

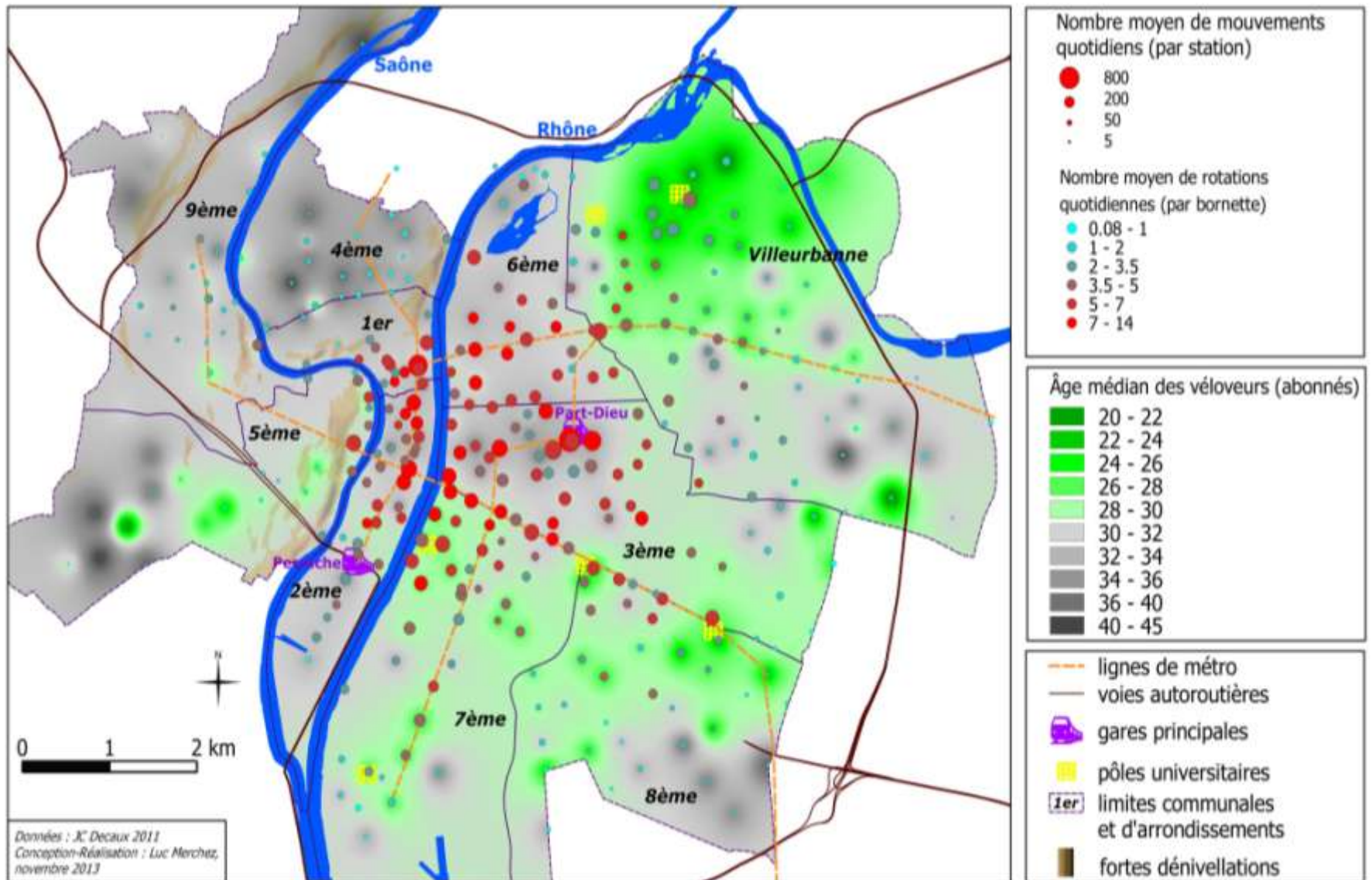
La France contemporaine (Géographie) :

- **Question obligatoire : comprendre les territoires de proximité**
- **Sujet d'étude : les transports, enjeux d'équité et d'aménagement**

Séquence proposée par P.Mériaux, GRD TICE Histoire-géographie, Académie de Lyon

Sujet d'étude : les transports enjeux d'aménagement et d'équité

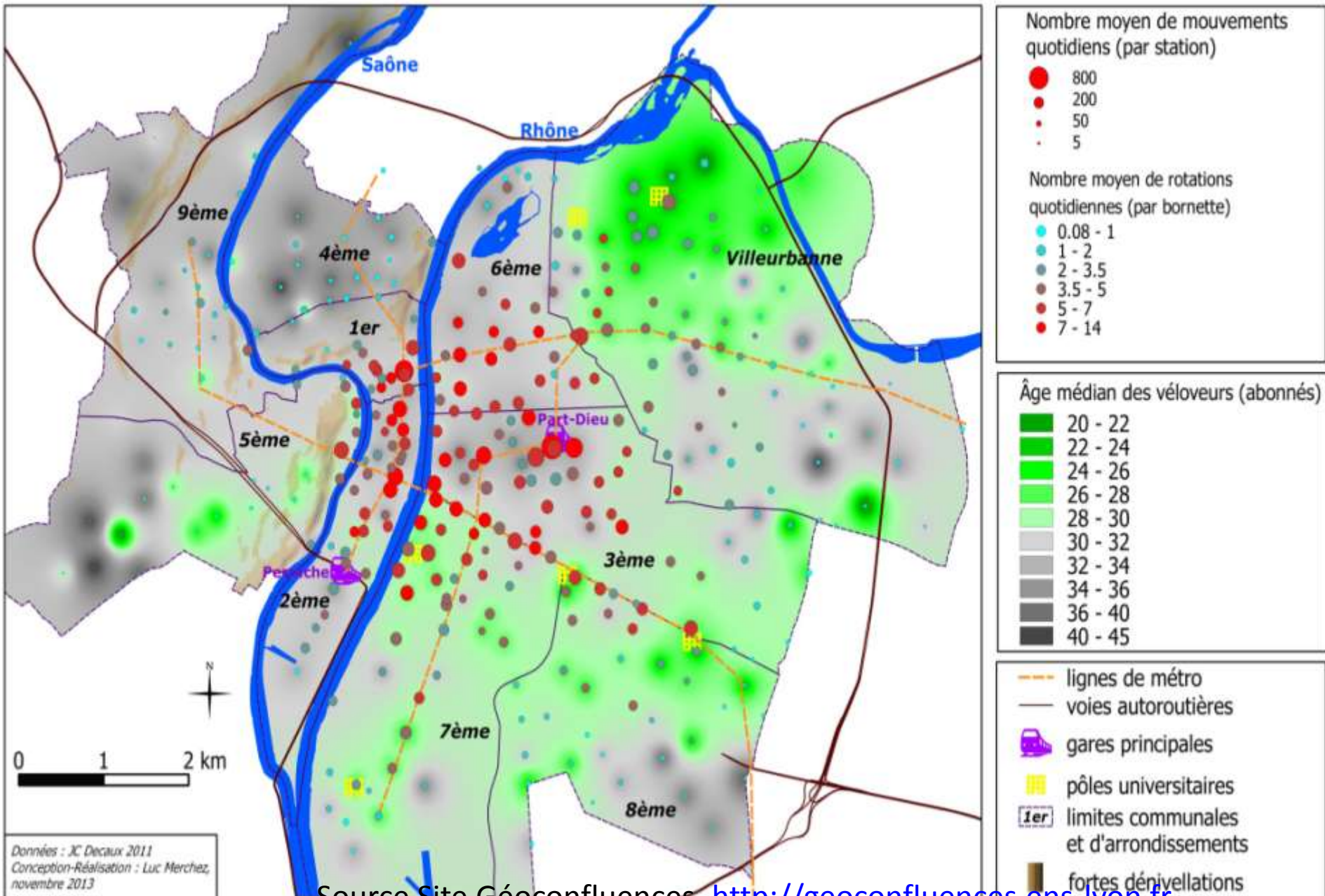
Etude d'un document : Carte des fréquentations des stations Vélo'V en 2011



Source Site Géoconfluences, <http://geoconfluences.ens-lyon.fr>

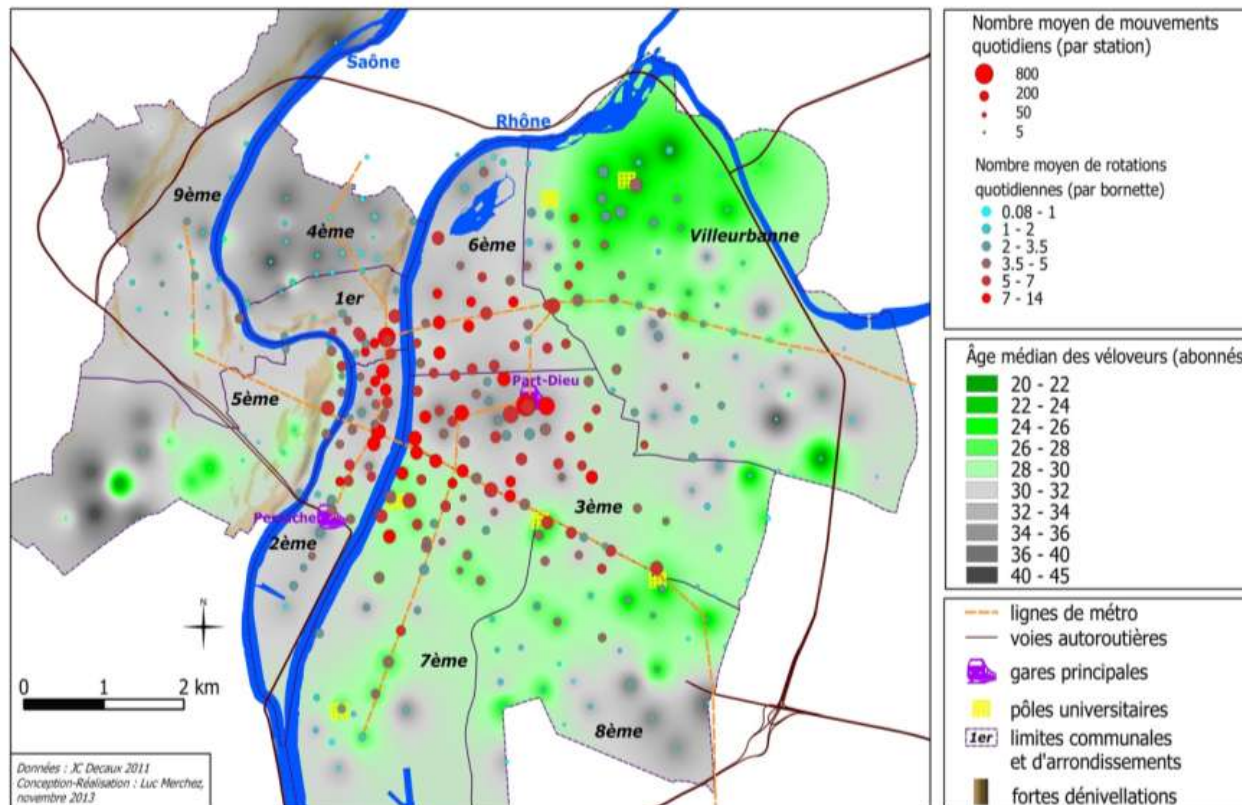
Consigne : Après avoir présenté le document, vous montrerez qu'il témoigne des enjeux d'équité et d'aménagement des transports urbains

