

Éléments statistiques sur l'essor de l'usage du vélo dans le monde occidental et en particulier en France

Données rassemblées par
Frédéric Héran, économiste et urbaniste à l'université de Lille
frederic.heran@univ-lille1.fr – <http://heran.univ-lille1.fr>
février 2018

Il existe de multiples sources de données :

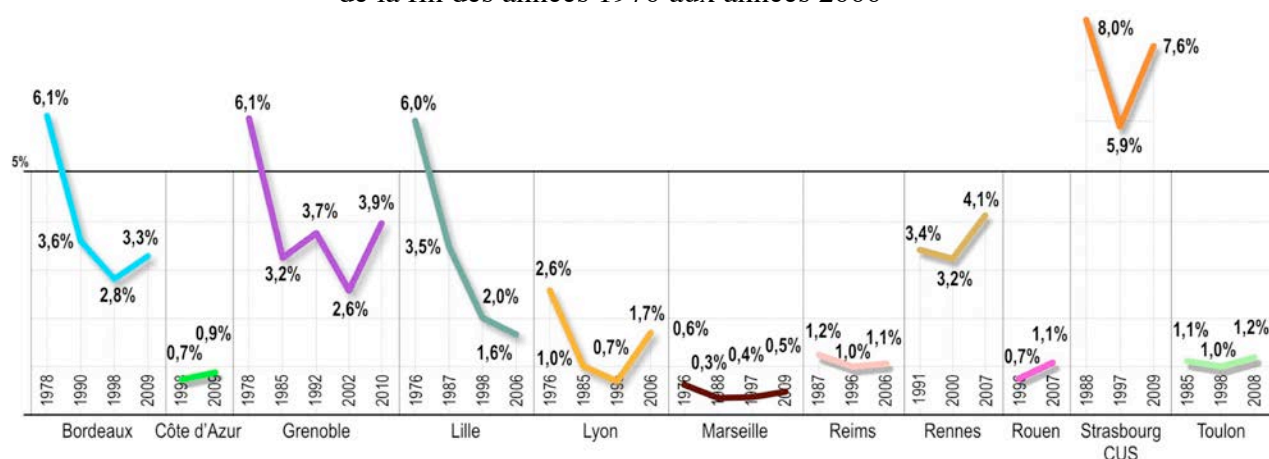
- les enquêtes nationales qui ont lieu tous les 10 à 15 ans, dont on peut extraire les résultats concernant telle ou telle grande ville,
- les enquêtes réalisées dans les grandes agglomérations, tous les dix ans environ,
- les comptages effectués en général sur quelques grands axes, autrefois manuels, aujourd'hui souvent automatiques, grâce à des compteurs,
- les données fournies par le recensement...

Ses diverses sources ne mesurent pas exactement la même chose. En conséquence, il est normal qu'il existe parfois quelques décalages. De plus, la pratique du vélo est assez sensible à la météo et à divers événements (grève dans les transports publics, épisode de pollution, attentats...). **Seule la tendance à long terme est donc significative.**

France

Un renversement de tendance vers l'an 2000

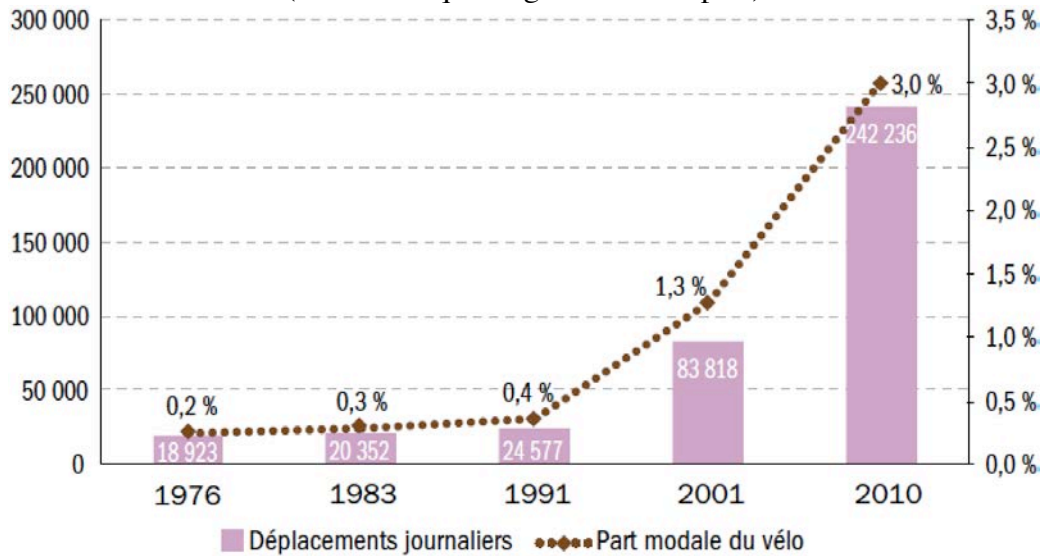
Évolution de la part modale du vélo dans quelques agglomérations françaises de la fin des années 1970 aux années 2000¹



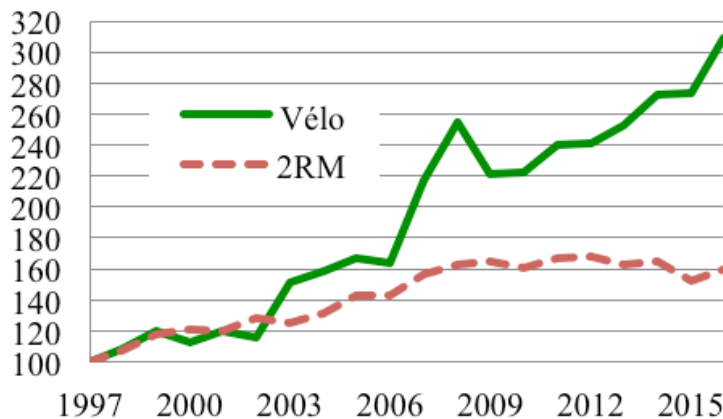
¹ CERTU, *La mobilité urbaine en France : enseignement 2000-2010*, CERTU, Lyon, 2012, 108 p.

