

*26e journée Rue de l'Avenir
Sion, 25 septembre 2009*

*Mobilités douces: le grand potentiel des villes
petites et moyennes*

Le vélo dans les villes petites et moyennes

Emmanuel Fankhauser

Palettes

Introduction

Le potentiel vélo à travers les statistiques des déplacements

Comparaison des villes

Corrélations entre la part modale du vélo et celle des autres modes

Conclusions

Portrait de quelques villes suisses

Introduction

Palettes

Dans quel contexte les petites et moyennes villes de Suisse parviennent-elles à exploiter au mieux le potentiel du vélo?

Quels sont les leviers d'une politique cyclable qui peut les aider à mieux exploiter ce potentiel?

Nombreuses bonnes pratiques connues pour une meilleure intégration des cyclistes.



Prenons du recul pour aller voir au-delà de ces études de cas!

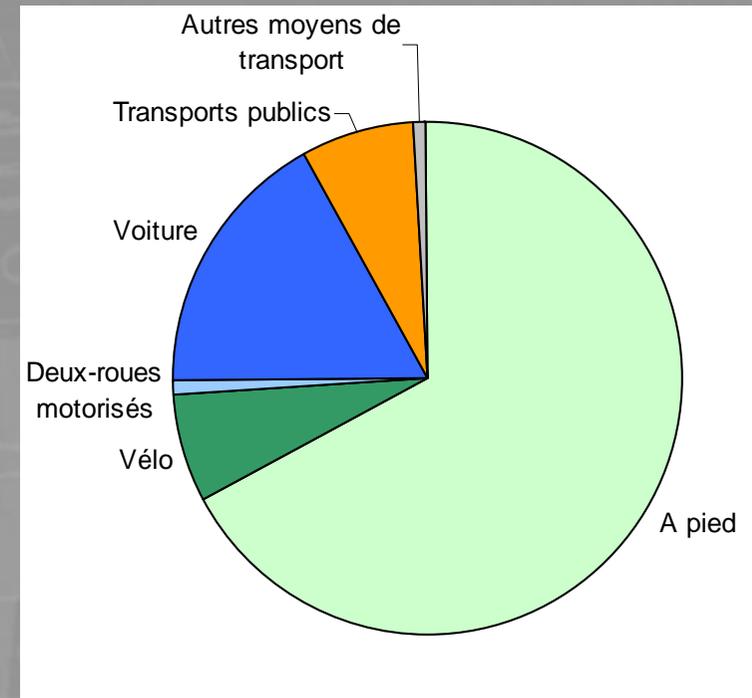
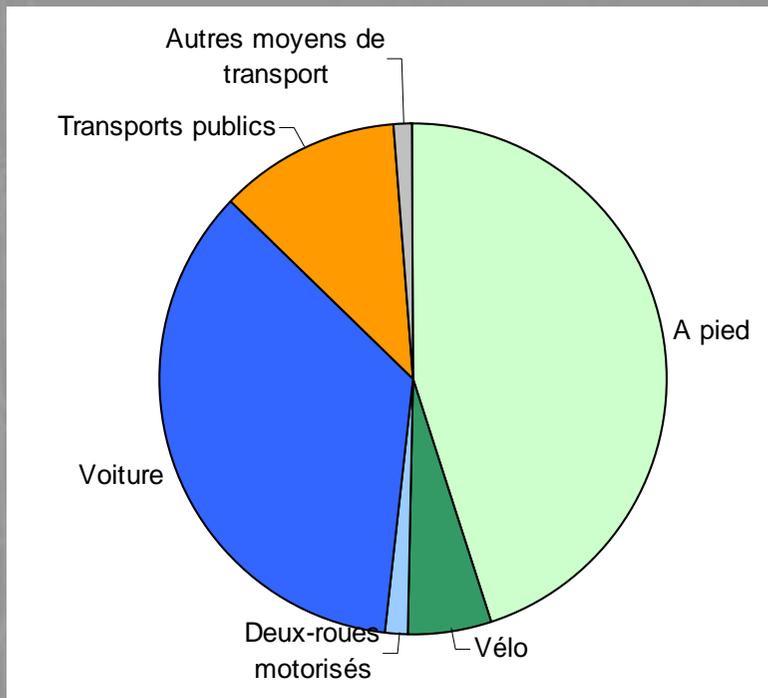
Le potentiel vélo à travers les statistiques des déplacements

Palettes

Parts modales des étapes (tous motifs)

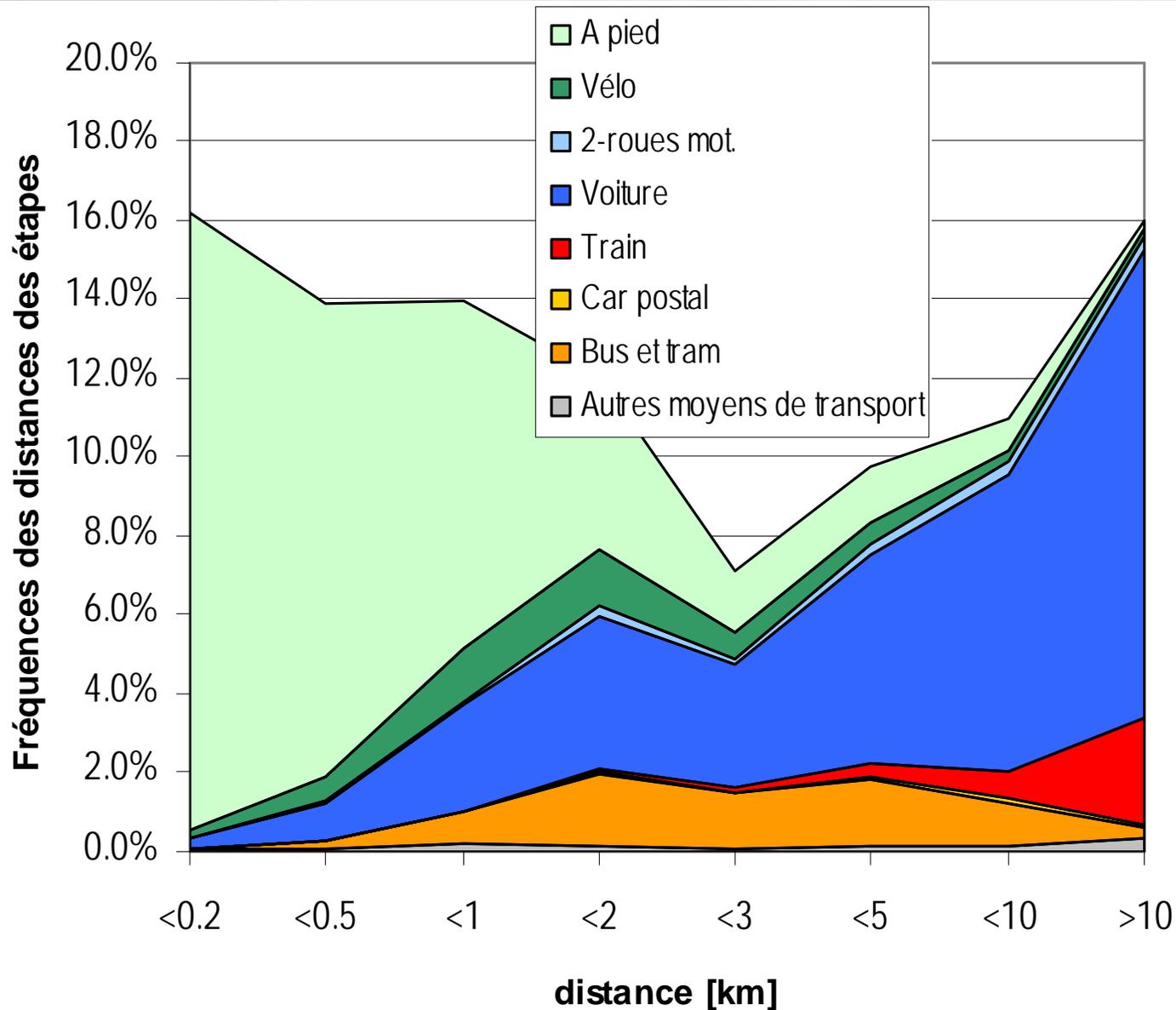
Parts modales basées sur le nombre d'étapes des déplacements en Suisse:

	Toutes les étapes	Etapes de moins de 3 km
A pied	44.9 %	67.0 %
Vélo	5.3 %	6.8 %
Deux-roues motorisés	1.5 %	0.9 %
Voiture	35.6 %	17.2 %
Transports publics	11.5 %	7.1 %
Autres moyens de transport	1.2 %	0.9 %



Source:
Office fédéral de la statistique,
Microrecensement transports 2005

Distances des étapes



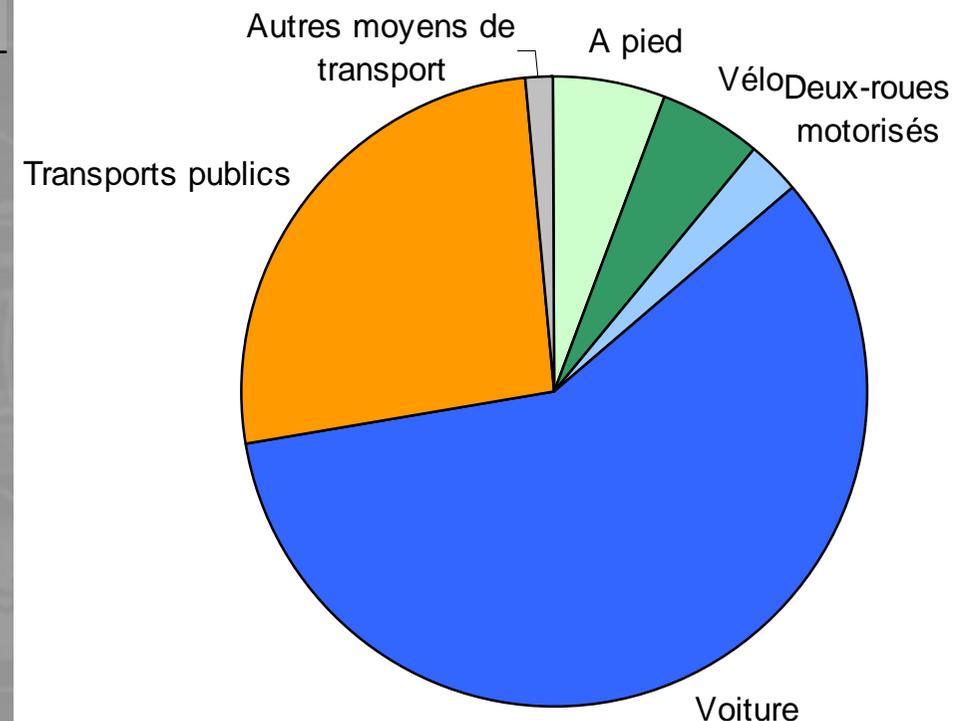
- 30% des déplacements en voiture font moins de 3 km, 45% font moins de 5 km.
- Le marché potentiel du vélo est dans ce créneau.
- Cela ne concerne pas que les grandes villes: 44% de la population suisse commence ou finit un déplacement pendulaire dans une commune de 5'000 à 40'000 habitants.

