins de 50%

- en 2001, 378 victimes et 5 tués
- en 2010, 554 victimes et 2 tués

alors que son usage triple, donc une diminution du risque.

- En 2010 à Paris,

- 2RM = 17 tués et 391 BH
- Vélo = 2 tués et 32 BH

soit un rapport de 12 ! Alors que ces deux modes ont un poids équivalent dans les déplacements en lien avec Paris et une exposition au risque comparable :

- 284 000 déplacements à vélo / 278 000 en 2RM,
- Temps de trajet moyens similaires (18 min. vs 22 min.)

- Une gravité des accidents à vélo plutôt basse (2010) parmi les usagers vulnérables,

- 5,6 % de tués ou de blessés hospitalisés parmi les cyclistes impliqués,
- 13,5 % parmi les piétons
- 9,0 % parmi les usagers de deux-roues motorisés.

Merci de votre attention