

# **Le vélo en ville : Incongru ou salubre ?**



## **DOSSIER**

**APPA Nord-Pas de Calais**

**[www.appanpc.fr](http://www.appanpc.fr) > Outilthèque > Dossiers**

# Le vélo en ville : incongru ou salutaire ?

Mise en ligne Août 2007 - Mise à jour en septembre 2007

Depuis une dizaine d'années, le vélo fait son retour au sein des villes françaises, témoin le développement récent des vélos en libre-service. A l'instar de l'APPA, nombreux sont ceux qui s'en réjouissent. Il faut cependant constater les très nombreuses critiques à l'égard de son développement en milieu urbain : inconfortable, insalubre, insécurité...

Que faut-il en penser ?

A partir de quelques chiffres et analyses disponibles, passons en revue certaines critiques récurrentes :

<b>"Avec cette pollution, c'est mauvais pour la santé"</b>	<b>"Le risque d'accident est trop élevé"</b>
<b>"Le vélo, c'est lent"</b>	<b>"L'augmentation des cyclistes fera augmenter le nombre d'accidents"</b>
<b>"Il y a beaucoup de vols de vélo"</b>	<b>"Les cyclistes roulent n'importe comment en ville"</b>
<b>"Il y a trop d'intempéries pour pratiquer le vélo"</b>	<b>"Malgré tous ces aménagements cyclables, il n'y a pas plus de cyclistes"</b>

## **"Avec cette pollution, c'est mauvais pour la santé"**

Quel inconfort, ces bouffées de gaz d'échappement qu'on peut respirer en ville ! Mais il faut toutefois relativiser l'effet sur la santé. Différentes études ont en effet déjà montré que le cycliste est trois fois moins exposé aux polluants que l'automobiliste. La pollution se concentre au ras du sol, or les cyclistes sont au-dessus des voitures. Par ailleurs, dans les embouteillages, les automobilistes sont exposés plus longtemps à la pollution que les cyclistes qui les traversent. La vitesse des voitures allant en s'abaissant en ville, et les normes d'émission des voitures étant de plus en plus sévères, il y a des raisons de penser que la situation devrait aller en s'améliorant pour les cyclistes dans les années à venir. Le tableau donne ci-dessous les niveaux d'exposition des parisiens à différents polluants (issus du programme Primequal-Predit, 1995-2000).

	Voiture	Vélo
CO (mg.m <sup>-3</sup> )	14.1	5.9
NO (µg.m <sup>-3</sup> )	837	291
NO <sub>2</sub> (µg.m <sup>-3</sup> )	188	76
Benzène (µg.m <sup>-3</sup> )	80	40
Fumées noires (µg.m <sup>-3</sup> )	385	141

Tableau 1 : exposition des cyclistes et automobilistes à différents polluants à Paris  
(cité par l'ADEME, 2004)

Mais pour autant, le vélo est-il bon pour la santé ? Certes, faire du vélo régulièrement en ville ne permettra pas facilement de perdre des kilos ou de travailler sa silhouette. Toutefois, pratiqué régulièrement, il apporte les mêmes bienfaits que toute activité physique de base : développement de la force et de la résistance des muscles, développement des muscles respiratoires, diminution des risques de maladies cardio-vasculaires, diminution du risque d'obésité et du risque d'ostéoporose, amélioration de la tolérance au glucose et enfin même des effets plus psychologiques (action favorable sur la dépression et le stress, augmentation de la confiance et de l'estime de soi, effet bénéfique sur l'anxiété (liste établie par le docteur Bouvier, 1992). Le temps moyen d'un déplacement aller-retour en Europe étant d'environ 30 minutes, le cycliste peut donc facilement réaliser son quota quotidien d'activité physique nécessaire à sa bonne santé. En réalité, la pratique du vélo est meilleure pour la santé que ne pas pratiquer (voir encart plus bas "[Pour sa santé, mieux vaut pratiquer le vélo](#)").

