



Le vélo dans nos déplacements quotidiens



Un mode de déplacement à part entière

Cette plaquette propose un état des lieux de la pratique du vélo dans l'aire métropolitaine lyonnaise. Elle étudie le vélo comme mode de déplacement à part entière, donc quotidien ou presque, et non pas comme un sport ou un loisir.

Une approche globale grâce aux enquêtes ménages déplacements

Les Enquêtes Ménages Déplacements (EMD) de 1995 et 2006 sont la principale source de données utilisée.

Réalisée sur un périmètre très large, l'EMD 2006 permet d'aborder, au-delà du territoire du Grand Lyon, celui des communautés d'agglomération de Villefranche-sur-Saône, du Pays Viennois et de Porte de l'Isère.

Le niveau de sondage très fin sur l'agglomération lyonnaise ainsi que le recul apportée par l'EMD 1995, permettent de réaliser une analyse plus précise et en évolution sur le Grand Lyon.

Des précisions à l'échelle locale grâce aux données de comptage

Des données de comptage disponibles sur Lyon et Villeurbanne ont été mobilisées afin de compléter ces approches. En effet, l'EMD répond bien à la problématique des déplacements quotidiens (elle ne porte que sur les déplacements de semaine), mais son niveau de sondage est insuffisant pour les analyses très détaillées des déplacements à vélo. En outre, cette enquête est réalisée en période hivernale (octobre à avril) ; or sur Lyon, la pratique du vélo varie fortement selon les saisons.

Le développement d'une ville des courtes distances : un enjeu qui redonne un rôle central au vélo

Au travers de son projet de schéma de cohérence territoriale, l'agglomération lyonnaise vise un développement urbain multipolaire fondé sur le principe de la ville des courtes distances. Le Scot oriente les politiques d'aménagement et d'urbanisme vers la sobriété énergétique et la réduction du nombre et de la longueur des déplacements motorisés.

C'est dans cette perspective d'une mobilité plus respectueuse du cadre de vie, que le Grand Lyon a adopté en 2009 son nouveau plan modes doux. Ce document stratégique replace la marche à pied et le vélo surtout, au cœur du défi de la mobilité urbaine durable.

En effet, le vélo, encore souvent considéré comme un moyen de déplacement secondaire sur le mode ludique, est une réelle alternative pour les déplacements quotidiens. C'est un mode de déplacement particulièrement compétitif sur les courtes distances, jusqu'à 3 voire 6 kilomètres.

C'est en raison de cette compétitivité et de son bilan carbone exemplaire que le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération lyonnaise vise une augmentation de la part modale vélo. Cette ambition est amplifiée dans le nouveau plan « modes doux » du Grand Lyon, avec l'objectif d'une part de marché de 5% en 2014 et de 7,5 % en 2020.

Les données présentées dans cette plaquette révèlent que l'agglomération est en bonne voie, mais des progrès restent à faire : la part modale est de 1,7% sur le Grand Lyon et dépasse les 2% dans le centre de l'agglomération.

Une offre cyclable en voie de structuration

Autant de vélos possédés que de voitures mais une répartition hétérogène

A l'échelle du territoire couvert par l'EMD lyonnaise (1,9 millions habitants), l'équipement en vélos est équivalent à celui en voitures : 545 vélos et 510 voitures pour 1000 habitants.

Toutefois, si 82% des ménages du périmètre d'enquête sont motorisés, ils ne sont que 57% à posséder au moins un vélo.

Les ménages sont donc moins fréquemment équipés en vélo, mais ceux qui en sont dotés, en possèdent souvent plusieurs : 37% des ménages disposent de deux vélos ou plus.

Un équipement en vélo plus fréquent en territoire peu dense

Parmi la population équipée en vélo, les ménages habitant hors du Grand Lyon sont surreprésentés. Ils représentent 46% des ménages disposant d'au moins un vélo, alors que ces territoires regroupent 36% des ménages du périmètre d'enquête.

26% des ménages équipés en vélo résident à Lyon-Villeurbanne, alors que le Centre est le lieu de résidence de 33% des ménages de l'EMD.

La localisation préférentielle des familles en zone peu dense, la domination de l'habitat pavillonnaire qui facilite le stationnement des vélos, ainsi que le type de loisirs et l'offre de nature dont disposent les territoires périurbains, sont des éléments qui fondent cette géographie de l'équipement en vélo.

