

La cohabitation piétons-cyclistes au Japon dans tous ses états

Shinichi Mochizuki

Naoko Abe



Introduction : Histoire du vélo au Japon

L'usage du vélo au Japon depuis 100 ans

- Déplacement personnel + transport de charges ou de personnes
- Remplacer la voiture

Rickshaw (charrette)

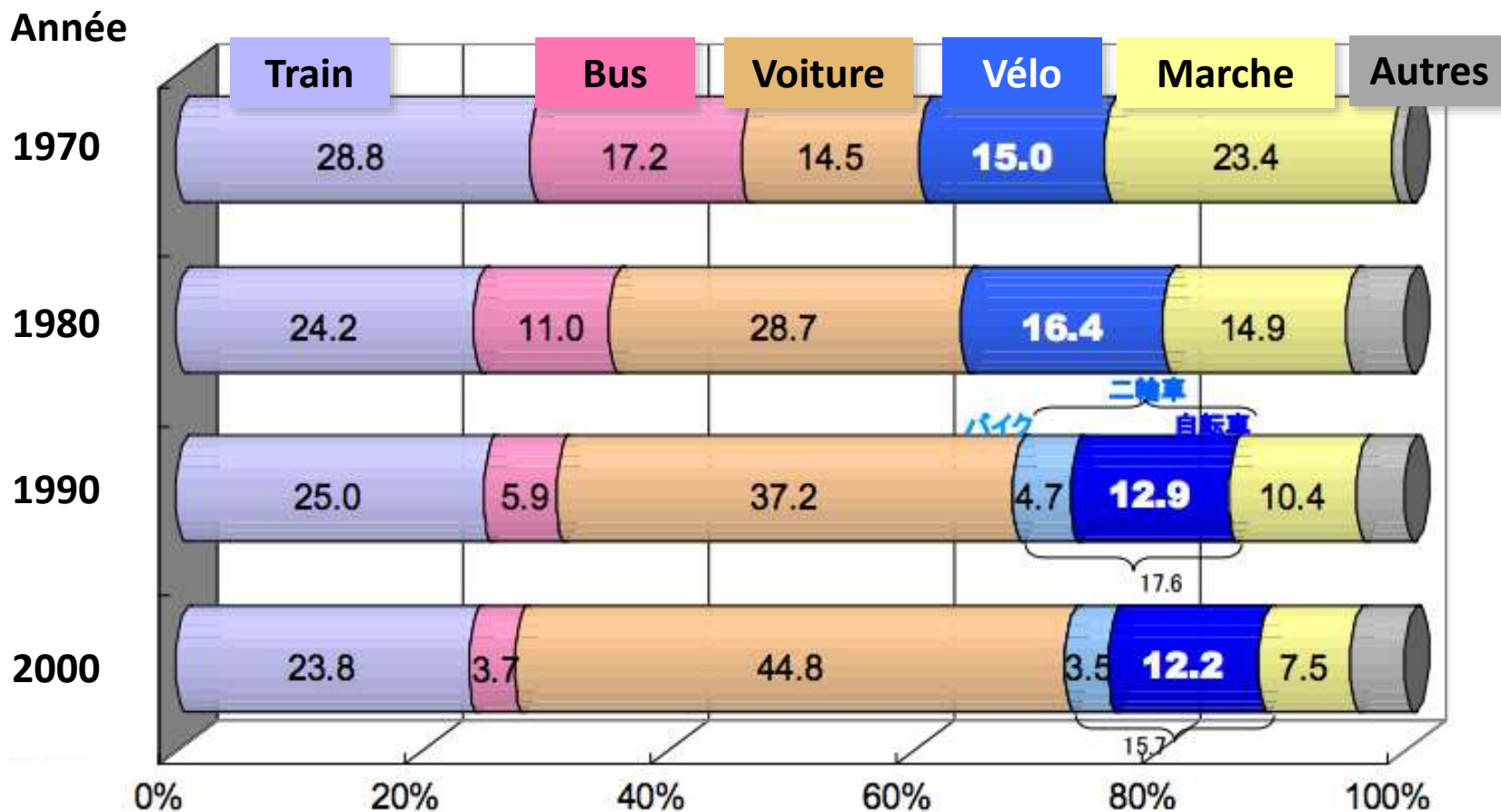


Rear Car (pousse-pousse)