Déplacements pendulaires

Parts modales des déplacements pendulaires en Suisse (mode principal):

A pied	6.0%
Vélo	5.2%
Deux-roues motorisés	2.8%
Voiture	58.1%
Transports publics	26.5%
Autres moyens de transport	1.4%

x 11.2



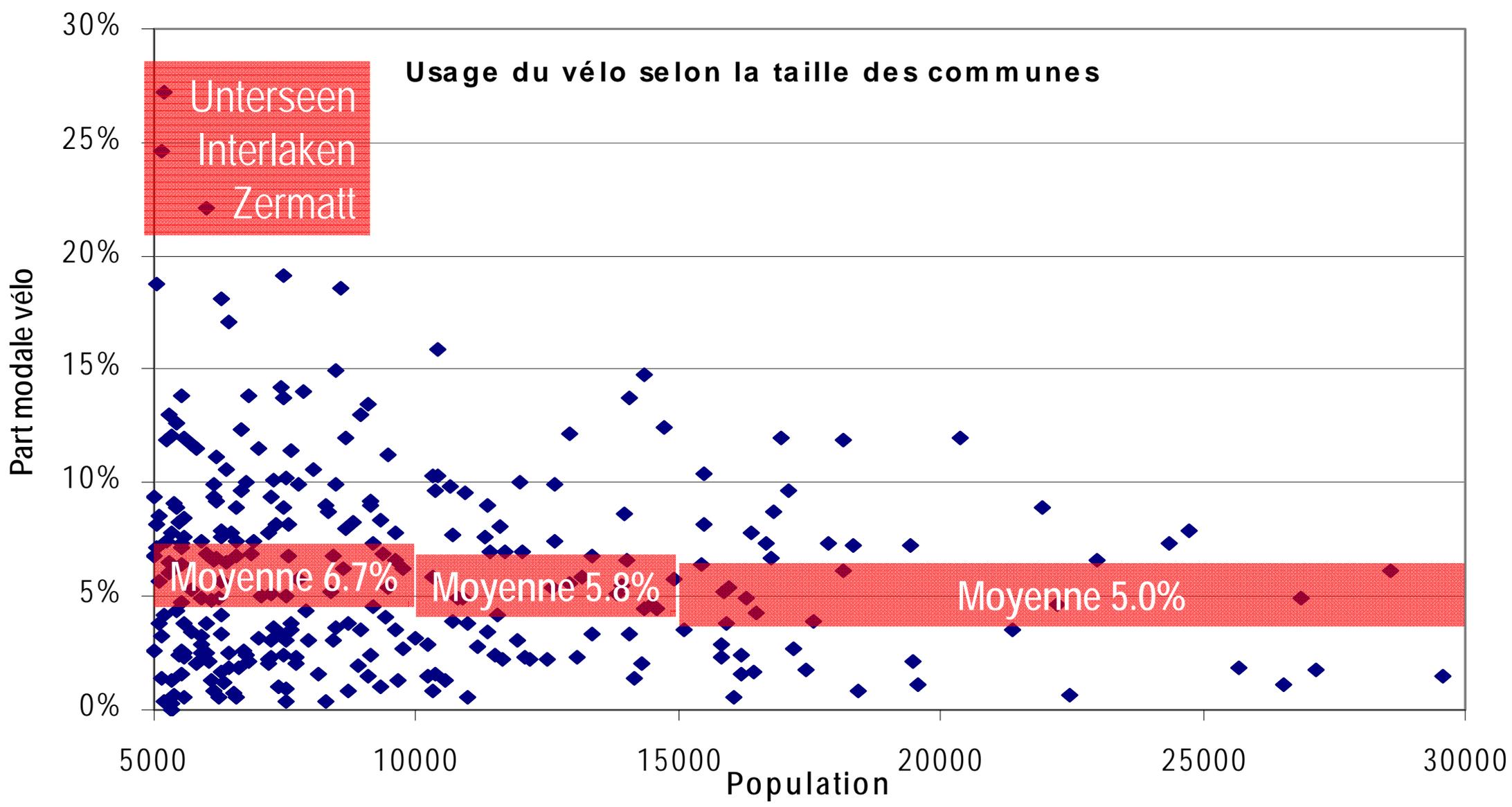
Source:
Office fédéral de la
statistique,
déplacements
pendulaires 2000,
Recensements fédéraux
de la population

Comparaison des villes

Palettes

Le vélo selon la taille des villes

Source:
Office fédéral de la statistique, déplacements pendulaires 2000, Recensements fédéraux de la population



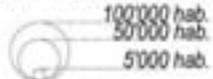
Carte des parts modales vélo

Part modale du vélo pour les déplacements pendulaires dans les communes de plus de 5'000 habitants (déplacements internes, entrants et sortants)

Légende:

Population par commune en 2000

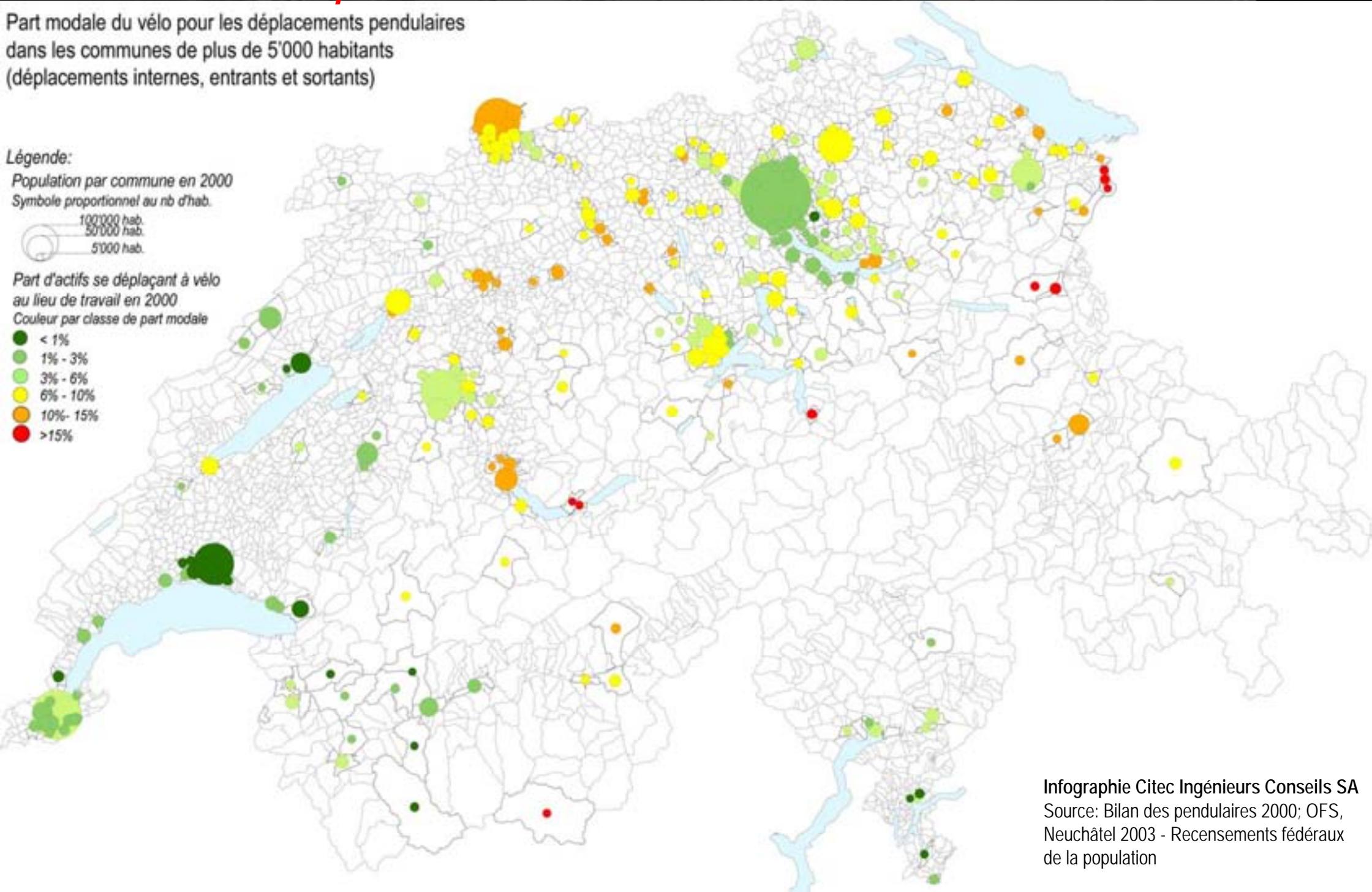
Symbole proportionnel au nb d'hab.



Part d'actifs se déplaçant à vélo au lieu de travail en 2000

Couleur par classe de part modale

- < 1%
- 1% - 3%
- 3% - 6%
- 6% - 10%
- 10% - 15%
- >15%



Contexte géographique

Part modale du vélo pour les déplacements pendulaires
dans les communes de plus de 5'000 habitants
(déplacements internes, entrants et sortants)

Légende:
Popul. > 5'000
Symbole
Part modale au lieu de travail en 2000
Couleur par classe de part modale

- < 1%
- 1% - 3%
- 3% - 6%
- 6% - 10%
- 10% - 15%
- > 15%

Les meilleures villes romandes (Yverdon 7%, Monthey 5%) ont un score plutôt moyen en comparaison nationale

Les villes à l'est du pays le long du Rhin (GR-SG) ont aussi des parts modales élevées.