Carte des fréquentations des stations Vélo'V en 2011



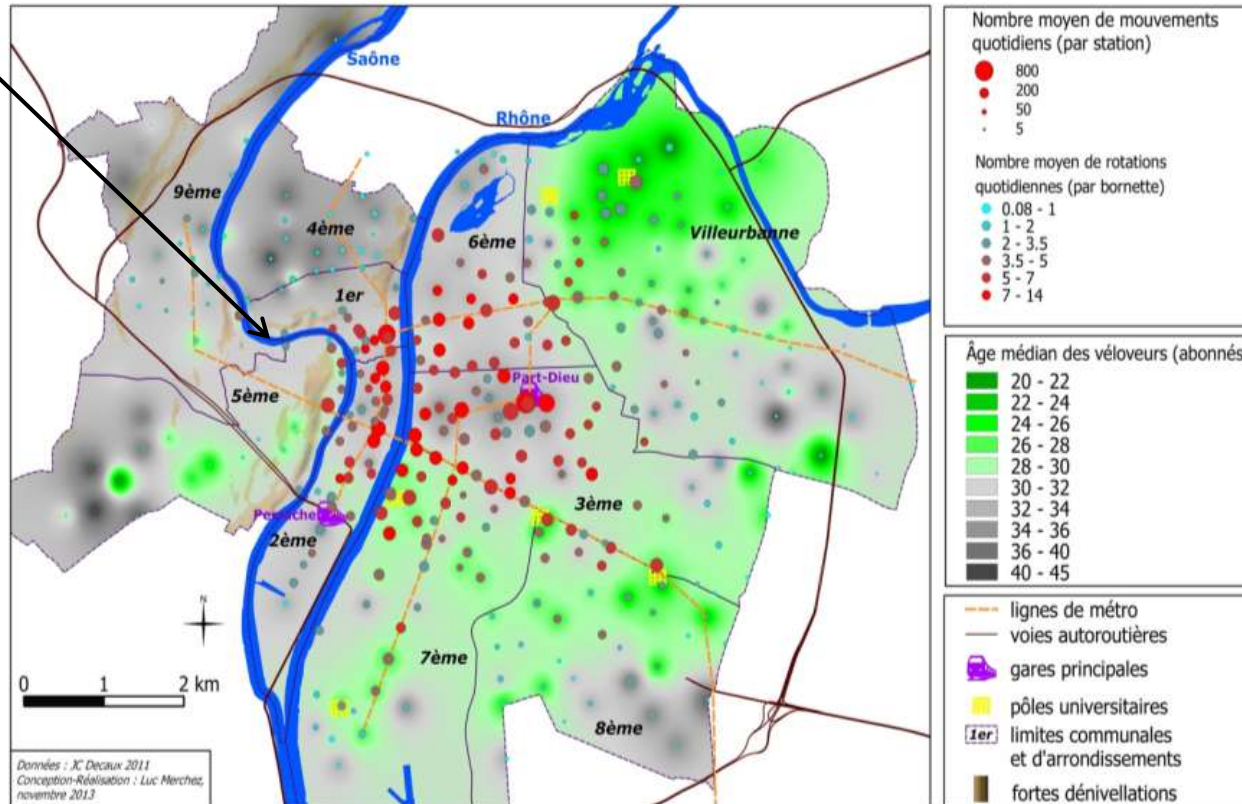
Source Site Géoconfluences, <http://geoconfluences.ens-lyon.fr>

1. Après avoir présenté le document = Présentation = Capacité à identifier le document



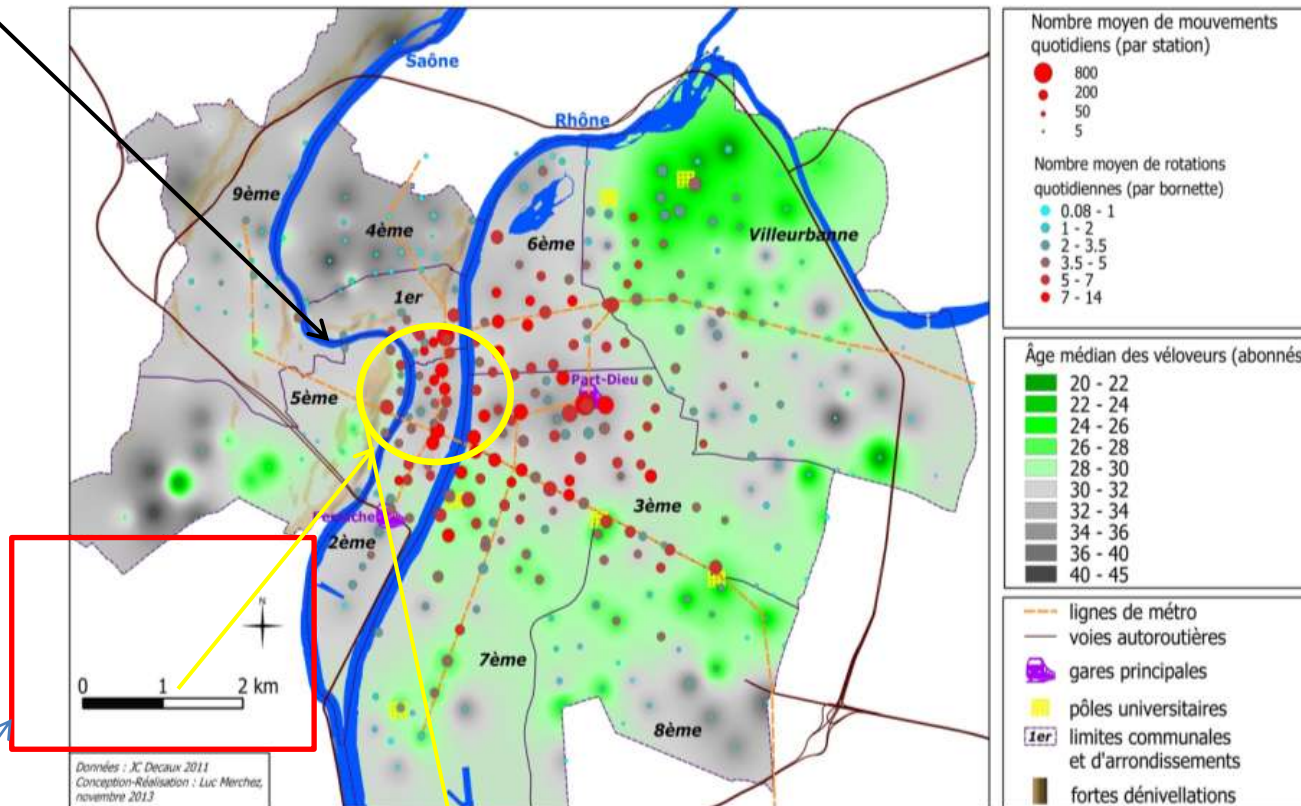
1. Après avoir présenté le document = Présentation = Capacité à identifier le document

Une carte = une représentation d'un territoire = la commune de Lyon vue par la fréquentation des stations Vélo'V



1. Après avoir présenté le document = Présentation = Capacité à identifier le document

Une carte = une représentation d'un territoire = la commune de Lyon vue par la fréquentation des stations Vélo'V



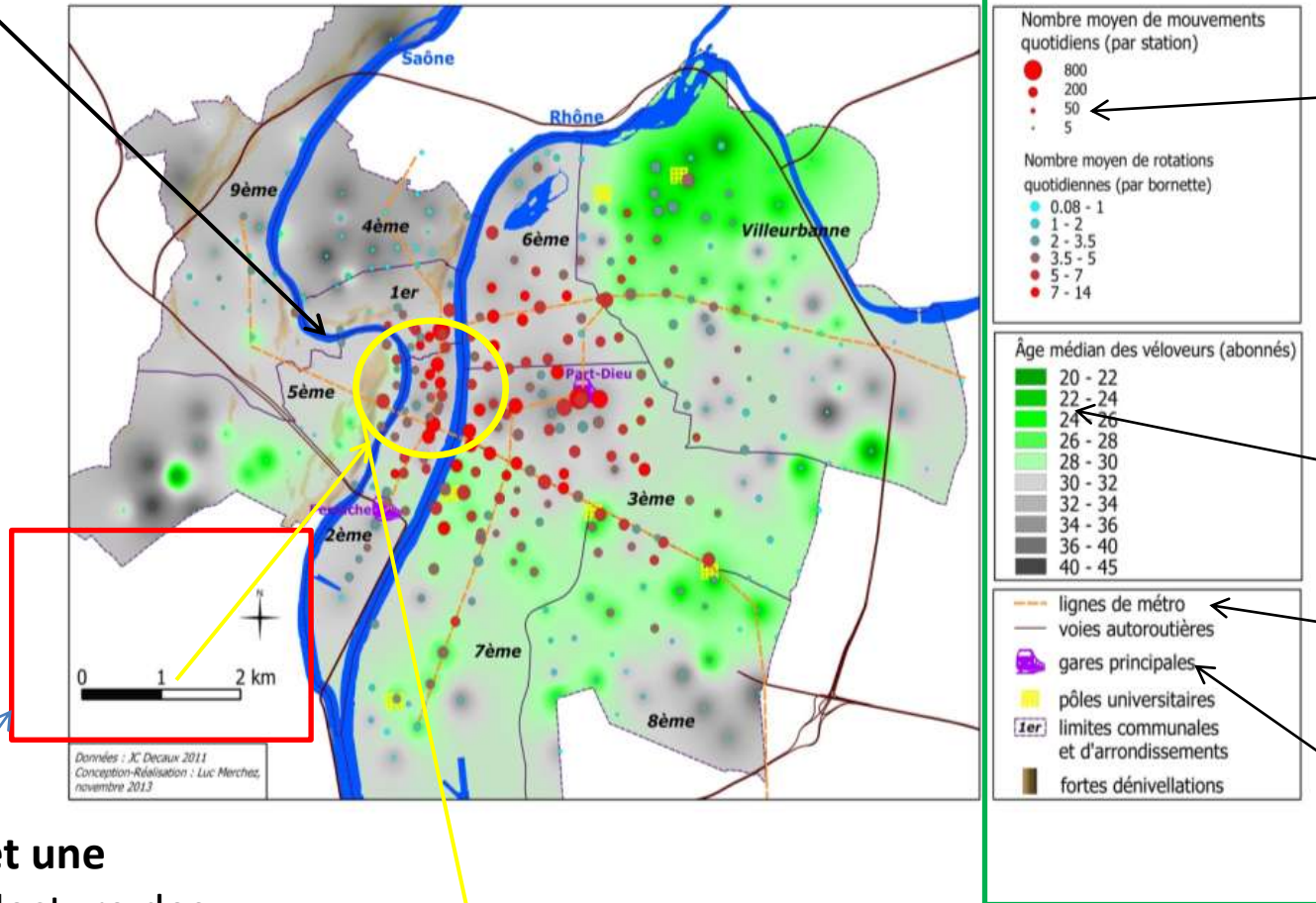
Une échelle et une orientation : lecture des distances et des directions