Introduction : Usage du vélo au Japon

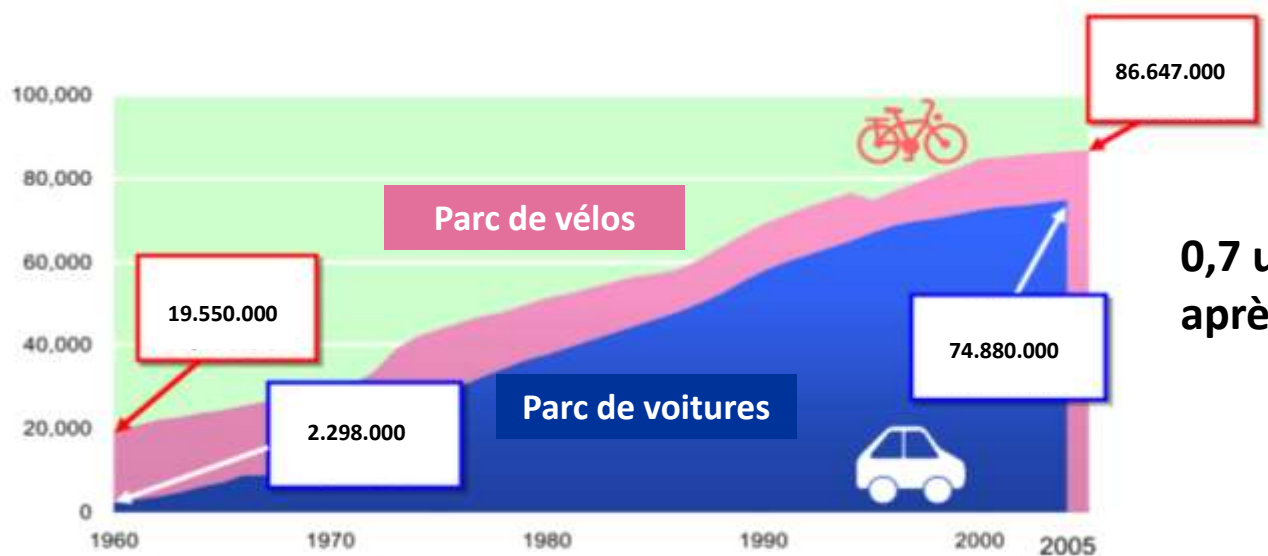
Evolution de la part modale de transport pour domicile-travail et domicile-école de 1970 à 2000



Introduction : Parc de vélos au Japon

Evolution du nombre de vélos au Japon de 1960 à 2005

| | 1960 | 2005 |
|---------|------------|------------|
| Vélo | 19,550,000 | 86,647,000 |
| Voiture | 2,298,000 | 74,880,000 |



**0,7 unités / personne
après Pays-Bas, Allemagne**



Introduction : Caractéristiques de la rue japonaise



- Pas de stationnement automobile longitudinal
- Sens unique (4m)
- Double sens (6m)
- Max. 30km/h



Le linéaire routier au Japon : 1.200.000km



Introduction : Cohabitation piétons/cyclistes

Voie piétonne et cycliste



Voie réservée aux cyclistes et piétons.
4.771km

71.337km



Trottoir cyclable

Piste et bande cyclable



Piste réservée aux cyclistes. Elle est séparée de la chaussée.
1.748km

Piste cyclable séparée 0.2 %

Voie réservée aux cyclistes et piétons. Il s'agit souvent de trottoir cyclable.
782km (trottoir cyclable avec marquage)



Introduction : Cohabitation piétons/cyclistes

Passerelle et passage souterrain



Zone 30



Route nationale



plus de 1.000.000km sur les chaussées

trottoir cyclable
étroit



Problème actuel au Japon : cohabitation piétons/cyclistes sur trottoir

1. Comment la cohabitation est-elle apparue au Japon ?
 - Contexte, pratique du vélo au Japon
2. Point positifs et négatifs de la cohabitation
 - Etat actuel de la cohabitation au Japon
3. Défi du gouvernement japonais



1. Comment la cohabitation est-elle apparue au Japon?

Motorisation rapide depuis 1960

1. Prévention des accidents vélos/automobiles

2. Vélo sur trottoir



En 1970, début de la cohabitation spontanée

Un usage qui se développe : le « **MAMA CHARI** » (vélo-maman)

3. Habitude répandue : « cyclistes sur le trottoir », cohabitation généralisée

4. Augmentation des accidents entre cyclistes et piétons sur le trottoir

5. Annonce du gouvernement : « Le vélo est un véhicule. »

Circulaire de l'Agence de police nationale, en 2011



1. Comment la cohabitation est-elle apparue au Japon?

MAMA CHARI (vélo-maman)

- Vélo peu rapide
- Vélo léger à la mode japonaise
- Il est devenu un modèle pour Vélo'v et Vélib' ?