Des politiques pour favoriser la pratique du vélo au quotidien

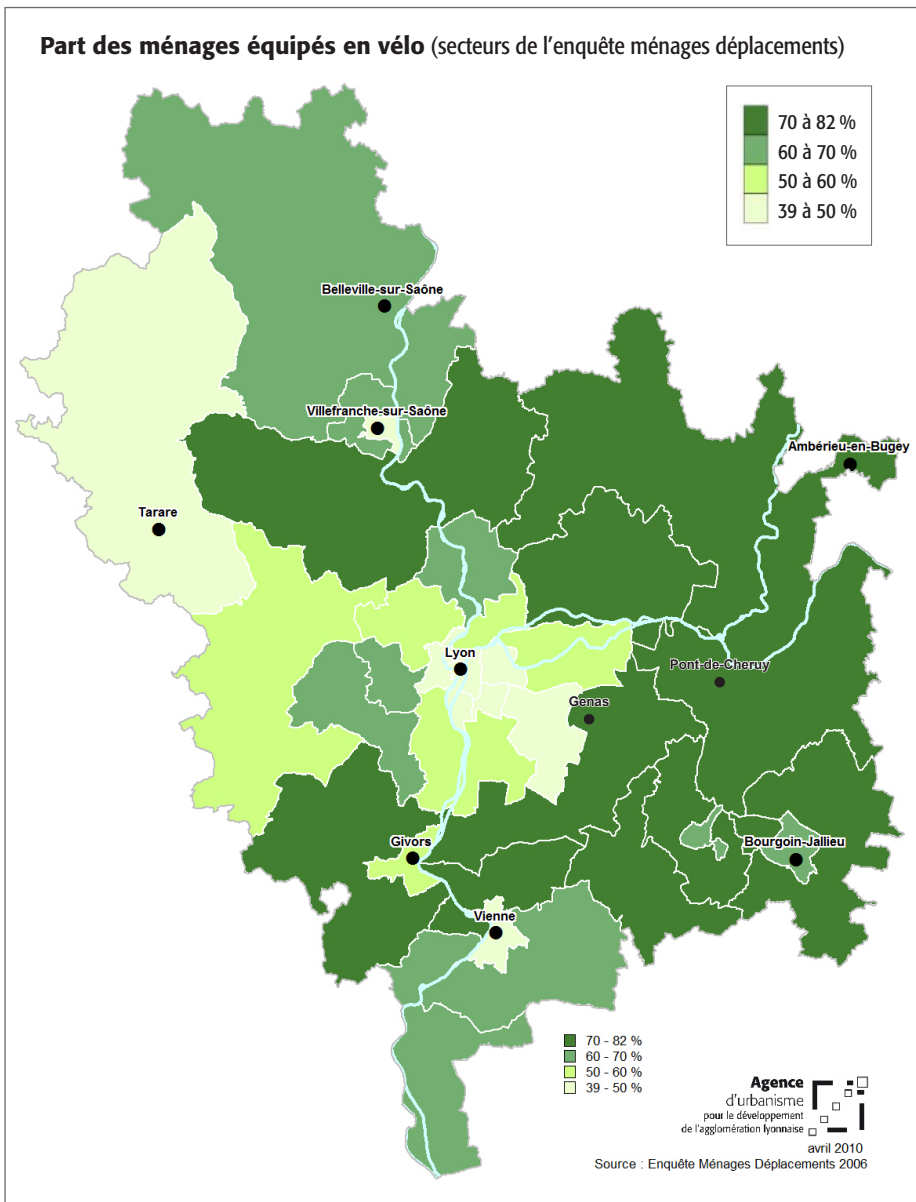
Ces caractéristiques mettent en lumière la vocation loisir souvent accordée au vélo. Cette réalité ne doit pas pour autant occulter le rôle que ce mode est appelé à jouer face aux enjeux de la mobilité durable.

C'est dans cette perspective et en s'appuyant sur la compétitivité du vélo pour les trajets courts, que des politiques se développent pour favoriser son usage au quotidien.

Région Rhône-Alpes

Depuis 2006, la Région Rhône-Alpes accompagne les projets locaux d'aménagements cyclables ayant vocation à favoriser l'intermodalité vélo+TER.

En complément depuis 2008, la Région, dans son rôle d'autorité organisatrice des TER, déploie une offre de stationnement en gare par le biais de consignes individuelles et collectives. L'objectif est que le vélo représente au moins 5% des modes d'accès aux gares TER.



Département du Rhône

Le plan vélo adopté en 2000 est conforté en 2010. Il prévoit la poursuite des aménagements cyclables sur routes départementales. Il vise également à favoriser l'usage du vélo au quotidien notamment pour les collégiens et le rabattement vers les transports collectifs.

Communauté d'Agglomération du Pays Viennois

Le schéma vélo adopté en juin 2009 par la CAPV porte sur cinq thématiques : le vélo professionnel avec la mise à disposition de vélos pour les entreprises et administrations, l'intermodalité avec le projet d'un service de location longue durée en gare, le stationnement avec la réalisation de consignes sécurisées et d'arceaux, le linéaire cyclable avec le projet de réseau cyclable et le tourisme avec la mise en place d'un service de location courte durée auprès de l'Office de Tourisme.

Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère

Le schéma vélo de la CAPI est en cours d'élaboration. Sur la base d'une stratégie d'échelle intercommunale, il déterminera et programmera les liaisons cyclables à réaliser pour la création d'un réseau structurant. Il définira les services complémentaires favorisant l'usage du vélo. Sa validation est prévue courant 2011.

