LA DATA ENFOURCHE SON VÉLO SUR LES ROUTES DE L'EUROPE

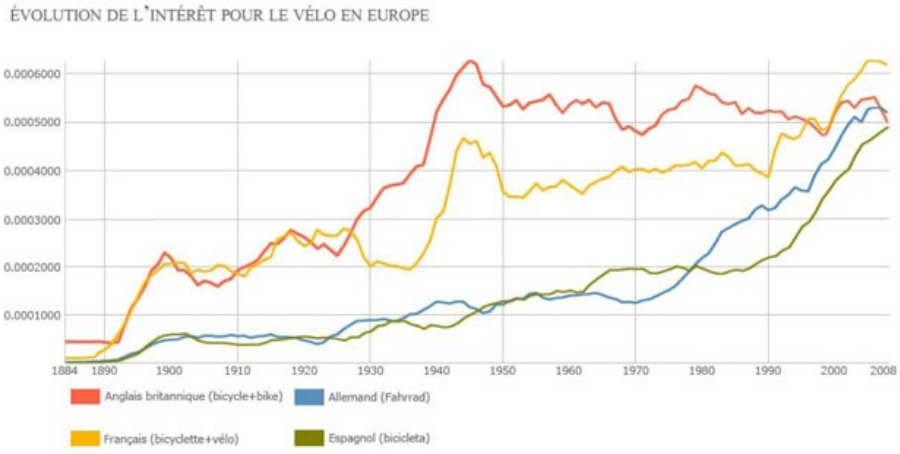
LE 17 MAI 2011 ***CAMILLE JOSSE***

Le vélo s'impose comme un complément des modes de transports actuels et séduit de plus en plus les citadins et municipalités après des années de désaffection. Analyse par les données de l'évolution de son utilisation dans les grandes villes d'Europe.

Congestion, pollution sonore et atmosphérique, stress au volant, l'utilisation systématique de la voiture particulière pour les déplacements quotidiens étouffe les grandes métropoles. A l'heure où la majorité de la population mondiale vit en ville, il est temps de lui trouver des alternatives. *Des alternatives* car une réponse unique ne suffit pas au problème complexe de la mobilité urbaine. Transports publics, autopartage, covoiturage, les solutions motorisées sont nombreuses, mais la révolution des transports au 21ème siècle pourrait aussi se faire à pédales.

Le vélo, mode de transport flexible et pratique, s'impose comme un complément des modes actuels et séduit de plus en plus les citadins et municipalités après des années de désaffection. Alors, quelle place aujourd'hui pour le vélo dans les grandes métropoles européennes?

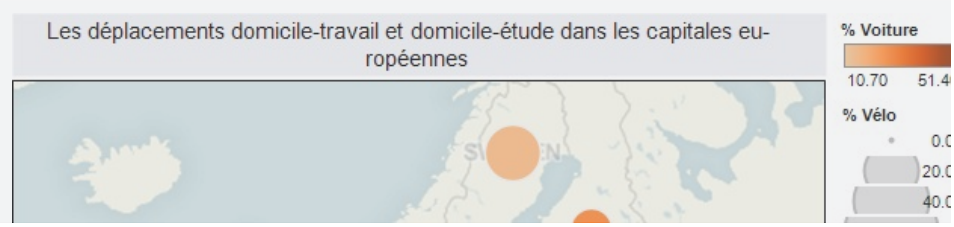
Pour mesurer l'intérêt autour du vélo l'invention de la bicyclette, jetons d'abord un œil sur Google Ngram Viewer (**ndlr**: outil de Google permettant de visualiser sous forme de graphiques les fréquences d'apparition de mots dans les livres numérisés depuis 2003 sur Google Books).