→ Voir aussi l'argumentaire de la FUBlcy : [http://fubicy.org/article.php3?id\\_article=27](http://fubicy.org/article.php3?id_article=27)

## "Le vélo, c'est lent"

Plusieurs études ont montré que le vélo n'est pas un moyen lent de déplacement en ville. On peut évoquer par exemple l'étude réalisée en 2006 par l'Agence de la mobilité de la Direction de la voirie et des déplacements de Paris. Ainsi, en heure de pointe le soir, il faut 22 minutes en métro, 25 à vélo et 43 en voiture pour aller de la place du Ch teaulet jusqu'à la porte d'Italie. ([www.paris.fr](http://www.paris.fr)).

De même, le test réalisé par l'APPA   Lille a montré que le temps de parcours pour aller du CHR Calmette jusqu'à la Place de la République à 18h est équivalent en vélo et en métro. En fait, on oublie souvent qu'en train, l'attente de la rame ainsi que les changements prennent du temps, et qu'en voiture, la recherche d'une place de stationnement en centre-ville nécessite beaucoup de patience ...

## "Il y a beaucoup de vols de vélo"

Plusieurs études ont montré que le risque de vol constitue le deuxième frein à l'usage du vélo après l'insécurité. Il est vrai que 57 % des cyclistes français ont déjà été victimes de vols, et parmi eux, 23 % renonceraient par la suite à racheter un vélo (Héran, 2003a). Notons toutefois qu'aux Pays-Bas, pays du vélo par excellence (29 % des déplacements urbains se font à vélo, contre 3% en France), le vol représente 6 % du parc par an (contre 1.9 % en France). Mais cela ne semble pas décourager les néerlandais.

Il existe toutefois bien des moyens d'éviter le vol. Tout d'abord, on constate que dans près de 23 % des vols, les vélos n'étaient pas cadenassés. Il est par ailleurs important d'attacher le vélo à un point fixe, ce qui n'a pas été fait dans environ 30 % des cas de vol. Il faut le faire même dans des lieux privés, la moitié des vols se déroulant dans ces lieux, et notamment pour cette raison. Par ailleurs, 95 % des cyclistes utilisent un antivol de mauvaise qualité. Rappelons que l'antivol en forme de U reste le plus efficace (compter environ 30 euros). Il est donc hautement recommandé, même s'il peut parfois dépasser le prix du vélo !

Le stationnement de nuit reste le principal problème pour ceux qui ne peuvent entreposer leur vélo chez eux ou dans des locaux commun en immeuble. Et de ce point de vue, les solutions manquent. Notons toutefois que les systèmes de vélos en location mis en place par différentes municipalités pour un faible coût permet de résoudre en partie ce problème, puisqu'une fois le vélo reposé sur sa borne, il n'appartient plus à l'utilisateur de se prémunir contre le vol (d'ici quelques mois vont se multiplier en France ces vélos en libre-service (Marseille et Toulouse avant la fin de l'année, puis Besançon, Mulhouse, Dijon, Nantes, Caen, Perpignan...)).

→ *Plus d'information avec l'article de la FUBICY, édité sur [webtt.com](http://webtt.com)*

→ *Sur le marquage des vélos et les tests d'antivols : [www.fubicycode.org](http://www.fubicycode.org)*

## "Il y a trop d'intempéries pour pratiquer le vélo"

Selon un sondage SOFRES (2003), 17 % des cyclistes potentiels déclarent ne pas pédaler pour éviter de subir la pluie et le vent. Mais les intempéries sont-elles si gênantes ? Le tableau ci-dessous montre le nombre de jours de pluie annuel dans plusieurs villes européennes.

Berlin	68	Rennes	77
Toulouse	69	Lyon	77
Londres	70	Strasbourg	81
Amsterdam	73	Rome	82
Paris	75	Lille	83

*Tableau 2 : Nombre de jours de pluie par an pour des villes européennes (Source : Météo France)*

Ces jours de pluie représentent de 18 à 23% des jours de l'année. Mais même durant ces jours d'averse, il ne pleut pas en continu. En réalité, on constate que ceux qui pratiquent régulièrement le vélo le font aussi bien en été qu'en hiver. Les cadres néerlandais n'hésitent pas à aller au travail en vélo sous la pluie avec la protection nécessaire. Une question d'habitude et de culture !