Cercle de 2km de diamètre.

1. Après avoir présenté le document = Présentation = Capacité à identifier le document

Une carte = une représentation d'un territoire = la commune de Lyon vue par la fréquentation des stations Vélo'V

Une légende organisée



Des figurés ponctuels pour représenter les stations et leur fréquentation (point précis)

Des figurés de surface pour représenter les âges

Des figurés linéaires (lignes dans le territoire)

Autres figurés ponctuels

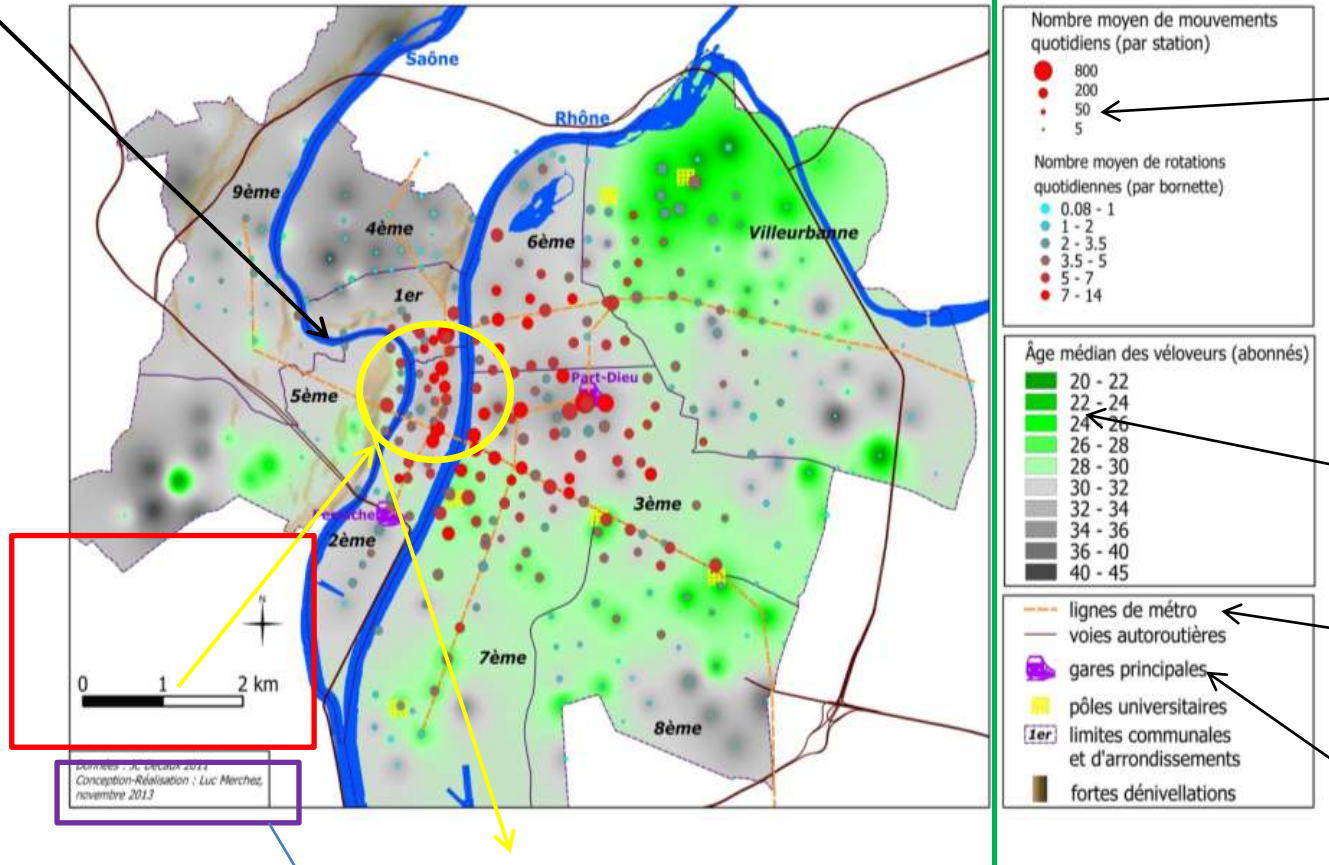
Une échelle et une orientation : lecture des distances et des directions

Cercle de 2km de diamètre.

1. Après avoir présenté le document = Présentation = Capacité à identifier le document

Une carte = une représentation d'un territoire = la commune de Lyon vue par la fréquentation des stations Vélo'V

Une légende organisée



Des figurés ponctuels pour représenter les stations et leur fréquentation (point précis)

Des figurés de surface pour représenter les âges

Des figurés linéaires (lignes dans le territoire)