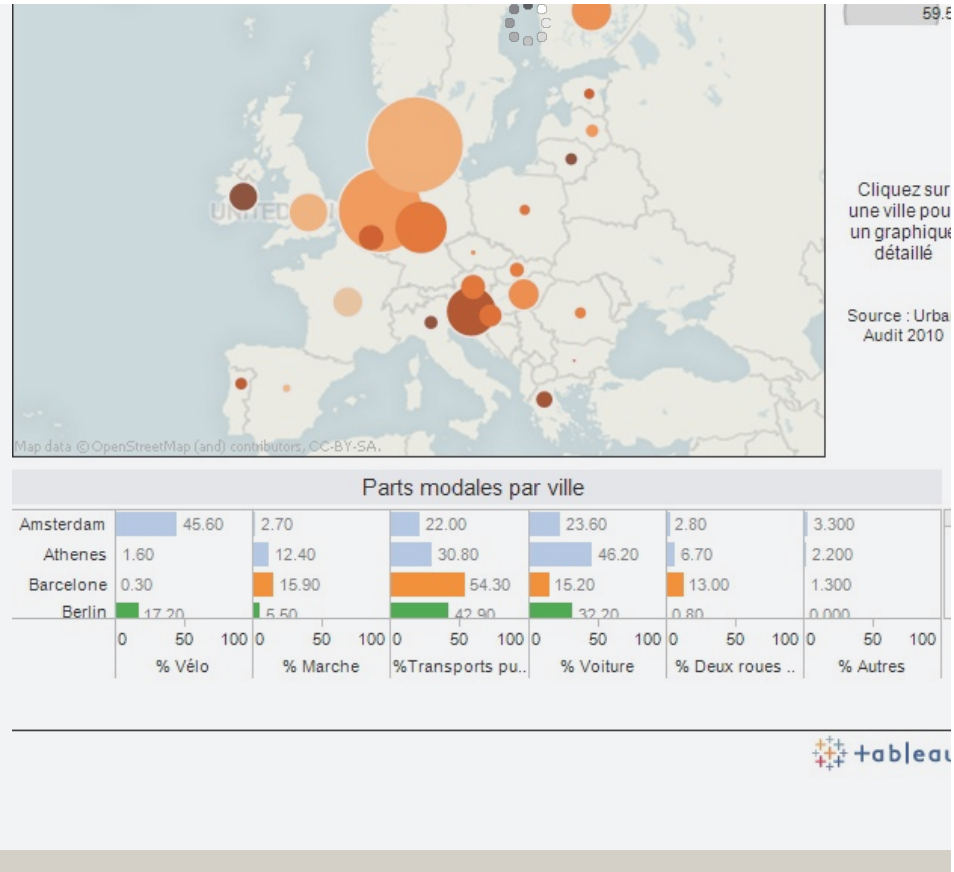


La forte hausse d'intérêt de 1944 s'explique par la pénurie de pétrole et de pièces détachées automobile lors de la seconde guerre mondiale, à un moment où le vélo était déjà massivement utilisé pour les déplacements quotidiens. Si entre les années 1965-1970 l'intérêt autour du vélo est en stagnation ou en baisse en Europe, il semble être depuis en constante augmentation, plus visiblement en Allemagne et dans les pays hispanophones.

Le cycle urbain en 2011

Les pratiques actuelles en Europe sont ainsi loin d'être homogènes. Selon une étude conduite pour l'Union Européenne en 2009, la part modale du vélo dans les déplacements domicile-travail ou domicile-étude reste minoritaire dans les grandes villes européennes. (**Source Urban Audit 2010**)





Powered by Table

L'échantillon de cette étude est réduit, 500 personnes par ville, mais celle ci permet d'illustrer la tendance actuelle avec des résultats récents et une méthodologie commune à l'échelle Européenne. Les résultats sont dans la lignée des précédentes études sur la mobilité réalisées en Europe. En France, la part modale du vélo pour les déplacements domicile-travail était de 2.3% et 3.8% à Paris intra muros selon les études nationales transport et déplacement de 1994 et 2008.

