

40 ans d'évolution du vélo

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

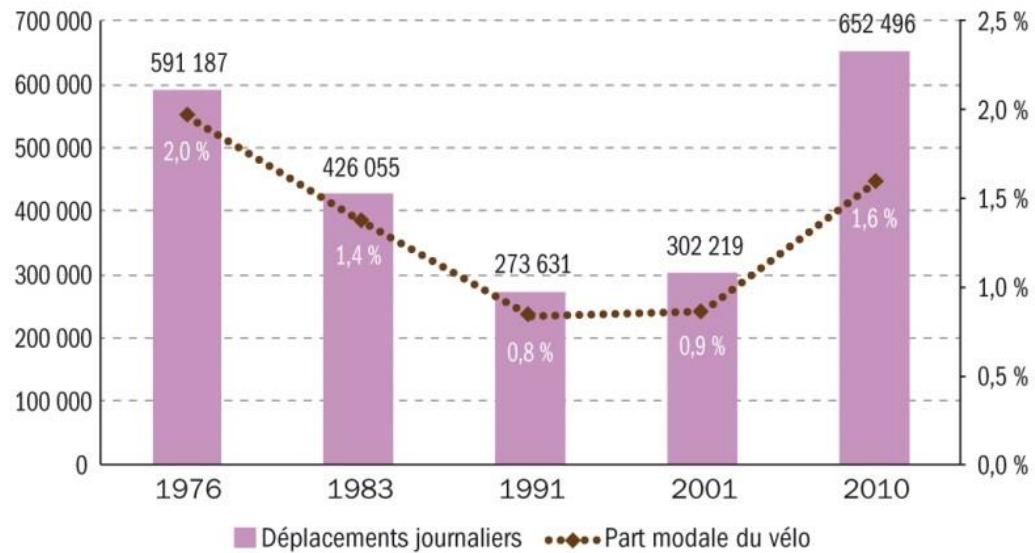


Synthèse des principaux résultats de l'étude

Jérémy Courel, Dominique Riou

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

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

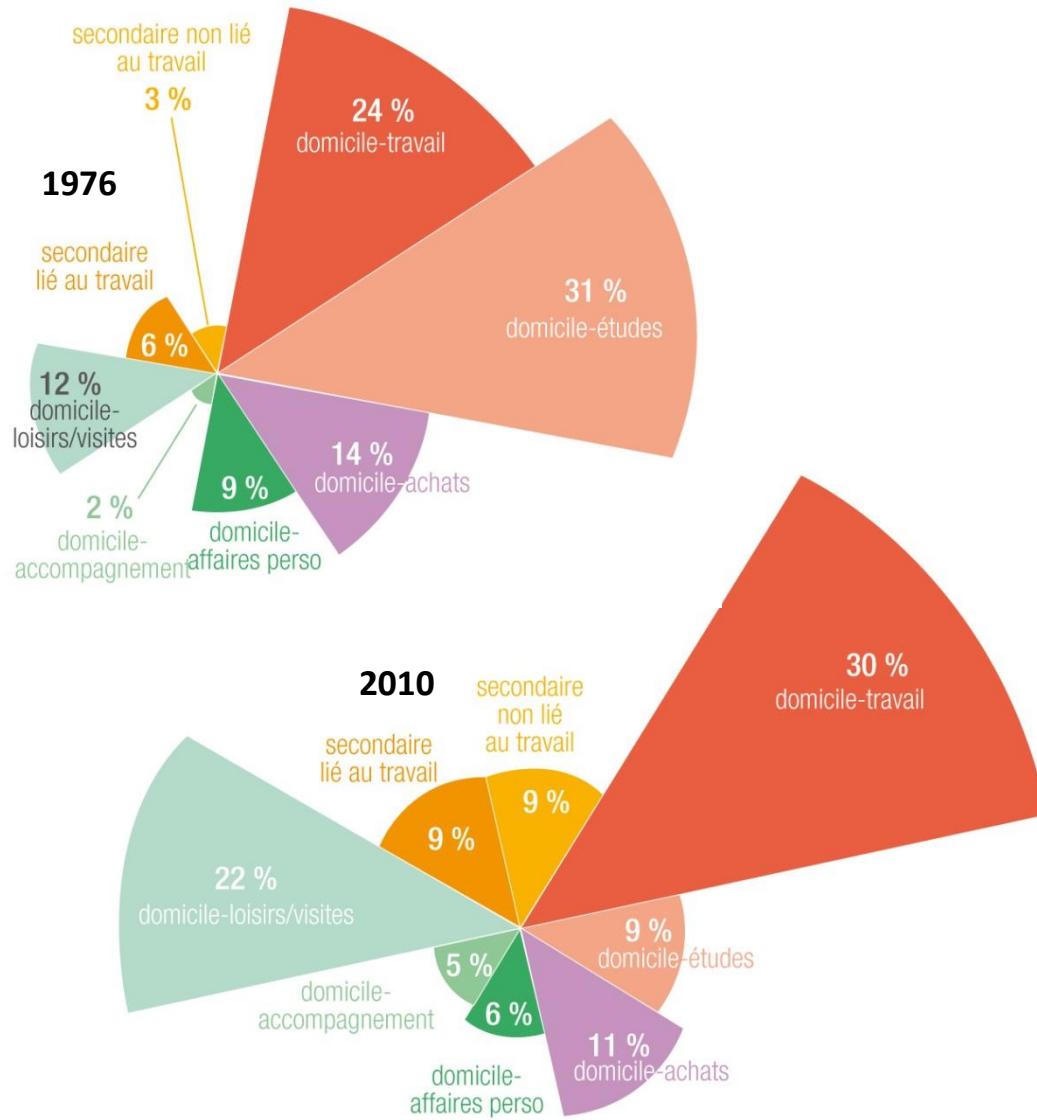


Source : EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA - Traitements IAU-IdF

- 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.