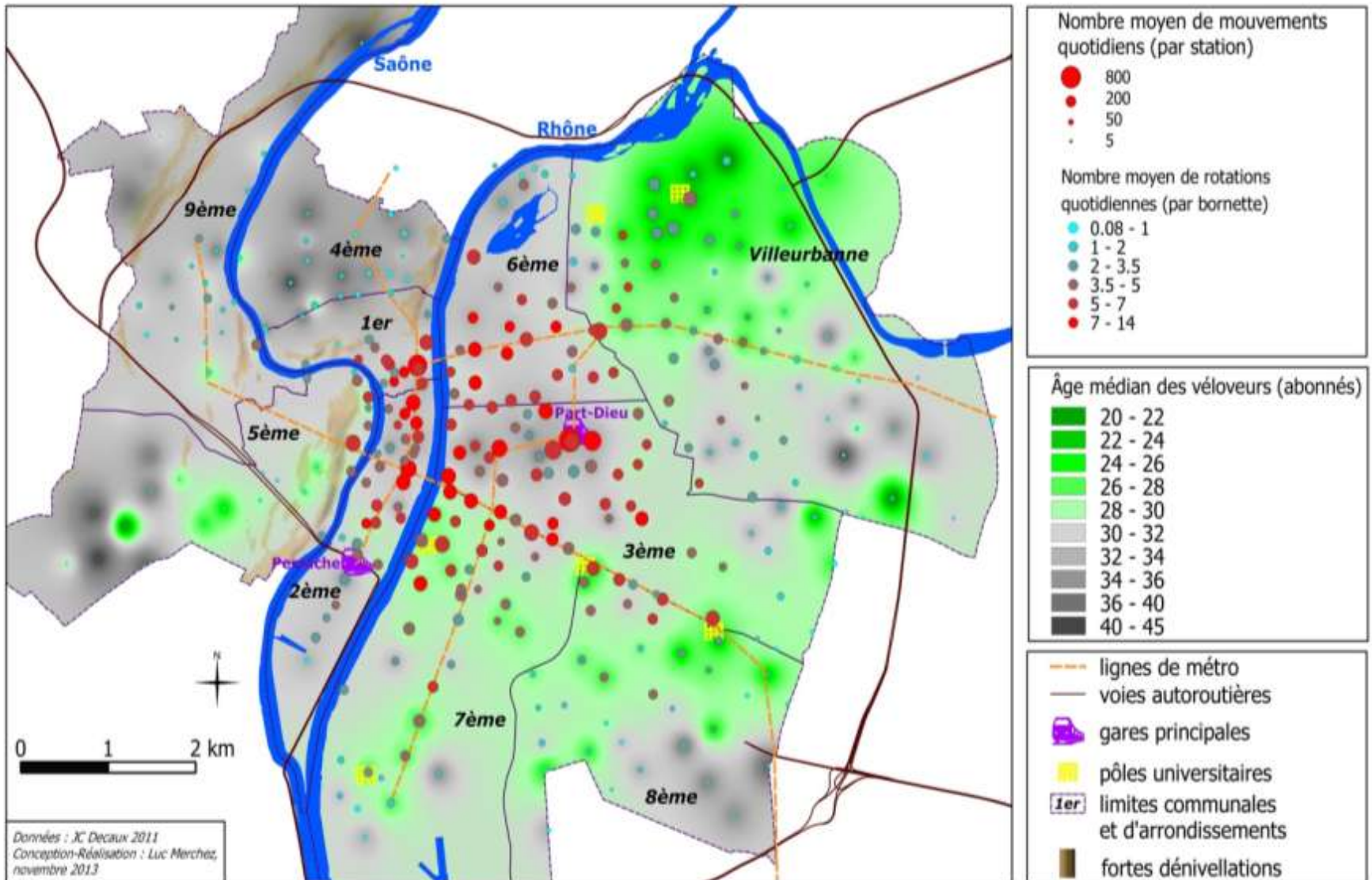
Autres figurés ponctuels

Une échelle et une orientation : lecture des distances et des directions

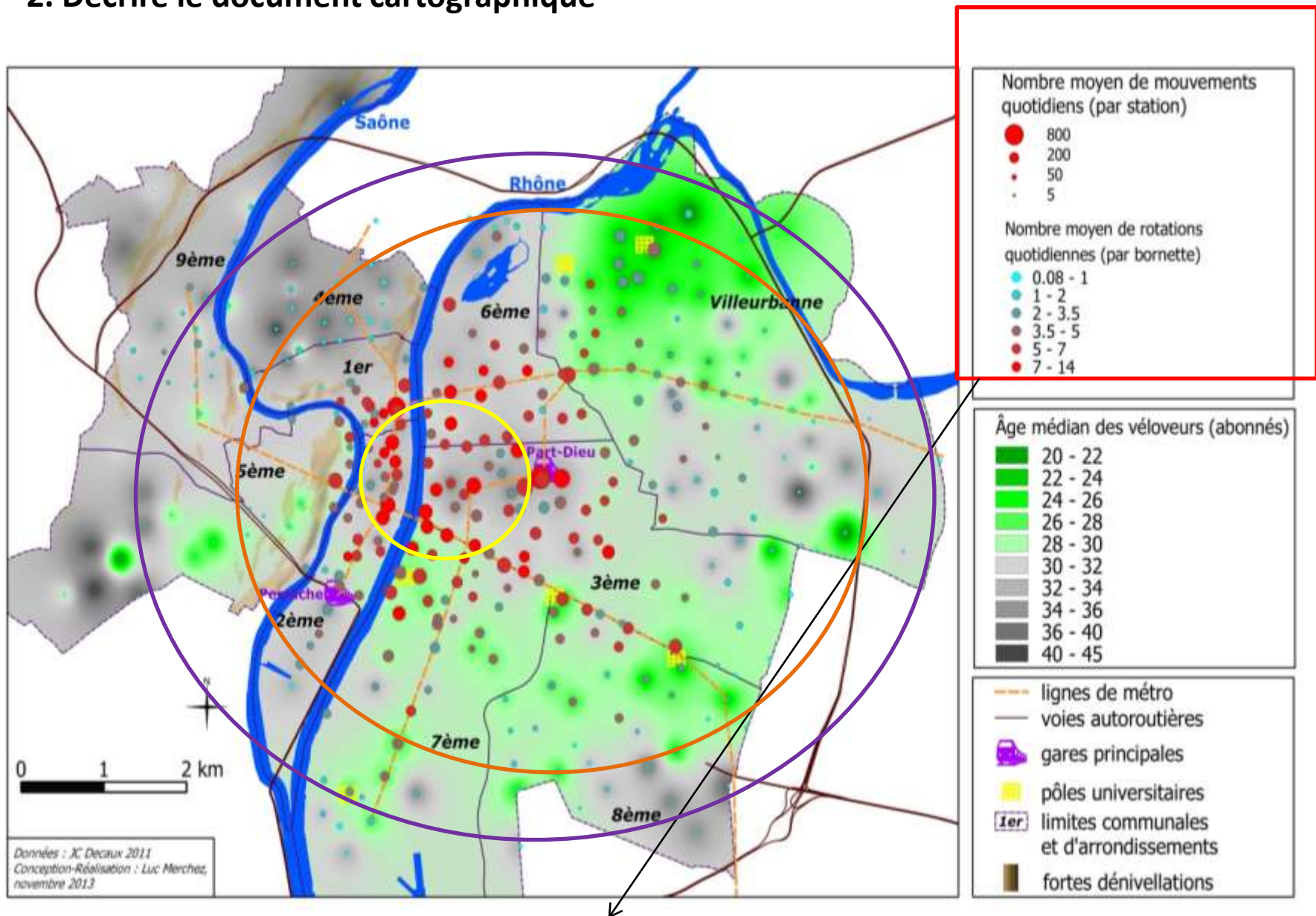
Cercle de 2km de diamètre.

Un cartographe-géographe : Luc Merchez, maître de conférence en géographie à l'ENS dans le cadre d'un programme de recherche sur les vélos en libre-service. Une date : novembre 2013 soit 8 ans après le début de l'expérience Vélo'V à Lyon

2. Décrire le document cartographique

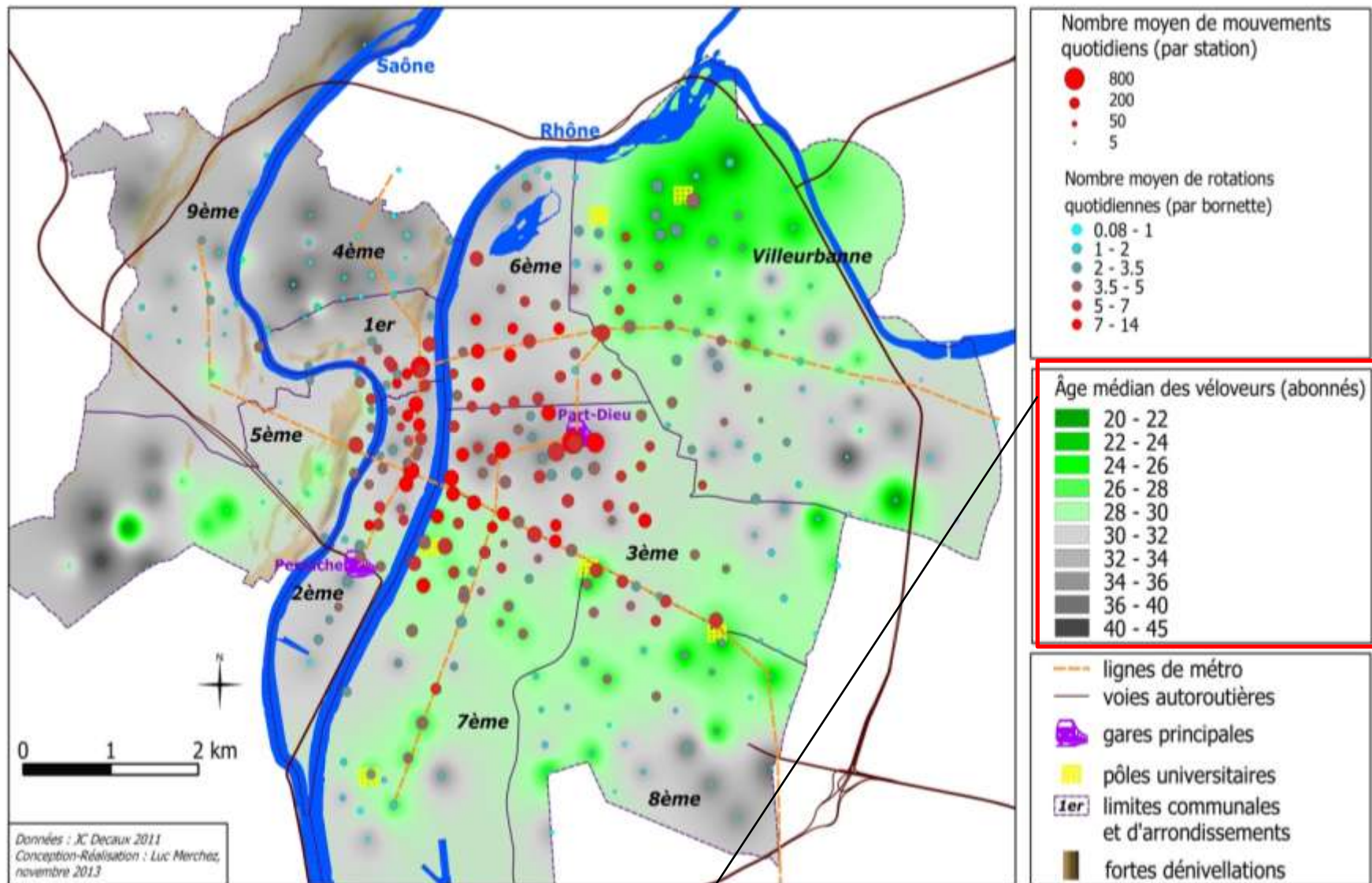


2. Décrire le document cartographique



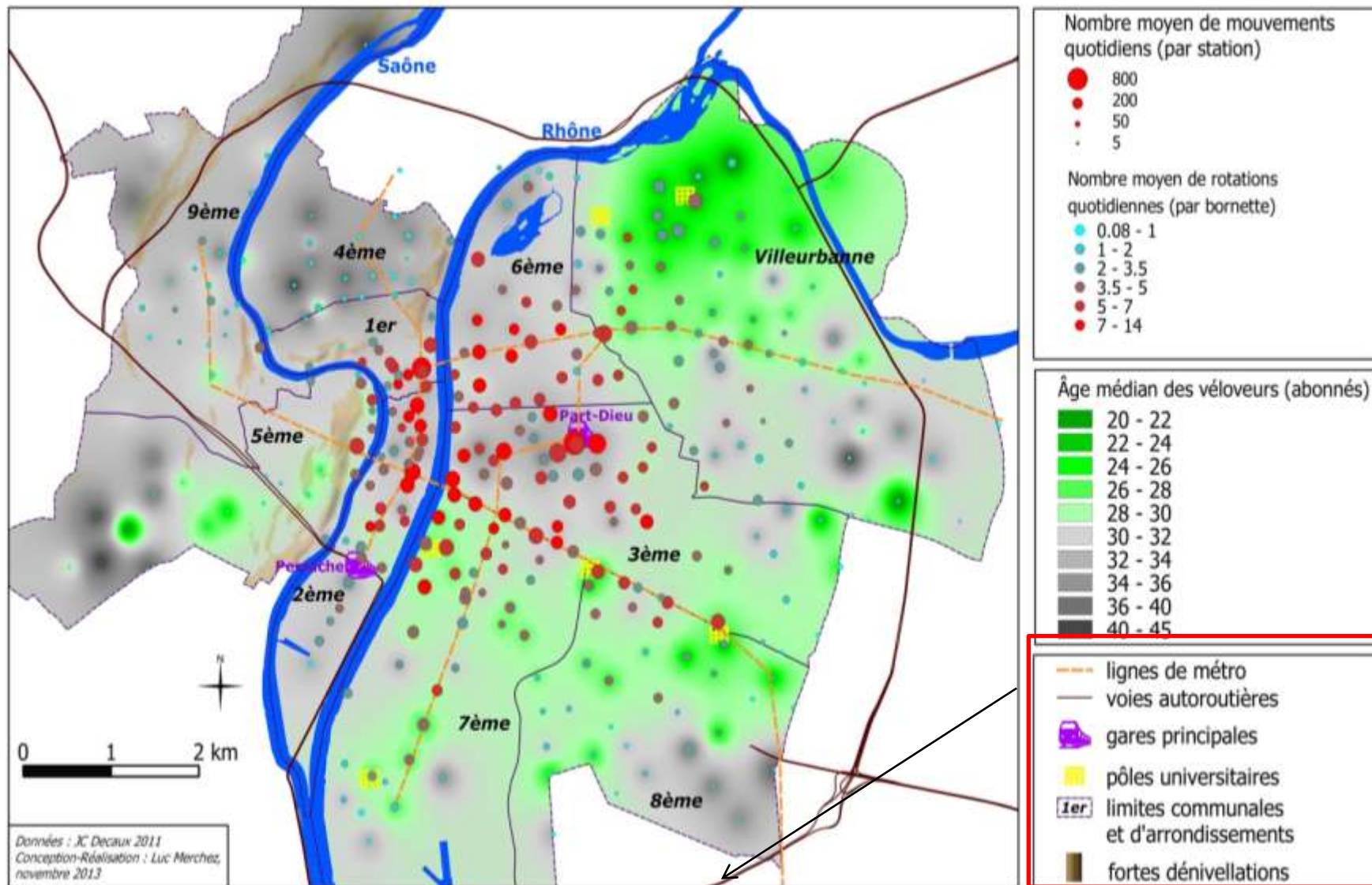
Mobilité importante des lyonnais mais une répartition inégale de la fréquentation : très forte dans l'hyper-centre (multifonctionnel = loisirs, commerces, bureaux, résidences). Fréquentation de moins en moins forte en s'éloignant de l'hyper-centre = **une organisation centre-périphérie** de la fréquentation des vélocyclistes.