Communauté d'Agglomération de Villefranche-sur-Saône

Le schéma vélo adopté en juin 2009 par la CAVIL prévoit des actions en matière de jalonnement, des services de location de vélos et un volet communication vers le grand public. Pour garantir la mise en œuvre du réseau cyclable par les communes, la CAVIL a réalisé des outils méthodologiques : 300 fiches présentent les tronçons du réseau cyclable projeté et une charte de conception des aménagements cyclables guident les maîtres d'ouvrage vers les aménagements les plus adaptés.

Grand Lyon

Le plan modes doux, adopté par le Grand Lyon en septembre 2009, vise avant tout une accélération du rythme de réalisation des aménagements cyclables (linéaire et stationnement). Il prévoit également la mise en place de nouveaux services vélos : stationnement sécurisé et location longue durée. Il fixe l'objectif d'une part modale vélo de 5% en 2014 et 7,5% en 2020.

Linéaire d'aménagements cyclables

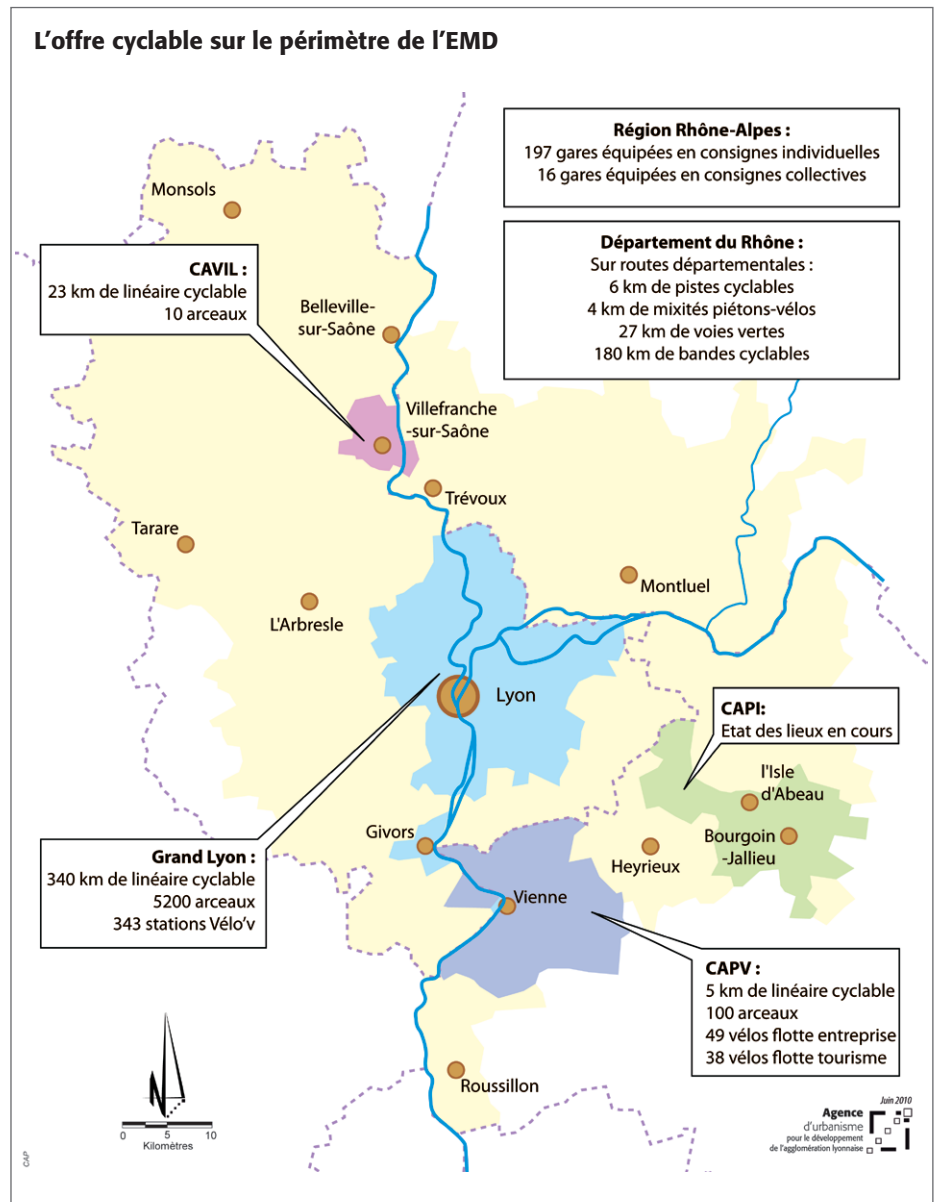
Lyon-Villeurbanne :
181 m pour 1000 habitants
Couronne :
359 m pour 1000 habitants

Offre de stationnement cyclables

Lyon-Villeurbanne :
11,8 places de stationnement public
pour 1000 habitants
Couronne :
5 places de stationnement public
pour 1000 habitants