Paris (*intra muros*)

Évolution des déplacements à vélo dans Paris, entre 1976 et 2010
(source : enquêtes globales transport)



Indice d'évolution de l'usage du vélo à Paris, depuis 1997 (comptages)²

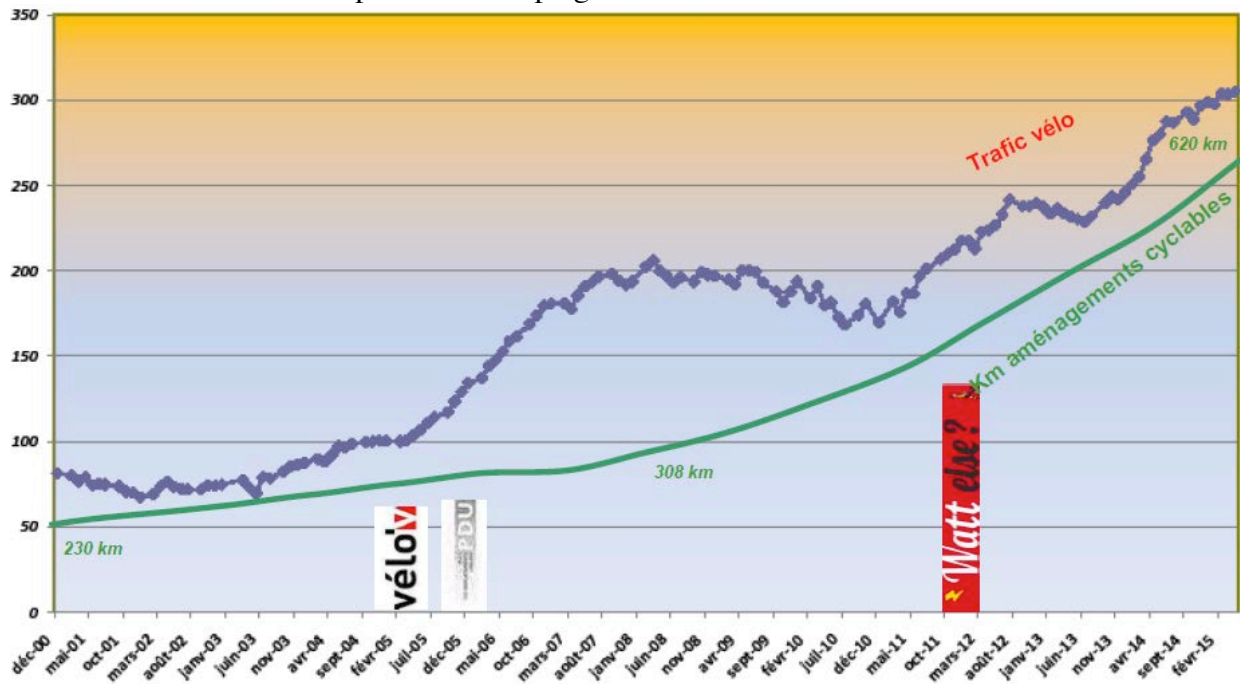


La ville de Paris a toujours été précurseur dans les nouvelles tendances de la mobilité. C'est à Paris que le vélo a commencé à repartir en France.

² Source : Mairie de Paris. Établi à partir de comptages réalisés sur un échantillon de six sites (bd de Sébastopol, boulevard Saint-Germain, rue de Rivoli, boulevard Henri IV, avenue Daumesnil, quai de Jemmapes), deux mardis par mois, pendant les périodes horaires : 8h30-9h30 et 17h30-18h30. Selon l'ENTD (2008), le vélo représente 46 % des déplacements en deux-roues dans les liaisons Paris-Paris, 21 % pour les liaisons Paris-Petite couronne et 10 % pour les liaisons Paris-Grande couronne. À noter que l'usage du vélo à Paris et tout particulièrement du Vélib' est assez sensible à la météo, expliquant pour une bonne part les écarts d'une année à l'autre. Ainsi, l'année 2011 a été plus chaude, plus ensoleillée et moins pluvieuse que 2010 et 2012. Les résultats de 2013 ne sont pas encore connus.

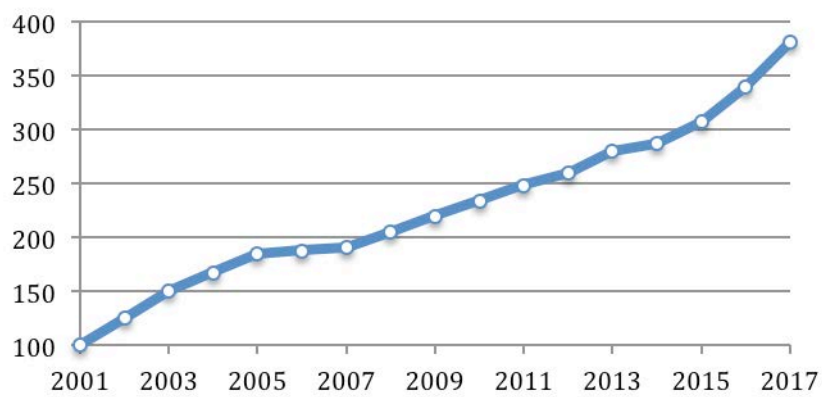
Lyon

Évolution de la moyenne mensuelle du nombre de vélos sur 1 an en 16 points de comptages manuels de déc. 2000 à fév. 2015³



Bordeaux

Evolution de l'usage du vélo à Bordeaux Métropole de 2001 à 2017 (comptages, base 100 en 2001, année 2017 incomplète)⁴

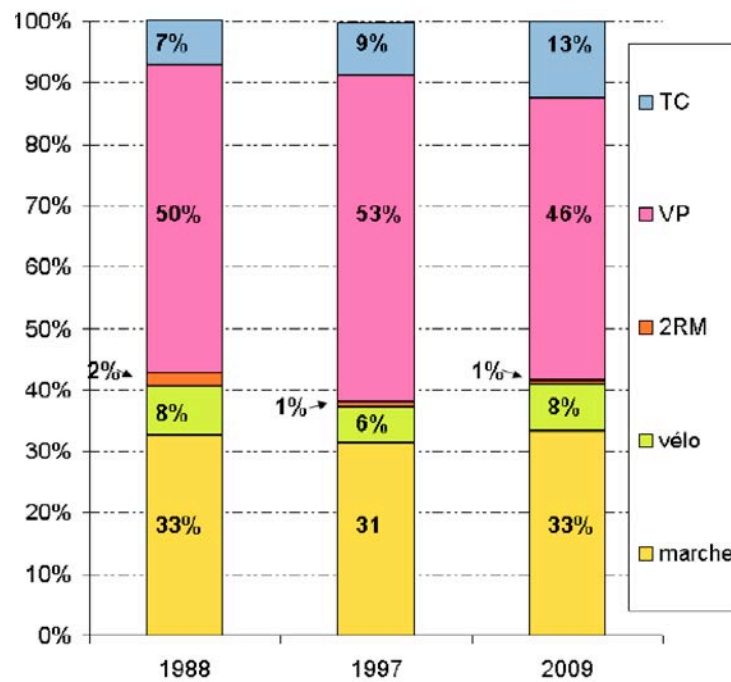


³ Source : Mathieu MEYLAN, Métropole de Lyon, document Powerpoint, 2017.

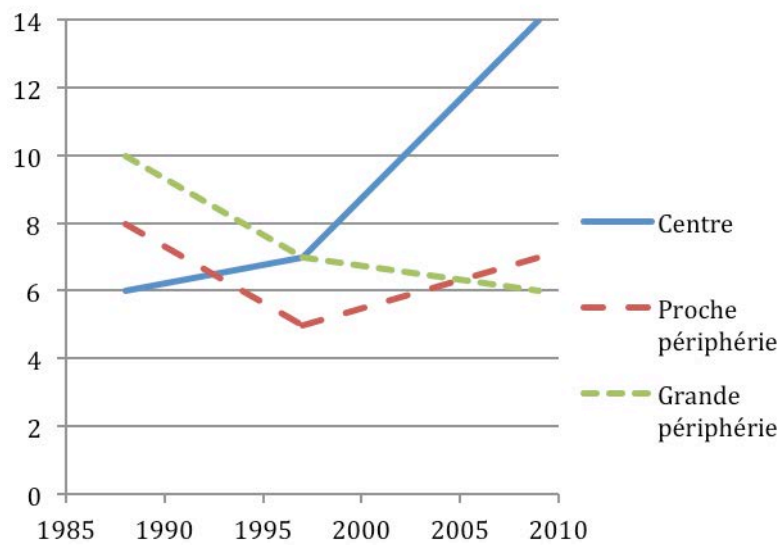
⁴ Source: Observatoire du vélo de Bordeaux Métropole.