2. Décrire le document cartographique



Répartition inégale en fonction de l'âge : Un âge médian de 30 ans sur l'agglomération mais qui varie fortement selon les quartiers . Villeurbanne très jeune / 6^e, 4^e population plus âgées. 1^{er} et 2^e (hyper-centre) mixité des âges.




2. Décrire le document cartographique







Des inégalités de vélo-mobilité qui dépendent de différents facteurs : La proximité **d'autres types de transport** (Métro, Gare) joue un rôle dans la forte fréquentation = rôle majeur de **l'intermodalité**. **Les pôles universitaires** jouent un rôle sur l'âge médian jeune des utilisateurs. Enfin **les fortes dénivellations** des 4^e, 5^e, 9^e arrondissement peut expliquer la faiblesse de fréquentation par les vélos

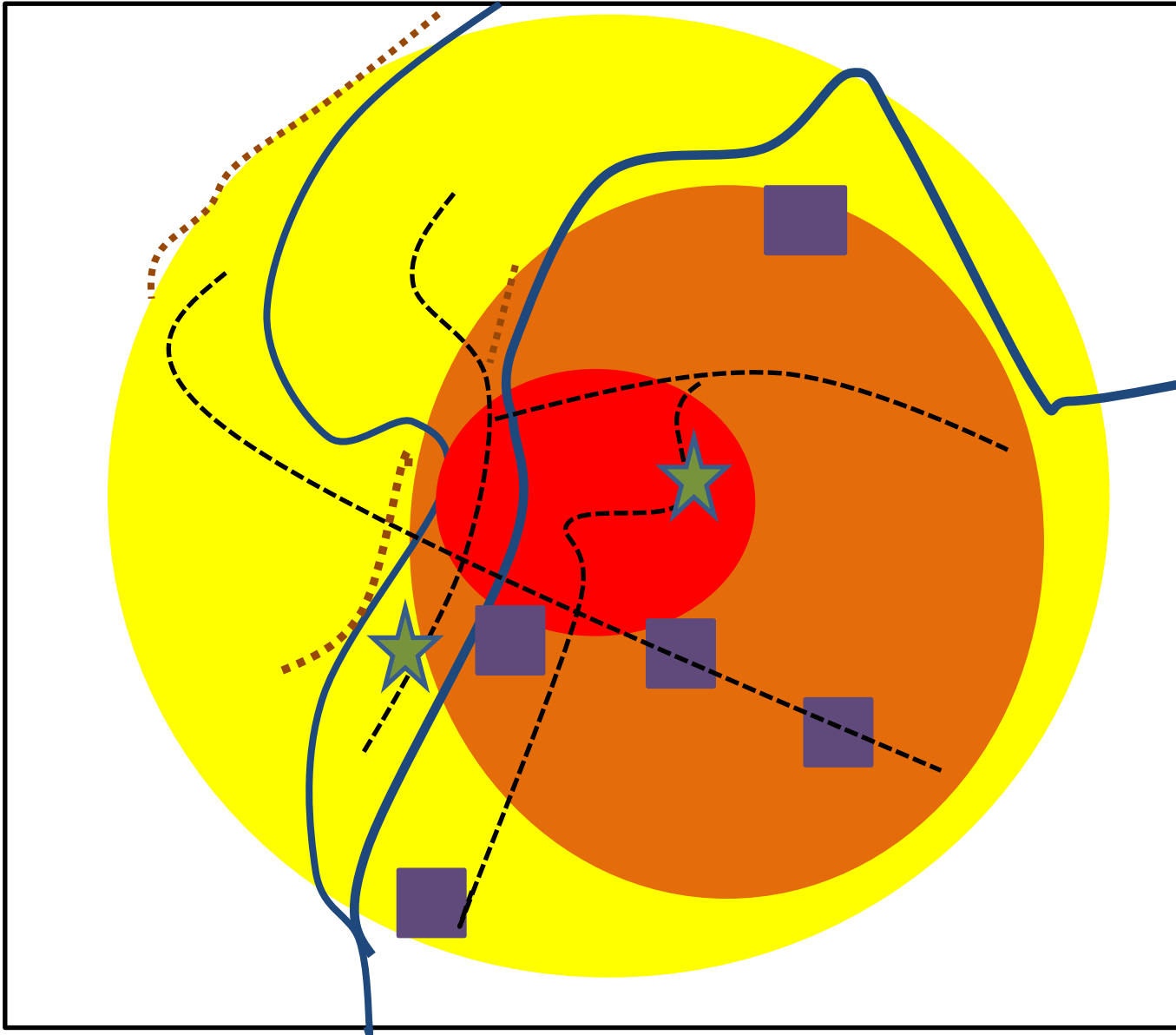
1. Une inégale vélo-mobilité

+
Vélo-mobilité
-

-  Hyper-centre : mixité des usagers
-  Périphérie proche et intégrée : usagers plus âgés
-  Périphérie en marge du Vélo'V : peu d'usagers

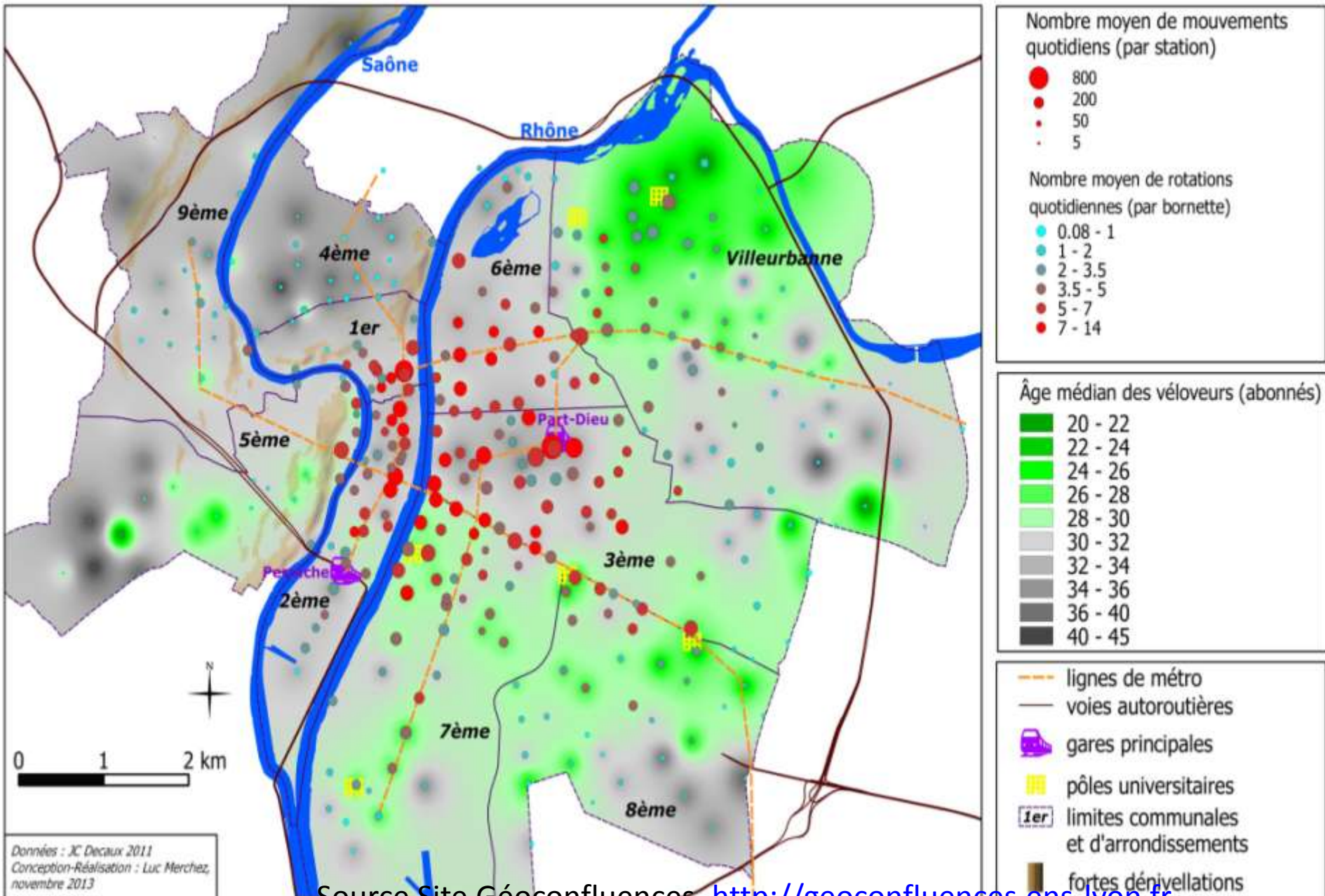
2. Des facteurs de vélo-mobilité

-  Forte dénivellation
-  Centres universitaires, jeunes usagers
- Inter-modalité**
 -  gares
 -  métro