Les villes le long de l'Aar ont la plupart un très bon score (BE-SO-AG)

Les villes de la côte vaudoise ne dépassent pas 2%

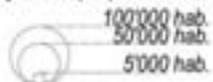
Situation des communes périurbaines

Part modale du vélo pour les déplacements pendulaires
dans les communes de plus de 5'000 habitants
(déplacements internes, entrants et sortants)

Légende:

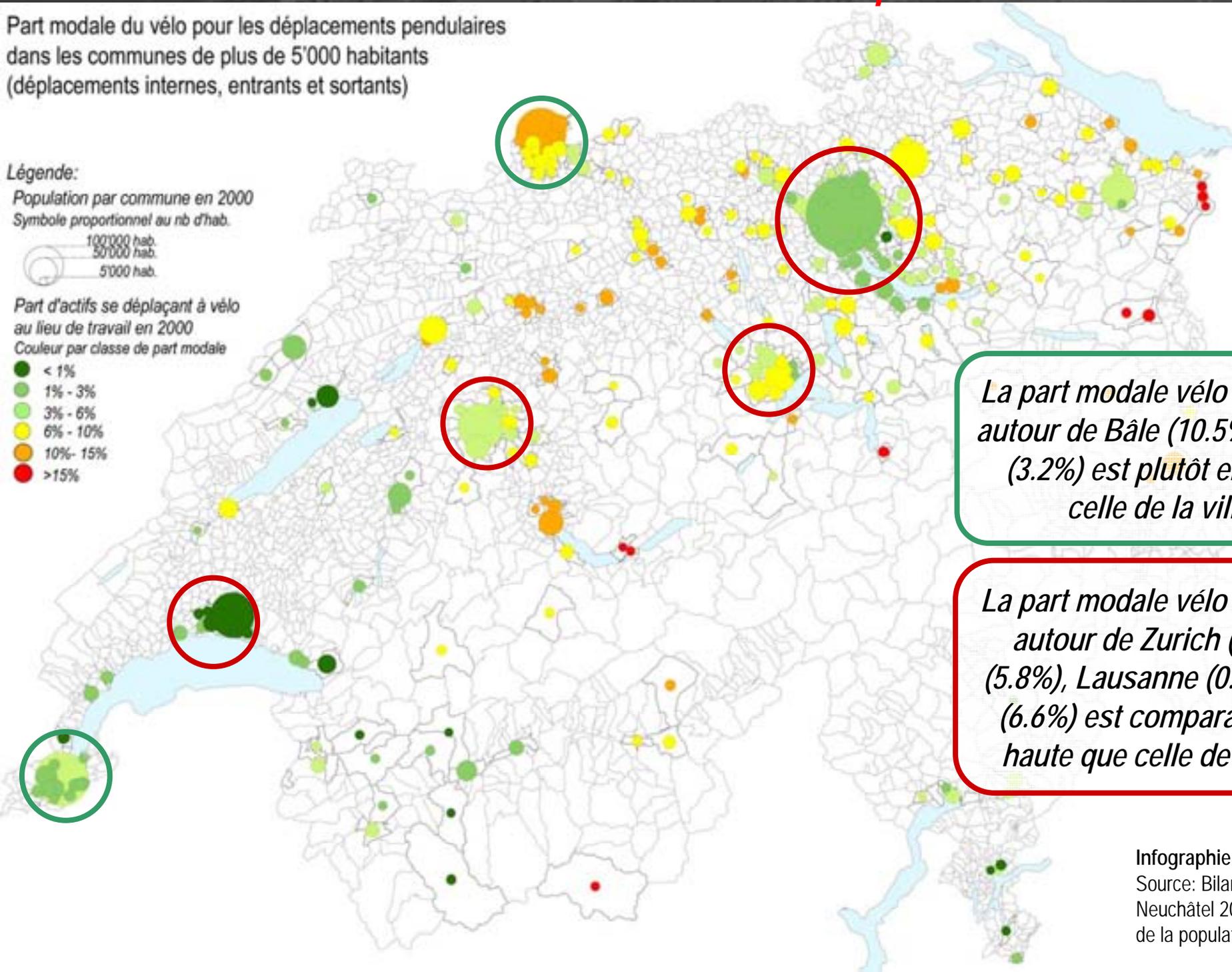
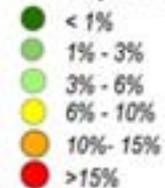
Population par commune en 2000

Symbole proportionnel au nb d'hab.



Part d'actifs se déplaçant à vélo
au lieu de travail en 2000

Couleur par classe de part modale



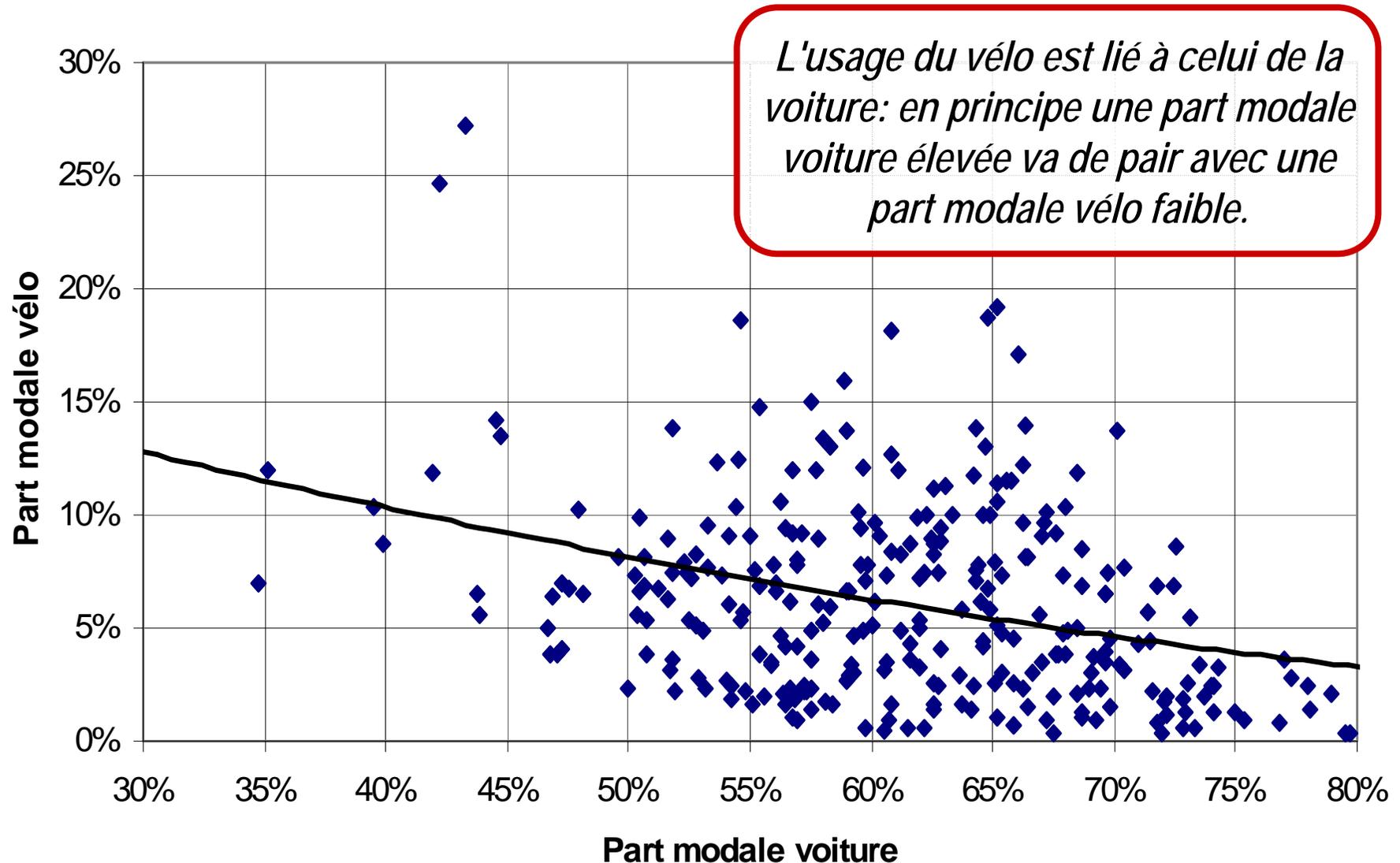
*La part modale vélo des communes
autour de Bâle (10.5%) et de Genève
(3.2%) est plutôt en-dessous de
celle de la ville centre*

*La part modale vélo des communes
autour de Zurich (2.6%), Berne
(5.8%), Lausanne (0.7%) et Lucerne
(6.6%) est comparable voire plus
haute que celle de la ville centre*

Corrélations entre la part modale du vélo et celle des autres modes

Palettes

Corrélation entre usage du vélo et de la voiture (communes de 5'000 à 40'000 hab.)

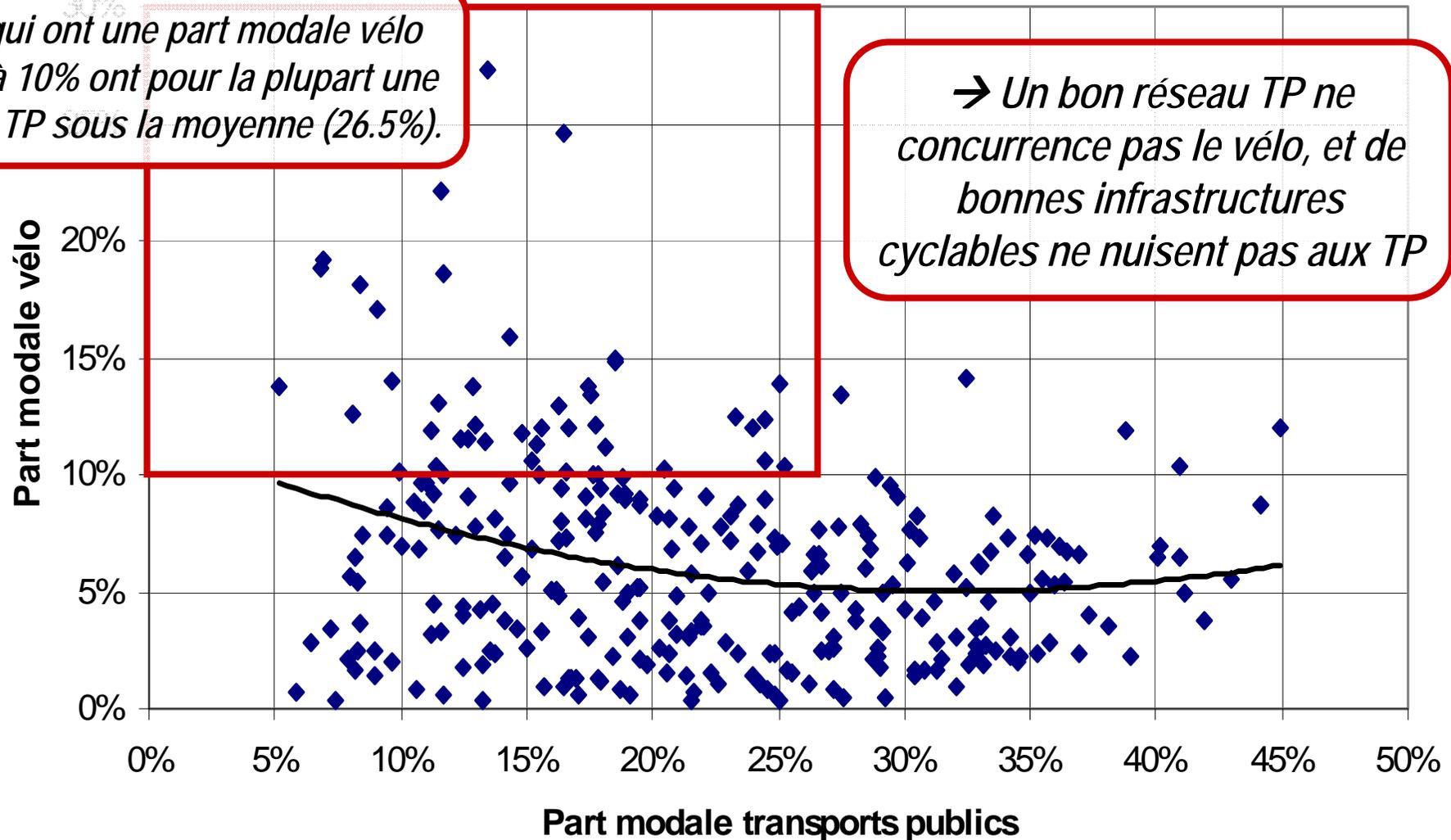


Corrélation entre usage du vélo et des transports publics (communes de 5'000 à 40'000 hab.)