Caractéristiques de *Mama chari*



- déplacement de courte distance (1km)
 - domicile/travail/école, courses
- peu rapide (max. 6km/h)
- coût modéré et vélo jetable (moins de 80 euro)
- usage pour tous, surtout pour les femmes avec enfant



1. Autre « cohabitation » au Japon

- «**Cohabitation**» avec les transports publics
 - Usage du vélo dans les banlieues
 - L'usage du vélo remplace et complète le service de bus local.
- **Parc-vélos à la gare - Enjeu principal de la politique vélo**
 - Problème des vélos stationnés sur le trottoir aux abords des gares

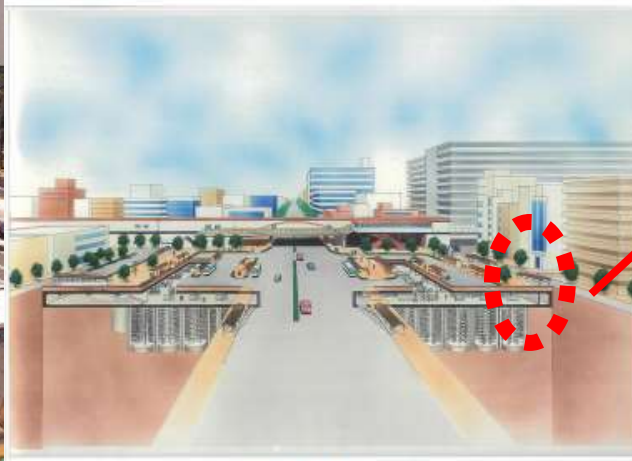


1. Autre « cohabitation » au Japon

Le Japon, EMPIRE de la cohabitation piétons/cyclistes ?

Parc-vélos souterrain à la station Kasai du métro de Toyko

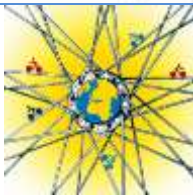
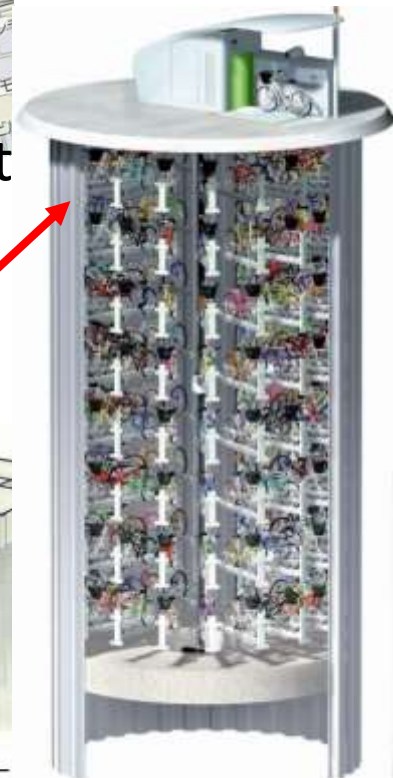
- **9400 places**, le plus grand parc-vélos dans le monde
- Système entièrement **automatique**
- 7, 8 seconds pour le dépôt, 20 secondes pour le retrait



全体イメージパース



場内イメー



2. Points positifs de la cohabitation

Points positifs

- moins d'accidents du vélo sur le trottoir que sur la chaussée
- circulation du vélo sécurisée pour les enfants, les seniors, les personnes handicapées

Bouger autrement que voitures particulières

Pour assurer la cohabitation, il faut :