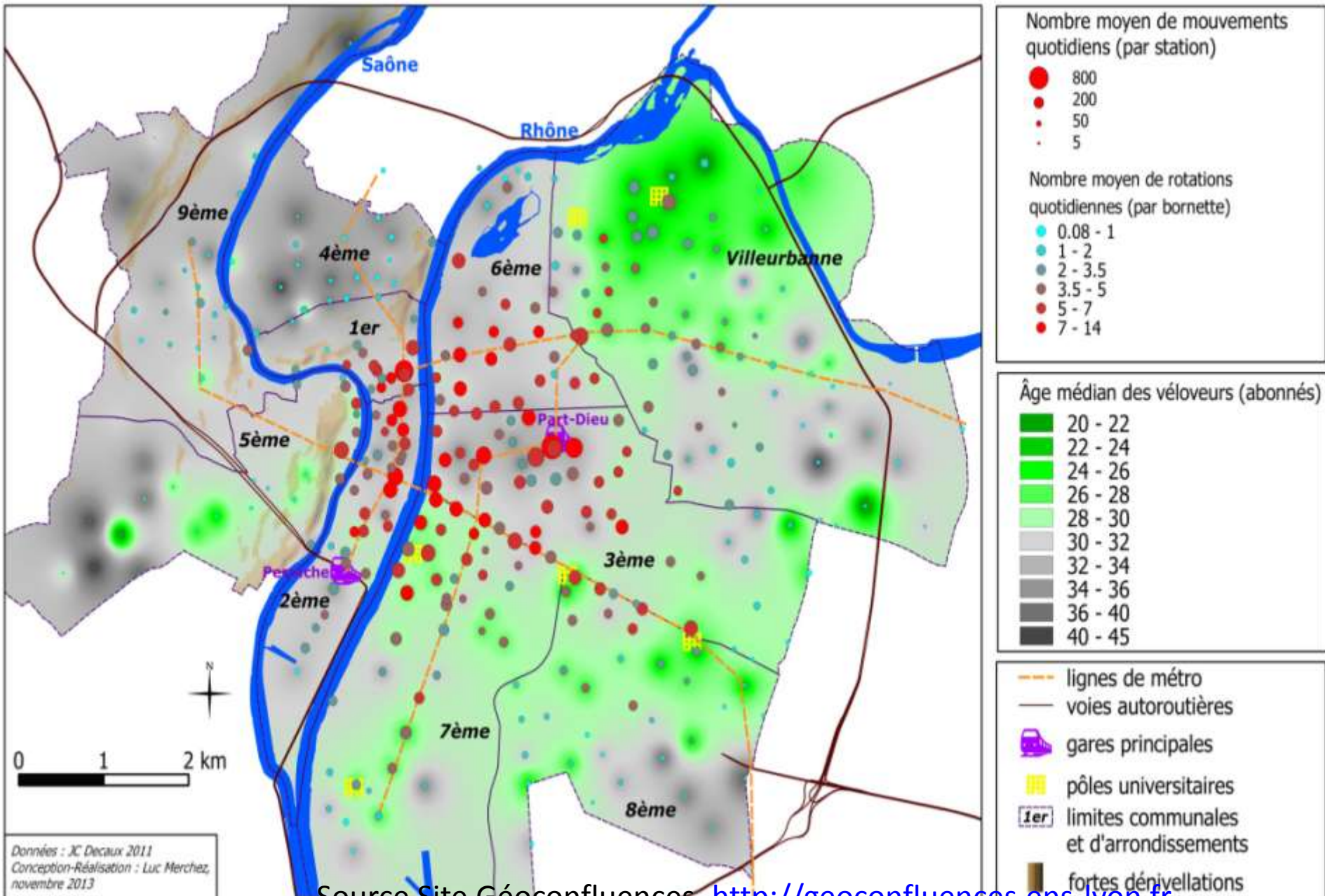
Inégalités socio-spatiales du Vélo'V

Carte des fréquentations des stations Vélo'V en 2011



Source Site Géoconfluences, <http://geoconfluences.ens-lyon.fr>




Carte des fréquentations des stations Vélo'V en 2011



Source Site Géoconfluences, <http://geoconfluences.ens-lyon.fr>


1. Une inégale vélo-mobilité



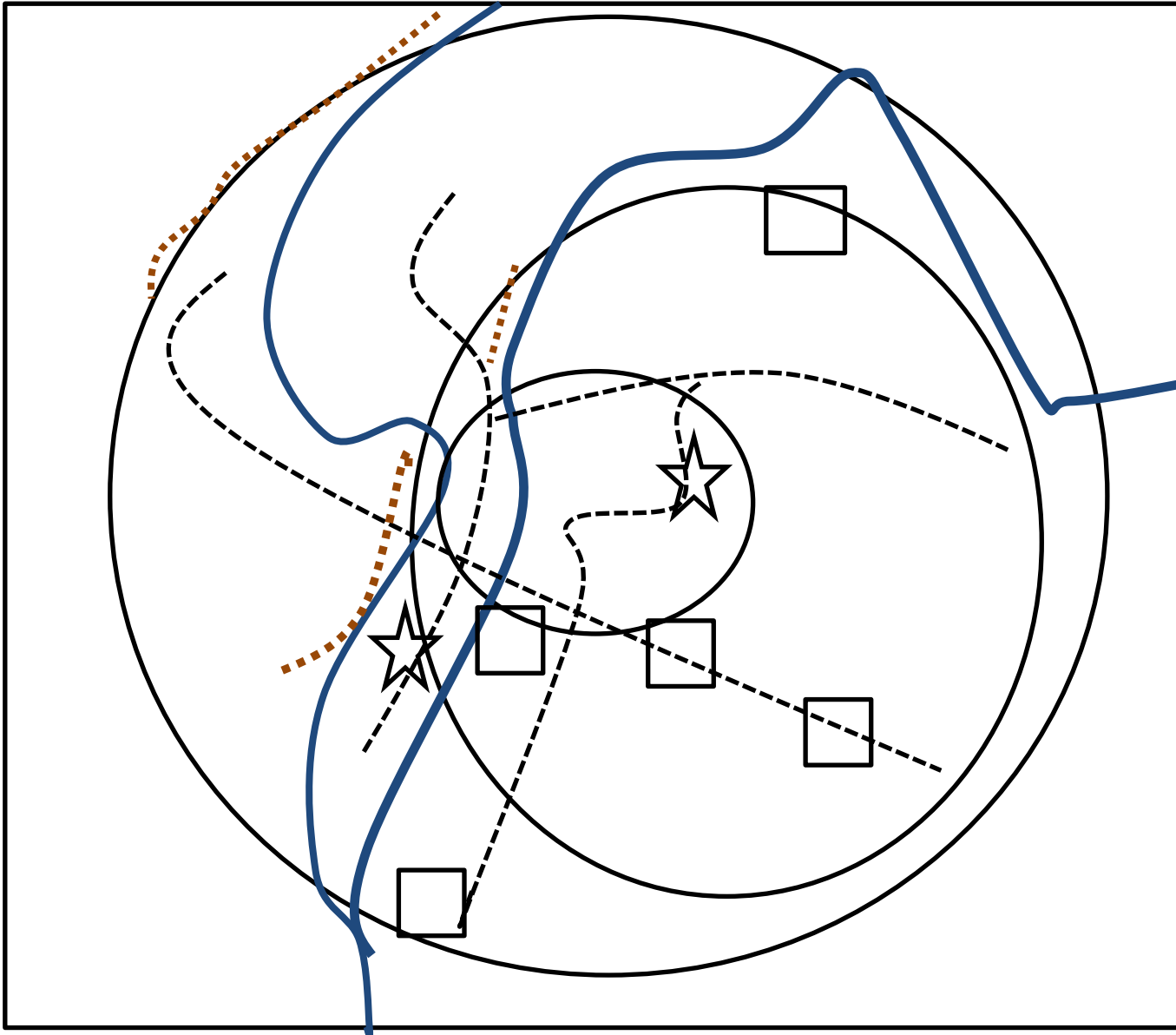
-  Hyper-centre : mixité des usagers
-  Périphérie proche et intégrée : usagers plus âgés
-  Périphérie en marge du Vélo'V : peu d'usagers

