

Identification des déterminants à l'utilisation du vélo :

Le cas de Copenhague et Lyon

Louis-Marie Portal

VA Transports et Territoires

Université Technique du Danemark

Maîtres de TFE : Michael Bruhn Barfod et Sonja Haustein

Contexte de l'étude : la mobilité, un enjeu pour le développement durable

En 2016, le secteur des transports était à l'origine de 24% des émissions de CO₂ dans le monde. Dans le même temps, de nombreuses villes souffrent de nuisances principalement causées par la circulation de véhicules à moteurs thermiques. Ces enjeux amènent à se questionner sur la mobilité quotidienne et notamment sur les alternatives à l'utilisation de moyens de transport polluants. L'utilisation du vélo apparaît alors comme étant l'une des solutions envisageables pour réduire l'impact de la mobilité sur l'environnement. Ce mode de déplacement ne s'est pas imposé de la même manière dans tous les pays, et il en résulte de grandes disparités entre les pays, même au sein de l'Union européenne. Alors que 30% des danois utilisent le vélo au moins une fois par jour, et 56% plusieurs fois par semaine, les français ne sont que 5% à l'utiliser chaque jour. Il apparaît donc intéressant de comparer les déterminants qui influencent l'utilisation de ce mode de transport dans les villes de Copenhague et Lyon, et de comprendre les éléments qui peuvent encourager à se tourner vers ce mode.

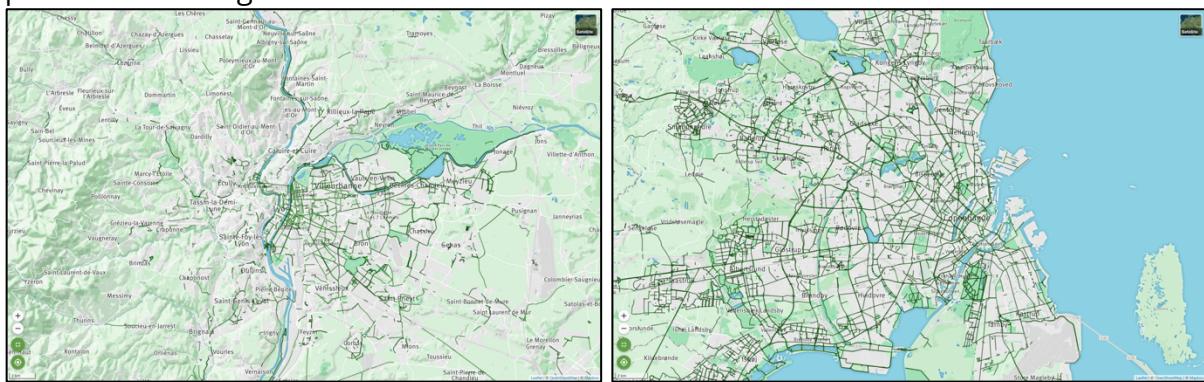


Figure 1 - Carte des aménagements cyclables (en vert) à Lyon (gauche) et Copenhague (droite). Source : Geovelo

Méthodologie

L'accès à des données d'enquêtes de déplacements réalisées au Danemark et à Lyon permet d'envisager une étude statistique sur différentes caractéristiques socio-

démographiques, des trajets et de l'environnement. La comparaison des résultats obtenus pour Lyon et Copenhague est mise en parallèle de ce qui a été obtenu dans la littérature. Par la suite, afin de déterminer plus précisément les éléments qui encouragent à choisir le vélo, des entretiens qualitatifs sont réalisés auprès d'étudiants internationaux vivant à Copenhague.

Résultats

L'analyse des deux enquêtes de déplacements permet d'avoir une idée du poids de chaque mode de transport dans les deux villes.

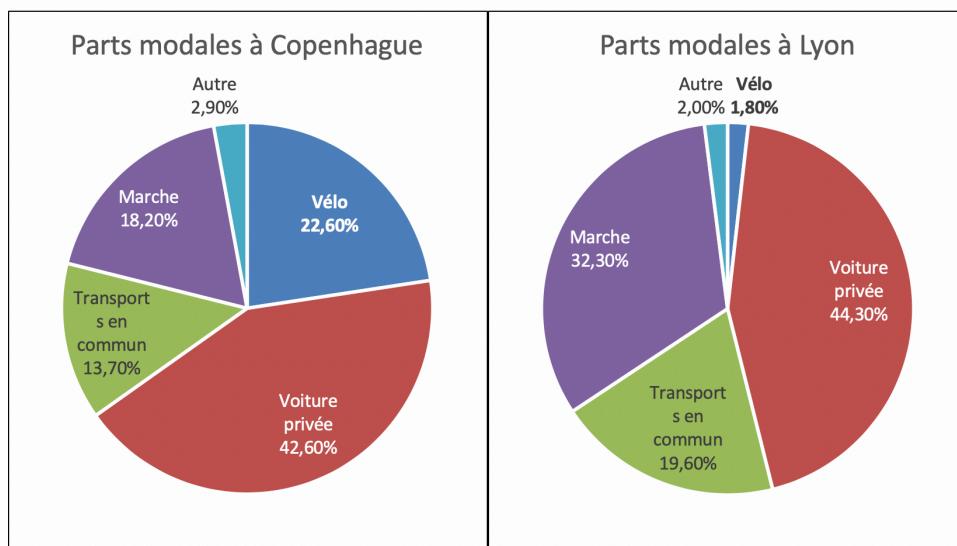


Figure 2 - Répartition modale à Copenhague et Lyon

Les régressions logistiques réalisées sur ces deux ensembles de données permettent de mettre en évidence l'influence des facteurs socio-démographiques des usagers ainsi que des caractéristiques des trajets sur le choix de l'utilisation du vélo. Copenhague étant une ville à haut niveau d'utilisation du vélo, tandis que Lyon est une ville à faible niveau, des divergences apparaissent dans les effets induits par les facteurs. Ces différences sont en cohérence avec les précédents résultats obtenus dans la littérature.

Par la suite, les entretiens qualitatifs réalisés auprès d'étudiants internationaux à Copenhague permettent d'analyser la façon dont ils perçoivent la culture danoise du vélo, et surtout d'identifier les barrières ainsi que ce qui encourage l'utilisation du vélo. Les participants sont amenés à comparer la place du vélo à Copenhague avec celle-ci dans les précédentes villes où ils ont vécu. Alors que le vélo avait souvent un rôle marginal dans la mobilité quotidienne de ces lieux, les participants déclarent ressentir une sorte de soutien social encourageant à l'utilisation du vélo à Copenhague. Cela s'ajoute à un sentiment de sécurité qui provient d'un fort développement des infrastructures cyclables à Copenhague. Ces dernières étant le plus souvent surélevées par rapport à la route, les cyclistes ne se retrouvent que très rarement en conflit avec d'autres usagers de l'espace public. Bien que certains inconvénients soient cités même pour une utilisation à Copenhague (météo ou effort nécessaire et limitation en distance pouvant être parcourue), les éléments identifiés permettent de proposer des pistes pour promouvoir l'utilisation du vélo dans les villes où l'utilisation est faible.