Le vélo est cependant le mode de transport qui progresse le plus dans les villes depuis les années 1990 :

• A Berlin sa pratique à augmenté de 18% entre 2001 et 2008 (Source : **Senate Department of Urban Development – Berlin – Cycling, paths and bicycle use**).

• 2 fois plus de cyclistes entrent dans le centre de Londres entre 7h et 10h du matin en 2006 (base 1991)

• Le flux de cyclistes sur les principales routes londoniennes augmente de 60%sur la même période.

(***Source: Transport For London, London travel report 2007***)

À Budapest la révolution est aussi en selle, grâce à une prise en compte des cyclistes par la municipalité dès 2005 suite à une importante mobilisation citoyenne. Ainsi, les associations y ont organisé régulièrement des **Masses critiques** avec un nombre de

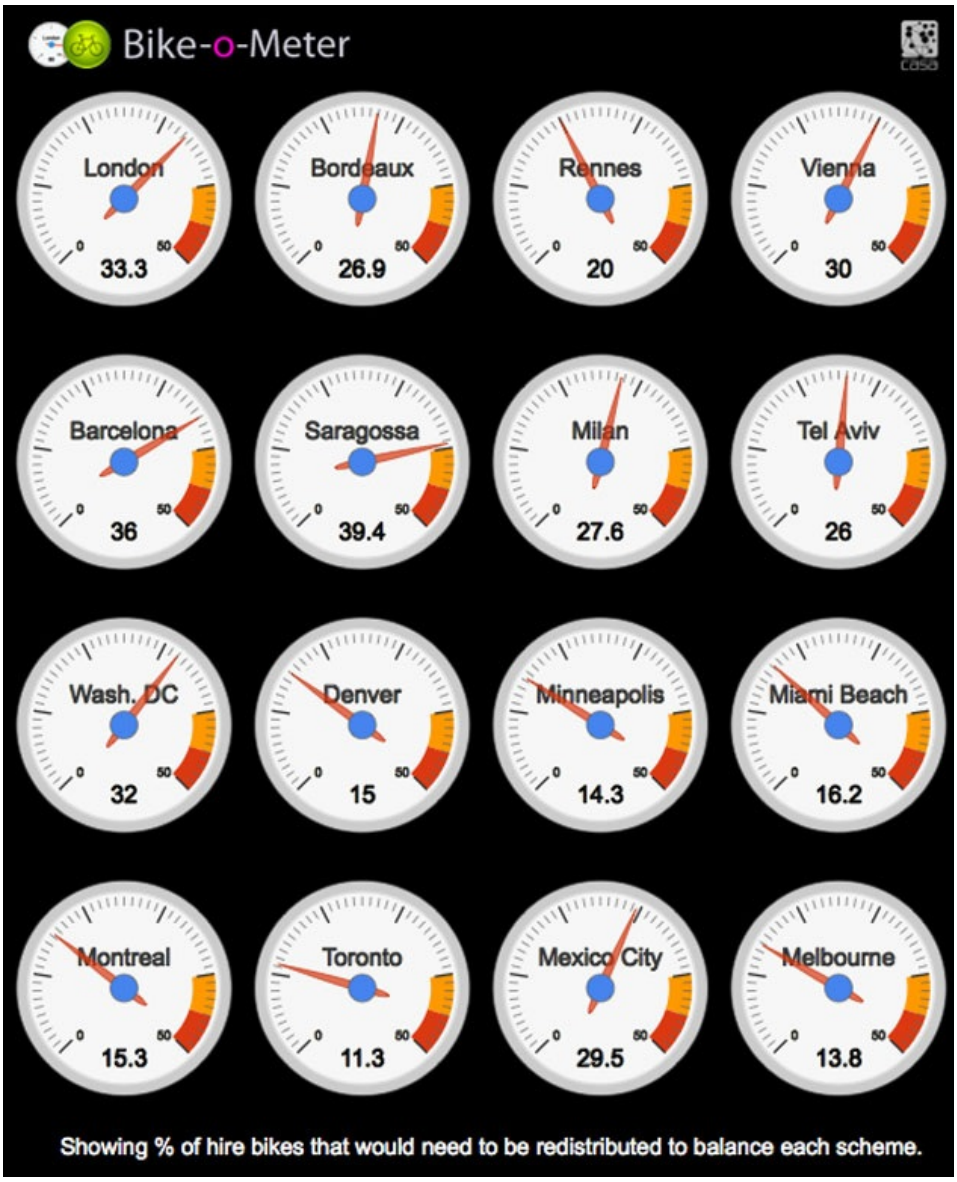
participants en constante hausse au fil des ans. En 2004, la Masse critique rassemblait 4000 cyclistes, 20 000 en 2006 , 50 000 l'année suivante et enfin 80 000 en 2008 selon les estimations.