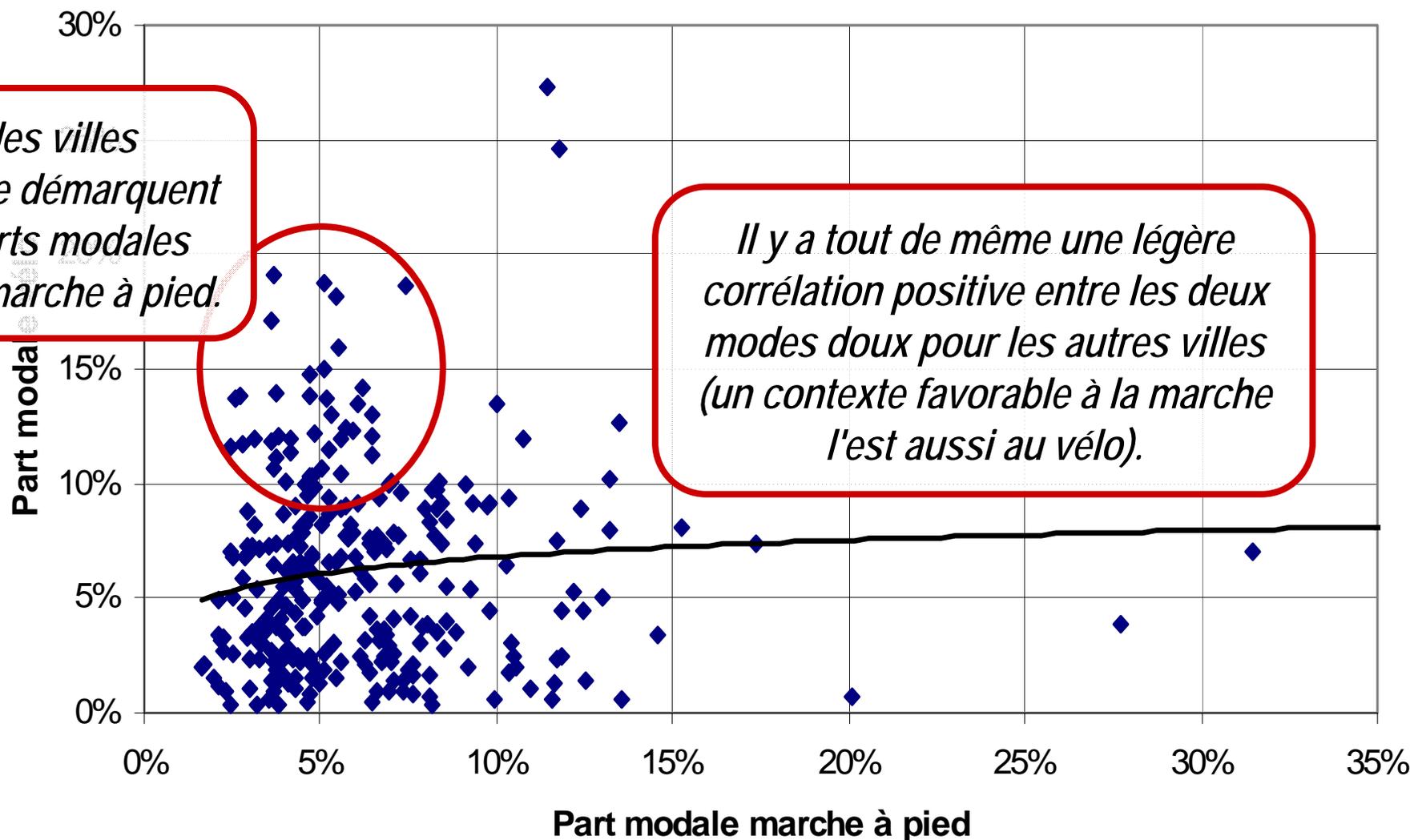
Les villes qui ont une part modale vélo supérieure à 10% ont pour la plupart une part modale TP sous la moyenne (26.5%).

→ Un bon réseau TP ne concurrence pas le vélo, et de bonnes infrastructures cyclables ne nuisent pas aux TP

Pour les autres villes l'usage des TP n'est pas lié à celui du vélo.



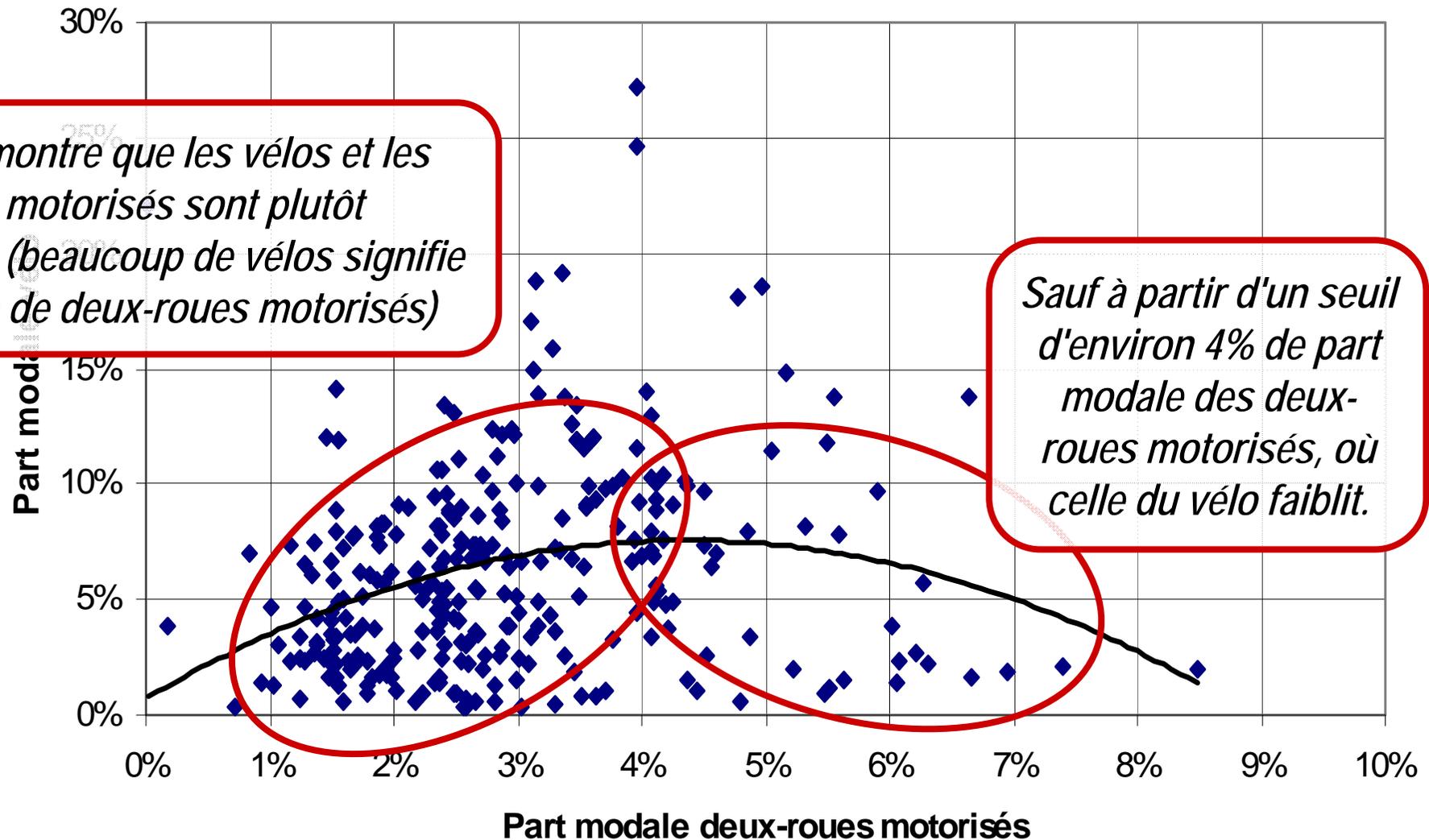
Corrélation entre usage du vélo et de la marche à pied (communes de 5'000 à 40'000 hab.)



La plupart des villes cyclophiles ne se démarquent pas par des parts modales élevées pour la marche à pied.

Il y a tout de même une légère corrélation positive entre les deux modes doux pour les autres villes (un contexte favorable à la marche l'est aussi au vélo).

Corrélation entre usage du vélo et des deux-roues motorisés (communes de 5'000 à 40'000 hab.)



La corrélation montre que les vélos et les deux-roues motorisés sont plutôt complémentaires (beaucoup de vélos signifie aussi beaucoup de deux-roues motorisés)

Sauf à partir d'un seuil d'environ 4% de part modale des deux-roues motorisés, où celle du vélo faiblit.

Conclusions

Palettes

Quelles facteurs favorisent l'usage du vélo dans les petites et moyennes villes?

Les conditions sont très variables selon le contexte:

- centre d'agglomération ou ville périurbaine,
- ville de plaine ou en pente,
- organisation territoriale impliquant des déplacements courts ou longs,
- etc.

... mais on peut déterminer quelques principes dans les politiques de mobilité qui contribuent à une meilleure part modale cycliste.

Palettes

Vision intercommunale

L'urbanisation dense des villes de moins de 30'000 habitants ne dépasse pas ~1 km de rayon. Les trajets à vélo concernent donc aussi les communes voisines. Il y a un grand intérêt à les intégrer aux démarches (par ex. via les projets d'agglomération).