On n'utilise plus le vélo pour les mêmes raisons

Usage du vélo selon l'activité motivant le déplacement

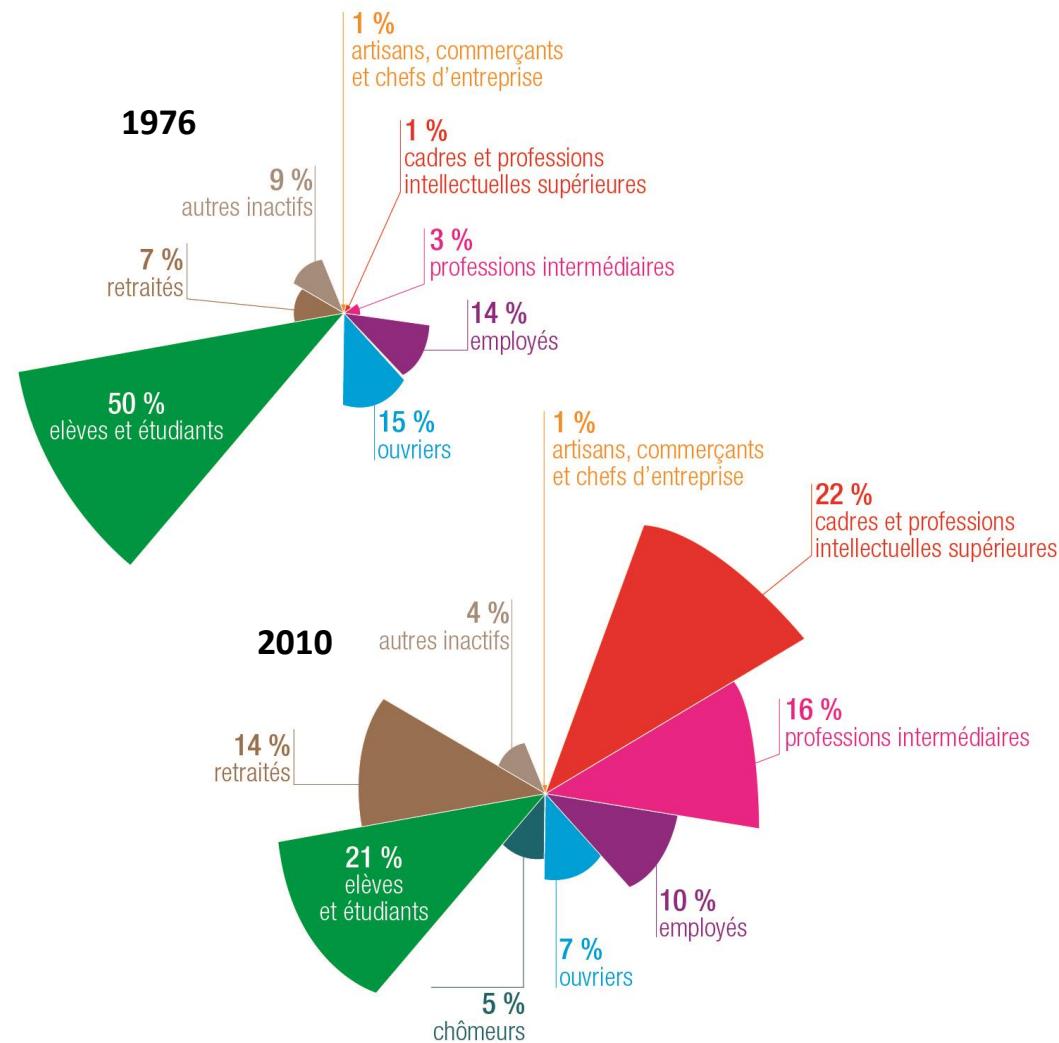


- A volume de déplacements similaire on n'utilise pas le vélo pour les mêmes raisons en 2010 qu'en 1976. Les principales évolutions sur près de 4 décennies concernent :
 - Le domicile-travail dont le poids déjà important en 1976 s'est encore renforcé notamment sous l'impulsion des cadres et profession 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

