

de Questions MOBILITÉ n°9

Juin 2013

Le vélo : portrait d'une pratique



Sommaire

Introduction	P 3
Le profil du cycliste urbain	P 4
Les caractéristiques des déplacements quotidiens effectués à vélo	P 6
Quels sont les avis sur l'usage quotidien du vélo ?	P 8
Les apports du vélo sur la santé et l'économie	P 10



De la petite reine au vélo quotidien

À RETENIR

Le cycliste urbain dans l'agglomération, c'est aujourd'hui :

- 20.000 personnes qui utilisent leur vélo tous les jours, ou presque
- Une personne ayant le plus souvent une activité professionnelle
- Une personne de rang social plutôt élevé

Les déplacements à vélo, c'est aujourd'hui :

- 40.000 déplacements par jour dans l'agglomération
- Pour effectuer des activités du quotidien (travail, études, achats,...)
- Des distances parcourues majoritairement inférieures à 3 km



INTRODUCTION

Bien que représentant encore une part faible dans l'ensemble des déplacements (moins de 2% à l'échelle nationale), le vélo est un mode de transport qui prend de plus en plus sa place dans nos villes. Ce renouveau du vélo s'intègre dans les politiques de mobilités qui cherchent à maîtriser la place de la voiture en ville, notamment par le développement des réseaux de transports collectifs en site propre et par des aménagements piétons toujours plus qualitatifs.

Depuis quelques années, certaines agglomérations françaises ont beaucoup investi pour repositionner le vélo en tant que mode de transport quotidien. Les réseaux cyclables s'étendent et se sécurisent, divers services sont proposés aux populations, et des systèmes de location de courte et de moyenne durées ont vu le jour.

L'agglomération tourangelle est pleinement concernée par cette évolution. La présence de cyclistes se fait de plus en plus ressentir, notamment à Tours Centre, et en particulier depuis le démarrage des travaux de la première ligne de tramway. Cette évolution n'arrive sans doute pas à son terme, c'est pourquoi ce neuvième "Questions de Mobilité" est consacré exclusivement à l'analyse des pratiques du vélo.

L'exercice se base sur une expertise réalisée par le Certu, à partir de 14 enquêtes ménages déplacements qui se sont déroulées récemment (Lille, Lyon, Reims en 2006 ; Rennes et Rouen en 2007 ; Toulon en 2008 ; Bordeaux, Marseille, Nice, Strasbourg en 2009 ; Amiens, Bayonne, Grenoble, Saint-Etienne en 2010). Les résultats de l'enquête ménages déplacements conduite en 2008 dans l'agglomération tourangelle* sont comparés aux résultats des analyses réalisées par le Certu.

Enfin, sont présentés en dernière partie de cette publication, les principaux résultats et enseignements d'études récentes sur les effets de la pratique quotidienne du vélo sur la santé des populations et sur l'économie du pays.

Rappel méthodologique

L'enquête ménages déplacements commanditée en 2008 par le Smat et le Sitcat s'est déroulée sur le territoire du SCoT. Mais pour des raisons de comparaisons avec les 14 autres agglomérations françaises, les données pour l'agglomération tourangelle porteront sur le périmètre des transports urbains de 2008.

La méthode d'enquête développée par le Certu impose de recenser les déplacements d'une journée de semaine uniquement. Ne sont donc pas relevés les comportements de mobilité du week-end.

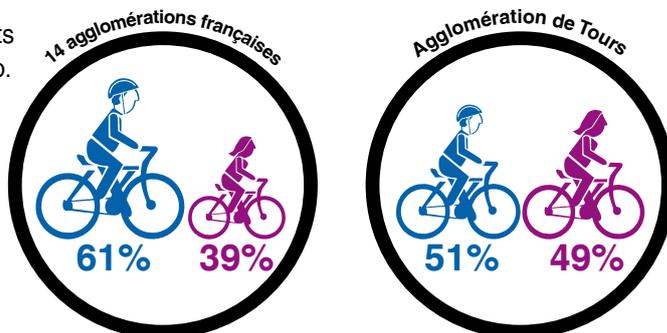
* Dans cette publication, est considérée comme agglomération tourangelle, les 21 communes qui formaient le périmètre des transports urbains en 2008.