Rôle des cantons

Les routes cantonales sont aussi des axes privilégiés pour des origines-destinations de moins de 5 km vers une ville-centre. Pour capter le potentiel de cyclistes, des infrastructures cyclables doivent exister sur les tronçons hors localité (par exemple, RC doublées de piste cyclable bidirectionnelle à BE-LU-ZH etc.).

Mixité des modes

L'abaissement des vitesses est un facteur-clé pour la sécurité, et qui joue en faveur d'un report modal. Ainsi il est très efficace de travailler sur l'attractivité du vélo par la création d'espaces publics apaisés (par ex. à Burgdorf).

Stationnement des voitures

Dans les petites villes la pression sur le stationnement est plus faible que dans les grandes villes, donc la voiture reste très attractive pour des trajets courts. Une politique de stationnement cohérente permet de rendre le vélo plus concurrentiel.

Palettes

Portrait de quelques villes

Palettes

Pully (VD)

16'000 habitants

Parts modales vélo:

- Interne 0.8%
- Entrant 0.3%
- Sortant 0.6%
- **Total 0.5%**

Altitude: 461 m

Jours de pluie / an : 120

Ecublens (VD)

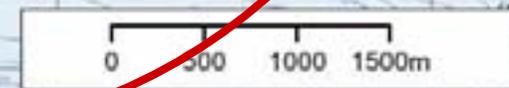
10'200 habitants

Parts modales vélo:

- Interne 4%
- Entrant 1%
- Sortant 1%
- **Total 1.5%**

Altitude: 430 m

Jours de pluie / an : 123



Sion (VS)

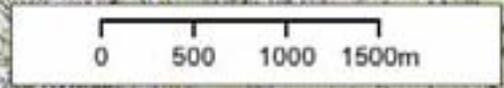
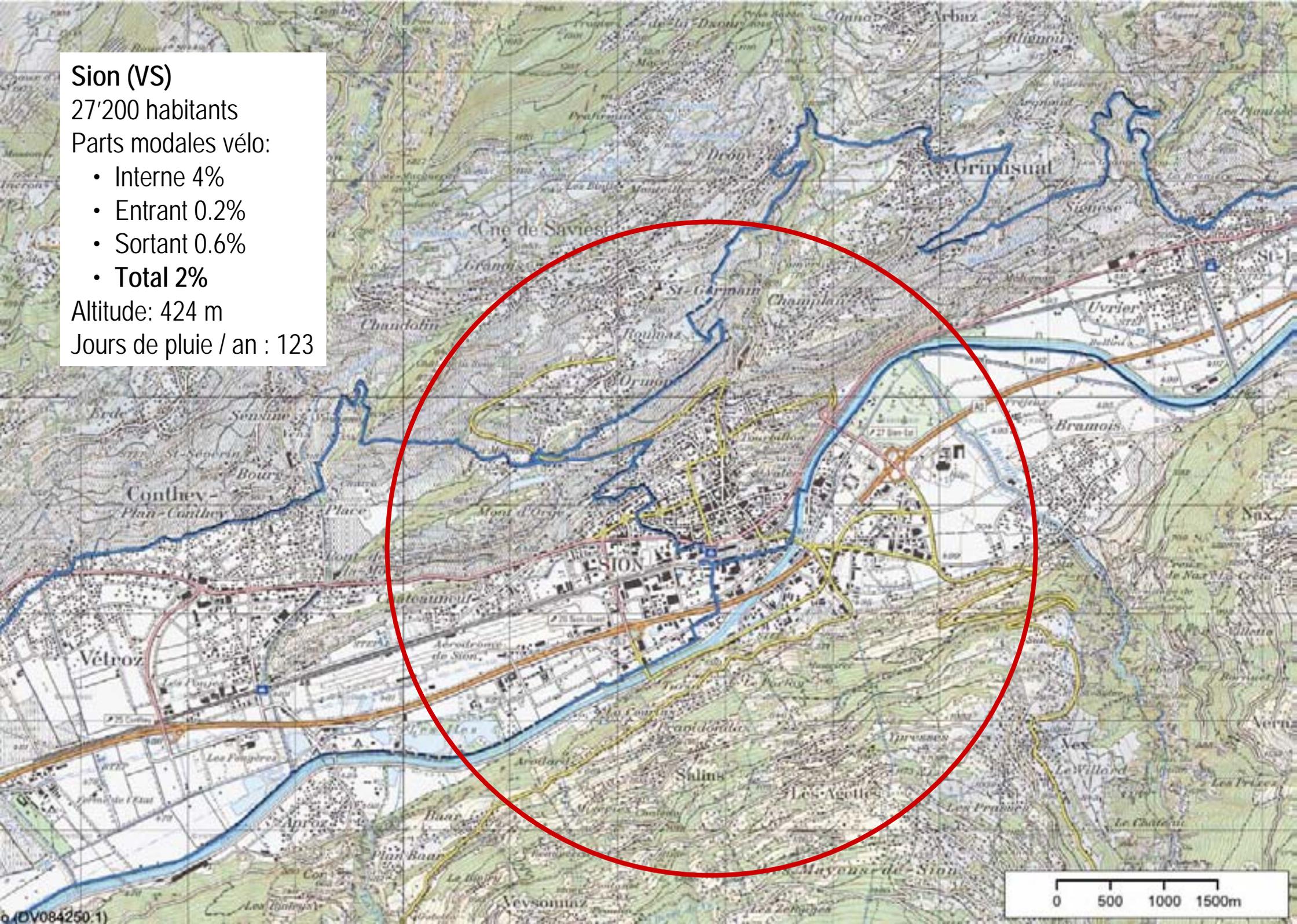
27'200 habitants

Parts modales vélo:

- Interne 4%
- Entrant 0.2%
- Sortant 0.6%
- **Total 2%**

Altitude: 424 m

Jours de pluie / an : 123



Onex (GE)

16'400 habitants

Parts modales vélo:

- Interne 6%
- Entrant 2%
- Sortant 1%
- **Total 2%**

Altitude: 427 m

Jours de pluie / an : 114

Carouge (GE)

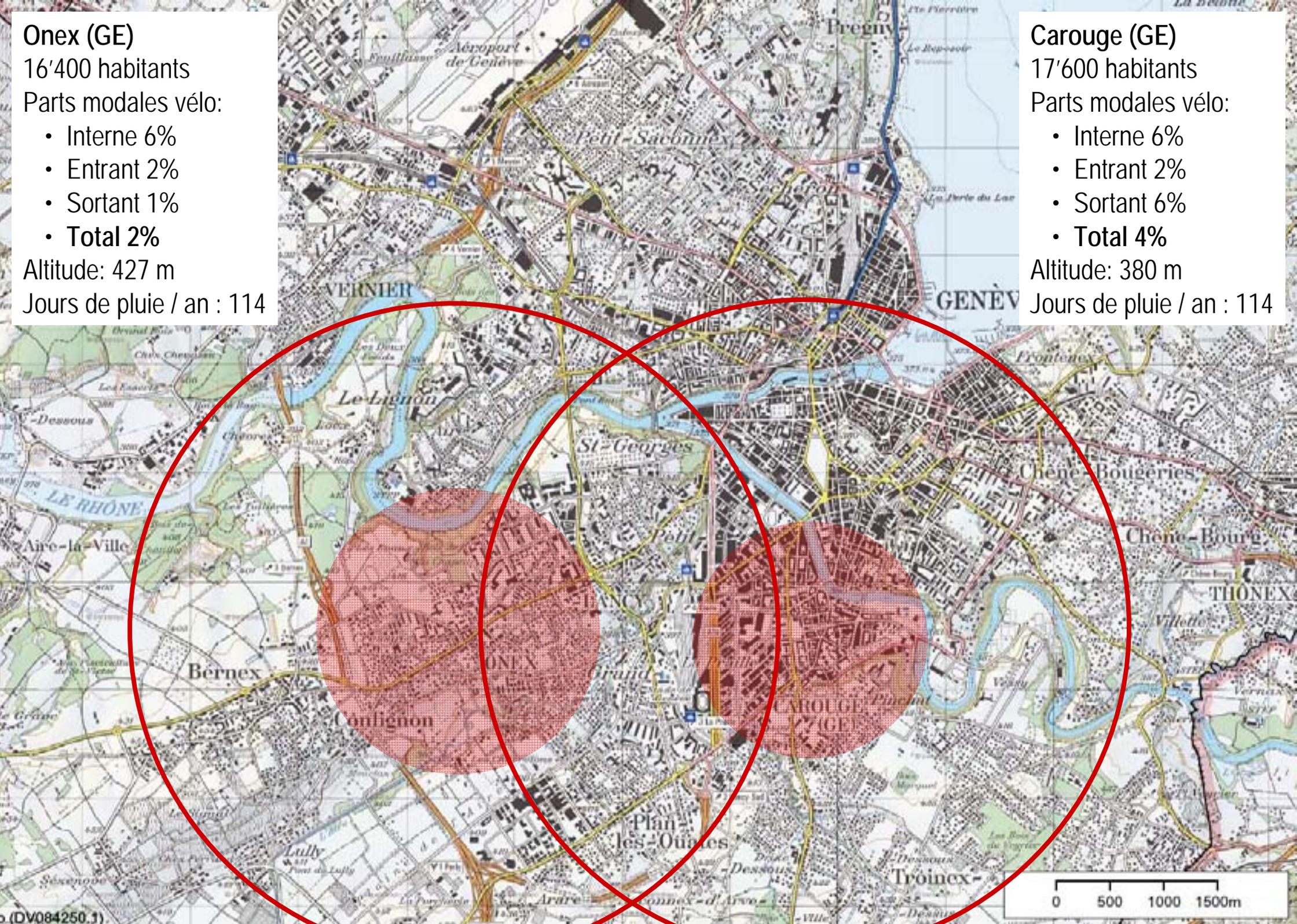
17'600 habitants

Parts modales vélo:

- Interne 6%
- Entrant 2%
- Sortant 6%
- **Total 4%**

Altitude: 380 m

Jours de pluie / an : 114



Riehen (BS)