Strasbourg

Evolution des parts modales à Strasbourg, de 1988 à 2009 (enquêtes)⁵



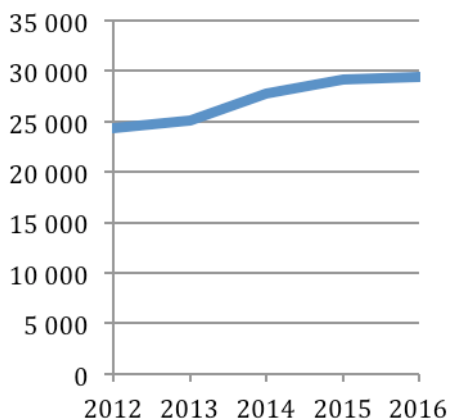
L'inversion de la pratique du vélo entre le centre et la périphérie, le cas typique de Strasbourg⁶



⁵ OBSERVATOIRE DES DEPLACEMENTS, 2010. *Enquête ménages déplacements. Résultats essentiels CUS (1988-1997-2009)*, ADEUS, p. 13.

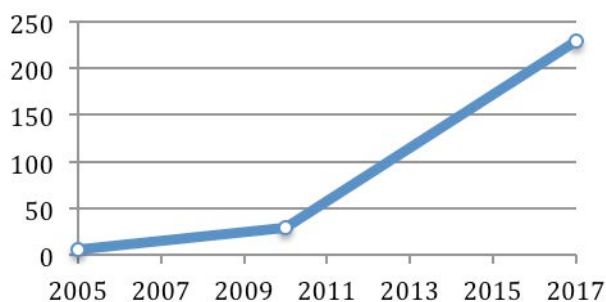
⁶ Idem, p. 10.

Évolution de l'usage du vélo à Strasbourg de 2012 à 2016
(nombre de cyclistes par jour sur 17 points de comptage exploitables)⁷



Les ateliers vélo participatifs et solidaires

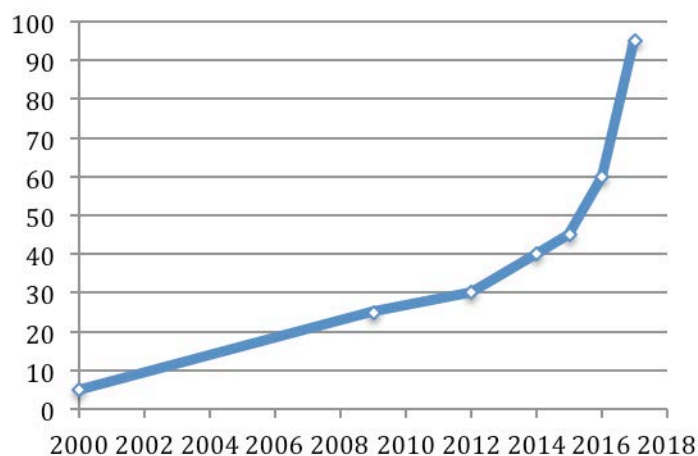
Évolution du nombre d'ateliers vélo de 2005 à 2017⁸



Mi 2017, on comptait 50 000 adhérents dans 270 ateliers.

Les vélo-écoles

Évolution du nombre de vélo-écoles du réseau FUB de 1999 à 2017⁹



Mi novembre 2017, on comptait 95 vélo-écoles dans le réseau FUB, sans compter les vélo-écoles des MCF (moniteurs cyclistes français), de la FFCT (Fédération française de cyclo-

⁷ Source : Serge Asencio (Eurométropole de Strasbourg).

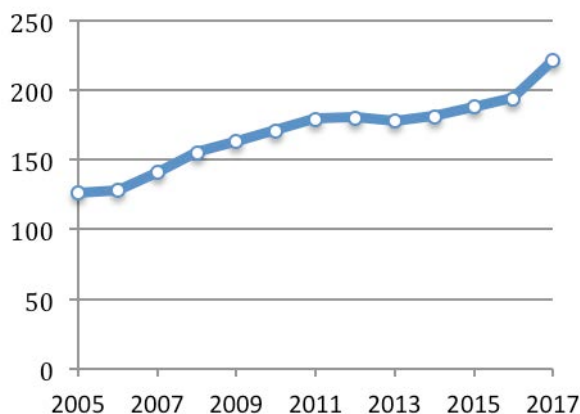
⁸ Source : L'Heureux Cyclage, le réseau des ateliers vélo.

⁹ Source : FUB.

tourisme), de l'UFOLEP (Union française des œuvres laïques d'éducation physique), des Petits Débrouillards et de tous les centres sociaux qui s'y mettent.

Les associations membres de la fédération française des usagers de la bicyclette (FUB)

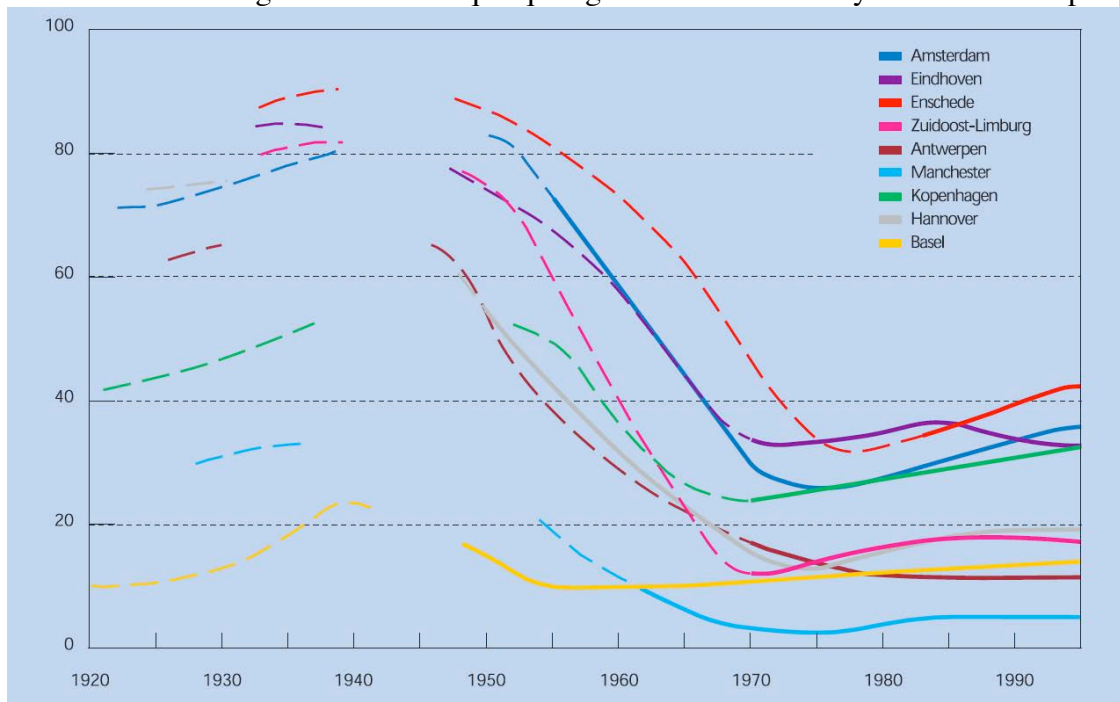
Évolution du nombre d'associations membres de la FUB, de 2005 à 2017¹⁰



Mi novembre 2017, on comptait 34 000 adhérents dans 221 associations.