Le profil du cycliste urbain



UN USAGE DU VÉLO PLUTÔT MASCULIN, SAUF EN TOURAINES OÙ L'ON TROUVE UN ÉQUILIBRE HOMMES / FEMMES

En moyenne, les enquêtes ménages déplacements recensent davantage d'utilisateurs masculins du vélo. Ce résultat est particulièrement visible pour les 14 agglomérations françaises utilisées en référence. Dans l'agglomération de Tours, la situation est différente. L'enquête ménages déplacements de 2008 montre un usage équilibré entre les hommes et les femmes.



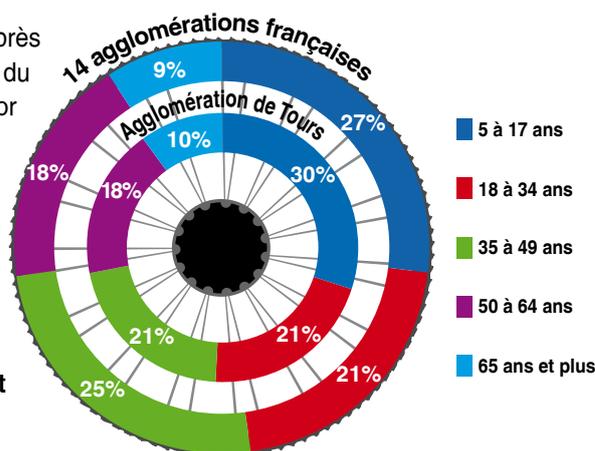
Répartition par sexe des usagers fréquents du vélo



LES JEUNES ET LES PERSONNES EN ÂGE DE TRAVAILLER SONT, DE LOIN, LES PLUS ADEPTES DE LA BICYCLETTE

L'usage du vélo diminue à partir de 50 ans, et chute après 64 ans. Pour ces personnes issues de la période du "baby boom", on peut penser que leur vécu de l'essor de l'automobile, et pour certaines d'entre-elles des raisons de santé, expliquent cet usage moindre du vélo dans leurs mobilités. Ces tendances sont relativement identiques dans les 14 agglomérations françaises et dans l'agglomération tourangelle.

D'autre part, la **population active représente la catégorie la plus utilisatrice du vélo (40%),** devant les élèves (35%).



Répartition selon l'âge des personnes se déplaçant fréquemment



LA PAROLE AUX ACTEURS

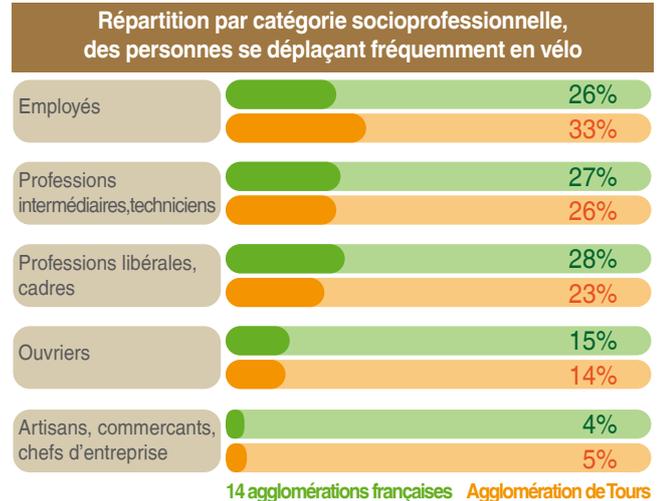
"Les jeunes cadres ont plutôt tendance à consacrer leur argent à l'achat de smartphones, tablettes, ordinateurs portables et vélos de plus de 2.000 dollars" (Extrait Courrier International n°1165 du 28 février au 6 mars 2013, sur l'usage du vélo aux États-Unis).