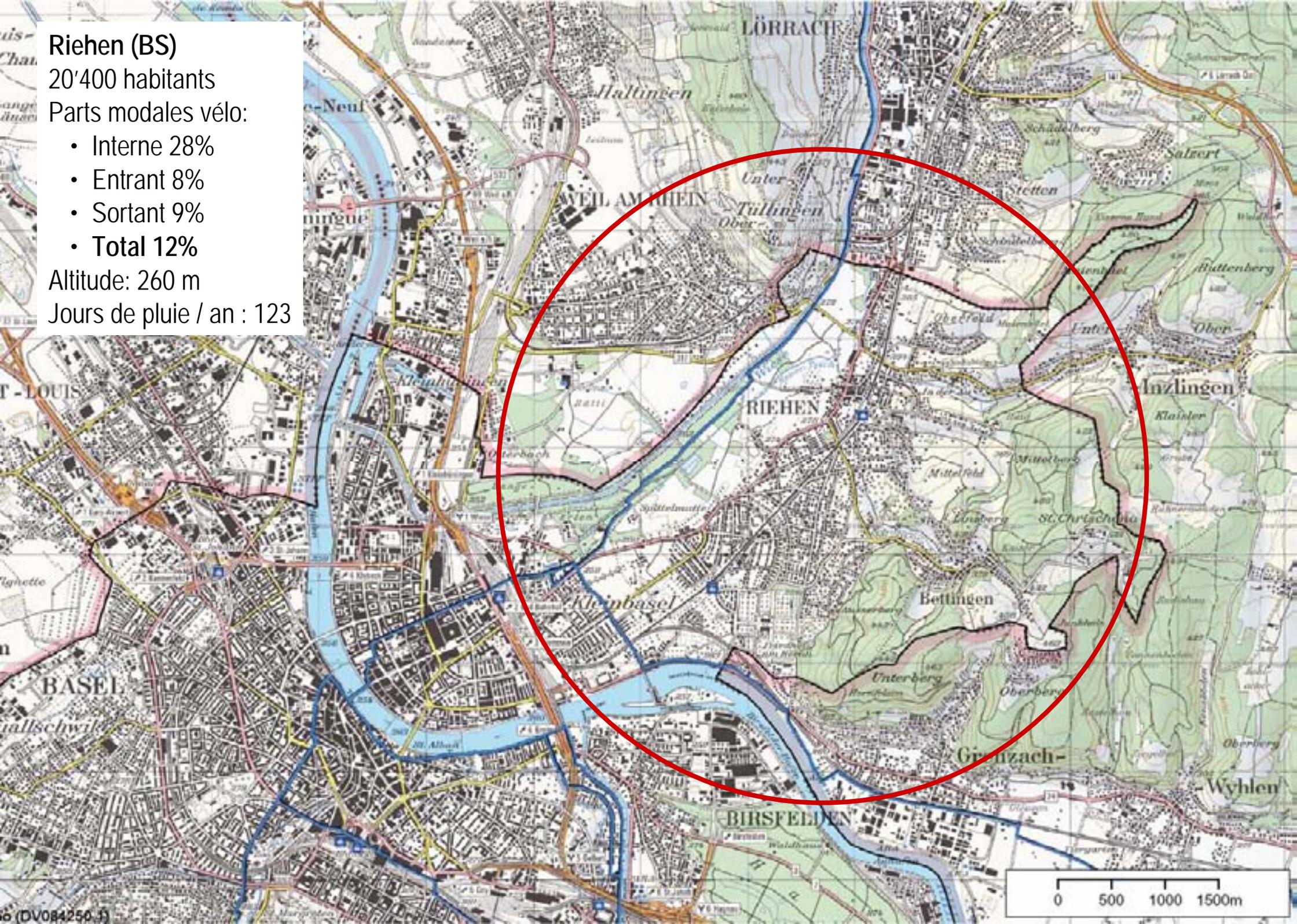
20'400 habitants

Parts modales vélo:

- Interne 28%
- Entrant 8%
- Sortant 9%
- **Total 12%**

Altitude: 260 m

Jours de pluie / an : 123



Monthey (VS)

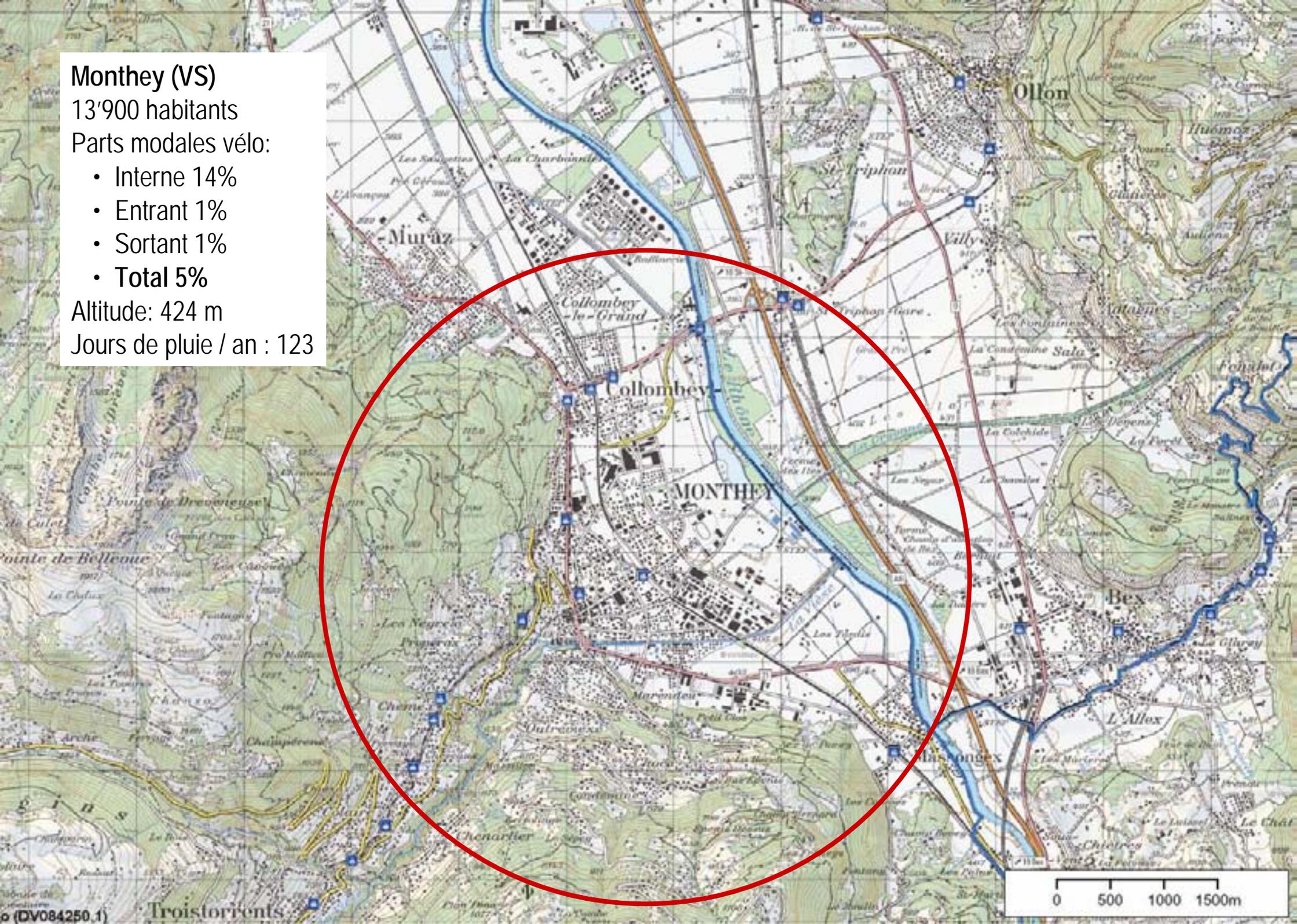
13'900 habitants

Parts modales vélo:

- Interne 14%
- Entrant 1%
- Sortant 1%
- **Total 5%**

Altitude: 424 m

Jours de pluie / an : 123



Yverdon (VD)

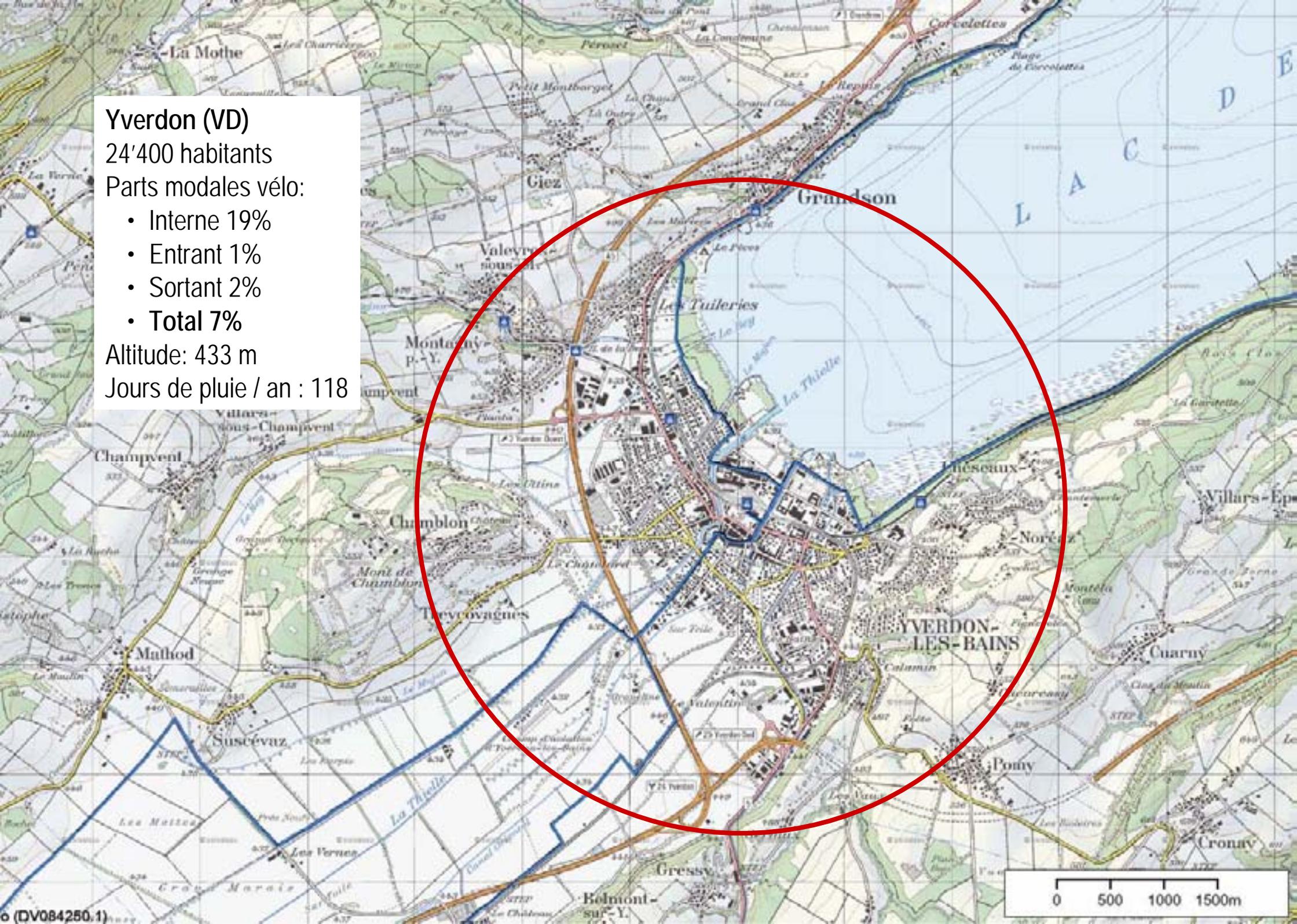
24'400 habitants

Parts modales vélo:

- Interne 19%
- Entrant 1%
- Sortant 2%
- **Total 7%**

Altitude: 433 m

Jours de pluie / an : 118



Ascona (TI)

5'000 habitants

Parts modales vélo:

- Interne 16%
- Entrant 4%
- Sortant 3%
- **Total 7%**

Altitude: 199 m

Jours de pluie / an : 101

Locarno (TI)

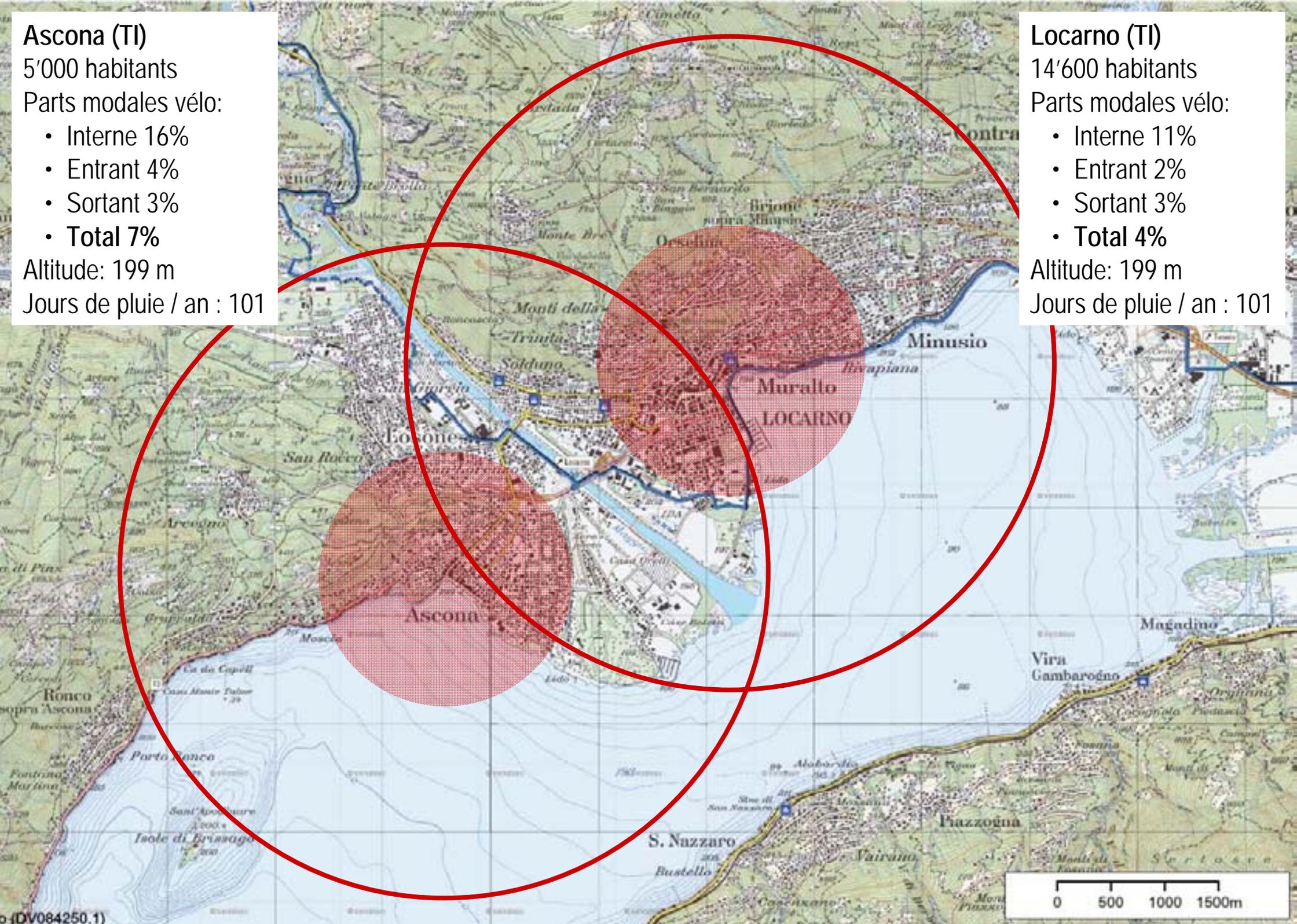
14'600 habitants

Parts modales vélo:

- Interne 11%
- Entrant 2%
- Sortant 3%
- **Total 4%**

Altitude: 199 m

Jours de pluie / an : 101



Berthoud (BE)

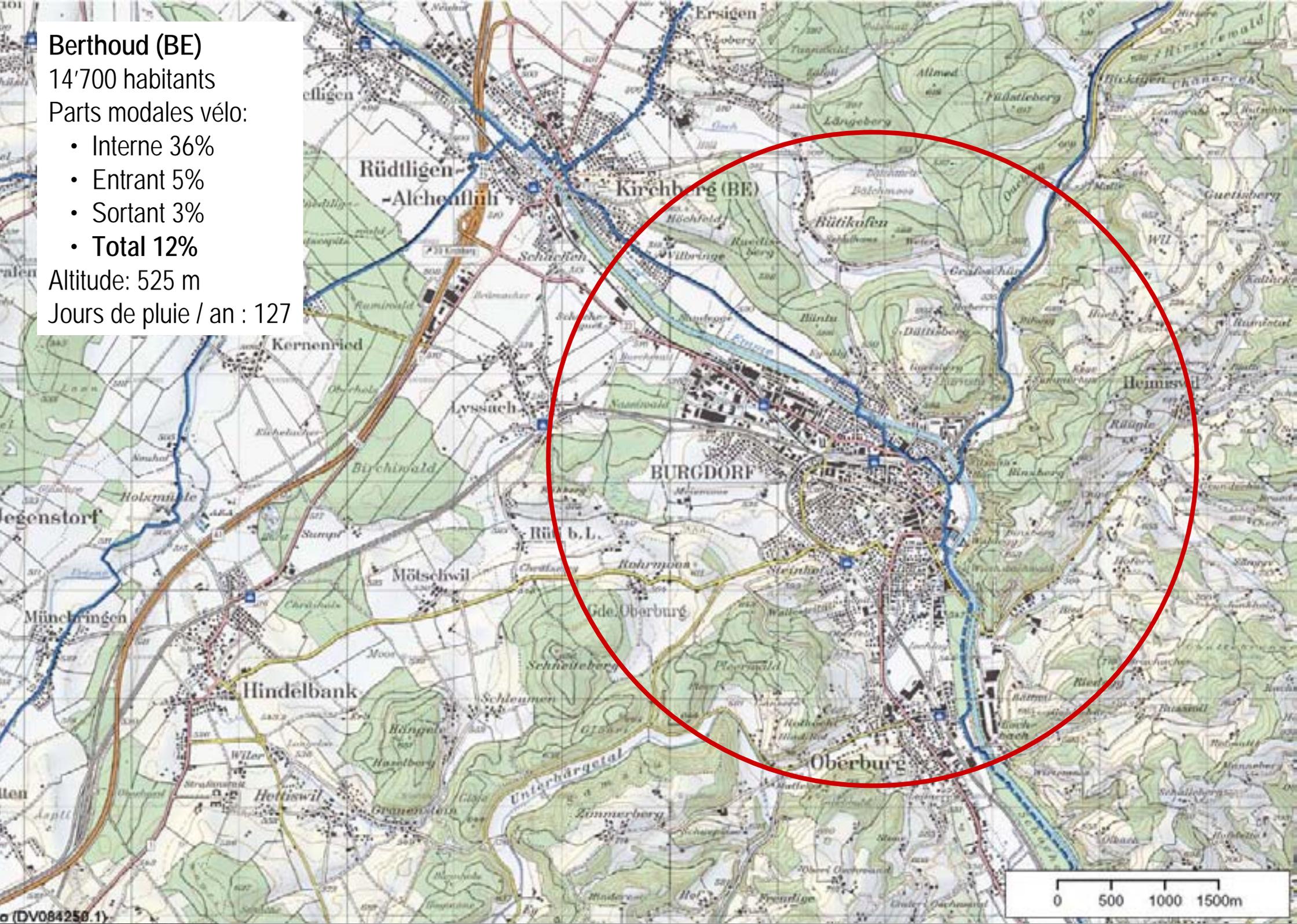
14'700 habitants

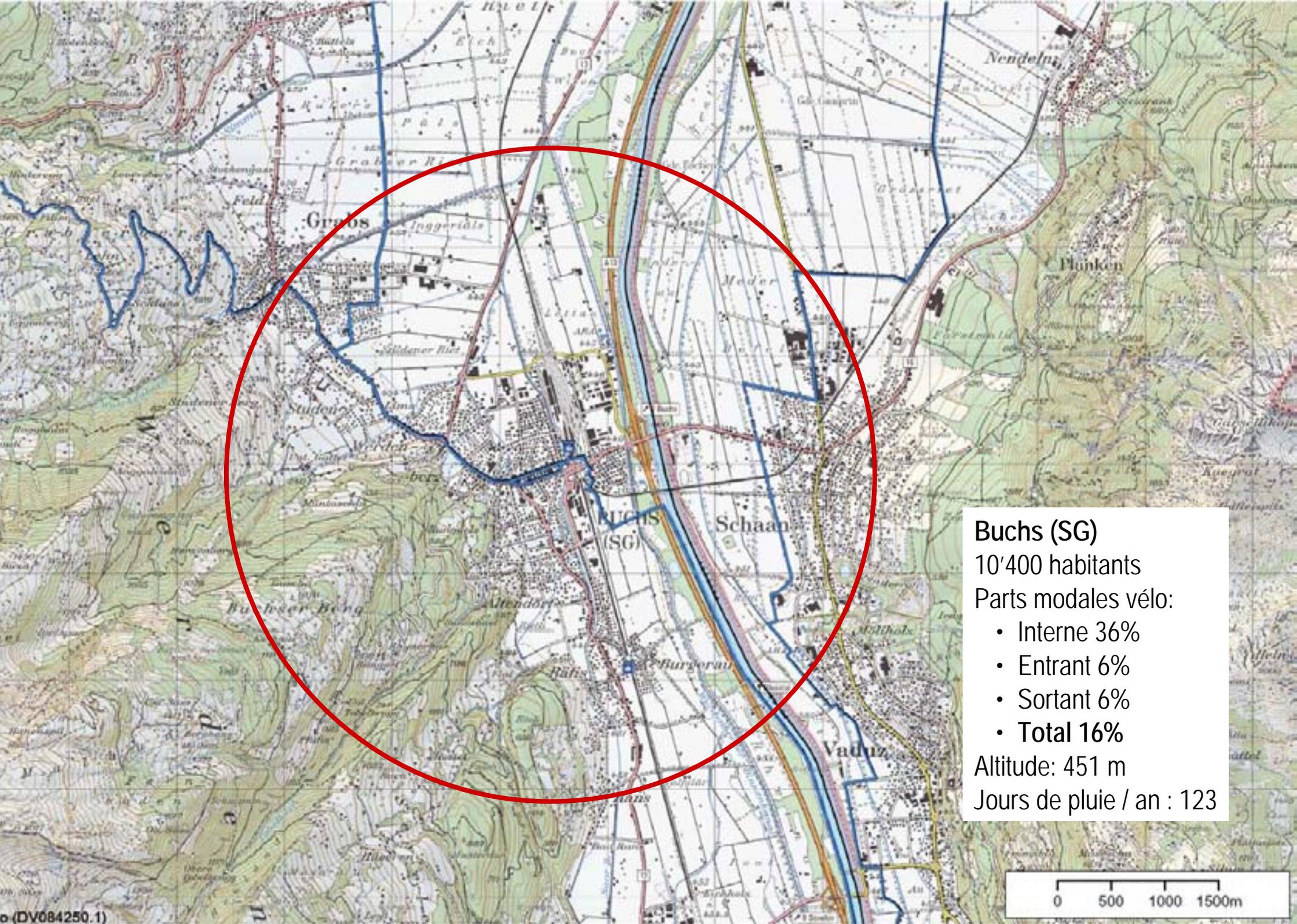
Parts modales vélo:

- Interne 36%
- Entrant 5%
- Sortant 3%
- **Total 12%**

Altitude: 525 m

Jours de pluie / an : 127





Buchs (SG)

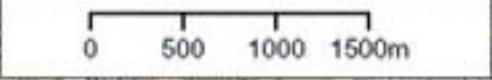
10'400 habitants

Parts modales vélo:

- Interne 36%
- Entrant 6%
- Sortant 6%
- **Total 16%**

Altitude: 451 m

Jours de pluie / an : 123



Aldorf (UR)

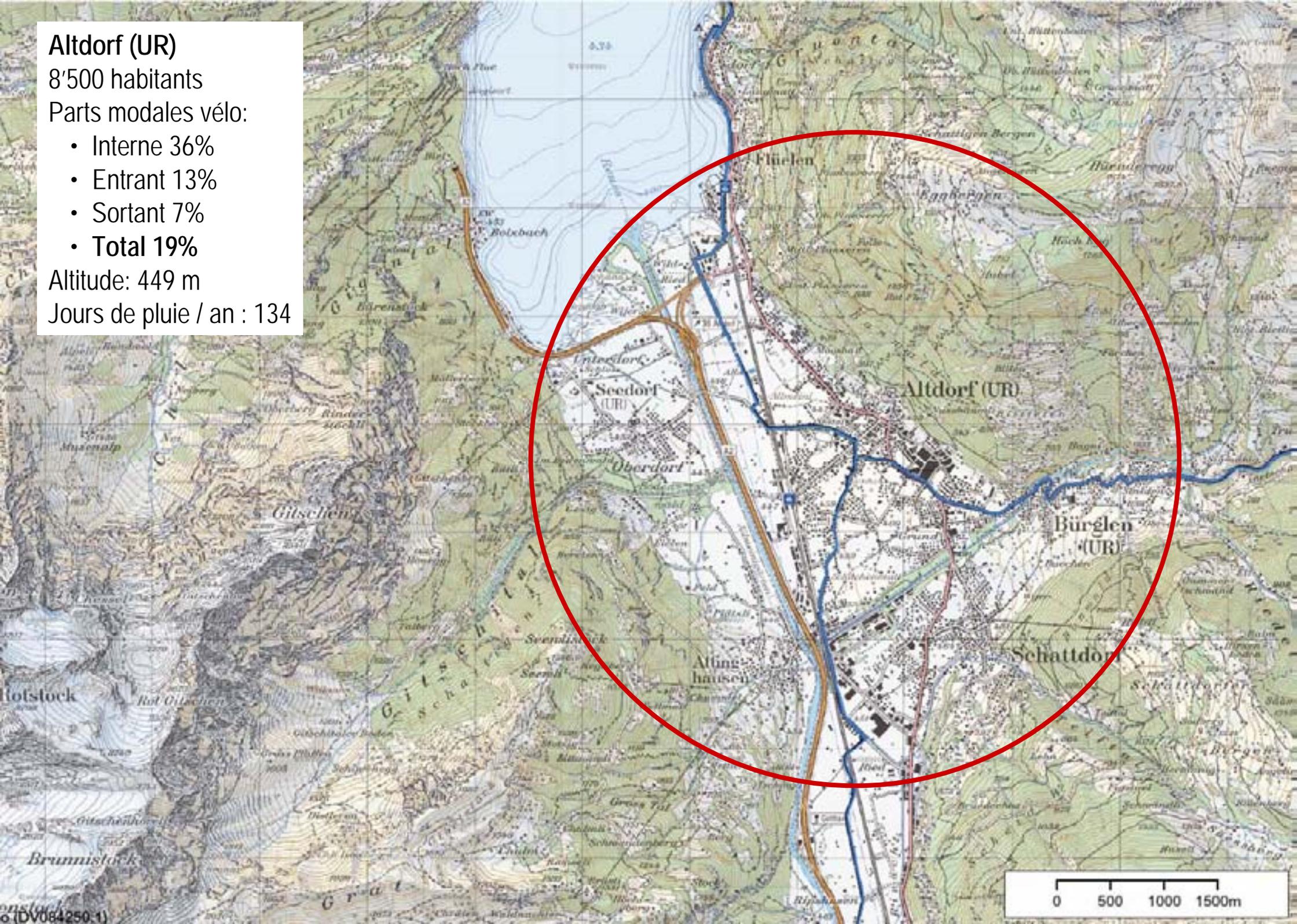
8'500 habitants

Parts modales vélo:

- Interne 36%
- Entrant 13%
- Sortant 7%
- **Total 19%**

Altitude: 449 m

Jours de pluie / an : 134



Unterseen (BE)

5'200 habitants

Parts modales vélo:

- Interne 43%
- Entrant 21%
- Sortant 25%
- **Total 25%**

Altitude: 580 m

Jours de pluie / an : 136

Interlaken (BE)

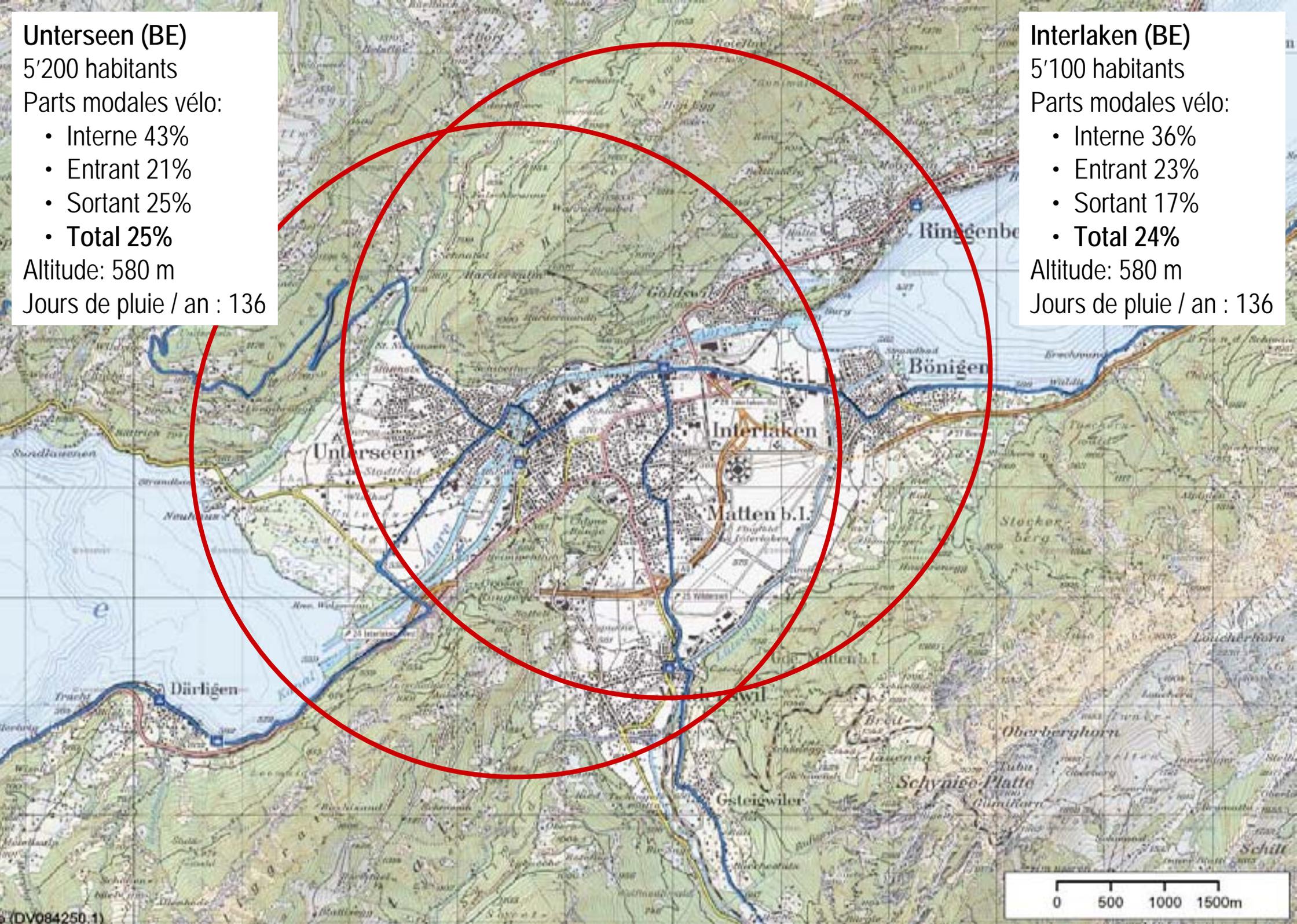
5'100 habitants

Parts modales vélo:

- Interne 36%
- Entrant 23%
- Sortant 17%
- **Total 24%**

Altitude: 580 m

Jours de pluie / an : 136



Merci de votre attention!

Palettes