

L'histoire mouvementée des relations entre transports publics et bicyclette

Séminaire du Géri Vélo du 5 décembre 2014 – Marne-la-Vallée



Frédéric Héran – frederic.heran@univ-lille1.fr – <http://heran.univ-lille1.fr/>

Centre lillois d'études et de recherches sociologiques et économiques

UMR 8019 du Centre national de la recherche scientifique

Université de Lille 1, Cité scientifique, 59655 Villeneuve d'Ascq Cedex

Introduction.

Vélo et TCU, des modes de déplacement assez proches

	Vélo	TCU
Vitesse	+++	++
Distance parcourue	++	+++
Fiabilité	+++	+
Confort	+	++
Sécurité routière	+	+++

TCU = transports collectifs urbains = bus + tramway + métro

**Dès la fin du XIX^e siècle et jusqu'aux années 1960,
des modes qui s'ignorent largement**

Le vélo moins cher et plus rapide que le TCU

**Dès 1895, le vélo
moins cher que les TCU**
(Orselli, 2009 ; Emanuel, 2012)

- Industrialisation du vélo
- Principe de vérité des prix des TCU
= l'utilisateur doit payer le coût total

**Dès sa mise au point (1891)
le vélo plus rapide que les TCU**
de porte à porte

- Tramways et bus très lents au début
puis englués dans le trafic + temps d'attente
- Métro aussi rapide, mais si pas de correspondance



Contexte des années 1950-1960

Effondrement de la pratique du vélo

- Concurrencé par les deux-roues motorisés
- Menacé par la croissance du trafic automobile



TCU en déshérence

- Démantèlement des tramways de 1931 à 1964
- Aucun investissement dans le métro parisien
- Des investissements seulement dans les bus pour remplacer les tramways et renouveler les flottes de véhicules



À partir des années 1960, la relance réussie des TCU

- Constat**
- Impossibilité de réaliser tous les déplacements en voiture faute d'espace disponible d'où embouteillages
 - Pas d'accès à la voiture pour 30 % de la population (pauvres et handicapés)
- Création de lobbies**
- GETUM (Groupement pour l'étude des transports urbains modernes) (1967)
 - Autorités organisatrices : AOTU puis GART (1980)
 - Transporteurs (professionnalisation de l'UTP à partir des années 1980)
 - Constructeurs : Alstom avec le tramway moderne...
 - Usagers : FNAUT (1978)
- Relance des TCU**
- À partir des années 1960 : RER A, B, puis C, D, E
 - À partir des années 1970 : métro de Marseille, Lyon, Lille, Toulouse, Rennes
 - À partir des années 1980 : tramway de Nantes, Grenoble, Strasbourg...
- Financement**
- Création du versement transport (1973)
 - Abandon du principe de vérité des prix
 - Multiplication des tarifs sociaux, notamment pour les scolaires et étudiants

À partir de 1974, la relance avortée du vélo

Contexte

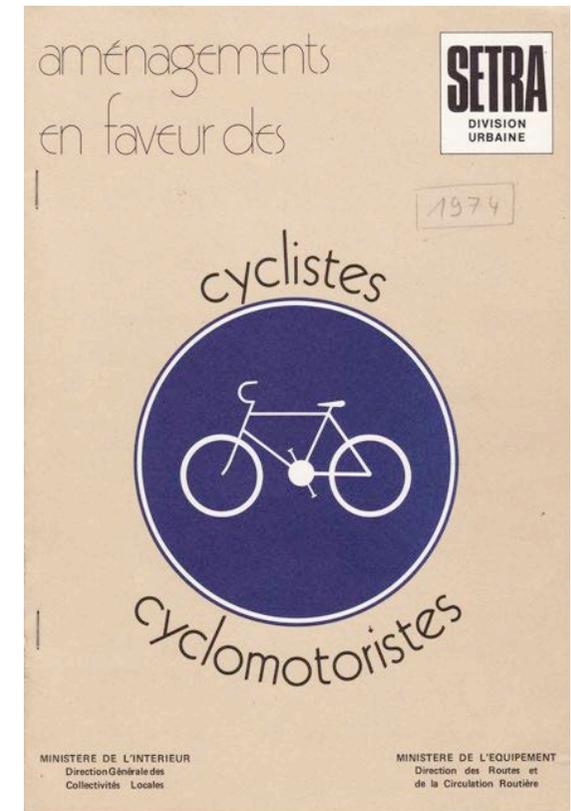
- Critique du tout automobile et de la société de consommation
- Crise de l'énergie de 1974
- Manifestations cyclo-écologistes
- Rappel : cyclomotoristes plus nombreux que cyclistes
NB : cyclos + vélos = deux-roues légers (2RL)

Réponses

- 1974 : un guide des aménagements pour les 2RL
- 1974 : une circulaire du ministre de l'Équipement pour favoriser transports économes en énergie
- Fin 1977 : subventions pour les pistes cyclables mais dispositif abandonné dès début 1980

Mais échec

- 2RL jugés très dangereux
vrai pour cyclomoteurs, faux pour vélos
- Pistes cyclables mal adaptées en milieu urbain
- Image du vélo déjà très dégradée
- Lobby vélo encore peu puissant



Dans les années 1980-1990, le vélo, « concurrent à abattre »

Expression excessive ?