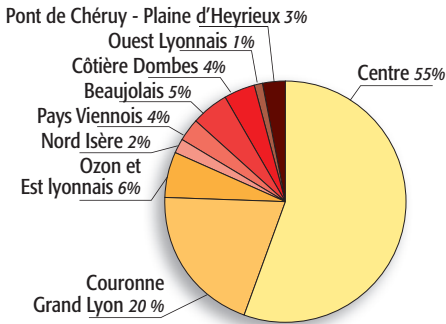
Données origine Communauté urbaine de Lyon
Droits réservés - mars 2010

L'offre cyclable sur le périmètre de l'EMD



Le vélo en 2006 : des déplacements courts, urbains et essentiellement masculins

Répartition des déplacements vélo selon les secteurs de résidence



15 % des habitants déclarent pratiquer le vélo

Environ 267 500 personnes déclarent utiliser, au moins deux fois par mois, le vélo pour les déplacements de semaine. Mais seulement 56 000, soit 3 % de la population de l'aire d'enquête, déclarent se déplacer tous les jours ou presque à vélo.

Parmi les 56 000 personnes qui se déclarent cyclistes quotidiens, la majorité réside dans l'une des 57 communes du Grand Lyon :

- 26 000 habitent Lyon-Villeurbanne, soit 5 % des habitants ;
- 11 500 résident dans la couronne du Grand Lyon, soit 2 % des habitants.

A Vienne, Villefranche-sur-Saône et Bourgoin-Jallieu, les ordres de grandeur sont les mêmes : 2 à 5 % des habitants se déclarent cyclistes quotidiens.

88 000 déplacements vélo par jour

Parmi les déplacements observés un jour moyen de semaine, 88 000 sont réalisés à vélo au sein de l'aire d'étude, soit 1,3 % des déplacements.

La grande majorité de ces déplacements sont réalisés par des habitants du Grand Lyon, et en particulier de Lyon et Villeurbanne.

2,2 km : la distance moyenne d'un déplacement vélo

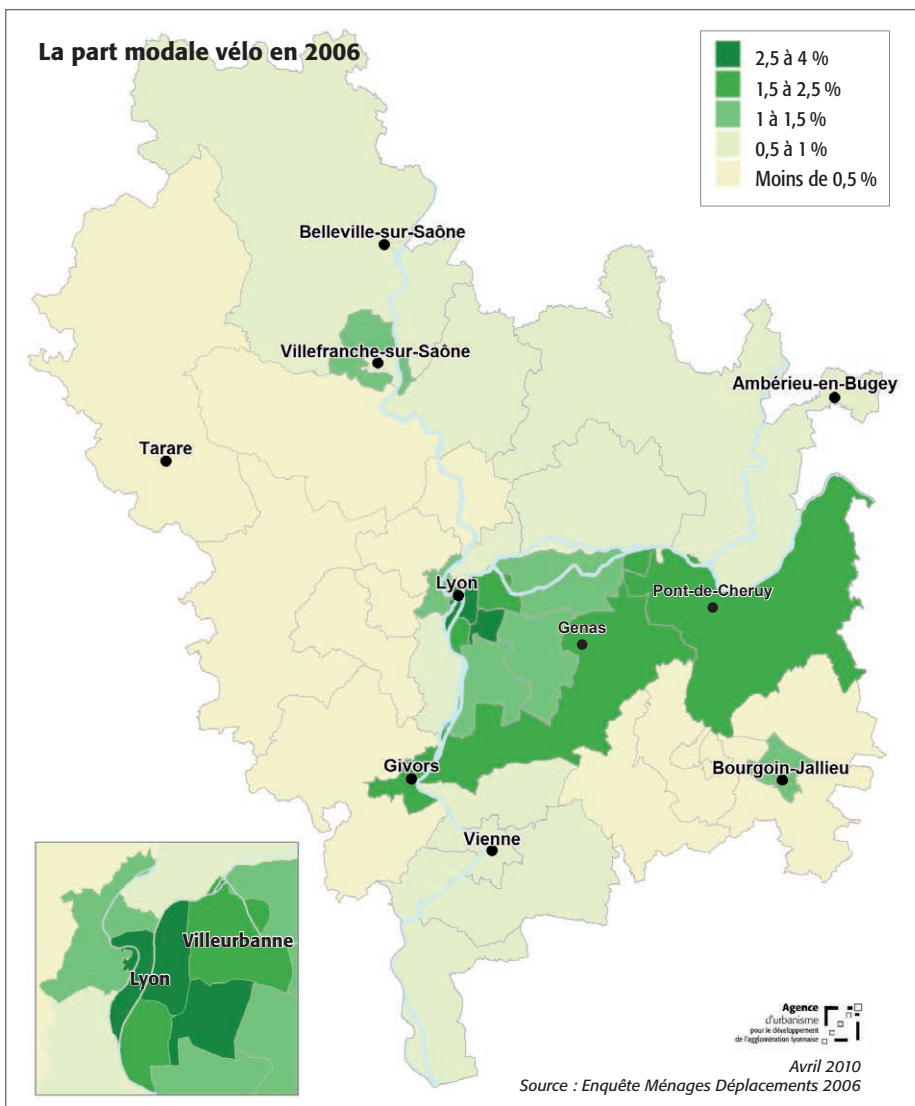
Cette longueur moyenne varie selon les territoires :

- Lyon et Villeurbanne : 1,9 km,
- Autres communes du Grand Lyon : 3 km,
- Ozon et Est lyonnais : 2,5 km,
- Nord Isère : 3,1 km,
- Viennois : 2,2 km,
- Beaujolais : 2,3 km.