LE VÉLO, UN MODE QUI ATTIRE D'ABORD LES PERSONNES DE CATÉGORIES SOCIALES INTERMÉDIAIRES ET SUPÉRIEURES

En moyenne, dans les 14 agglomérations françaises, **les utilisateurs fréquents du vélo sont avant tout représentés parmi les professions intermédiaires, les cadres et professions libérales, que l'on retrouve désormais de manière importante dans les centres-villes.** Dans l'agglomération tourangelle, la catégorie des employés est légèrement plus représentée que dans les autres agglomérations françaises, ce qui correspond à la structure de l'ensemble de la population dans notre agglomération. Les ouvriers restent peu représentés sur l'ensemble des territoires étudiés.

En outre, les usagers du vélo ont globalement **un niveau d'études plus élevé que la moyenne (plus de 40% ont plus que le bac).** Ceci se retrouve sur tous les territoires français.



PROFIL TYPE DE LA PERSONNE QUI UTILISE FRÉQUEMMENT UN VÉLO POUR SE DÉPLACER

	Sexe	Âge	Occupation	Catégorie sociale	Niveau d'études	Type de logement	Niveau de motorisation
14 agglomérations françaises	Homme	Mineurs et personnes en âge de travailler	Actifs Etudiants	Supérieure	Élevé	Individuel	Élevé
Agglomération de Tours	Homme et femme			Intermédiaire			



LA PAROLE AUX ACTEURS

"Faciliter la vie des cyclistes fait partie de notre stratégie pour attirer et retenir les entreprises dans ce monde mobile" (R.T.RYBAK, Maire de Minneapolis, USA. Extrait Courrier International n°1165 du 28 février au 6 mars 2013).

Les caractéristiques des déplacements quotidiens effectués à vélo

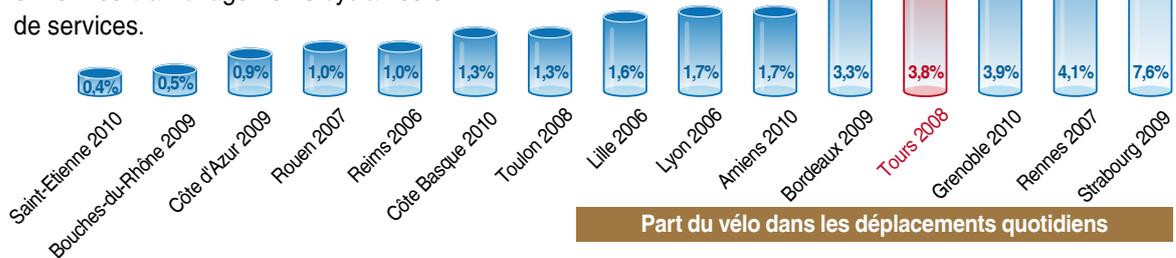


TOURS, BIEN POSITIONNÉE PARMIS LES AGGLOMÉRATIONS FRANÇAISES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ À VÉLO

L'usage du vélo en France est largement dominé par l'agglomération strasbourgeoise, avec une part qui frôle les 8% sur l'ensemble du territoire de la communauté urbaine. Cette agglomération reste un cas unique en France, qui fait "exemple", toutefois relativement modeste comparée à des agglomérations de pays voisins (37% à Copenhague, 35% à Amsterdam, 33% à Munster...).

L'agglomération de Tours possède une part d'usage du vélo deux fois plus faible que celle de Strasbourg, et se positionne dans un groupe de "second rang", avec les agglomérations de Bordeaux, Grenoble et Rennes. La plupart des autres agglomérations françaises ont une part du vélo qui ne dépasse pas les 2% des déplacements quotidiens.

Avec 3,8% de part d'usage du vélo, l'agglomération tourangelle figure donc parmi les territoires les plus "cyclables" de l'hexagone. Néanmoins, plusieurs agglomérations figurant dans ce classement affichent dans leurs plans de déplacements urbains respectifs, un objectif d'au moins 15% de part du vélo d'ici 10 ans. L'agglomération tourangelle, si elle veut se maintenir dans ce "peloton de tête", doit poursuivre les efforts en termes d'aménagements cyclables et de services.