Les utilisateurs du vélo ont changé

Usagers du vélo selon la catégorie sociale

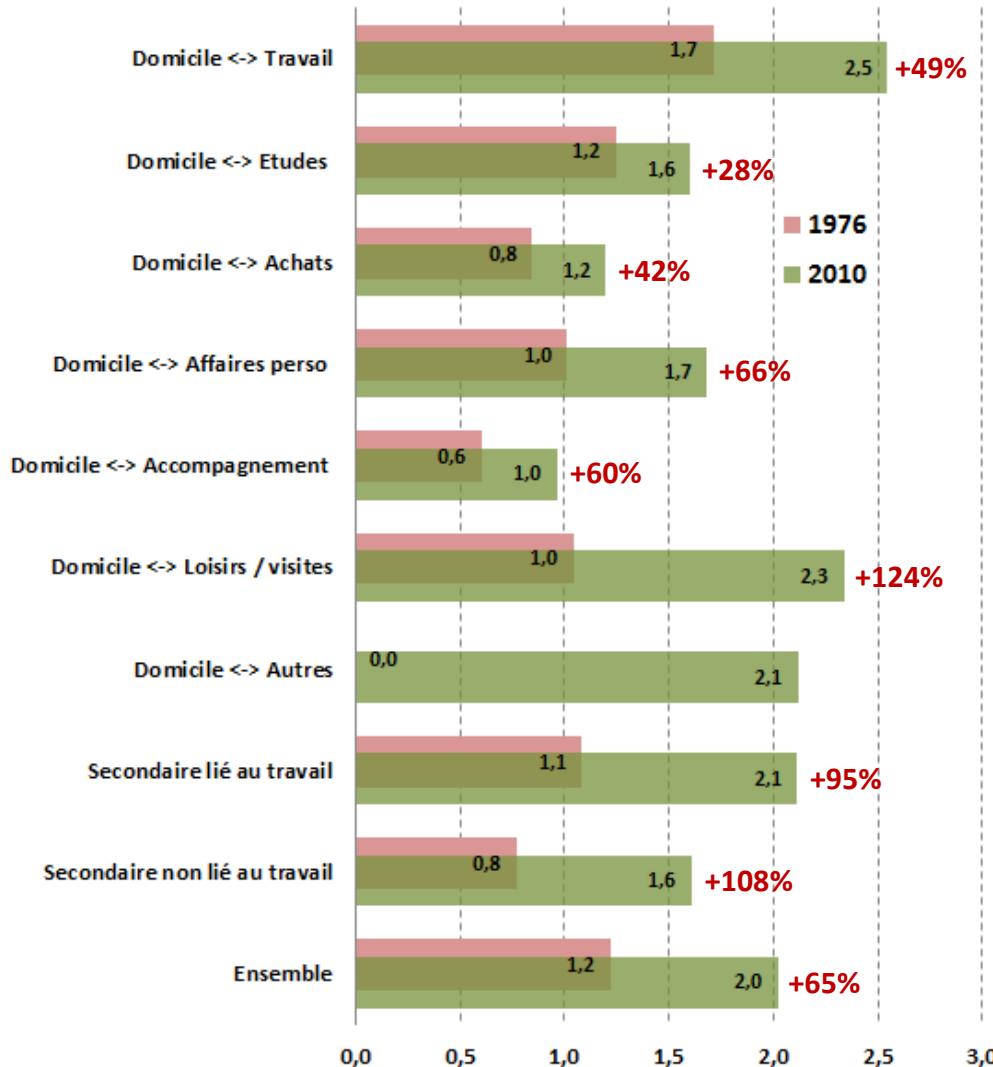


Source : EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA - Traitements IAU-IdF

- 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