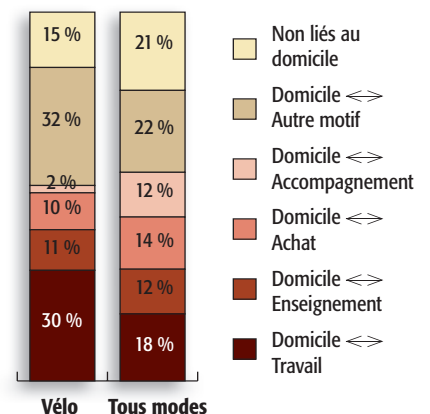
En moyenne, 73 % des déplacements vélo durent moins de 20 minutes.

Les motifs obligés sur-représentés

Plus de 40 % des déplacements vélo sont réalisés pour le motif domicile-travail ou étude. Parmi les 32% de déplacements domicile - autres motifs, plus de la moitié sont liés aux loisirs ou à la promenade.



Répartition des déplacements vélo selon le motif origine <=> destination



Le vélo, un mode de déplacement essentiellement masculin adopté par les actifs et les scolaires

Sur la totalité du périmètre d'enquête, 75 % des déplacements vélo sont réalisés par des hommes.

La structure par âge de la population cycliste révèle des profils bien distincts entre les territoires. Ainsi, en secteur peu dense, le vélo est une réponse aux déplacements des 12-17 ans alors qu'au cœur de l'agglomération lyonnaise, il concerne surtout les 25-34 ans.

Cette distinction entre territoires se confirme également au travers des catégories socioprofessionnelles.

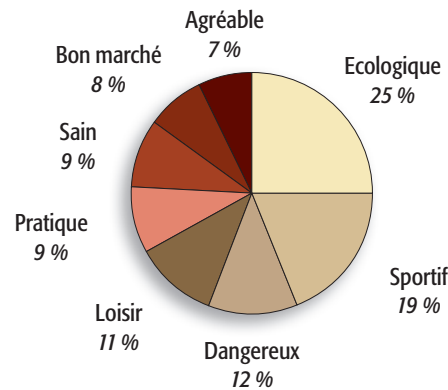
Ainsi dans Lyon - Villeurbanne, les cadres du privé et les professions intermédiaires de la fonction publique sont surreprésentés tandis que, en couronne, ce sont les ouvriers.

Ces profils distincts entre territoires denses et moins denses illustrent trois vocations pour le vélo :

- en milieu urbain dense, mode de déplacement compétitif pour les jeunes actifs ;
- en secteur peu dense, une réponse aux besoins de déplacements autonomes des collégiens et lycéens en complémentarité avec un réseau de transport collectif et une alternative à la voiture pour les personnes les plus vulnérables financièrement.



Les adjectifs les plus fréquemment cités pour qualifier le vélo



Source : EMD 2006

Le vélo, l'image d'un mode vert !

A la question « *quel adjectif qualifie le mieux le vélo ?* », la réponse est une fois sur cinq « *écologique* ».

Le second adjectif le plus fréquemment associé au vélo est « *sportif* ».

Le qualificatif « *dangereux* » est cité une fois sur dix.

Il apparaît avant la notion de praticité et bien loin devant celles de « *liberté* » ou de « *rapidité* ».

Pour comparaison, les trois adjectifs les plus fréquemment cités au sujet de la *voiture* sont : *pratique* (20%), *polluante* (10%) et *chère* (10 %).

Une structure par âge qui varie selon les territoires

Les territoires de l'EMD

- Centre
- Couronne Grand Lyon
- Couronne métropolitaine

Couronne métropolitaine

Les **élèves du secondaire** (12-17 ans) et les **retraités** (65 ans et plus) sont sur-représentés. Ils génèrent 24 % et 21 % des déplacements vélo alors que leur part dans la population de la couronne métropolitaine est bien plus faible, respectivement 11 % et 12 %.

Couronne Grand Lyon

Les **élèves du secondaire** et dans une moindre mesure les **35-49 ans** sont sur-représentés. Ils sont à l'origine de 26% et 29% des déplacements vélo de la couronne Grand Lyon alors qu'ils représentent 11% et 24% de la population de ce secteur.