2. Des facteurs de vélo-mobilité

Forte dénivellation

-  Centres universitaires, jeunes usagers




Inter-modalité



Inégalités socio-spatiales du Vélo'V


1. Une inégale vélo-mobilité



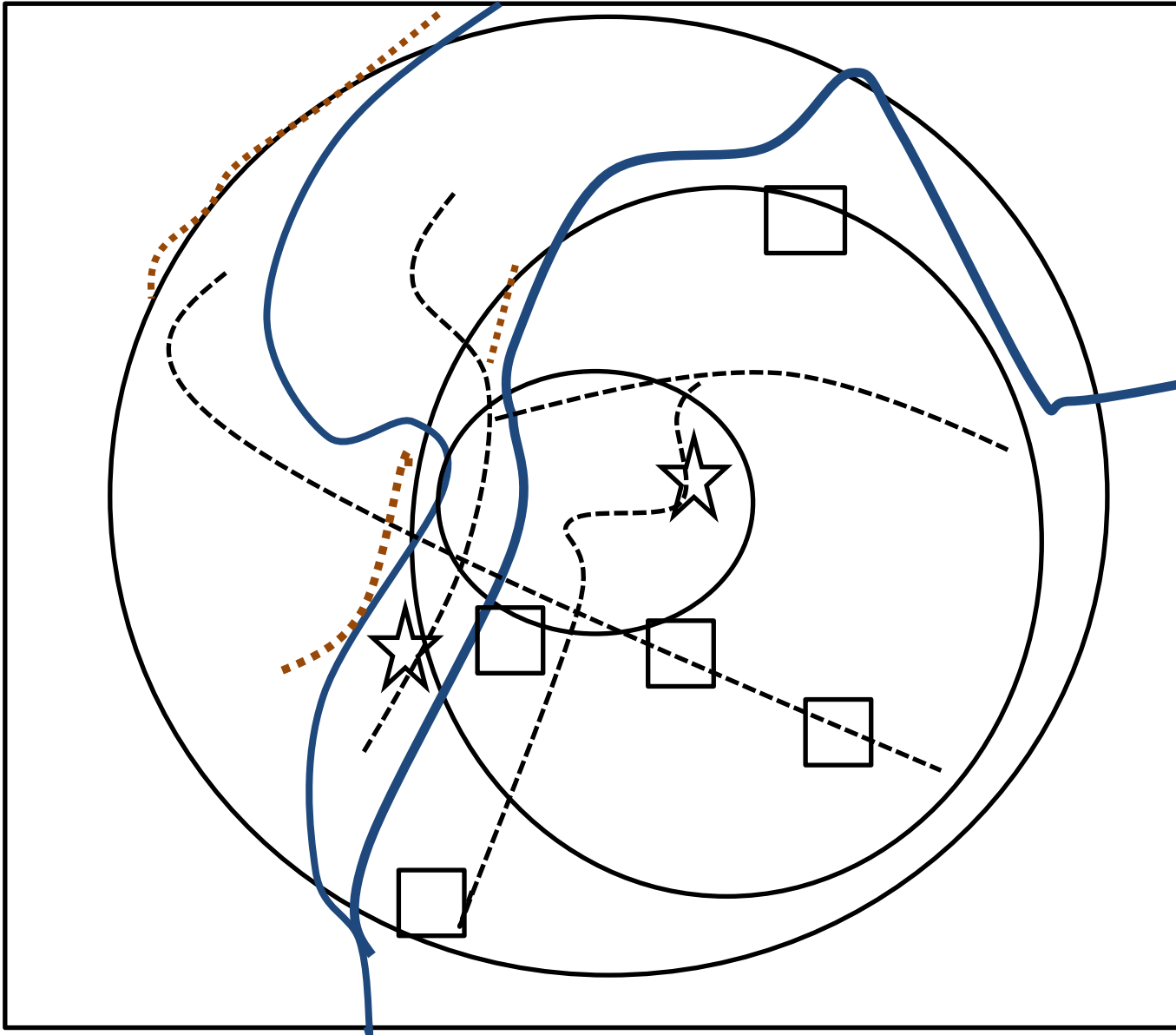
-  Hyper-centre : mixité des usagers
-  Périphérie proche et intégrée : usagers plus âgés
-  Périphérie en marge du Vélo'V : peu d'usagers

2. Des facteurs de vélo-mobilité

Forte dénivellation

-  Centres universitaires, jeunes usagers

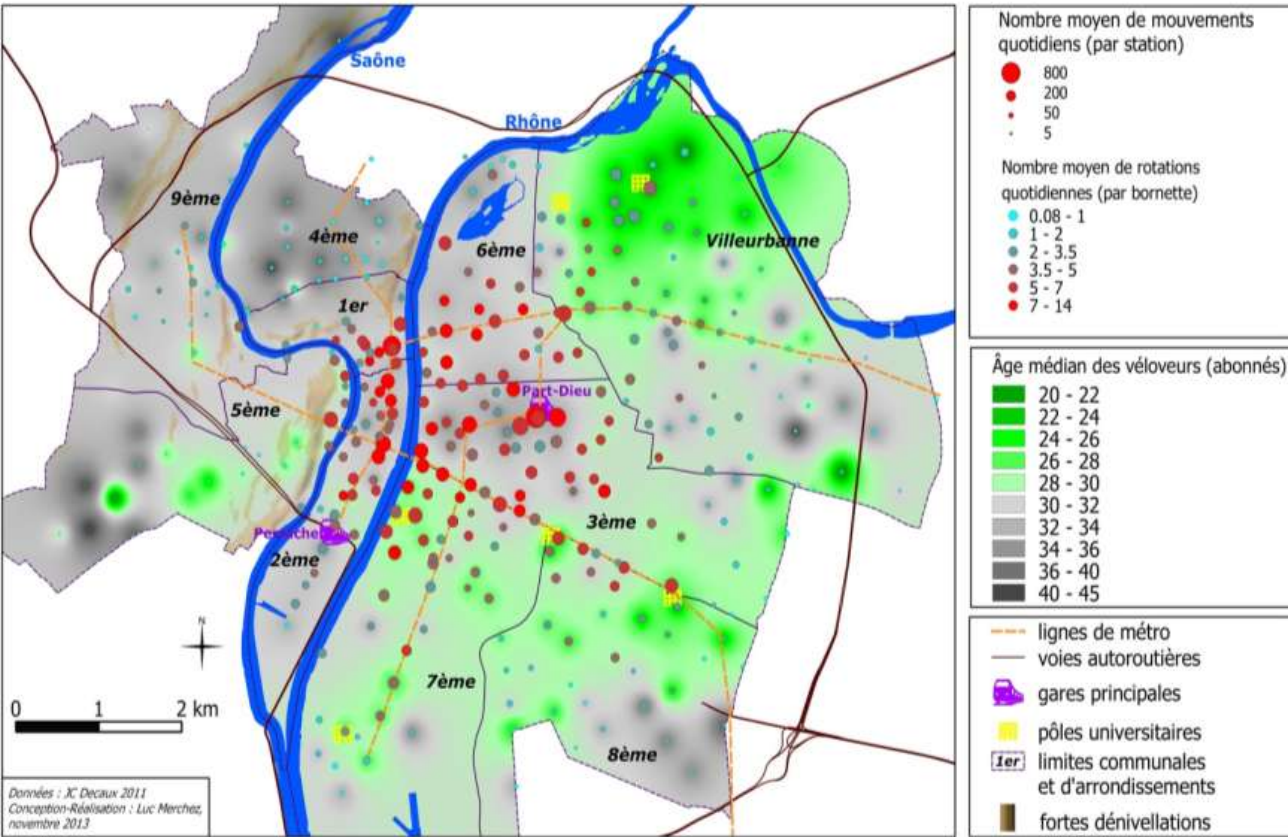
Inter-modalité



Inégalités socio-spatiales du Vélo'V

3. Les enjeux d'équité et d'aménagement du Vélo'V (analyse critique du document)

a. Le Vélo'V : un enjeu d'équité



• Equité sociale ?

• Equité spatiale ?

• Equité selon l'âge ?

b. Le Vélo'V : quels enjeux d'aménagement ?

Le projet vélo'v répond d'une part à l'évolution de la législation sur l'environnement urbain (loi sur l'air de 1996) et d'autre part, à une politique volontariste de développement des modes de transport « doux » affichée par le Grand Lyon (inscrite dans le PDU de 1997 et dans le nouveau schéma directeur de 2003 dont la priorité est de développer les services). Cependant, l'idée de mettre à disposition des vélos dans la ville n'est pas entièrement nouvelle ou propre à Lyon. Ainsi, les expériences d'autres villes (Vienne en Autriche, Rennes, Oslo, Amsterdam...) ont été étudiées pour repérer les « bonnes pratiques » et les causes de dysfonctionnements.

Synthèse – Vélo'v, une nouvelle offre de service pour favoriser l'usage du vélo en ville

© Nova7 pour Grand Lyon – DPSA

A quels objectifs répond le projet Vélo'V ?

Améliorer le cadre de vie des Lyonnais

Le projet vélo'v exemplifie également la volonté, commune à tous les responsables politiques des grandes villes françaises, d'améliorer le cadre de vie en ville. Alors qu'il est difficile de contenir l'explosion du développement urbain et que se posent, de manière de plus en plus préoccupante, les problèmes de pollution et de congestion du milieu urbain, le cadre de vie en ville est devenu un enjeu majeur pour tous les responsables politiques. Il est devenu d'autant plus central dans un contexte où l'exigence de la population et des entreprises s'est considérablement accrue et où les choix de résidence et d'implantation sont de plus en plus liés à la qualité de vie que l'on trouve sur un territoire. Vélo'v peut ainsi, à sa mesure, jouer un rôle dans l'attractivité aussi bien démographique qu'économique de Lyon.

L'originalité et le succès de vélo'v, relayés régulièrement dans la presse, participent également à construire une image positive de Lyon dans l'opinion public.

Synthèse – Vélo'v, une nouvelle offre de service pour favoriser l'usage du vélo en ville