- 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.

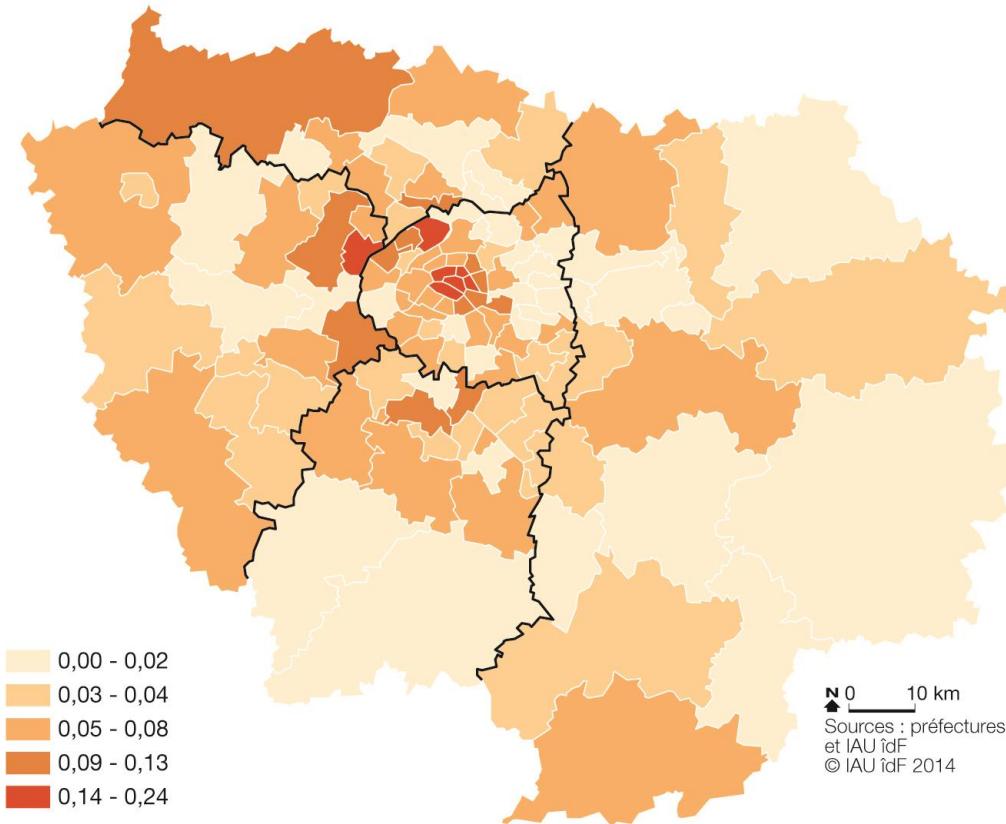
- Pour mémoire, les deux tiers de l'ensemble des déplacements et la moitié de ceux en voiture ont une portée inférieure à 3 km en Île-de-France.