Le centre

Les **jeunes actifs** (25-34 ans) et dans une moindre mesure les **35-49 ans** sont sur-représentés. Ils sont à l'origine de 30% et 29% des déplacements vélo du centre alors qu'ils représentent 17% et 23% de la population de ce secteur.



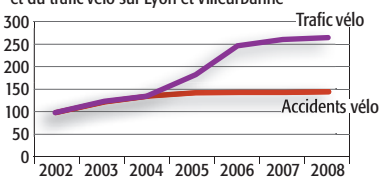
Une croissance exceptionnelle du vélo dans le Grand Lyon entre 1995 et 2006

Plus de vélo ne rime pas avec plus d'accidents

La forte augmentation du trafic cycliste entre 2004 et 2006 n'a pas généré de progression équivalente en matière d'accidents vélo.

Plus nombreux, les cyclistes sont plus visibles. Ils sont donc mieux pris en compte par les autres usagers de la voirie.

Evolution comparée de l'accidentologie cycliste et du trafic vélo sur Lyon et Villeurbanne



Données origine Communauté urbaine de Lyon - droits réservés - juillet 2010

Une part modale vélo qui progresse

La part modale vélo progresse globalement à l'échelle du Grand Lyon, passant de 0,6 % en 1995 à 1,7 % en 2006.

C'est toutefois pour les déplacements internes au centre que cette progression est la plus forte : de 0,7 % en 1995 à 2,8 % en 2006.

La part modale vélo la plus élevée en 2006 concerne les déplacements des habitants de la rive gauche et de la presqu'île à Lyon : respectivement 3,9 et 3,8 %.



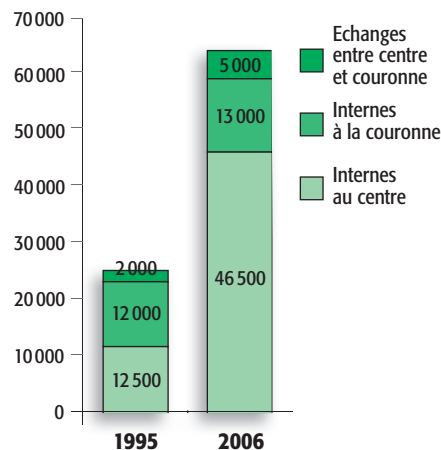
Quadruplement des déplacements vélos à Lyon Villeurbanne

En 2006, 64 500 déplacements vélo sont réalisés au sein du Grand Lyon (hors Givors Grigny), c'est plus du double de ce qui était observé en 1995 sur le même périmètre (26 500).

Ces données agrégées à l'échelle des 55 communes masquent une véritable « explosion » du vélo à Lyon et Villeurbanne. En effet, si en couronne le nombre de déplacements vélo augmente légèrement en passant de 12 000 à 13 000, dans le centre il connaît un quasi quadruplement en atteignant 46 500 déplacements en 2006 alors qu'en 1995, 12 500 déplacements vélo étaient dénombrés.

Les rythmes de croissance sont donc bien différents entre ces deux territoires. Le Centre concentre désormais 70 % des déplacements vélo du Grand Lyon alors qu'en 1995, la répartition entre Couronne et Centre était équilibrée.

Nombre de déplacements vélo, un jour moyen de semaine, dans le Grand Lyon en 1995 et en 2006



Source : Enquête Ménages Déplacements

Une évolution qui contraste avec celle des autres modes

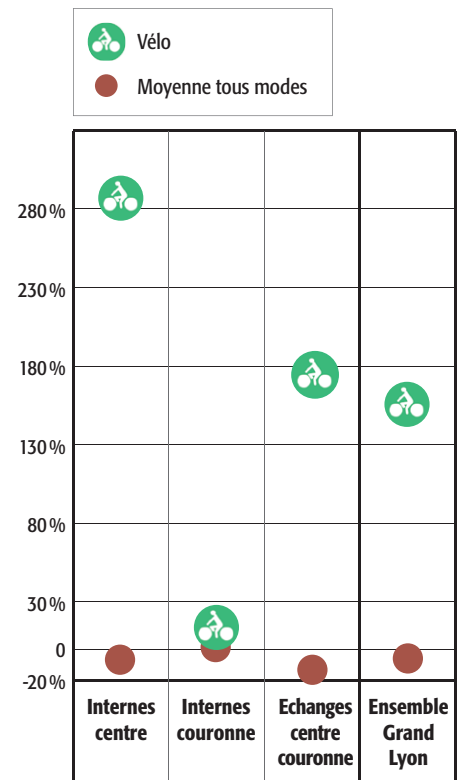
Cette évolution à la hausse des déplacements vélo mérite d'être soulignée car elle est à l'inverse de la tendance globale.

En effet, entre 1995 et 2006, sur l'ensemble du Grand Lyon, les déplacements dans leur ensemble ont diminué de 6 %. Les évolutions sont très contrastées d'un mode à l'autre :

- voiture : -14 %,
- TCL : +11 %,
- marche à pied : -2 %,
- vélo : +148 %.

