

Le Vélo en Mode Actif PREDIT/CVC/JCD/RATP/VINCI

Rapport final



Août 2008

Conception et réalisation : Média Mundi / Groupe Chronos

Rédaction : Julie Rieg, Groupe Chronos

Enquête, conception du questionnaire et exploitation : Sereho

Enquêtes terrain : Act Field Work

Le Vélo en Mode Actif

Août 2008

L'étude Vélo en Mode Actif présentée ci-après est le résultat d'une démarche qui a vu se succéder, entre janvier 2008 et juillet 2008, les étapes suivantes :

- Une phase pilote (entretiens avec des usagers et des experts, veille)
- Une étude quantitative (en face à face à domicile)
- Deux tables rondes (débat entre experts au sujet des résultats obtenus).

Le pilote a alimenté les échanges entre les partenaires :

- Club des Villes Cyclables
- JCDecaux
- RATP
- Vinci Park
- Média Mundi, maître d'ouvrage de la recherche.

Ce module s'est appuyé sur :


- Une dizaine d'entretiens non directifs avec des usagers du vélo urbain
- Une dizaine d'entretiens non directifs avec des experts
- Une veille sur les actualités du vélo et de ses pratiques en France et à l'étranger

L'étude proprement dite

- 631 entretiens directifs conduits en face à face à domicile selon un questionnaire (voir annexes) élaboré à partir des conclusions du pilote.
- Elle a donné lieu à des conclusions débattues avec les partenaires.
- Un échange a eu lieu dans ce cadre avec l'ODIT qui a mandaté le cabinet Inddigo pour conduire une autre étude sur le vélo. Nous sommes convenus de partager nos connaissances sur un volet commun aux deux études, dit "le bilan urbain", c'est-à-dire l'examen des externalités positives du vélo urbain.

Les tables rondes

- La première table ronde, "Vélo, multimodalité et apaisement des modes", s'est penchée sur le diagnostic des pratiques du vélo en ville et les pistes de réponses qu'appelle sa forte croissance.
- La seconde table ronde, "Le bilan urbain du vélo" a entrepris de



dégager les argumentaires à adresser aux diverses cibles, au-delà des diagnostics directement rattachés à l'usage du vélo, c'est-à-dire les bénéfiques en termes de santé, de pollution, d'économie de l'espace, d'économie des moyens, etc.

Le dossier qui suit reprend ces étapes.

- Il ouvre sur une synthèse générale
- Puis, l'étude fait l'objet d'une analyse et de commentaires
- Enfin les points essentiels issus des tables rondes sont restitués
- Un certain nombre de pistes de travail et de recommandations traversent ces propos
- Les annexes reprennent les éléments les plus singuliers de toutes ces étapes.

Média Mundi tient à disposition du Prédit et des partenaires les annexes intégrales (entretiens et fichiers excel des enquêtes, trop nombreux pour faire l'objet de publication), sous forme de fichiers numériques (contact : Julie Rieg : 01 42 56 02 45).

L'étude a été réalisée sous la conduite de Julie Rieg, sociologue, qui a rédigé ce rapport et sous l'autorité de Bruno Marzloff, directeur de Média Mundi/ Groupe Chronos.

Ont également participé à ce chantier :

- Stéphanie Vaillat, anthropologue qui a conduit les entretiens d'experts
- Alain Tripier, directeur de Sereho et économètre
- Le cabinet Act Field Work
- Le cabinet Inddigo
- Arnaud Rousseaux, dans le cadre d'un master universitaire (UFR STAPS Orléans) et auteur de l'ouvrage *La place du vélo dans la culture néerlandaise* (2007).

Sont ici également remerciés les experts et professionnels divers qui ont largement donné leur temps et leurs lumières sur ce sujet. Ils sont présentés et largement cités en annexes.

Sont enfin remerciés les partenaires qui ont "joué le jeu", ont donné beaucoup de leur temps et ont largement participé de ces réflexions.