Europe (hors France)

Évolution de l'usage du vélo dans quelques grandes villes des Pays-Bas et d'Europe¹¹

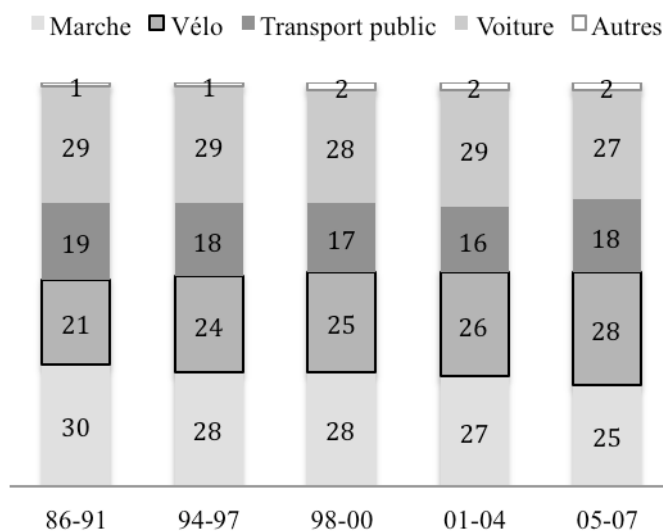


¹⁰ Source : FUB.

¹¹ Adri A. ALBERT DE LA BRUHEZE, Frank C.A. VERAART, *Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw. Overeenkomsten en verschillen in fietsgebruik in Amsterdam, Eindhoven, Enschede, Zuidoost-Limburg, Antwerpen, Manchester, Copenhagen en Basel*, Den Haag : Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat-serie, no. 63, 1999.

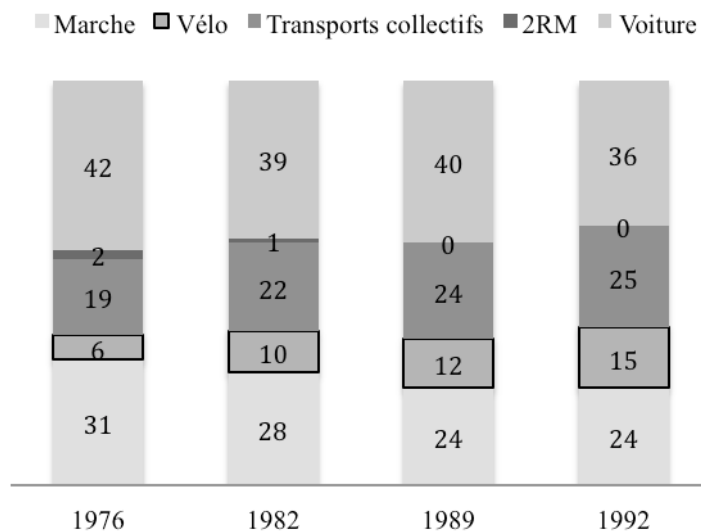
Amsterdam

Évolution des parts modales dans la ville d'Amsterdam entre 1988 et 2006, en % (enquêtes)¹²



Munich

Évolution des parts modales à Munich, entre 1972 et 1992, en % (enquêtes)¹³

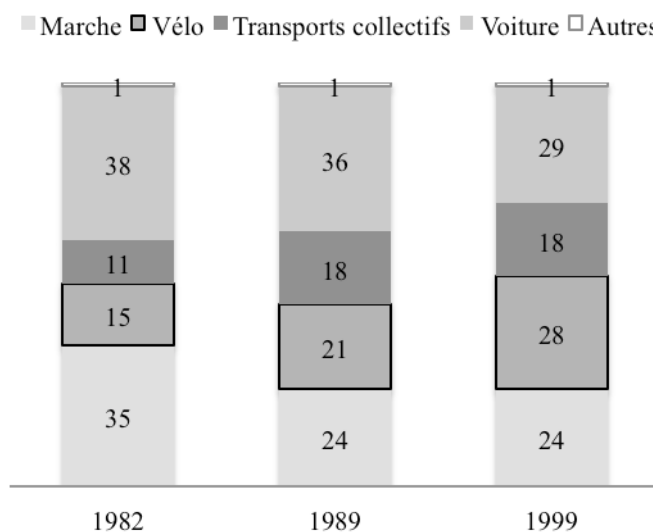


¹² Dirk LIGTERMOET, *Bicycle policies of the European principals: continuous and integral*, Fietsberaad Publication number 7, 2009, p. 73.

¹³ Source : Socialdata.

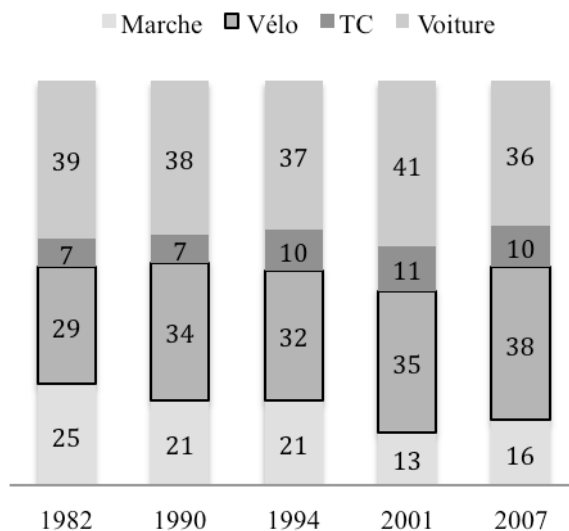
Fribourg-en-Brisgau

Évolution des parts modales dans les déplacements internes à Fribourg-en-Brisgau, entre 1982 et 1999, en % (enquêtes)¹⁴



Münster

Évolution des parts modales à Münster, entre 1982 et 2007, en % (enquêtes)¹⁵

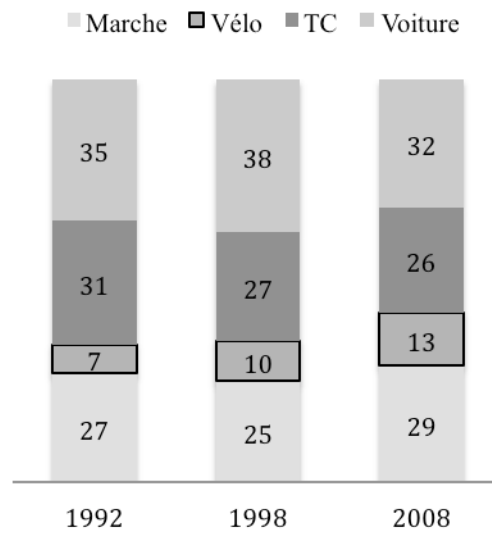


¹⁴ STADT FREIBURG, *Verkehrsentwicklungsplan Freiburg*, Teil A: Problemanalyse, 2002, p. 21.