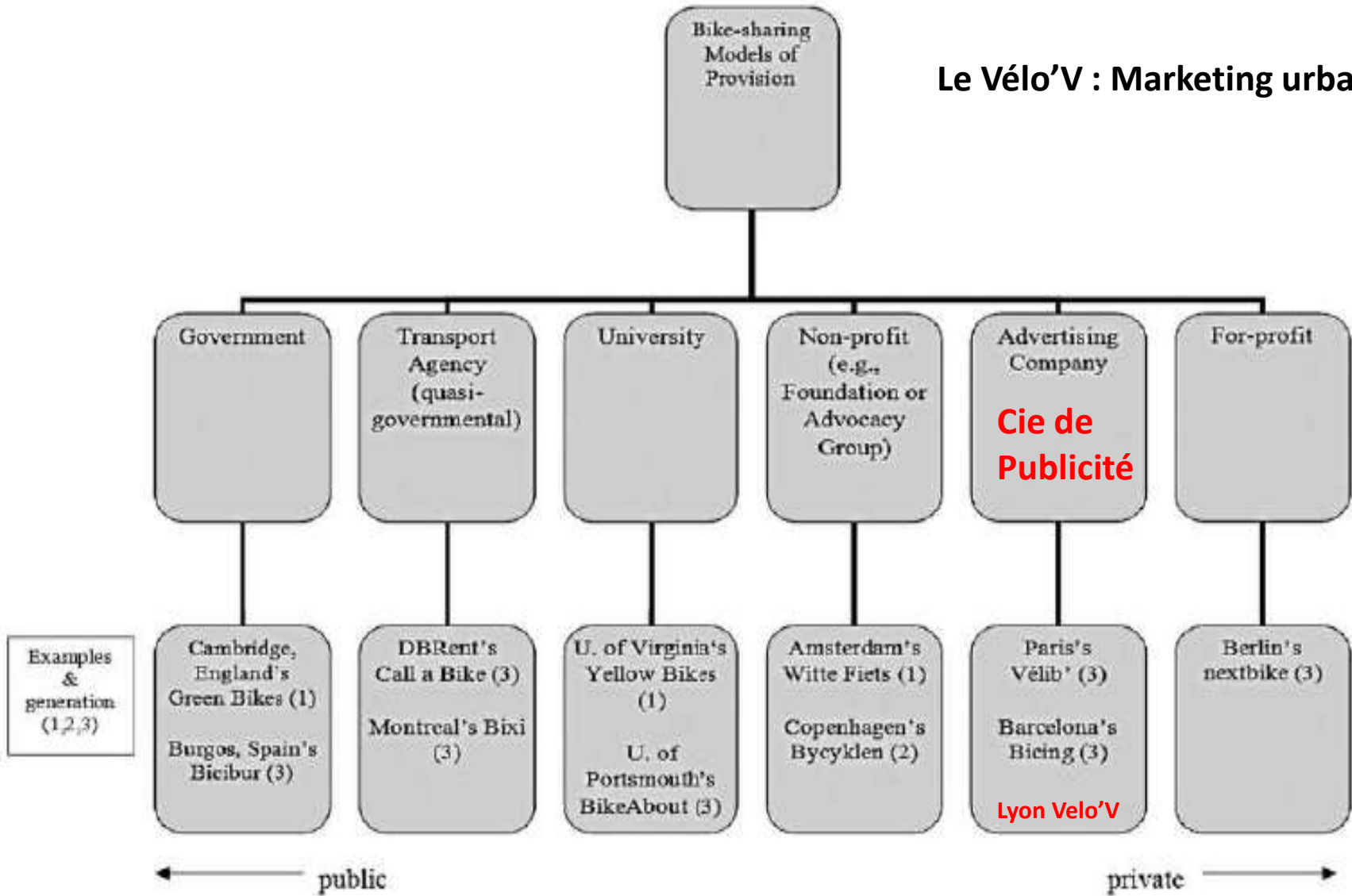
© Nova7 pour Grand Lyon – DPSA

Quels sont les enjeux du projet Vélo'V ?

Figure 10 : Modèles de financement (DeMAIO, 2009).

Comment fonctionne le projet Vélo'V ?

Le Vélo'V : Marketing urbain ?



Examples & generation (1,2,3)



Synthèse – Vélo'v, une nouvelle offre de service pour favoriser l'usage du vélo en ville

© Nova7 pour Grand Lyon – DPSA

offroy Bing – Nova7

Le lancement de vélo'v (extrait d'un article du Monde du 22 avril 2005)

« L'opération ne coûtera pas un sou à la communauté urbaine. La société JC Decaux a pris en charge la fabrication des vélos, le coût de l'installation, sa maintenance, et même la collecte des gains qui seront reversés au Grand Lyon. Cette initiative s'inscrit, en effet, dans le cadre du renouvellement du marché du mobilier urbain. En 2004, alors que le contrat arrivait à terme, la communauté urbaine avait décidé de faire jouer la concurrence et d'imposer aux candidats de nouvelles contraintes. Le cahier des charges prévoyait, notamment, en échange de l'utilisation des panneaux des Abribus et des « sucettes » d'affichage, l'installation d'un système de location de vélos (...). Deux concurrents étaient en lice : JC Decaux, le concessionnaire sortant, et Clear Channel. Le premier a été reconduit, mais à des conditions moins avantageuses qu'auparavant. Jean-Claude Decaux s'est notamment vu imposer une redevance d'occupation du domaine public de 18,3 millions d'euros sur treize ans »

Tableau 3 : Investissement public annuel du système de Vélo'v à Lyon (BEROUD, 2007, p.71)

Valeur de la redevance d'occupation du domaine public ne concernant que les espaces publicitaires	+ 68 402 450 €
Valeur de la redevance d'occupation du domaine public avec le système de vélos	- 18 220 529 €
Valeur anticipée du système par JCDECAUX	= 50 181 921 €
Coût moyen annuel du système pour la collectivité	3 860 148 €

Le Vélo'V : quels enjeux d'aménagement de l'environnement urbain ?



La Figure 2, ci-contre, représente un flux de personnes circulant, par différents modes de transport, sur un espace de 3,5 m de largeur en une heure, en zone urbaine. Nous constatons que le vélo est bien plus performant que la voiture. En effet, alors que 2.000 individus transitent en voiture, le vélo permet le passage de 14.000 personnes.

Figure 2 : (COMMISSION EUROPÉENNE, 1999b)

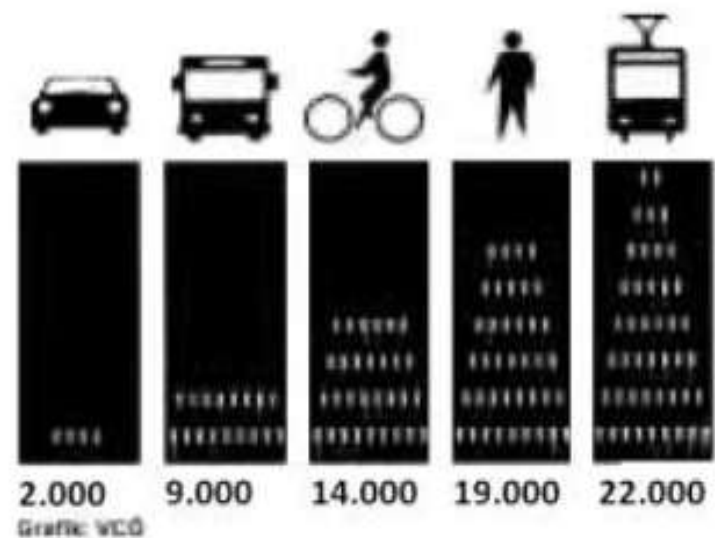
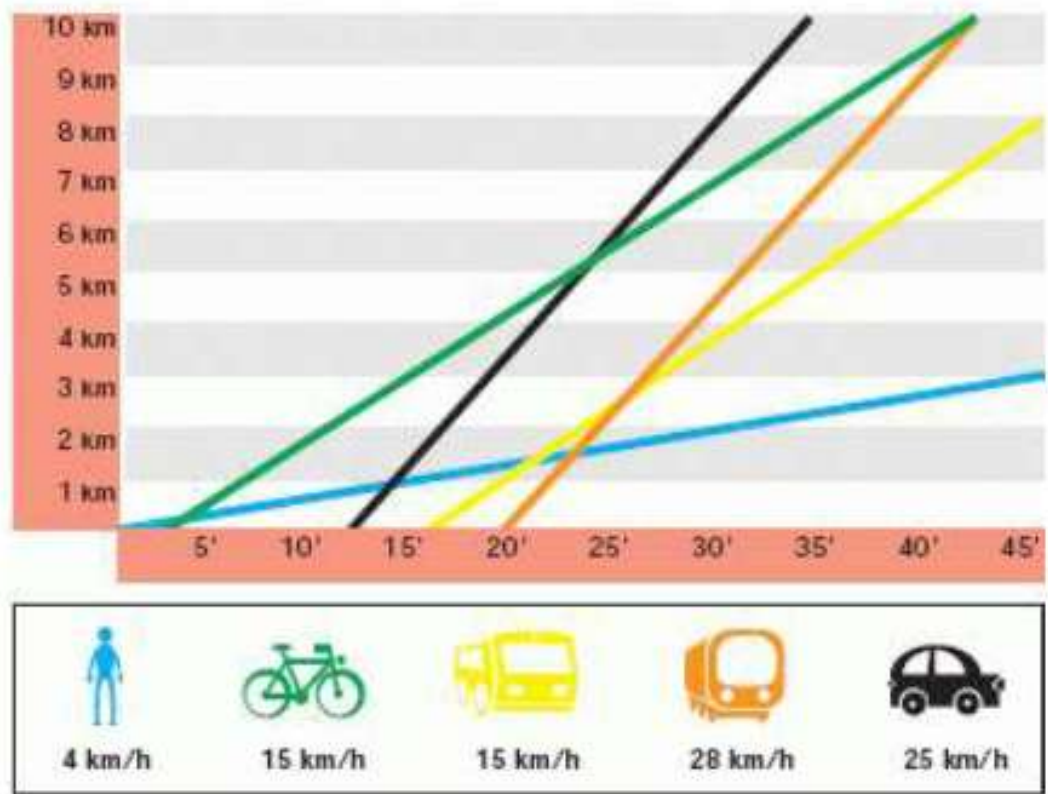


Tableau 2 : Moyennes maximales des concentrations de polluants respirés en une heure par les cyclistes et les automobilistes sur un même trajet au même moment (COMMISSION EUROPÉENNE, 1999b, p.35).

	Cyclistes ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Automobilistes ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Monoxyde de carbone (CO)	2.670	6.730
Dioxyde d'azote (NO ₂)	156	277
Benzène	23	138
Toluène	72	373
Xylène	46	193

Figure 8 : Comparaison de temps de déplacement entre les différents modes de transports urbains (ProVÉlo, 2007).



Enjeu économique

- * Partenariat entre la collectivité territoriale (Grand Lyon) et une entreprise privée (de panneau publicitaire (JC Decaux))
- Création d'emploi : maintenance du système Vélo'V
- Attractivité économique du Grand Lyon : image d'un espace dynamique et durable / qualité de vie

Enjeu social

- Répondre à un besoin de mobilité urbaine
- Accessibilité du mode de transport : Prix accessible, + de 4000 vélos et de nombreuses stations
- Inter-modalité importante : organisation en réseau
- Rapidité du déplacement sur les courtes distances

DD

Egal ?

*Inégalités spatiales :
centre-périphérie /
accès difficile dans
certains territoires*

Inégalités d'âge

Viable ?

- * **Pas de concurrence : une entreprise possède le monopole**
- **Invasion des panneaux publicitaires dans l'espace urbain**
- **Coût pour la collectivité**

Vivable ?

- **Réaménagement du centre-ville (stations, pistes cyclables...)**
- **Multiplication des vélos dans l'espace public**
- **Accidentogène**

Enjeu Environnemental

- Répondre au cadre légal : loi sur la pollution de l'air (1996)
- Diminution de l'usage de la voiture , des GES
- Développement local des modes doux fixé par le PDU (plan de déplacement urbain)
- Faible consommation d'espace
- Bénéfique pour la santé des populations

Des besoins et des acteurs locaux : Le Grand Lyon, JC Decaux , Les usagers du Vélo'V