Sommaire

Synthèse des enseignements	Page 6
• La renaissance du vélo en ville.....	Page 7
• Comment favoriser l'usage du vélo en ville ?	Page 9
• Comment argumenter le vélo en ville ?	Page 12
• La communication.....	Page 14
Rappel méthodologique	Page 17
• Un cocktail méthodologique.....	Page 18
Le vélo en mode actif, c'est quoi ?	Page 20
• Le vélo en mode actif, ce sont.....	Page 21
Le vélo en ville : un mode comme les autres	Page 23
• Le vélo inscrit dans le système général des transports.....	Page 24
• Mais un manque évident d'informations.....	Page 26
Le partage de l'espace : des problèmes, des solutions	Page 27
• Le cycliste au cœur des "frottements" dans les espaces partagés.....	Page 28
• Cyclistes et piétons : les plus vulnérables.....	Page 30
• Règlementations et incivilités.....	Page 32
• Entre voies dédiées et voies partagées.....	Page 33
• Les actions prioritaires pour fluidifier les trajectoires et apaiser la coexistence des modes.....	Page 35
Le stationnement et les services	Page 36
• Vols et manque de place : un problème pour les usagers.....	Page 37
• Le stationnement, c'est partout.....	Page 38
• Le stationnement, un difficile équilibre entre sûreté et légèreté.....	Page 39
• Le stationnement, c'est aussi un service.....	Page 40
Le bilan urbain	Page 41
• Le bilan déplacement.....	Page 42
• Le bilan accessibilité.....	Page 43
• Le bilan environnement et santé.....	Page 45
• Le bilan économique.....	Page 46
Recommandations	Page 47
• Intégrer le vélo.....	Page 48

Le Vélo en Mode Actif

Synthèse des enseignements

Favoriser l'usage du vélo en ville, telle était la demande du Prédit. Le vélo en "mode actif", telle fut la réponse, soulignant la rupture d'une image du vélo pour le week-end et les vacances à **un usage du vélo massivement utilitaire, urbain et intelligent**.

Il s'agissait, dans l'esprit des partenaires de cette étude, moins d'identifier les services et les équipements qui encourageraient la pratique du vélo en ville que de **repenser la place du vélo dans un système de mobilité urbaine** qui s'enrichit d'autres offres d'une part et d'autre part **de penser sa place dans le quotidien de ses usagers** et de ceux qui pourraient le devenir.

La renaissance du vélo en ville, les modes actifs du vélo

Le vélo, tout comme la marche, est un mode à part entière avec ses exigences propres. Il est aussi une des composantes d'une mobilité urbaine qui se transforme très rapidement. Cette évolution appelle des ressources propres et d'autres conjointes avec les autres modes dont il devient **une alternative et un complément**. Nous sommes loin de la massification des pratiques du vélo en ville, mais les signes de développement rapide encouragent à chercher un nouveau regard propre à consolider et élargir la place de ce mode dans ses deux grandes variantes : le vélo libre-service qui a servi d'étincelle et qui continue de jouer ce rôle ici et là mais surtout l'usage des vélos particuliers pour lequel peu de choses ont été jusqu'ici pensées dans la ville et qui constituent le gisement des développements à venir.

Le vélo du quotidien

Le choix du nom du chantier n'a rien d'anodin. Le "vélo en mode actif" a l'ambition de souligner une rupture dans la pratique du vélo en ville : un vélo du quotidien qui s'éloigne de l'image du vélo de week-end, pour le sport et la détente et qui adopte des couleurs utilitaires, d'intelligence et de forte praticité. Nous avons validé cette conviction : le "vélo en mode actif" évoque cette massification utilitaire du vélo en ville. On se rappelle ici le temps où le vélo était massivement utilisé. **30% de part du vélo dans les déplacements**, ça a existé jusqu'à l'aube des années 50 quand la voiture n'était pas encore massifiée et que la ville ne s'était pas étalée, **cela reste possible aujourd'hui**. Mais nous avons, ce faisant, trouvé d'autres acceptions du "mode actif" qui sont autant de perspectives de travail proposées au lecteur, d'autant plus que la marche, au même titre que le vélo, opère cette rupture d'un mode doux à un "mode actif".