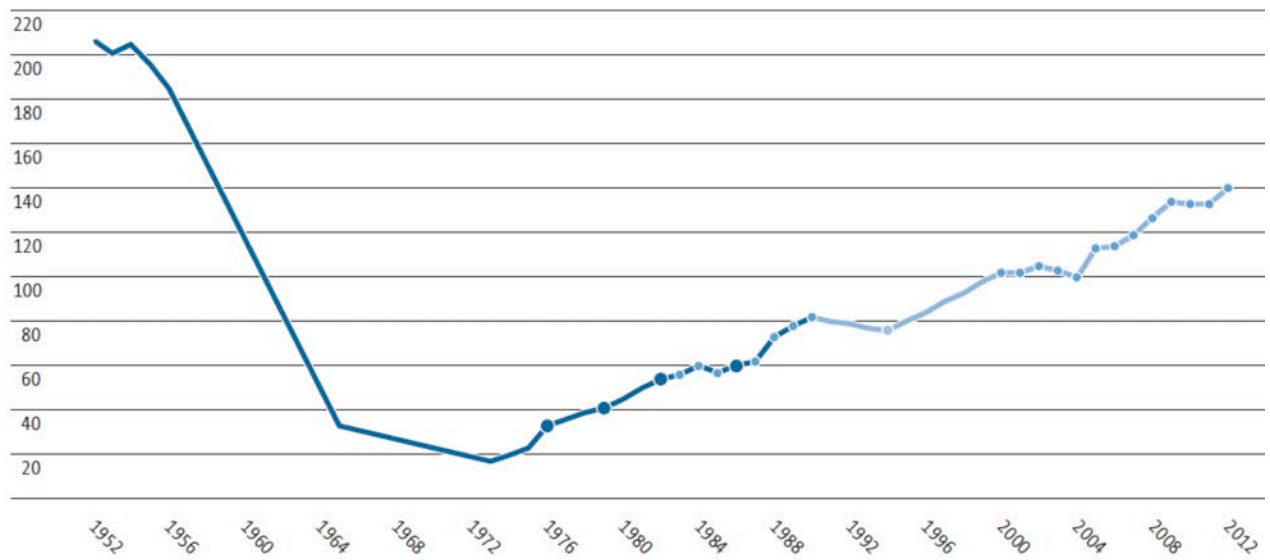
¹⁵ STADT MÜNSTER, *Verkehrsverhalten und Verkehrsmittelwahl der Münsteraner. Ergebnisse einer Haushaltsbefragung im November 2007*, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung, Stadt Münster, 2008.

Berlin

Évolution des parts modales à Berlin, entre 1992 et 2008, en % (enquêtes)¹⁶



Évolution de l'usage du vélo à Berlin de 1951 à 2013 (comptages)¹⁷

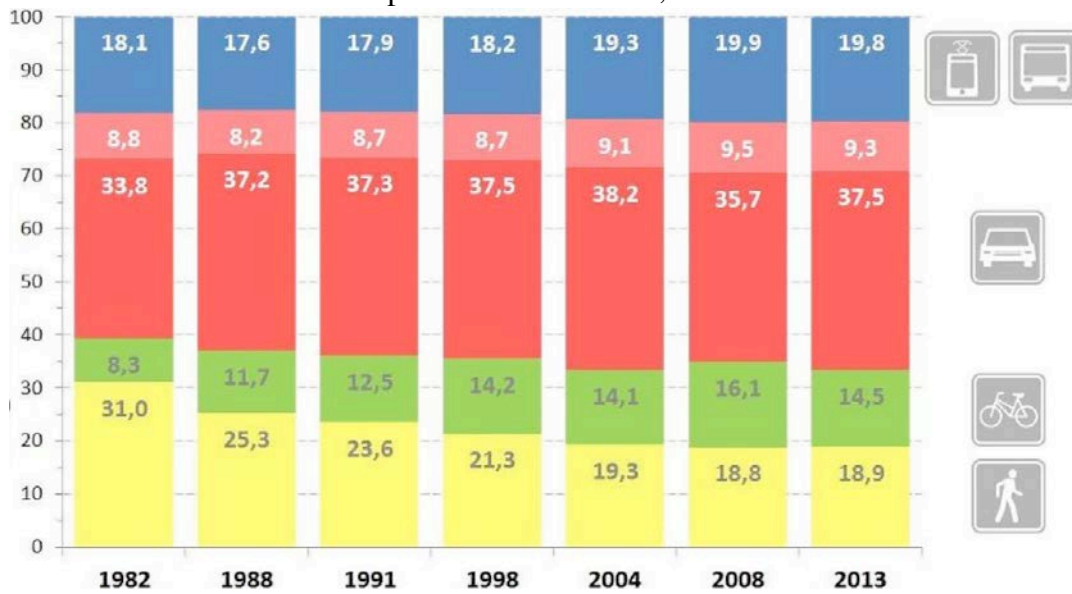


¹⁶ Source : Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

¹⁷ Burkhard HORN, *Beteiligungsinstrument Online-Dialog Berlin „Sicher über die Kreuzung“*, 4^e Nationaler Radverkehrskongress, Potsdam, 18./19. Mai 2015, 32 p.

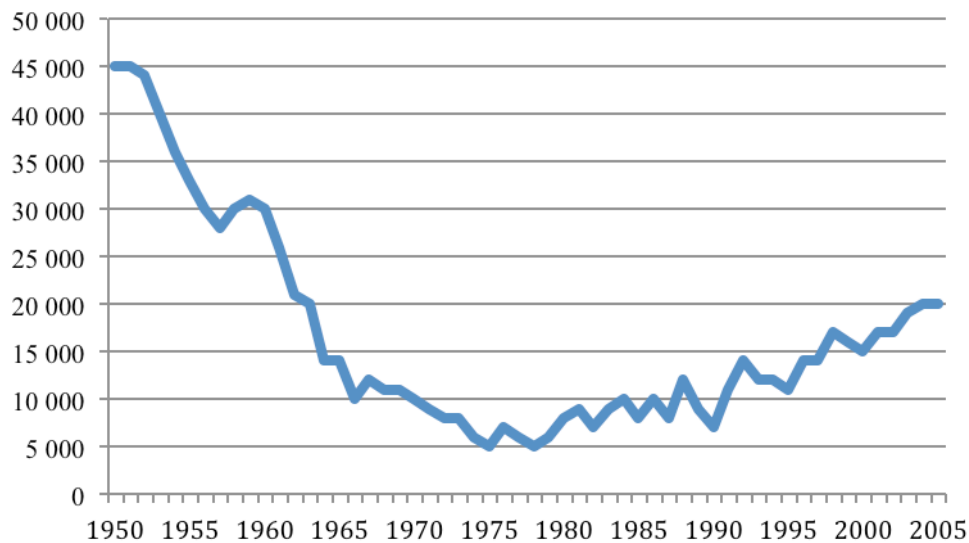
Graz

Évolution des parts modales à Graz, de 1982 à 2013¹⁸



Copenhague

Évolution de l'usage de la bicyclette à Copenhague de 1950 à 2005 (nombre de cyclistes entrant dans le centre-ville à l'heure de pointe)¹⁹