Les politiques cyclables en Europe

Les autorités compétentes en matière de politique cyclables diffèrent au sein des états européens. Elles peuvent être intégrées aux plans de transport, santé ou environnement (Norvège, Danemark) ou en être indépendantes (Allemagne, Finlande, Royaume Uni). En ce qui concerne les autres pays européens, ils déterminent le plus souvent un cadre légal favorisant la pratique du vélo, comme c'est le cas en France avec la récente mise en place des zones 30 et des doubles sens cyclables.

Les capitales européennes disposent pour la plupart de leurs propres schémas directeurs pour le développement du vélo. Paris a son Plan Vélo qui prévoit notamment l'aménagement de nouvelles pistes cyclables en plus des 440km déjà existants, afin d'atteindre 700km d'ici 2014. Le Vélib lancé en 2007 a déjà changé les pratiques de mobilité des parisiens. Tout en offrant une nouvelle alternative de transport, le vélo en libre service envoie un signal fort aux cyclistes et automobilistes, en montrant que la pratique du vélo est acceptée et même encouragée en ville. Londres a lancé l'année dernière sa « Cycling Revolution », inaugurant ses deux premières routes cyclables et son système de vélo en libre service.

Pour mesurer le pouls de la pratique du vélo à un niveau global, Steven Gray a créé un baromètre en temps réel du pourcentage de vélos en libre service utilisé dans différentes villes, le **Bike O Meter**.



La culture du cycle 2.0

Si la suprématie de la voiture particulière se fait toujours sentir dans la majorité des

métropoles européennes, il semble néanmoins que les usagers réguliers du vélo partent désormais à la reconquête de la rue. Ils se fédèrent eux aussi en réseaux internationaux et effectuent leur propre promotion, afin d'amener à la création d'une réelle culture du cycle urbain.

En témoigne le succès des blogs **Copenhaguenize**, **London Cyclist**, ou encore **Copenhaguen Cycle Chic**. Ce dernier a même fait des petits, puisque les chics cyclistes de tous les jours sont désormais pris en photos à Berlin, Vienne, Séville… Un renouveau culturel loin des questions d 'écologie et de développement durable auxquelles on rattache souvent l'usage du vélo, mais bien plus proche des utilisateurs potentiels.

Si un véritable mode de vie du vélo est déjà ancré dans les mentalités des habitants de ville telles que Copenhague ou Amsterdam, il commence donc à se développer dans les autres villes européennes, avec la création de cafés vélo à Londres, déjà 3 en 2011, et d'ateliers vélos qui œuvrent pour le recyclage des vieux biclous une meilleure « vélonomie » des usagers.

Enfin, outre le fait que le vélo soit le moyen de transport urbain le plus rapide pour se rendre d'un point A à un point B, il véhicule aussi une certaine image de bien être. Bien être physique des utilisateurs, mais aussi mieux être dans la ville. L'amélioration de la qualité du cadre de vie, à travers la réduction des nuisances sonores dues au trafic automobile et une diminution du sentiment d'insécurité qui lui est lié, mais aussi amélioration de la qualité de l'air et donc de la santé publique. Dès lors, après des années de recherche de la vitesse à tout prix dans les transports, la renaissance du vélo sonne aussi comme un retour de l'humain dans la ville.