Un usage systémique :

Le vélo favorise **un usage flexible et intégré dans le système général des transports**. Il est une alternative supplémentaire qui renvoie à une mobilité "farandole". Mais considérer le vélo dans le système, c'est aussi prendre en considération l'action croissante des acteurs qui s'immiscent dans les infrastructures et la communication de ces dispositifs systémiques. Cela renverra notamment à des recommandations sur les services et l'information.



Un usage éthique :

Le "vélo en mode actif", c'est **de l'urbanité, du civisme, de la civilité et de l'écoresponsabilité**. Mais, logiquement, ça vient en plus... un peu pour le décor... un peu trop peut-être ; parce qu'il faudra notamment encourager les civilités pour atténuer certains frottements du vélo avec les autres modes.

Un usage ludique :

C'est aussi l'amélioration de **l'accessibilité à la ville**, la possibilité de la découvrir autrement. Cela fait partie des déclarations spontanées des usagers. Il faut y voir une réponse juste à des pratiques plus souples du quotidien et aussi un plaisir à voir la ville autrement que dans la mécanique des parcours motorisés.

Un usage économique :

Que le vélo contribue à redistribuer l'accès à la mobilité de manière équitable pour beaucoup est un enjeu réel mais sous jacent – "quels que soient les budgets", est un argument plus convaincant. Une esquisse de **mobilité libre et durable pointe**, - aiguillonnée par des considérations économiques - est une porte d'entrée intelligente pour ceux qui ne le pratiquent pas encore.

Un usage pratique :

Cette acception du "vélo en mode actif" renvoie à **l'optimisation des parcours et des trajectoires** et s'inscrit dans la tendance à **l'autonomisation des pratiques**. Non seulement le cycliste participe physiquement de son déplacement en pédalant, mais le vélo investit aussi le quotidien actif des individus, en permettant de se déplacer plus rapidement, et d'être ponctuel. Il confère aussi la capacité de jouer avec la ville, de s'ériger stratège pour la parcourir. Le "vélo en mode actif", c'est donc aussi cette **intelligence de navigation**.

Comment favoriser l'usage du vélo en ville ?

Une fois ces enseignements acquis, le diagnostic s'est concentré sur deux chapitres où des évolutions sont attendues par les usagers, par les autorités et experts, et confirmées par les observations recueillies par une veille exercée dans ce domaine en France et ailleurs.

L'espace partagé : le problème et la solution

Le premier chapitre explore "le partage de l'espace". Quels sont aujourd'hui, objectivement, les frottements entre modes déclarés par toutes les formes de déplacement ? Ce fut le point de départ d'une réflexion sur les régulations et les aménagements qui peuvent être développés afin d'améliorer la coexistence entre modes et singulièrement pour le vélo, seul mode ne disposant pas d'espaces systématiquement protégés et de fait, considéré, par tous, comme le mode le plus vulnérable.

Dans l'espace partagé, ce qui apparaît, **c'est le désordre, la confusion et l'incompréhension**. Cela fait écran à de possibles cohabitations. L'aménagement de l'espace de la rue a été, au fil des dernières décennies, pensé autour de la primauté de la voiture. Aujourd'hui, alors que la voiture recule, comment l'espace de la rue compose avec ces nouveaux équilibres ? Ni totalement en harmonie, ni totalement en guerre, les confrontations préoccupent. On réfléchit à des solutions autour des modes délaissés, la marche et le vélo. **C'est ensemble que ces deux modes doivent militer pour de nouvelles régulations dans l'espace public.**

Les non-usagers du vélo associent majoritairement la sécurité aux voies dédiées (pistes cyclables). A l'inverse, plus on fait de vélo, plus on préfère la cohabitation des modes dans des espaces partagés. Ce choix rappelle que la priorité pour favoriser l'usage du vélo en ville est de fluidifier les déplacements des cyclistes et surtout de raisonner le vélo comme un mode à intégrer au sein de la mobilité urbaine et le penser comme un mode à part entière.