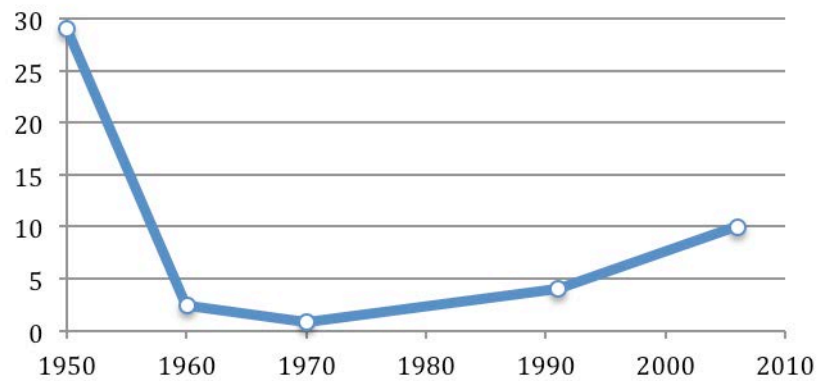


¹⁸ Site de la ville de Graz : <https://www.graz.at/cms/beitrag/10192604/8032890/Mobilitaetsverhalten.html>.

¹⁹ Dirk LIGTERMOET, *Bicycle policies of the European principals: continuous ant integral*, Fietsberaad Publication, n° 7, 2009, p. 54.

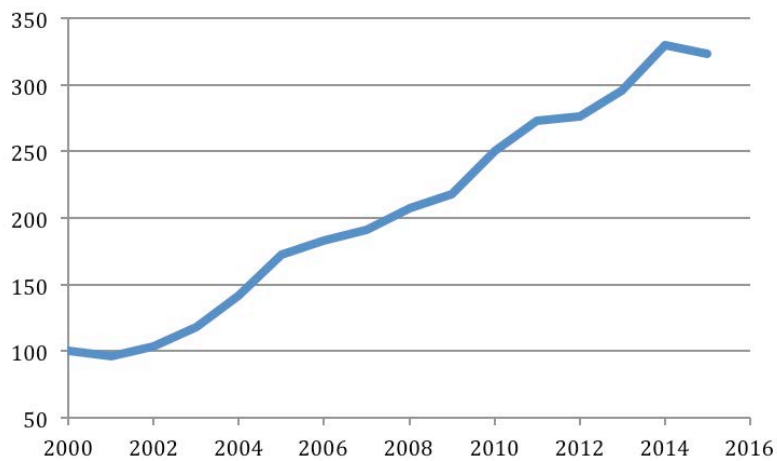
Stockholm

Évolution de l'usage du vélo à Stockholm de 1950 à 2006 (parts modales)²⁰



Londres

Indice d'évolution de l'usage du vélo dans le Grand Londres, de 2000 à 2015 (comptages)²¹

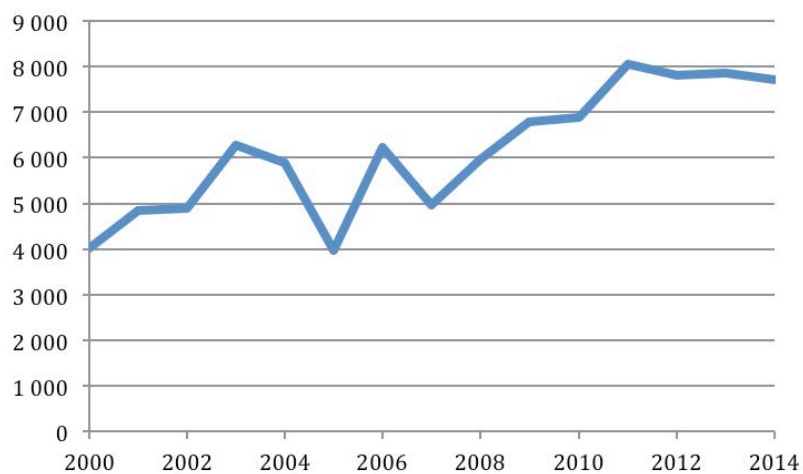


²⁰ Martin EMANUEL, "Understanding conditions for bicycle traffic through historical inquiry: The case of Stockholm", *Journal of the Institute of Urban Transport* (India), 2010, p. 1-16.

²¹ Source : données disponibles sur le site de la mairie de Londres : <https://data.london.gov.uk/dataset/cycle-flows-tfl-road-network>.

Bristol

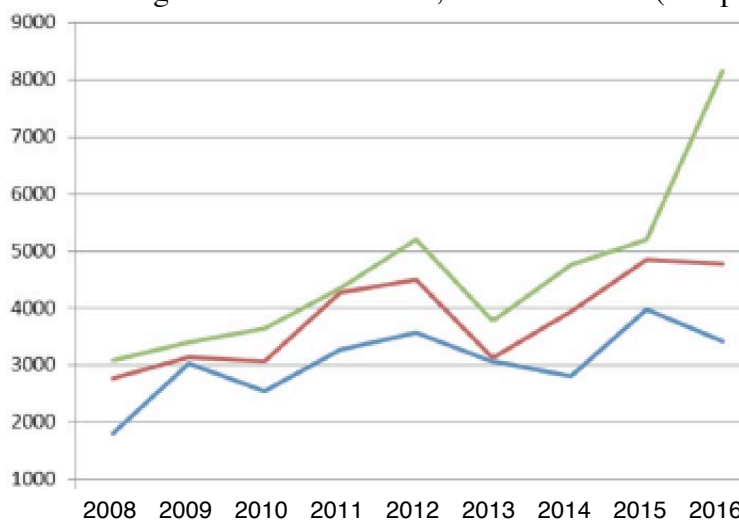
Evolution de l'usage du vélo à Bristol, de 2000 à 2014 (comptages)²²



Bristol est la ville la plus cycliste du Royaume-Uni avec 14 % de part modale.