LA PAROLE AUX ACTEURS

"Nous voulons que les jeunes talents viennent ici. Faire la place aux vélos est l'un des moyens les moins onéreux de leur adresser ce message" (R.T.RYBAK, Maire de Minneapolis, USA. Extrait Courrier International n°1165 du 28 février au 6 mars 2013).

"Quand ils mettent leur gamin sur le siège enfant ou dans la poussette de jogging, les pistes cyclables deviennent particulièrement précieuses à leurs yeux" (R.T.RYBAK, Maire de Minneapolis, USA. Extrait Courrier International n°1165 du 28 février au 6 mars 2013).

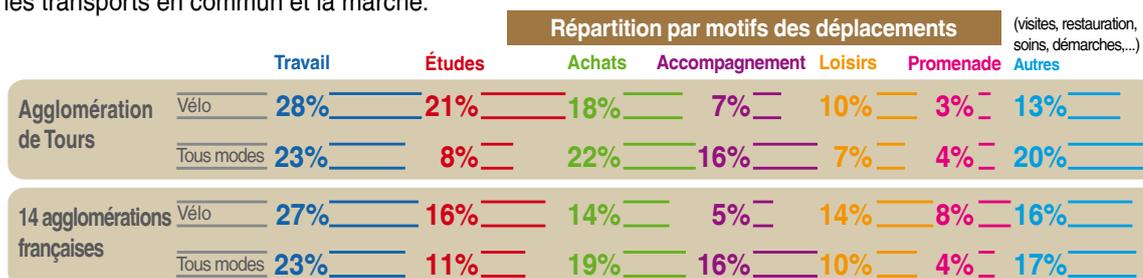
"J'utilise mon vélo au quotidien, notamment pour faire mes courses. C'est très pratique : je peux m'arrêter et stationner presque partout" (Laurence, cycliste à Tours).



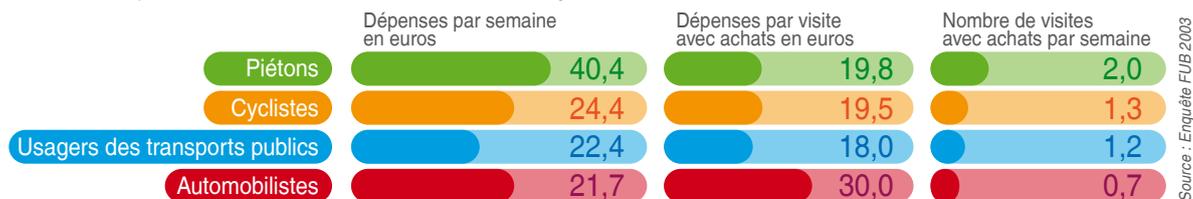


LE VÉLO D'ABORD POUR DES DÉPLACEMENTS "UTILITAIRES"

Le vélo est souvent perçu comme un mode de déplacement de "promenade". Or, ce motif ne représente en moyenne que 8% des déplacements effectués en vélo dans les 14 agglomérations françaises prises en référence et seulement 3% dans l'agglomération tourangelle. **Le vélo est donc bien un moyen de transport courant, utilisé pour effectuer des déplacements de la vie quotidienne**, comme peuvent l'être la voiture, les transports en commun et la marche.