## "Le risque d'accident est trop élevé"

Il est difficile d'accéder à des données récentes d'accidentologie des cyclistes dans les villes françaises. Les données les plus récentes (après 2000) montrent que les déplacements à vélo représentent 4 % des déplacements en France, pour 4 % des blessés graves et 4 % des tués dans un accident de la route (source : CERTU et ONISR, cités par la Fubicy). Le risque d'accident du cycliste est équivalent au risque d'accident du piéton. Par contre, les risques d'accident pour les 2 roues motorisées seraient jusqu'à 20 fois supérieurs au risque d'accident à vélo. De même, selon des études menées au niveau européen, la probabilité d'un accident grave (traumatisme crânien, décès) est bien moins élevée pour les cyclistes que pour les piétons ou les motocyclistes (ECF, 1998). En fait, le risque d'accident grave à vélo est plus élevé en condition de visibilité réduite, sur des routes à circulation rapide, aux intersections et tend à augmenter avec l'âge du cycliste (voir par exemple Carré, 1995). Il faut toutefois tenir compte des spécificités locales (voir plus loin les données pour la métropole lilloise).

On ne peut donc nier que le risque d'accident existe, mais il faut aussi noter une tendance à le surestimer. Nous ne rentrerons pas ici dans les explications possibles à ce sentiment tenace d'insécurité. Mais notons toutefois que certaines expérimentations actuelles en matière d'aménagement cyclable ne sont pas toujours de nature à rassurer les usagers potentiels. C'est le cas par exemple des bandes cyclables permettant de circuler en sens contraire des voitures. Le risque est perçu comme très élevé chez les cyclistes potentiels, et pourtant, les données disponibles montrent qu'au contraire ce dispositif ferait diminuer le nombre d'accident. De plus, les cyclistes apprécient le contresens (par exemple, 89 % des cyclistes parisiens interrogés en 2005 estiment que c'est une bonne ou très bonne idée).

### **Pour sa santé, mieux vaut pratiquer le vélo**

Selon la Fédération Européenne des Cyclistes, "le nombre d'années de vie gagnée en faisant du vélo est 20 fois plus élevé que le nombre d'années perdues par les cyclistes dans les accidents de circulation".

"Docteur Mayer Hillman, de l'Institut d'Etudes Politiques, un "think-tank" anglais, a publié une série d'articles sur le vélo et la santé. Il a calculé que les années de vie gagnées en faisant du vélo l'emportaient sur les années de vie perdues dans les accidents par 20 contre 1 - et ce dans un pays avec

un taux élevé d'accidents graves chez les cyclistes. Les chiffres anglais montrent aussi que ceux qui pédalent vivent plus longtemps et sont en meilleure santé que ceux qui ne pédalent pas.

La Fédération des Cyclistes Danois a mené des études similaires. Sur la base d'une étude médicale, elle a calculé que 5 millions de danois, pédalant en moyenne 3 km/jour, engrangent 40 000 années de vie en plus, tandis que l'on compte en moyenne 80 cyclistes danois qui meurent dans un accident de circulation chaque année. Etant donné que l'espérance de vie est de 70 ans, si l'on prend en compte l'âge moyen des cyclistes tués, on obtient une perte de 3 500 années. En soustrayant du gain cette perte, on peut voir que les Danois gagnent un total net de 36 500 années de vie."

*Extraits traduits du rapport de l'ECF (European Cyclists' Federation), 1998*

### **Quelques règles de sécurité pour le cycliste**

- Ne pas doubler d'un côté ou d'un autre les bus ou les camions. Mieux vaut rester patient et attendre un feu rouge par exemple pour se positionner devant.
- Eviter les angles morts
- Etre attentif quand on quitte le trottoir pour rejoindre la chaussée
- Rester visible la nuit
- Ne pas serrer à droite pour se laisser doubler si la largeur de la route ne le permet pas
- ...