Pour favoriser l'usage du vélo en ville, **il s'agit autant de sécuriser les voies dans lesquelles circulent les cyclistes que d'intégrer le vélo parmi les autres modes de transport.** Pour ce faire, les solutions varient. Il s'agit aussi bien d'agir au niveau des infrastructures que de la signalisation et du code de la rue, ou encore de l'éducation et de l'apprentissage (*Il faut rétablir des règles de politesse*, dit Thierry Paquot), pour plus de civilités. Le ralentissement et les espaces partagés sont entrevus comme solutions. Il est question dans les réponses de l'étude d'une répartition intelligente de ces offres, avec des arbitrages localisés. Le stationnement et les services à la faveur du vélo. **A chaque espace, son aménagement optimum, sans oublier les nécessaires articulations entre ces espaces !** Les attentes sont mixtes et portent bien sur de nouvelles modalités de coexistence des modes.

Le stationnement et les services à la faveur du vélo

Le second chapitre investigate l'enjeu crucial des stationnements et des services. Il a fallu l'arrivée des vélos en libre-service pour admettre que le stationnement fait partie du vélo, au même titre que pour la voiture. Les solutions, là encore comme pour le partage de l'espace, se trouvent dans la mixité.

Le stationnement du vélo épouse la ville et le quotidien des individus. Tous ses lieux, ses recoins doivent être revisités à l'aune de cette demande. L'enjeu du stationnement en ville est d'apporter à la fois de la sûreté, de l'accessibilité et de la légèreté, et, pour cela, le parking doit s'inscrire dans les rhizomes de l'urbain. Les stations vélo – une des modalités du stationnement – sont l'occasion de proposer des services : consignes, réparation de vélos, location de vélos, automates d'accessoires vélo, vélo à assistance électrique... **Le stationnement est la réponse et l'incitation à l'intermodalité.**

Le stationnement du vélo reste sa force absolue. Libre et spontané, il maintient la praticité et les capacités singulières de maîtrise de ses parcours – le porte à porte – et de découverte de la ville. Reste à gérer sa sûreté universelle (le vol est



une préoccupation majeure pour les usagers et une contre-indication pour les non-usagers). Rejoignant les analyses des experts dans le pilote, l'étude appelle des solutions cohérentes pour le stationnement de leur vélo, tant pour consolider les utilisateurs dans leur choix que pour convaincre certaines populations solvables (comme les hypermobiles non cyclistes, voir la définition en annexe). **Tout l'enjeu est de refabriquer des logiques de financement !** (Patrick Vautier, directeur marketing à la RATP). D'un côté, il reste à convaincre les autorités organisatrices de financer les investissements et l'entretien et d'apporter les aides et subventions nécessaires. De l'autre, les cyclistes doivent admettre que le vélo, au même titre qu'une automobile, a un prix. Impliquer les cyclistes financièrement n'exclut pas de convaincre aussi les entreprises – maillons nécessaires de la chaîne – d'y participer, voire d'autres acteurs.

Comment argumenter le vélo en ville ?




Enfin, un dernier chapitre s'éloigne de la chaussée et entreprend de réfléchir aux raisonnements tenus par les usagers, les non usagers, les autorités et les autres acteurs. Comment voient-ils le vélo, ses vertus et ses limites ? Ne faut-il pas chercher ailleurs des arguments pour défendre un vélo somme toute encore largement mineur dans les pratiques de mobilité urbaines, quelles qu'aient été les accélérations récentes ?

4 types d'externalités positives

Les externalités positives liées à l'usage du vélo ont été organisées en quatre grands chapitres.