Leicester

Évolution de l'usage du vélo à Leicester, de 2008 à 2016 (comptages)²³



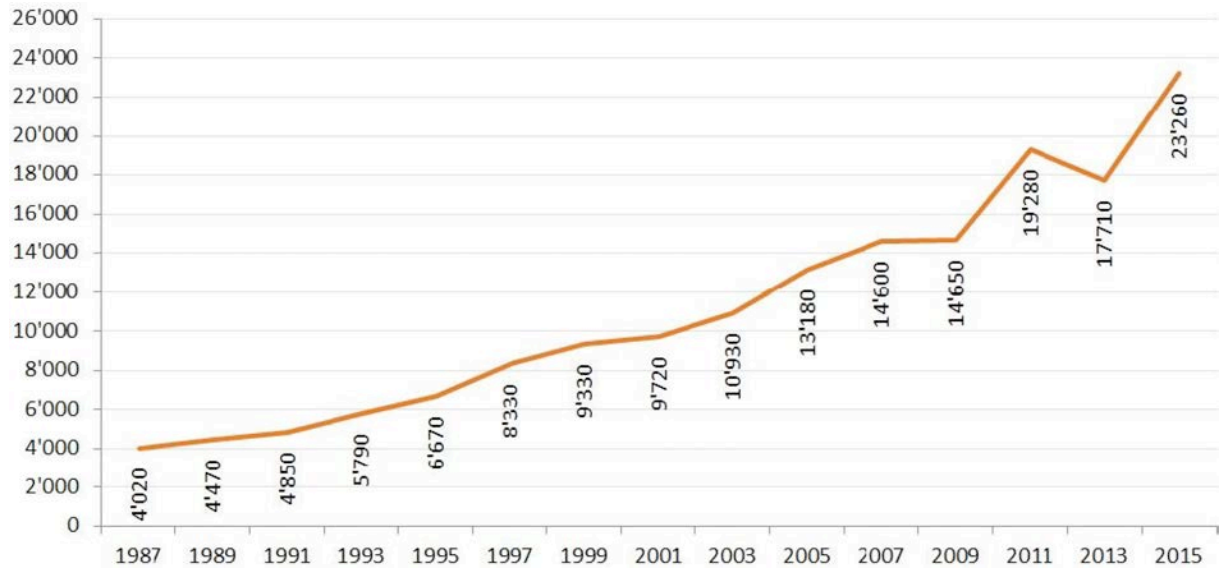
En bleu : à l'intérieur du périphérique. En rouge : à l'extérieur du périphérique. En vert : dans le centre.

²² Ville de Bristol.

²³ LEICESTER CITY COUNCIL, 2017, *Bicycle account, 2016*, Leicester, 14 p.

Genève

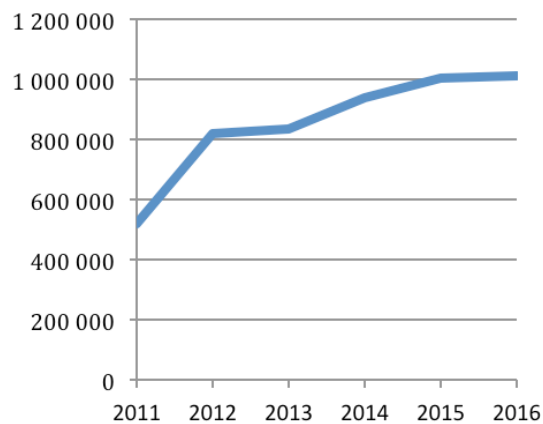
Évolution de l'usage du vélo à Genève, de 1987 à 2015 (comptages)²⁴



Selon la même source, la part modale du vélo dans l'ensemble des modes mécanisés (c'est-à-dire hors marche) serait de 4 % dans le périurbain et de 7 % dans le centre.

Luxembourg

Évolution de l'usage du vélo à Luxembourg, de 2011 à 2016 (comptages)²⁵

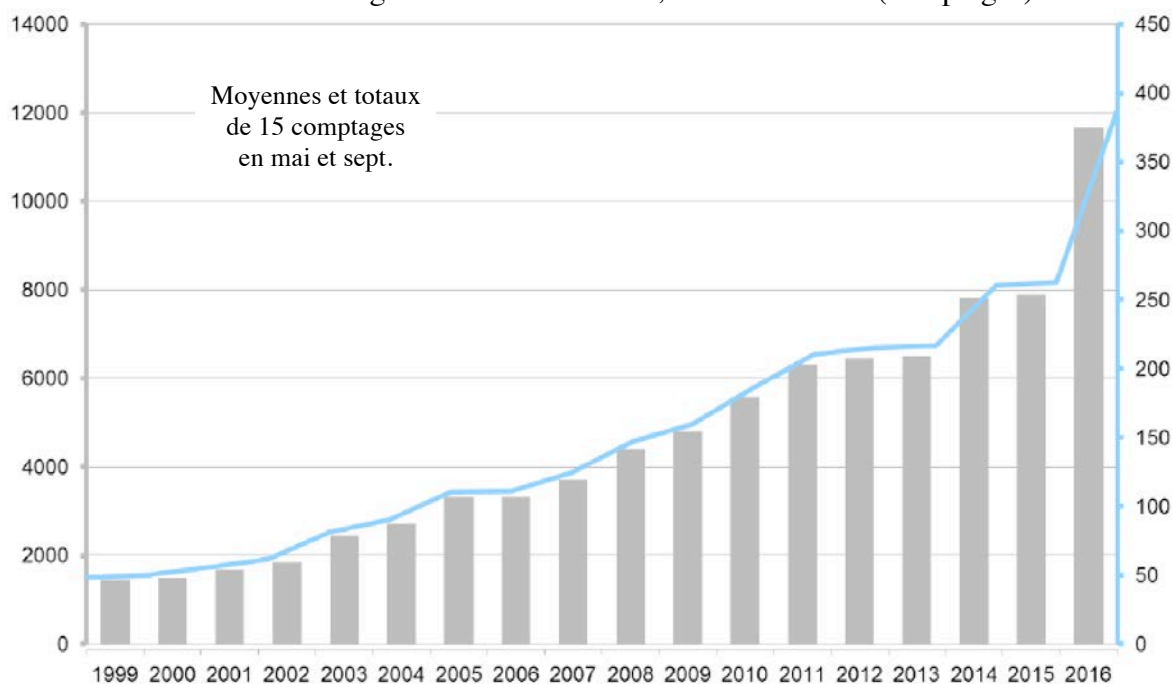


²⁴ VILLE DE GENEVE, *Les comptages vélos 2015. Rapport technique*, Direction générale de la mobilité, 2016, 64 p.

²⁵ Source : <https://www.lequotidien.lu/luxembourg/toujours-plus-de-velos-a-luxembourg/>.

Bruxelles

Évolution de l'usage du vélo à Bruxelles, de 1999 à 2016 (comptages)²⁶



La forte hausse de 2016 est liée aux attentats qui semblent avoir incité les Bruxellois à délaisser le métro au profit du vélo.

Séville

Évolution de l'usage du vélo à Séville, de 2005 à 2015 (comptages et enquêtes)²⁷



Échelle de gauche : en ligne continue, le nombre de déplacements à vélo par jour, auxquels s'ajoute, en ligne discontinue, le nombre de déplacements en vélos en libre service. Échelle de droite : la longueur des aménagements cyclables (en km).

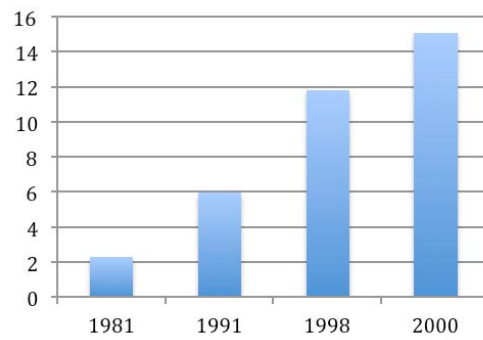
Le tassement actuel de la pratique est sans doute dû à la hausse précédente très rapide.