Comme le montre le graphique ci-dessous, cette évolution entre 1995 et 2006 varie également selon le lieu des déplacements.

Evolution du nombre de déplacements vélo dans le Grand Lyon, entre 1995 et 2006, selon le secteur



Source : Enquête Ménages Déplacements

En complément de l'Enquête Ménages Déplacements, des données de comptage collectées par le Grand Lyon permettent d'affiner l'analyse à partir de données plus récentes.

30 % des cyclistes utilisent un Vélo'v

Des comptages manuels effectués par le Grand Lyon depuis 2000, au niveau de 16 intersections situées sur Lyon et Villeurbanne, permettent de dresser une typologie des vélos et de leurs utilisateurs.

En 2009, 30 % des cyclistes sont des utilisateurs de Vélo'v et autant de personnes utilisent un vélo de type VTC ou vélo de ville. 38 % des cyclistes choisissent le VTT et 5 % le vélo de course.

A ce titre, il est intéressant de noter la diminution de la part des vélos de course alors que leur nombre est resté globalement stable : ils étaient près de 14 % en 2000. La description de la tenue vestimentaire, indicateur également suivi lors des comptages, permet de confirmer cette moindre proportion des usages sportifs : 13 % des cyclistes étaient vêtus de façon sportive en 2000 et 5 % en 2009. Le développement de l'usage utilitaire du vélo, sur le centre, tend à marginaliser son usage sportif.

Le vélo un mode sensible à la saisonnalité

Cinq boucles de comptage automatique permettent de quantifier finement la pratique du vélo sur l'hyper-centre de Lyon. C'est le point de comptage de la rue de la Part-Dieu (situé au niveau de la Bourse du travail) qui dispose de l'historique le plus long.

Les données de trafic mensuels sur la rue de la Part-Dieu, représentées dans le graphique ci-contre, révèlent en premier lieu la saisonnalité de la pratique cycliste. Ce sont les mois de septembre-octobre et de mai-juin qui présentent les niveaux de trafic vélo les plus élevés.

En septembre-octobre 2009, plus de 75 000 vélos/mois ont été dénombrés sur la piste de la rue de la Part-Dieu.

Le trafic moyen journalier constaté en 2009 sur mai-juin et septembre-octobre est de 2 700 vélos/jour.

Le vélo dispose d'une réelle clientèle

Malgré cet effet météo, une clientèle cycliste régulière existe. Ainsi sur le premier trimestre 2009, près de 1 800 vélos/jours ont été comptabilisés sur la rue de la Part-Dieu.

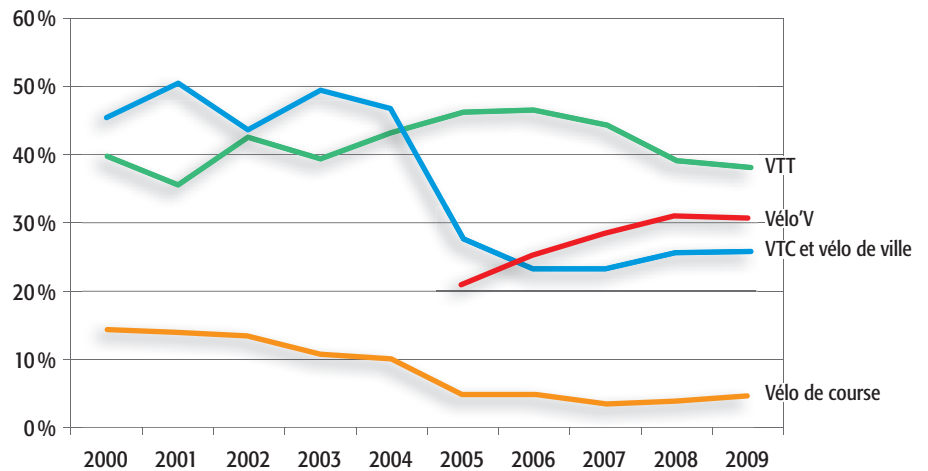
Maximum mensuel

Minimum mensuel

Ce ratio exprime la variabilité du trafic vélo selon les périodes de fréquentation minimale et maximale.

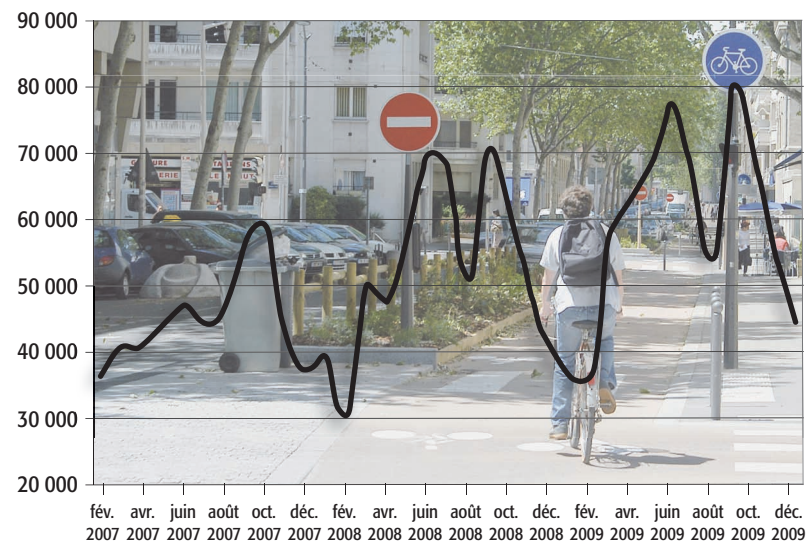
Il est de 2,33 en 2008 et de 2,18 en 2009 sur la rue de la Part-Dieu