### **Les spécificités de la métropole lilloise**

Selon les données fournies par la métropole (LMCU) sur la période 2000-2005, on compte 674 accidents cyclistes, ce qui représente 9 % sur l'ensemble des accidents en métropole sur cette période. Le cycliste a 8 fois plus de risque d'avoir un accident qu'un automobiliste, et 16 fois plus de risque d'être blessé. Le cycliste est responsable de son accident dans 47 % des cas (contre 36 % en général en France). La plupart des accidents impliquant un cycliste se produisent le matin.

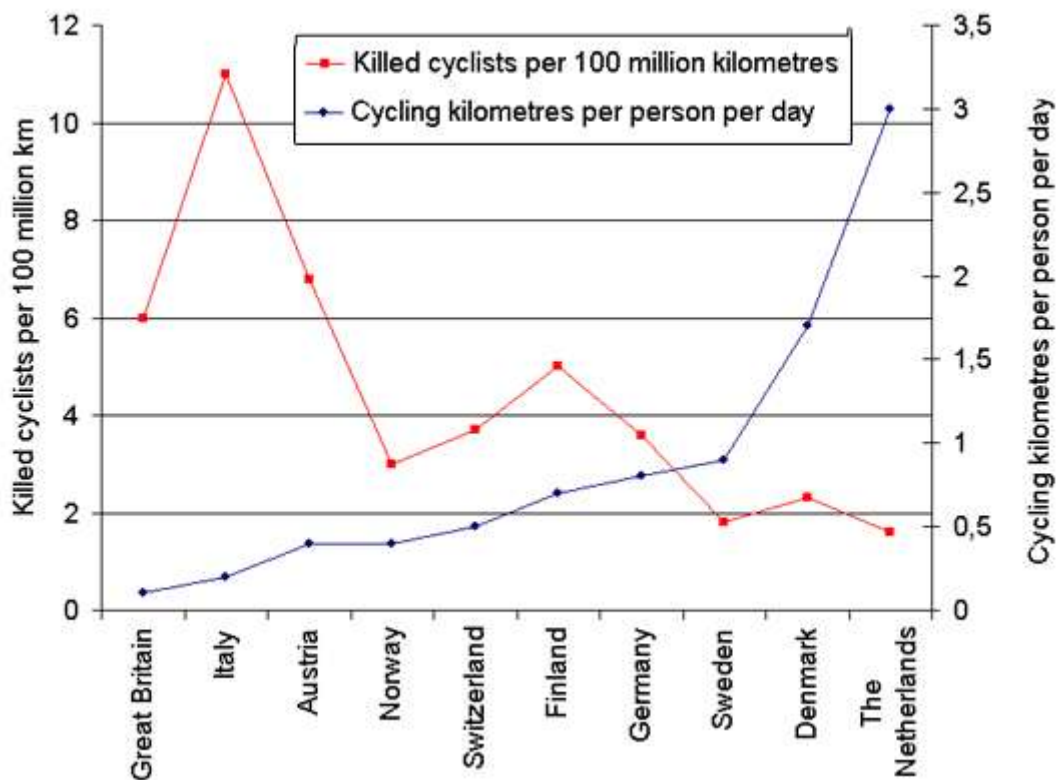
**Merci à l'ADAV pour la réalisation de ces encarts.**

→ **Retrouvez leurs derniers conseils de sécurité : [www.droitauvelo.org](http://www.droitauvelo.org)**

## "L'augmentation des cyclistes fera augmenter le nombre d'accidents"

A Lyon s'est développé depuis 2 ans un système de vélo en libre-service. Le nombre de déplacements à vélo a augmenté de 80 %, tandis que les accidents n'ont augmenté que de 6 %. Ainsi, le risque d'accident rapporté au nombre de déplacements à vélo est 1,7 fois plus faible qu'avant le démarrage de ce système !

