

MISE EN PERSPECTIVE DE L'USAGE DES MOBILITÉS DOUCES AU COURS DE CES DEUX DERNIÈRES ANNÉES

STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENTS DES MÉTROPOLES FRANÇAISES



LE BERRE Leila

PFE 2021 – 2022

Filière UIT – Option RESEAU

Sous la direction de : Abdelillah HAMDOUN

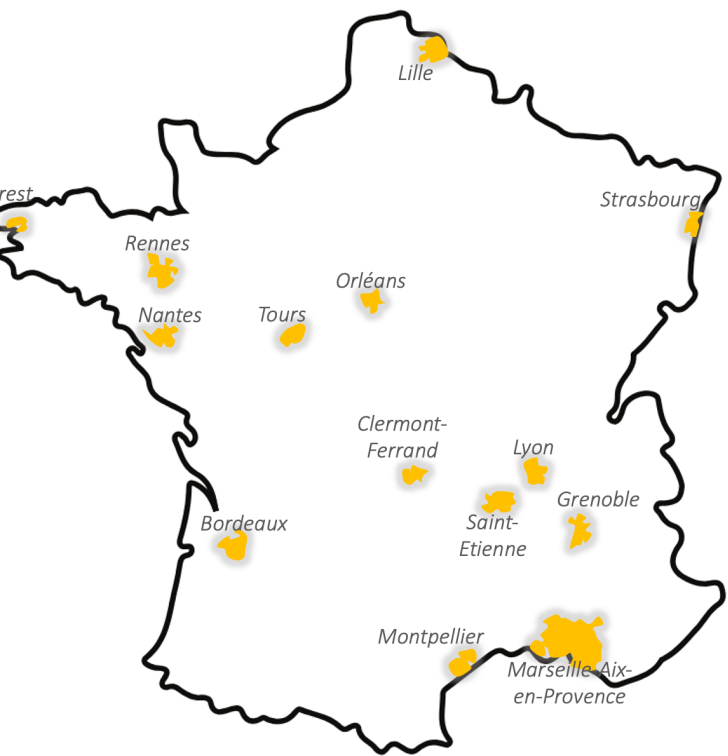
Les changements menés au cours de ces deux dernières années s'inscrivent-ils dans une démarche conjoncturelle ou structurelle ?

Point vocabulaire : une démarche conjoncturelle signifie que les changements reviendraient à la « normale » une fois la crise passée, tandis que des changements structurels impliquent de durer dans le temps et de changer profondément la société.

Contexte :

Depuis mars 2020, la France fait face à la crise sanitaire qui a des impacts évidents sur les mobilités et déplacements. L'environnement prend aussi une place très importante, ce qui offre une opportunité aux vélos de devenir omniprésents.

Etude de cas de 14 métropoles sur 21:



Description catégorie	Stratégies d'aménagement
Catégorie 1 : Rennes Nantes Bordeaux Lyon	Métropoles jeunes et dynamiques, qui attirent les populations. Le revenu moyen y est plus élevé qu'en moyenne. Alors le profil de ses habitants est relativement similaire à celui des usagers fréquents du vélo. De plus, elles s'intéressaient à l'usage du vélo avant 2019.
Catégorie 2 : Brest Tours Orléans Strasbourg Grenoble	Déjà très tournées vers le vélo avant 2020. Ont utilisé la crise sanitaire comme moyen d'inscrire le vélo comme mode de déplacement à part entière en créant des aménagements cyclables qui seront pérennisés. Une large offre de vélo est proposée dans ces métropoles : location auprès des opérateurs de transport, VAE, libre-service...
Catégorie 3 : Lille Marseille-Aix-en-Provence Provence Montpellier Saint-Etienne Clermont-Ferrand	La croissance de ces métropoles est plus faible, et la structure par âge laisse imaginer que la population y est plus âgée et vieillissante. Le vélo était déjà considéré dans les déplacements, mais avec les crises sanitaire et écologique, il l'est d'autant plus.
	Des aménagements cyclables provisoires ont été créés dans ces métropoles, puis à la sortie du confinement, quand les activités ont repris « normalement », les pouvoirs publics ont décidé de pérenniser ces aménagements. Plusieurs métropoles comme Tours, Brest ou Strasbourg pensent utiliser l'intermodalité comme moyen pour atteindre une part modale du vélo plus élevée.
	Dans cette catégorie on peut séparer deux sous-groupes. Lille et Montpellier, qui même s'ils ne se préoccupaient pas du vélo avant 2019, ont commencé à s'y intéresser et à utiliser la crise sanitaire pour mener des actions en faveur du vélo. Les 3 autres métropoles ont continué leur processus de développement des transports en commun mais n'ont pas cherché à encourager l'usage du vélo, en dehors de quelques pistes cyclables transitoires installées pendant le confinement.

A retenir

- Les changements semblent structurels et vont donc durer dans le temps, 11 métropoles sur 14 ont utilisé la crise sanitaire pour inclure le vélo dans l'espace urbain.
- L'offre plus large (VAE, vélo en libre-service, vélo cargo,...) permet d'atteindre plus d'utilisateurs potentiels.
- L'offre d'aménagement évolue : les municipalités augmentent continuellement le linéaire d'aménagements cyclables, de nouveaux équipements vélos sont installés...