Photo FlickR CC : **Mikael Colville-Andersen**

MARCHANGE
le 17 mai 2011 - 10:56 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK

Cet article oublie la principale raison du revouveau de l'intérêt pour le vélo dans les capitales, à savoir le fiasco perpétuel des monopoles publics à s'occuper des transports dit publics.
Quelle entreprise est-elle plus détestée que la RATP à Paris ? Une recherche Twitter devrait vous confirmer ce fait.

VOUS AIMEZ 0 VOUS N'AIMEZ PAS 0 LUI RÉPONDRE

FAB
le 17 mai 2011 - 13:56 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK

Il faudrait voir aussi l'impact de la saison et de la meteo… car par -10 où de l'orage je rigole un peu… c'est une semaine en arrêt maladie assurée ! Et puis pour aller bosser ce n'est possible d'arriver tremper… à moins d'avoir des douches sur son lieu de travail et de quoi se changer…

VOUS AIMEZ 0 VOUS N'AIMEZ PAS 0 LUI RÉPONDRE

CAMILLEJ
le 17 mai 2011 - 16:52 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK

@fab : Au niveau de l'impact de la météo, on ne peut pas réellement dire qu'il soit important si on regarde les villes de Copenhague, où les cyclistes roulent même en hiver et sous la neige (qui est déblayée des pistes cyclables), ou Amsterdam (pluie 260 jours par an). Le problème tient plus du matériel que les cyclistes possèdent, comme les capes de pluie, qui nous paraîtraient ridicule à Paris mais pas dans ces villes. Au contraire c'est plus la chaleur qui est un frein au vélo, et là encore c'est une question d'équipement en douches sur le lieu de travail. L'utilisation de mode de transport différent amène forcément un bouleversement de nos habitudes actuelles.

@Marchange : Pour ce qui est du ras-le-bol des usagers de transports publics, c'est en effet une variable importante dans le retour du vélo notamment avec la grève de 1995 à Paris qui à amené pas mal de gens à se remettre à la bicyclette. Mais cet article traite plus du cycle en tant qu'alternative à la voiture particulière que des raisons qui poussent les usagers de transport à le choisir pour se déplacer.

Une petite précision au sujet du Bike O Meter de Steven Gray et Oliver O'brien, le

baromètre du pourcentage de vélos en libre service en utilisation vient d'être mis hors ligne du fait de changements dans les programmes des opérateurs. Le site redirige donc automatiquement vers le baromètre du pourcentage de vélos qui devrait être redistribués sur les différentes stations pour que le service soit équilibré sur l'ensemble de la ville.

VOUS AIMEZ 0 VOUS N'AIMEZ PAS 0 LUI RÉPONDRE

STRUDDEL
le 17 mai 2011 - 20:33 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK

Rappelons que se déplacer à vélo ne veut pas nécessairement dire s'entraîner pour l'étape du tour de France à chaque trajet, il est parfaitement possible d'arriver sans une goutte de sueur sur son lieu de travail en y allant tranquillement et en gérant son effort.

Et même à cette allure, on arrive tous les jours à l'heure (même temps de trajet à chaque fois).

Pour la pluie, il existe un paquet de vêtements dédiés qui sont à la fois élégants, imperméables et anti-transpirants, ça permet d'arriver tout sec au travail.

Pour le froid, avec de bons gants (le plus important), il faut gérer son effort dans l'autre sens : appuyer un peu sur les pédales, vous verrez si vous aurez froid en arrivant.

VOUS AIMEZ 0 VOUS N'AIMEZ PAS 0 LUI RÉPONDRE

1 ping

MONEY® Money News » Tableau Public Announces Top 100 Vizes of Q2, from Election Controversy to Cycling in France le 21 juillet 2011 - 12:37

[...] 15% of top 100 visualizations were published on non-U.S. sites, from Argentina's La Nacion to France's OWNI. [...]