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

40 ans d'évolution du vélo

La focale régionale masque des évolutions locales

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



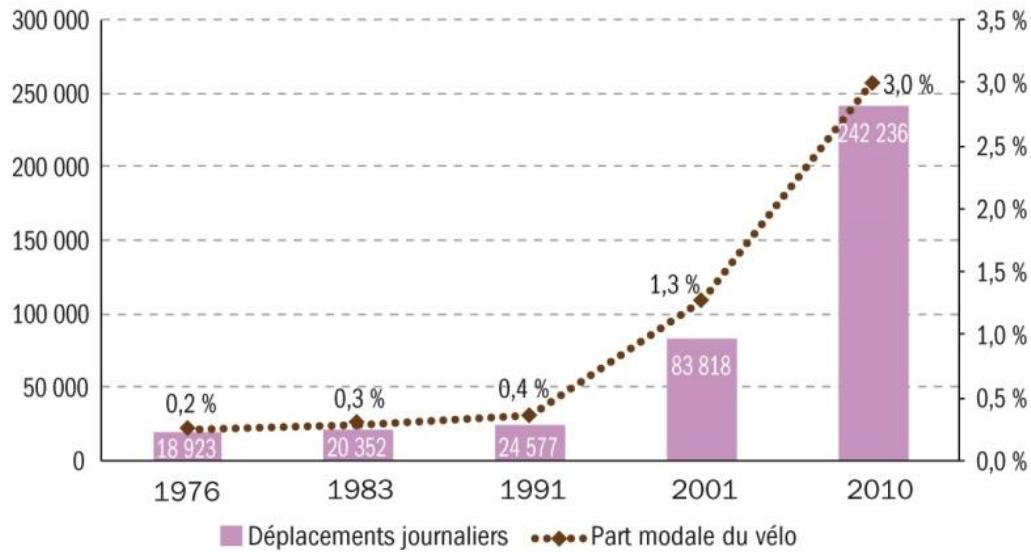
Source : EGT 2010 STIF-OMNIL-DRIEA - Traitements IAU-IdF

N 0 10 km
Sources : préfectures et IAU IdF
© IAU IdF 2014

- 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

Evolution de l'usage du vélo à Paris



- 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.

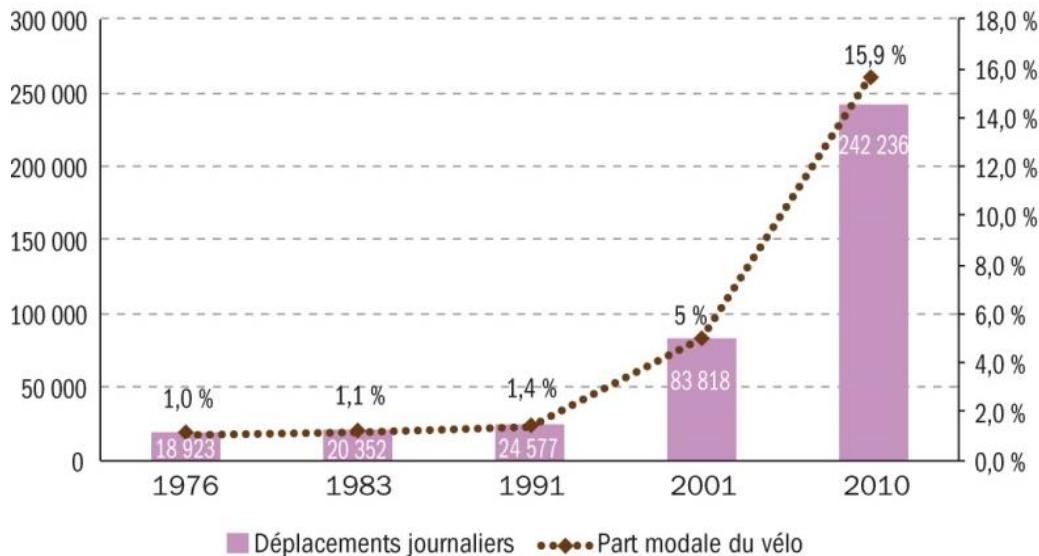
- La croissance récente de la mobilité vélo a été encore plus forte à Paris qu'ailleurs avec un triplement du nombre de déplacements quotidiens entre 2001 et 2010.

- 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.

Zoomons un peu : vers des parts à 2 chiffres ?

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



- 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%.

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 tuésalors que son usage triple, donc une diminution du risque.
- En 2010 à Paris,
 - 2RM = 17 tués et 391 BH
 - Vélo = 2 tués et 32 BHsoit 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