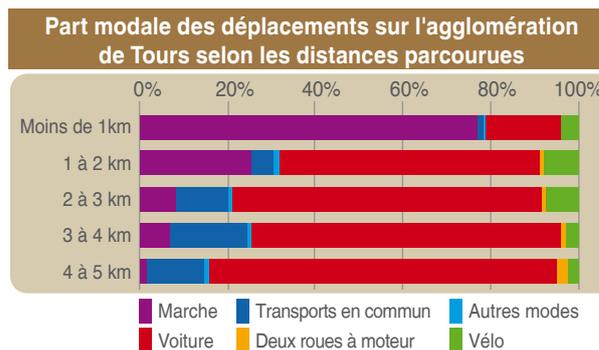


Par rapport à l'ensemble des modes de déplacement à disposition des habitants, le vélo est avant tout utilisé pour se rendre ou revenir du travail et des établissements scolaires. Les activités de loisirs (sport, culture,...) sont également des motifs où le vélo montre toute sa pertinence. La part des déplacements pour motif "achats" atteint un niveau significatif, tant pour l'ensemble des modes que pour les déplacements uniquement réalisés en vélo. À noter qu'il est davantage utilisé dans l'agglomération tourangelle pour effectuer des achats, que dans les autres agglomérations françaises. Précisons que le vélo est pertinent pour les achats courants, peu encombrants, principalement distribués dans les commerces dits "de proximité" ou de centre-ville. Toujours pour les achats, une enquête menée en 2003 par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) montre qu'à chaque visite dans un magasin de centre-ville, un automobiliste consomme en moyenne 50% de plus qu'un piéton ou qu'un cycliste. Néanmoins, le cycliste et le piéton sont des consommateurs plus "fidèles" et plus fréquents, si bien que sur une semaine, le montant des achats d'un automobiliste sera inférieur de 87% à celui d'un piéton et inférieur de 12% à celui d'un cycliste.



LE VÉLO, UN MODE ADAPTÉ POUR LES DÉPLACEMENTS DE MOINS DE 3 KILOMÈTRES

La pertinence de l'usage du vélo est généralement estimée à 3 kilomètres maximum. C'est entre 1 et 2 kilomètres que la part du vélo atteint son maximum d'usage (8% dans l'agglomération tourangelle, 3% en moyenne dans les 14 agglomérations françaises prises en référence). Ce constat s'effectue dans tous les territoires français et s'explique notamment par la rapidité en milieu urbain d'un déplacement en vélo sur cette distance par rapport aux autres modes.



Quels sont les avis sur l'usage quotidien du vélo ?

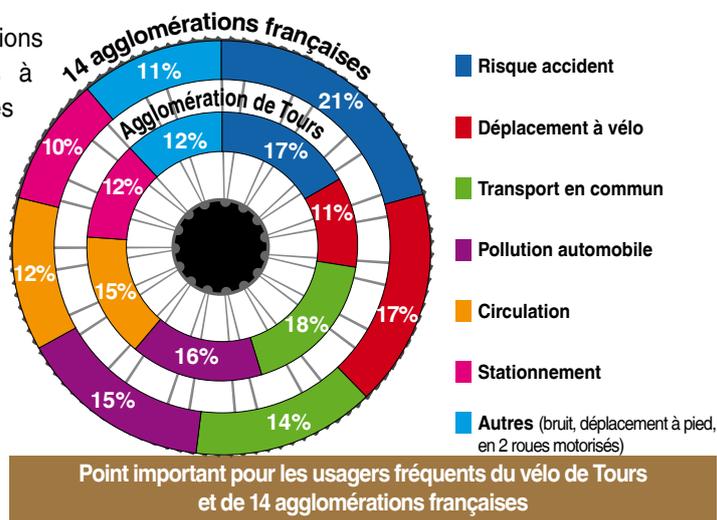
L'enquête ménages déplacements comporte un volet "opinion", dans lequel les avis des personnes auditionnées sont recueillis sur plusieurs thèmes.



UN SENTIMENT DE DANGER DE L'USAGE DU VÉLO UN PEU MOINS EXPRIMÉ CHEZ LES TOURANGEAUX

Que ce soit sur Tours ou dans les 14 agglomérations françaises, les habitants se montrent sensibles à l'accidentologie. Ce point est évoqué à 17% par les cyclistes tourangeaux, et à 21% par ceux des autres agglomérations françaises.

L'intérêt porté aux transports collectifs est évoqué par 18% des cyclistes tourangeaux, ce qui est bien supérieur à l'avis des cyclistes des autres territoires. Ceci démontre **leur sensibilité au développement de ce mode de transport, qu'ils estiment complémentaire au vélo, et non concurrentiel**. Rappelons également que l'enquête ménages déplacements a été réalisée en 2008, année où circulait encore l'ancien réseau de bus urbains Fil Bleu et que le projet de 1^{re} ligne de tramway venait tout juste d'être décidé par les élus.