Beaucoup de propos effectivement très virulents
car cyclistes devenus **boucs émissaires** des promoteurs des TC
alors que la voiture est bien sûr le principal concurrent

Le cycliste consommerait 5 fois plus d'espace de circulation et de stationnement que l'utilisateur du bus

Origine

Les travaux de Louis Marchand (ingénieur RATP)

en utilisant la nouvelle unité de mesure qu'est le $m^2 \cdot h$ (Marchand, 1977)

Il a formé toute une génération dans son séminaire à l'ENPC

Repris par de nombreux chercheurs sans vérification

- C. Lefèvre et J.-M. Offner, 1990, p. 12 et 44
- ADEME, 1995, p. 12
- Dron et Cohen de Lara, 1995, p. 129
- P. Merlin 1997, p. 158 : la bicyclette est « beaucoup plus consommatrice d'espace que ses partisans ne le reconnaissent »

En fait, espace équivalent

Car confusion entre vélo et 2RM

- 2,5 m^2 pour un 2RM
- 1 m^2 pour un vélo et même 0,6 m^2 si les vélos sont rangés sur 2 niveaux

Les cyclistes nuiraient à la vitesse commerciale des bus

Pas de vélos dans les couloirs de bus

- Les vélos ralentissent les bus
- Les vélos représentent un risque d'accident pour les bus
- Pas question de favoriser un concurrent direct

Les raisons avancées

- Les couloirs de bus gagnés de haute lutte sur l'automobile
- Les cyclistes : usagers marginaux
- Certains clients attirés par le vélo comme les étudiants

Pourtant impact très exagéré

Cf. expérimentation réussie de couloirs bus-vélos à Annecy dès 1988

Aujourd'hui encore des crispations

Exemple de Lyon...



Le transport des bicyclettes dans les TC serait néfaste

- Les raisons avancées**
- Le chargement / déchargement ralentit les TCU
 - C'est dangereux pour les autres voyageurs
 - Les vélos sont encombrants, donc non rentables

Mais vrai seulement à l'heure de pointe

Solution Autorisation hors heure de pointe pour dépanner les cyclistes car le transport des vélos dans les TC pas généralisable

CycloTan
prêt de vélos pliants
aux utilisateurs
des TC à Nantes



La solution des parcs vélos aux stations serait négligeable

Pas de parcs vélos aux abords des principales stations

- Les deux-roues sont peu nombreux
- La construction de ces parcs n'incombe pas aux gestionnaires de réseaux...

Ou pas de suivi dans la réalisation de ces parcs

- Cf. cas typique de la RATP
- 1994-2001 : construction de parcs vélos
 - arrêt brutal en 2002 à l'arrivée d'A.-M. Idrac
 - reprise en 2012...

Et matériel choisi très coûteux

Création d'un matériel spécifique (non standard)

Conséquences

- **Diffusion lente et chaotique**
- **Peu de communication...**



Mais les parcs relais autos seraient indispensables

Les bienfaits des parcs relais

- Moins de voitures au centre
- Plus de clients dans les TC

Les effets pervers des parcs relais

- **Solution très coûteuse**
gratuit ou tarification très avantageuse
coûts d'exploitation rarement couverts
- **Clientèle supplémentaire très faible**
- **Espaces bien desservis par les TC stérilisés** par des parkings
une opération immobilière apporterait plus de clients aux TC
- **Étalement urbain favorisé** car accès à la périphérie plus facile
(Asséo, 1992 ; Rigby et Parkhurst, 1997 ; Bonanomi, 1997 ;
Monheim, 2001 ; Holz-Rau, 2001 ; Frenay, 2001...)



Un débat toujours pas ouvert en France aujourd'hui...

P+R de la Rotonde à Strasbourg

Aujourd'hui, des relations plus apaisées

Mais des aspects encore mal compris...

Un changement de contexte

Retour de la bicyclette dans les centres-villes

- Cf. les résultats des EMD et des enquêtes nationales transport
- Succès des VLS...

Lobby cycliste plus puissant

- FUB : 200 associations, 30 000 adhérents
- CVTC : 1 400 collectivités
- CNPC...

Un financement plus difficile des TCU

- Financements insuffisants
 - Déficits accrus
car recettes qui croissent moins vite que l'offre
(cf. travaux de Faivre d'Arcier)
- => Rationalisation des lignes de bus nécessaire
- => Relèvement des tarifs

L'articulation vélo et TCU

Concurrence bienvenue dans le centre

- Car cela permet de désaturer les TCU, d'où :
- amélioration du confort
 - redéploiement des véhicules en périphérie

Complémentarité forte en périphérie

- Pour faciliter le rabattement sur les stations et les terminus grâce à l'augmentation de la zone de desserte avec 2 conséquences à terme :
- réduction du nombre de stations
 - simplification du trajet des lignes de bus et amélioration de leur fréquence
- d'où augmentation de la vitesse commerciale

Alternative aux TC trop chers

- Pour le transport scolaire et les étudiants
- Pour les faibles revenus...

Un intérêt commun, la modération du trafic

- = Baisse des vitesses par généralisation des zones apaisées
- Très efficace pour relancer les modes alternatifs à l'automobile

Conclusion

Le vélo = moyen de restaurer la rentabilité des TCU

« Le vélo est l'avenir des transports publics »

L'alliance vélo + TC = alternative crédible à la (seconde) voiture

La solution des parcs relais à reconsidérer