²⁶ PRO VELO, *Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale. Comptages et analyse des données. Rapport 2016*, Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles, 2017, 20 p.

²⁷ Ricardo MARQUÉS (dir.), Manuel CALVO-SALAZAR, Vicente HERNÁNDEZ-HERRADOR, *Análisis sobre la movilidad ciclista en Sevilla*, Sistema Integral de la Bicicleta de la Universidad de Sevilla, 2016, 35 p.

Livourne

Évolution de la part modale du vélo dans l'ensemble des modes mécanisés à Livourne, de 1981 à 2000²⁸

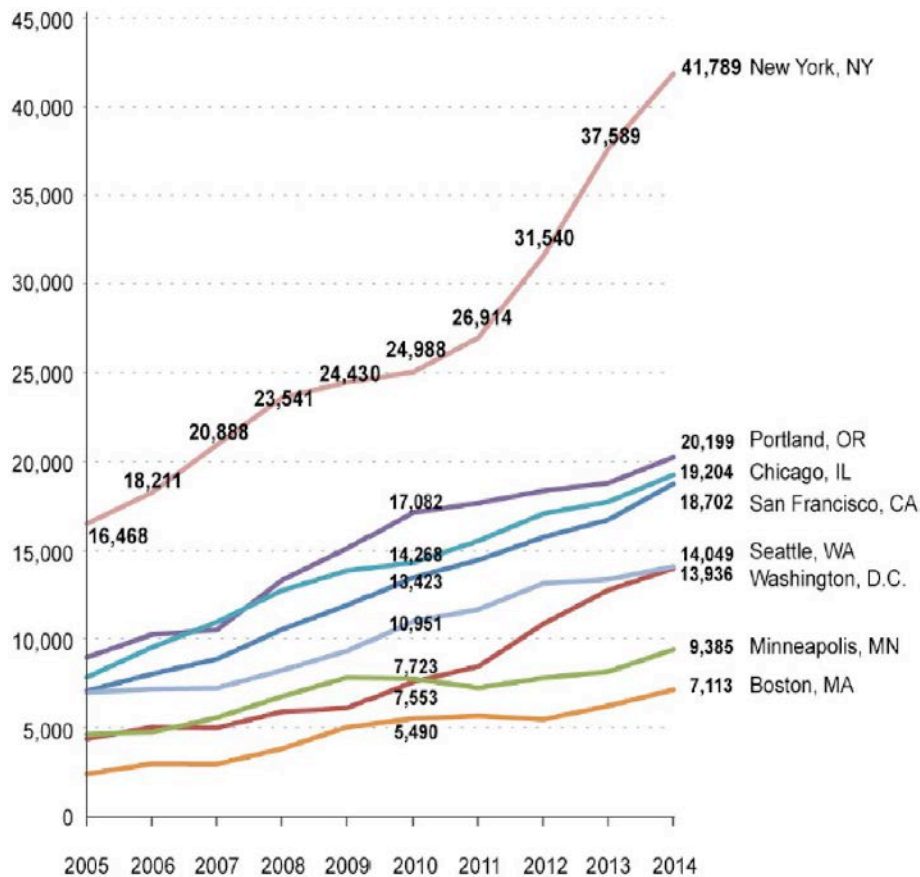


²⁸ ASSOCIATION 4D ET ALTERMODAL, *Analyse des expériences étrangères des modes de déplacement non motorisés*, rapport final d'une recherche pour le PREDIT 2, 2001, p. 59.

Amérique du Nord

États-Unis

Évolution de l'usage du vélo dans les grandes villes américaines, de 2005 à 2014 (comptages des déplacements domicile-travail, moyenne glissante sur trois ans)²⁹



Canada

À Montréal, les comptages sont trop récents et trop peu fiables (diverses pannes des compteurs) pour être exploitables. La tendance est cependant à la hausse.

À Vancouver, le pratique s'envole de façon spectaculaire, passant de 20 000 déplacements intéressant la ville (c'est-à-dire internes à la ville ou avec une origine ou une destination dans la ville) en 1994, à 131 000 en 2015 :

<https://www.straight.com/life/705251/vancouver-records-spectacular-increases-cycling-trips>

²⁹ New York City Department of Transportation, *Cycling in the City. Cycling Trends in NYC*, NYC-DOT, New York, 2016, 20 p.

Océanie

Melbourne

Évolution de l'usage du vélo à Melbourne, de 2008 à 2013, sur 7 lieux de comptage³⁰



Conclusion

La pratique du vélo redémarre puis augmente rapidement dans la zone dense de toutes les grandes villes du monde occidental : dès les années 1970-1980 en Europe du Nord ou en Italie, à partir des années 1990-2000 en France, au Royaume-Uni, en Espagne, aux États-Unis, au Canada ou en Australie... Les Anglo-saxons parlent de « *bicycling renaissance* »³¹ ou plus familièrement de « *bike boom* ».

Le mouvement s'étend à la banlieue proche des grandes villes et aux villes moyennes.

³⁰ City of Melbourne, *Melbourne Bicycle Account. Cycling Census 2013*, City of Melbourne, 2014, 20 p.

³¹ John Pucher, Ralph Buehler (ed.), *City Cycling*, The MIT Press, Urban and Industrial Environments, Cambridge, 2012, 416 p.

Résumé : évolution des déplacements à vélo dans quelques grandes villes

Ville	Enquête ou comptages	Période	Facteur multiplicatif	Croissance annuelle
Paris <i>intra muros</i>	E	1991-2010	9,4	12,5 %
Lyon-Villeurbanne	E	1995-2015	4,0	7,1 %
Strasbourg centre	E	1997-2009	2,0	6,0 %
Bruxelles	C	1999-2015	5,6	11,5 %
Londres	C	2000-2015	3,3	8 %
Berlin	C	1974-2015	7,5	5 %
Munich	E	1996-2011	2,9	7 %
Stockholm	E	1975-2006	10	8 %
Genève	C	1987-2011	4,8	7 %
Copenhague	C	1975-2005	4	3,5 %
New York	C	2005-2014	2,5	10,5 %
Washington	C	2005-2014	3,2	14 %
Chicago	C	2005-2014	2,4	10 %
San Francisco	C	2005-2014	2,6	11 %

Source : observatoires des déplacements des villes.

Table des matières

France	1
Un renversement de tendance vers l'an 2000	1
Paris (intra muros).....	2
Lyon	3
Bordeaux	3
Strasbourg	4
Les ateliers vélo participatifs et solidaires	5
Les vélo-écoles.....	5
Les associations membres de la fédération française des usagers de la bicyclette (FUB).....	6
Europe (hors France)	6
Amsterdam	7
Munich	7
Fribourg-en-Brigau.....	8
Münster	8
Berlin.....	9
Graz	10
Copenhague.....	10
Stockholm	11
Londres	11
Bristol.....	12
Leicester	12
Genève	13
Luxembourg	13
Bruxelles	14
Séville	14
Livourne	15
Amérique du Nord	16
Etats-Unis.....	16
Canada.....	16
Océanie.....	17
Melbourne	17
Conclusion	17