À noter que la circulation automobile et ses effets (pollution, stationnement, bruit) préoccupent les cyclistes de toutes les agglomérations.



LA PAROLE AUX ACTEURS

"Il est très agréable de se promener dans Tours à vélo, là où ça devient compliqué c'est sur les axes où les voitures roulent trop vite. Si en plus il y a du stationnement automobile à droite, cela nécessite d'être plus vigilant à cause des portières qui peuvent s'ouvrir, des voitures qui manœuvrent pour stationner ou quitter le stationnement. Il y a aussi le problème de la chaussée cabossée, qui peut vite nous faire perdre l'équilibre" (Laurence, cycliste à Tours).



UNE OPINION GÉNÉRALE TRÈS FAVORABLE À LA PRÉSENCE DU VÉLO EN VILLE

Que ce soit sur Tours ou dans les autres agglomérations françaises, les usagers du vélo sont logiquement plus nombreux à estimer que "le vélo en ville, c'est l'avenir". Cette affirmation est majoritaire pour l'ensemble des habitants, qu'ils utilisent beaucoup, un peu ou pas du tout ce moyen de transport. Les habitants du périmètre des transports urbains de Tours affirment à 71% leur opinion favorable en faveur de la bicyclette en ville.

Opinion des habitants sur l'avenir du vélo en ville, selon leur usage du vélo

	D'accord	Pas d'accord	Sans opinion
Agglomération de Tours	Fréquents 78%	13%	8%
	Occasionnels 68%	21%	11%
	Jamais 70%	20%	10%
14 agglomérations françaises	Fréquents 86%	12%	2%
	Occasionnels 72%	22%	6%
	Jamais 61%	31%	8%



UN MODE JUGÉ SAIN ET ÉCOLOGIQUE

L'impact sur l'environnement est l'argument le plus souvent cité pour qualifier le vélo, tant chez les habitants de Tours que pour ceux des 14 autres agglomérations françaises. Deux différences principales apparaissent néanmoins :

- le "côté sportif" et bon "pour la santé" ressort davantage chez les pratiquants assidus de la bicyclette dans l'agglomération de Tours,
- le critère "danger" de la pratique de ce mode, qui ressort souvent chez les personnes qui ne se déplacent pas à vélo pour toutes les agglomérations, apparaît également plus distinctement chez les usagers fréquents du vélo dans l'agglomération tourangelle.

Ce second constat pourrait laisser penser que des améliorations sont à opérer sur la qualité et la sécurisation du réseau cyclable dans notre agglomération.

Agglomération de Tours				14 agglomérations françaises			
Tous les jours ou presque		Jamais		Tous les jours ou presque		Jamais	
Sportif, sain	14,2%	Écologique	15,2%	Écologique	13,8%	Écologique	14,2%
Dangereux	13,6%	Sportif, sain	14,0%	Pratique	12,4%	Dangereux	13,4%
Écologique	13,6%	Dangereux	12,7%	Sportif, sain	9,1%	Sportif, sain	9,7%

Les apports du vélo sur la santé et l'économie



BÉNÉFICES ET RISQUES DE LA PRATIQUE QUOTIDIENNE DU VÉLO (ÉTUDE RÉALISÉE PAR L'OBSERVATOIRE RÉGIONAL DE LA SANTÉ / ILE-DE-FRANCE, 2012)

L'Observatoire Régional de la Santé – Ile-de-France – a réalisé une étude pour mesurer les bénéfices et les risques sanitaires de la pratique quotidienne du vélo sur son territoire. Ceux-ci ont été évalués au niveau des individus et de la collectivité, sur les effets sur la santé des personnes, de l'accidentologie, et plus globalement sur le cadre de vie.