1. Respect de la réglementation
2. Moral et pédagogie
3. Aménagement de l'espace

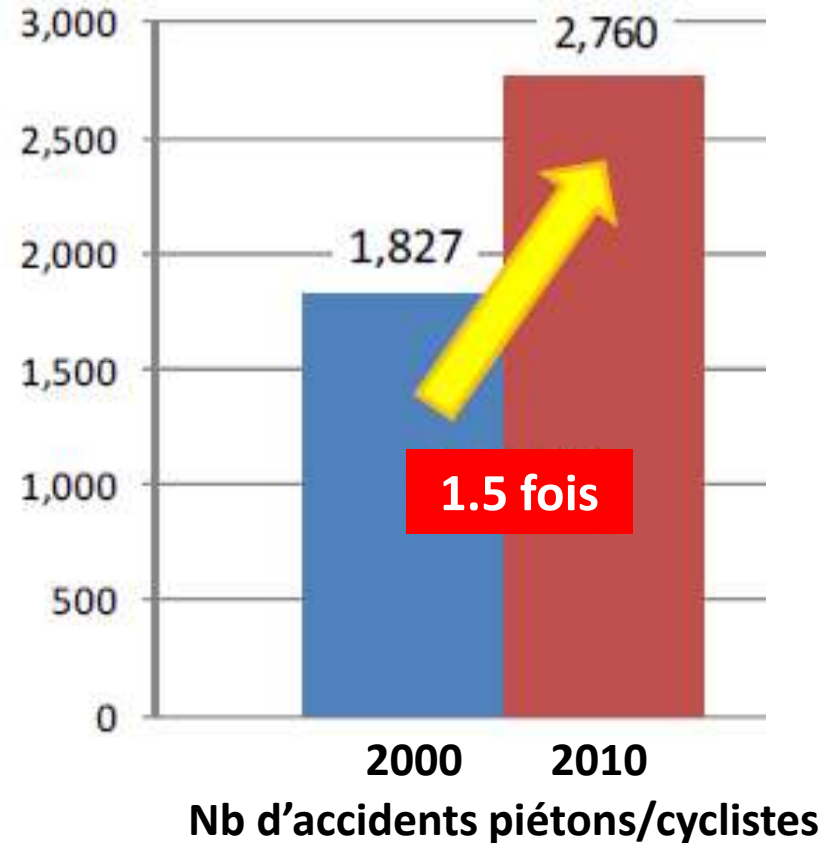
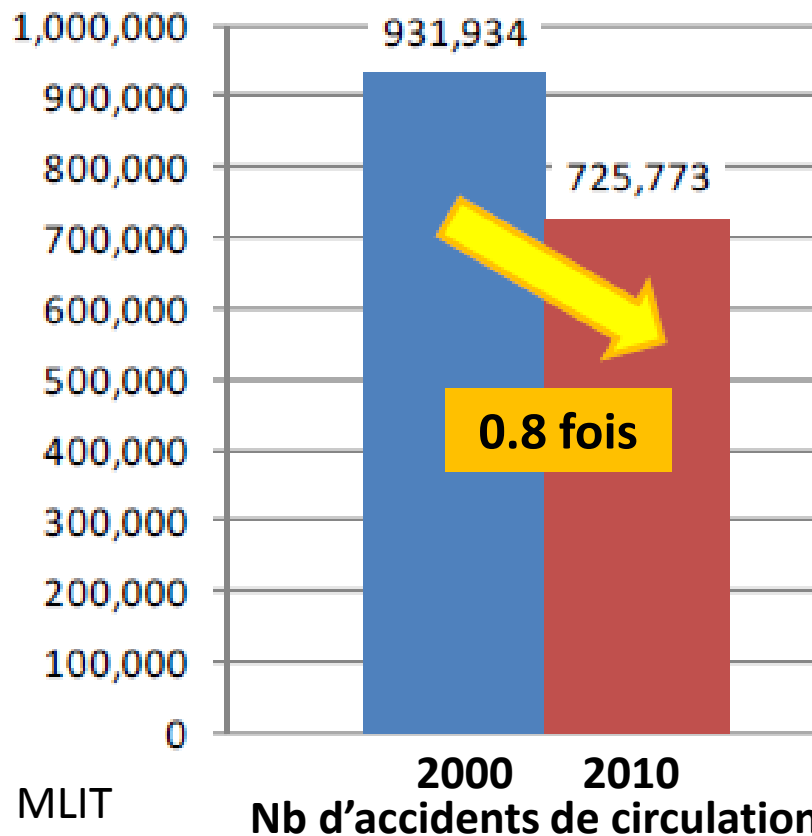
La mobilité et la pratique du vélo sont partie intégrante de la culture japonaise.



2. Points négatifs de la cohabitation

Points négatifs : accidentalité piétons/cyclistes

Evolution du nb d'accidents de la circulation et nb d'accidents piétons/cyclistes



3. Défi du gouvernement japonais

- **En 2011**, le gouvernement japonais annonce aux collectivités locales et aux instances de police que **le vélo est un « véhicule » à part entière**, au même titre que l'automobile.
- **Evolution du Code de la route**

Sur trottoir :

- Priorité aux piétons
- Rouler lentement (7.5km/h)
- Largeur minimum du trottoir : 3m
- Etre âgé de moins de 13 ans, de plus de 70 ans ou être handicapé
- Véhicule d'assistance à la marche dont la vitesse ne doit pas excéder 6km/h

Senior Car max 6km/h



Vélo a trois depuis 2011



Effort pour une meilleure COHABITATION





Merci de votre attention
ありがとうございました