Typologie des vélos circulant sur le centre du Grand Lyon



Données origine Communauté urbaine de Lyon - droits réservés - mars 2010

Evolution du trafic vélo mensuel, rue de la Part-Dieu, Lyon 3^e



Données origine Communauté urbaine de Lyon - droits réservés - mars 2010

Les marges de progrès

En complément de la marche à pied, qui est adaptée aux déplacements courts, le vélo est particulièrement pertinent pour les déplacements inférieurs à 3 km.

En 2006, pour les déplacements de 1 à 3 km, le vélo représente 4 % des distances parcourues sur Lyon et Villeurbanne, et 1 % dans les autres communes du Grand Lyon. Sur ces mêmes distances la marche à pied représente 20 % des distances parcourues à Lyon et Villeurbanne, et 15 % dans les autres communes du Grand Lyon.

Sur le Grand Lyon, la marche à pied supprime donc le vélo sur des distances de déplacements supérieures au kilomètre.

La marche à pied et le vélo sont deux modes vertueux qu'il ne s'agit pas de mettre en concurrence, en revanche l'utilisation de la voiture sur ces petites distances apparaît parfois contestable. Pour les déplacements de 1 à 3 km, 27 % des distances sont réalisées en voiture-conducteur dans Lyon et Villeurbanne, et 54 % dans la couronne Grand Lyon.

L'expérience Vélo'v a démontré qu'il existe un vrai potentiel pour le vélo à Lyon et Villeurbanne. Effectivement, dans la ville traditionnelle, celle des courtes distances et de la mixité des fonctions, les déplacements en vélo ont massivement augmenté entre 1995 et 2006.

Des exemples ... à suivre ?

Toutefois des progrès restent encore à réaliser pour atteindre le niveau des grandes agglomérations cyclables.

En France, Strasbourg est souvent donnée en exemple : en 2009 dans le centre-ville, 14 % des déplacements sont réalisés à vélo. Au Danemark et dans plusieurs villes d'Allemagne, le vélo répond à 20 % des déplacements urbains. Dans les principales villes néerlandaises, le vélo est utilisé pour 35 à 40 % des déplacements.

De nombreux facteurs expliquent ces différences : compacité urbaine, relief, culture, mais aussi et surtout volonté politique et action d'aménagement permettant de rendre l'usage du vélo aisé et attractif.

Les avantages du vélo sont connus : non consommateur d'énergie fossile et ne dégageant pas de gaz à effet de serre, facteur de bonne santé pour son conducteur, silencieux, peu onéreux, peu coûteux en infrastructures, peu consommateur d'espace, rapide et pratique, il apaise la circulation et améliore la qualité de vie en ville.

« Le vélo en ville, c'est l'avenir ? »

Près de 70 % des habitants enquêtés lors de l'EMD 2006 répondent positivement à cette question.

Les publications de l'Observatoire des déplacements de l'agglomération lyonnaise sont l'expression d'un partenariat entre le Grand Lyon, le Sytral, l'Etat, la Région Rhône-Alpes et le département du Rhône, en association avec la Ville de Lyon et la Ville de Villeurbanne.

Agence d'urbanisme
pour le développement
de l'agglomération lyonnaise



Etat, Conseil régional, Conseil général, Communauté urbaine, Sepal, Ville de Lyon, Ville de Villeurbanne, Ville de Givors, Ville de Vaulx-en-velin, Communauté de communes pays de l'Arbresle, Communauté de communes vallons du lyonnais, Communauté de communes vallée du Garon, Communauté de communes pays mornantais, Sytral, Chambre de commerce et d'industrie, Syndicat mixte ouest lyonnais, Syndicat mixte du beaujolais, Syndicat mixte Rives du Rhône, Chambre de métiers, Chambre d'agriculture, Epora, Ademe, VNF, Caisse des Dépôts, Symalim

18 rue du lac - BP 3129 - 69402 Lyon Cedex 03
Tél. 04 78 63 43 70 - Télécopie 04 78 63 40 83
www.urbalyon.org

Directeur de la publication : **Olivier Frérot**
Référént : **Séverine Asselot-Hurez** 04 26 99 35 58 s.asselot-hurez@urbalyon.org
Infographie : Agence d'urbanisme