QUELQUES RÉSULTATS ISSUS DE CETTE ÉTUDE

- Un nombre d'accidents impliquant des cyclistes qui augmentera avec le développement de l'usage du vélo, mais qui sera compensé par une diminution globale de l'accidentologie liée à la diminution des trafics routiers.
- Une réduction du risque de mortalité de 28% chez les personnes qui se déplacent régulièrement à vélo (30 minutes par jour).
- Une exposition aux polluants atmosphériques moins importante pour le cycliste que pour l'automobiliste.
- Peu d'impacts sur la réduction des nuisances sonores car le bruit dépend davantage de la vitesse des véhicules que du volume des trafics.



LA PAROLE AUX ACTEURS

"J'ai toujours eu en hiver des maladies respiratoires (bronchites, rhinites, etc.), maladies épuisantes car on continue malgré tout à travailler et on arrive difficilement à s'en débarrasser. Depuis deux ans, je travaille à 9 kilomètres de chez moi (en milieu rural) et je fais le trajet matin et soir, avec quelques déclivités. Je dois reconnaître que toutes ces petites infections appartiennent au passé et les deux hivers précédents ont été traversés sans peine" (Axel, cycliste en Touraine).



COÛTS ET RECETTES LIÉS À L'ÉCONOMIE DU VÉLO (ÉTUDE RÉALISÉE PAR ATOUT FRANCE, 2009)

En 2009, le réseau Atout France a commandé au cabinet Indiggo/Altermodal, une étude sur les retombées économiques du vélo en France, qui recherchait à :

- mesurer les impacts directs du vélo (industrie, commercialisation, événementiels sportifs ou grand public, activités touristiques, aménagements cyclables, services de location...) et les impacts externes sur la santé, l'occupation de l'espace, la pollution, le risque routier...),
- évaluer l'intérêt et les conséquences économiques d'un développement de la pratique du vélo en France,
- proposer des axes de travail pour le développement du vélo en ciblant les mesures les plus efficaces sur le plan économique, offrant le meilleur taux de retour sur investissement.

QUELQUES RÉSULTATS ISSUS DE CETTE ÉTUDE

- Seulement 5% de la population française se déplace tous les jours ou presque à vélo, mais 40% des Français utilisent un vélo au moins une fois par an.
- 3,5 millions de vélos vendus en France chaque année, ce qui est bien plus qu'en Allemagne, en Belgique et en Suède, des pays où l'usage du vélo est supérieur à celui de la France.
- 35.000 emplois en France liés directement au secteur du vélo (commerce, industrie, BTP, service, événementiel).
- Le secteur du vélo représente 8 emplois par million d'euros investi. Le secteur automobile en représente 2,5.
- 5,6 milliards d'économies de dépenses de santé liées à la pratique actuelle du vélo.
- Retour sur investissement pour les pouvoirs publics : 500 millions d'euros investis pour 700 millions d'euros de recettes fiscales annuelles estimés.

POUR EN SAVOIR PLUS :

- http://www.certu.fr/fr/_Mobilité_et_déplacements-n25/Connaissance_de_la_mobilite-n41/Analyses-n44/IMG/pdf/12-11-rapport-mobilite-velo.pdf
- http://www.ors-idf.org/images/abook_file/RapportVeloBeneficesRisques.pdf
- <http://www.atout-france.fr/publication/special-economie-velo-etude-complete>
- Courrier International n°1165 : article "le vélo, c'est bon pour les affaires" (P39)



LA PAROLE AUX ACTEURS

"Une trentaine de dirigeants de sociétés new-yorkaises de nouvelles technologies ont demandé au maire de la ville, de soutenir un système de vélos en libre service pour attirer et retenir les investissements et les talents de façon que New-York reste compétitive dans le secteur dynamique des hautes technologies et de l'Internet" (Extrait Courrier International n°1165 du 28 février au 6 mars 2013).

"Il y a 5 ans, les entreprises ne s'intéressaient pas au vélo. Aujourd'hui, on en tient vraiment compte" (D. WILSON, dirigeant d'entreprise à Minneapolis, USA, Extrait Courrier International n°1165 du 28 février au 6 mars 2013).