En fait, toutes les données prouvent le contraire de cette affirmation. Dans les pays où les déplacements à vélo sont rares, les accidents sont nombreux. C'est le contraire dans les pays où les déplacements à vélo sont nombreux (voir graphique ci-dessous; Hydén, Nilsson & Risser, 1998). Ces données illustrent l'importance des habitudes culturelles pour la sécurisation des déplacements urbains. Il faut un temps assez court pour que les cyclistes novices apprennent à faire attention à leur environnement et pour que les automobilistes s'adaptent à ce changement (régulation de la vitesse, attention accrue...).



Graphique

1 : relation entre le nombre de kilomètres parcourus en vélo par personne et par jour et le nombre de cyclistes tués pour 100 millions de km parcourus (la France se situait entre l'Italie et l'Autriche à cette époque)

## "Les cyclistes roulent n'importe comment en ville"

Absence de lumière la nuit, circulation sur les trottoirs, feux brûlés ... Tout le monde a déjà vu des cyclistes s'affranchir du code de la route. Et c'est d'ailleurs souvent eux qui payent en premier ces négligences. Rappelons que plus d'une fois sur trois, ils sont responsables des accidents les impliquant. Et les incivilités dont ils font preuve sont autant répréhensibles que celles des piétons, des motards ou des automobilistes. Mais gardons aussi à l'esprit les difficultés auxquelles ils doivent se confronter en ville : des voitures et des bus qui les serrent à droite, des obstacles divers au sol, des piétons et des portes qui surgissent de nulle part, des voitures garées sur les bandes cyclables... Rouler en vélo nécessite plus de concentration et d'attention qu'en voiture, la vulnérabilité perçue et effective du cycliste étant bien plus importante que celle de l'automobiliste. Sa position en ville est plus proche de celle du piéton que de celle de l'automobiliste ou du motard. Autant de contraintes de nature à stresser le cycliste. Il peut donc arriver qu'il soit parfois irrité, nerveux et qu'il choisisse d'oublier les règles habituelles du code de la route, pour se défouler.... ou pour se protéger, la différence n'étant pas toujours évidente.

Nous ne rentrerons pas ici dans les débats techniques concernant la pertinence du code de la route et de tel ou tel aménagement cyclable pour pédaler en ville. Précisons simplement qu'en accord avec de nombreuses associations de vélo, il nous semblerait utile de généraliser en France le "tourne-à-droite", à savoir la permission pour le cycliste de tourner à droite même si le feu est rouge.

**→ voir aussi l'article de la revue *Vélocité*, n°87, octobre 2006 : "Pourquoi les cyclistes ne respectent-ils pas le code de la route ?"**

## "Malgré tous ces aménagements cyclables, il n'y a pas plus de cyclistes"

*Alors pourquoi les construire et gêner les automobilistes dans le même temps ?* rajoutent même ces détracteurs du vélo. En fait, les dernières statistiques montrent que les cyclistes augmentent dans quasiment toutes les villes françaises, même si s'agit souvent d'un phénomène localisé en ville-centre (à l'instar de la métropole lilloise, voir encart ci-dessous).

### Évolution des déplacements à vélo sur la métropole lilloise

*"De 1998 à 2006, la baisse de l'usage du vélo se poursuit (la mobilité en vélo diminue de 21 % après une baisse de 31 % entre 1987 à 1998)." A Lille même, on compte + 39 % de déplacements à vélo.*



"Le secteur de Roncq, Bondues, Halluin connaît une hausse de 28 % par rapport à 1998 alors que dans la banlieue sud de Lille, et dans le secteur d'Armentières, l'usage moyen du vélo baisse (- 28 % pour la banlieue sud de Lille et - 70 % dans le secteur d'Armentières)".

Extraits du rapport d'enquête sur les déplacements des habitants de Lille Métropole, auprès de 8990 personnes de 5 ans et plus, interrogées dans le premier semestre 2006.

Les quelques études disponibles montrent que les nouveaux aménagements en faveur des cyclistes sont de nature à encourager la pratique du vélo. Par ailleurs, il est tout à fait possible qu'il y ait actuellement un phénomène de mode chez les populations des centres-villes (CSP et revenus plutôt élevés).

