FICHE1/6 » L'IMPORTANCE DE LA MOBILITÉ, AU NORD COMME AU SUD

On estime à plus d'un milliard le nombre de bicyclettes en circulation dans le monde[1], dont 580 millions appartenant à des particuliers.[2] Cela fait du vélo un moyen de transport aussi utilisé que l'automobile, avoisinant aussi le milliard.[3]

À travers le monde, les humains utilisent toutes sortes de moyens de transport. Que ce soit à pied, en vélo, à dos d'âne, en planche à roulettes, en transport en commun, en mobylette, en voiture, etc. Au Brésil, on peut même prendre le taxi-hélicoptère pour moins de 30 $![4]

Il y a toutes sortes de raisons de se déplacer : aller à l'épicerie ou au jardin communautaire, rendre visite à nos parents et amis ou tout simplement nous rendre au travail ou à l'école.

En 1850, un individu parcourait en moyenne 1 500 kilomètres par an, principalement à pied. En 2010, la moyenne mondiale est de 4 500 kilomètres par an, dont près de la moitié en voiture.[5]

Le choix d'un moyen de transport

Le choix du moyen de transport utilisé est influencé par :

- nos moyens financiers;
- les distances à parcourir;
- le climat;
- l'espace géographique;
- nos préférences environnementales et personnelles.

Les conséquences de nos choix

L'utilisation et la valorisation de certains moyens de transport plutôt que d'autres impliquent diverses conséquences en termes de :

- coûts;
- temps;
- pollution;
- sécurité;
- santé.

Quand le vélo est plus rapide que l'auto

Le moyen de transport utilisé relativise ce qui peut nous sembler éloigné ou non. Par exemple, pour parcourir les 10 kilomètres qui nous séparent de notre école, il faudra prévoir deux heures de marche, alors que le vélo nous permettra de franchir une distance semblable en la moitié moins de temps que la voiture qui la parcourra en quelques minutes seulement, s'il n'y a pas trop d'embouteillages.

Pour les déplacements en milieu urbain de huit kilomètres et moins, la bicyclette et les transports en commun avec voie réservée sont plus performants que la voiture, aussi bien en termes de temps que de rapidité.[6] En fait, se déplacer à vélo utilise la technologie de conversion d'énergie la plus efficace. Même la marche demande plus d'énergie que le vélo.

Différentes compagnies de livraison ont bien compris qu'en milieu urbain, le vélo a une longueur d'avance. La grande société de courrier express DHL transporterait 50 % de son courrier à vélo dans une ville comme New York.[7]

Dans les années 1980, la grande boulangerie Ponque Ramosa située à Bogota en Colombie, a remplacé la plupart de ses camions de livraison par 900 triporteurs. Avec plus de 60 000 points de vente à Bogota à fournir, la livraison quotidienne était pour les livreurs, un vrai cauchemar. Les camions de livraison étaient trop gros pour se stationner près des boutiques et comme la plupart des livraisons étaient pour de petites quantités, les camions étaient rarement utilisés à leur pleine capacité. La conversion aux triporteurs a permis à cette compagnie de développer un mode de livraison plus adapté, plus efficace et en harmonie avec l'environnement.[8]

Malgré les nombreux avantages de la bicyclette, son utilisation demeure plutôt faible : en 2013, on estime que 2,5 % des déplacements à Montréal se faisaient à vélo[9], alors que la proportion de déplacements à vélo atteignait déjà 4 % à Bogota en 2011. Pour la même année, ce sont les Pays-Bas et le Danemark qui se retrouvent en tête de liste avec des taux de déplacements à vélo dans les 20 %. En 2015, au Québec, on estime que près de 52 % de la population pratique le vélo. C'est près du double de la moyenne des États-Unis et de l'Australie.[10]

---

1. Nombre de vélos fabriqués par année.
2. Tracking global bicycle ownership patterns, The Johns Opkins Uniniversity, Baltimore.
3. World vehicle population tops 1 billion units.
4. Un trajet en helicoptère pour 16 euros la solution d'Uber contre les embouteillages.
5. Pierre Jacquet, Rajendra K.Pachuri, Laurence Tubiana, *Transports urbains. Maîtriser l'offre et la demande.* Regards sur la Terre, 2010.
6. Morissette, C. (2009) Deux roues, un avenir, Écosociété.
7. Benoît Lambert, Cyclopolis, ville nouvelle : contribution à l'histoire de l'écologie politique, Georg éditeur, 2004, pp. 97-98.
8. Ricardo A. Navarro, Urs Heierli et Victor Beck, Alternativas de transporte en America latina : la bicicleta y los triciclos, co-édition de SKAT, CESTA, CETAL et GATE, 1985, p. xi.
9. Vélo Québec (2015) L'état du vélo à Montréal.
10. Vélo Québec (2015) L'état du vélo au Québec.