Précisons par ailleurs que la première cause des embouteillages en ville est le volume trop important de voitures en circulation. Et les récents aménagements de voirie en faveur des modes doux ont souvent été décidés pour cette raison notamment. Autrement dit, le développement du vélo et du bus constitue une réponse et non une cause des embouteillages. Enfin, de nombreux sondages montrent que les français sont majoritairement favorables au développement du vélo en ville. A la lumière de tous ces éléments, on peut en conclure à l'instar d'Héran (2003b) que *"la pratique ne peut pas exprimer la demande"* et que *"l'offre doit précéder la demande"*.

Alors, soyons patients. Il faut quelques années pour que les changements culturels salutaires s'opèrent. Le grand succès des vélos en libre-service à Lyon et Paris prouve que les français aiment pédaler et qu'ils ont les moyens de lutter contre le changement climatique.

## Liens



ADAV : Association Droit au Vélo, Lille [www.droitauvelo.org](http://www.droitauvelo.org)



Ch'ti Vélo : Association offrant des services de location, gardiennage et marquage de vélo sur Lille [www.chti-velo.fr](http://www.chti-velo.fr)



FUBICY : Fédération française des Usagers de la Bicyclette [www.fubicy.org](http://www.fubicy.org)



Velib' : Système de location de vélo en libre-service à Paris [www.velib.paris.fr](http://www.velib.paris.fr)



velo'v : Système de location de vélo en libre-service à Lyon [www.velov.grandlyon.com](http://www.velov.grandlyon.com)

**Enquêtes à Paris** : résultats d'enquêtes menées auprès de cyclistes parisiens

[www.paris.fr/portail/deplacements/Portal.lut?page\\_id=7120](http://www.paris.fr/portail/deplacements/Portal.lut?page_id=7120)

## Bibliographie

- ADEME (2004). *Vers une pratique quotidienne du vélo en ville, Au-delà de la piste cyclable, comment favoriser le choix individuel pour le vélo ?* Rapport disponible sur le site de l'ADEME.
- Bouvier, P. (1992). Le vélo et la santé : un bilan positif !, *Vélo Forum International pour la planification des aménagements cyclables*, Genève, 1-3 octobre 1992.
- Carré, J.-R. (1995). La bicyclette : un mode de déplacement méconnu dans ses risques comme dans son usage, *RTS*, 49, 19-34.
- DMT (1988). *Færdselssikkerhedspolitisk handlingsplan*, a white paper from the Danish Commission on Traffic Safety, Danish Ministry of Traffic.
- ECF (1998). *Improving Bicycle Safety, Official position of the European Cyclists' Federation*. [www.fiab-onlus.it/andare/helm\\_gb.doc](http://www.fiab-onlus.it/andare/helm_gb.doc)
- Héran, F. (2003a). Le vol de bicyclettes : analyses du phénomène et méthodes de prévention. Rapport IFRESI-CNRS pour le programme PREDIT II.
- Héran, F. (2003b). *Les modes non motorisés : marche et vélo*. Intervention pour le DESS Territoires Transport Environnement.
- Hillman, M. (1992). *Cycling : Towards Health and Safety*, British Medical Association.
- Hydén, C., Nilsson, A. & Risser, R. (1998). *WALCYNG - How to enhance WALKing and CYCLING instead of shorter car trips and to make these modes safer*, final report, in: Institutionen för Trafikteknik, Lunds Tekniska Högskola, Bulletin 165.
- Papon (2002). La marche et le vélo : quels bilans économiques pour l'individu et la collectivité ?, *Transports*, 412-414.
- PRIMEQUAL-PREDIT (1995-2000). *Connaître pour agir sur la pollution atmosphérique à l'échelle locale*, La Documentation française.



## **APPA Nord-Pas de Calais**

**235 avenue de la recherche - BP 86  
59373 LOOS cedex**

**Tel : 03 20 31 71 57  
Fax : 03 20 21 87 40**

**Contact : [postmaster@appanpc.fr](mailto:postmaster@appanpc.fr)**

**<http://www.appanpc.fr>**