Le bilan déplacement : le premier, le "bilan déplacement", souligne non seulement tout ce qui permet aux usagers **d'optimiser leur déplacement** lorsqu'ils se déplacent à vélo, mais aussi en quoi le vélo contribue à améliorer les déplacements de manière générale. Le vélo agit à la marge, mais dans le système urbain des déplacements. **S'ajoutant à la complexité, il en facilite pourtant l'organisation.** Pour des trajets de moins de 10 kilomètres en milieu urbain, le vélo est meilleur que l'auto. Léger et souple, il s'accroche partout et fluidifie le porte-à-porte. **Le vélo rime avec le principe de certitude** (arriver à l'heure). Faire du vélo, c'est *prendre le temps d'aller vite*. Le vélo s'extirpe des difficultés du milieu urbain, évite les affluences, emprunte des raccourcis, organise les rabattements. Le vélo *a priori*, c'est **l'apaisement de la circulation et des trajets**. Le vélo, c'est aussi un **gain de place dans la rue et en circulation**. Il contribue à l'émergence de nécessaires civilités. Par l'usage massif du vélo, une attention mutuelle prend le dessus sur la congestion urbaine et assure la sécurité. Se déplacer à vélo en ville, c'est optimiser le déplacement individuel en complément du transport public. Tous les usagers de la ville profitent d'une circulation plus douce. Ces externalités positives ont été exprimées par les usagers du vélo, et dans une moindre mesure par les non-usagers. Pour en avoir clairement conscience, il faut d'abord se lancer à vélo dans la ville.



Le bilan accessibilité : le "bilan accessibilité", englobe non seulement **l'accessibilité à la mobilité, mais aussi celle à la ville.** Le vélo aujourd'hui améliore le droit à la mobilité pour tous. La réponse est encourageante : "le vélo favorise les déplacements pour plus de gens en ville" pour 89% des utilisateurs, 63% des non-utilisateurs, 80% des hypermobiles et 75% des motorisés. Le droit à la mobilité se mesure à l'accès du mode pour plus de gens, mais aussi à l'accès aux différentes ressources de la ville. L'usage du vélo étend le territoire d'accessibilité et de découverte ; *une reconquête de la rue* en quelque sorte.

Là encore ce sont davantage les usagers qui font ressortir ces externalités positives que ceux qui n'en font pas.

Le bilan environnement et santé : le "bilan environnement et santé" n'est plus à débattre. Il est connu de tous. L'activité physique pendant les déplacements engendre sans aucun doute **une meilleure santé physique et mentale.** Mais encore, pour optimiser le tout, faut-il permettre aux cyclistes de rouler sans gêne, rappelle le Docteur Saladin, économiste de la santé. De plus, le vélo est bon pour la santé de la planète et contribue à diminuer les pollutions diverses. Il encourage aussi une ville verte... encore des externalités positives au bénéfice de tous. Le vélo échappe à la pollution sonore. Il est une sourdine de la ville. Le vélo est aussi un bénéfice pour la santé des individus : diminution de l'obésité, des maladies cardiovasculaires, etc. **La difficulté est que cet argument est peu entendable !**

Le bilan économique : Le "bilan économique", résultante des 3 précédents, en dit long sur l'apport du vélo pour l'économie. Le vélo réduit le budget déplacement du ménage, mais pas seulement. L'objectif est d'éliminer la seconde voiture des ménages équipés. Le vélo, *c'est de l'argent qui ne sera pas investi dans la voiture* (Gilles Boisvert, Directeur de l'Agence Ecomobilité). Le vélo engendre aussi des **gains "virtuels"**, des économies, aussi bien pour les individus que pour les collectivités. Le vélo apporte aussi une valeur ajoutée aux offres des médiateurs (transports publics, commerces, médias...).

La communication



Les arguments, le "lobby de la rue"

Pour conclure, nous nous sommes intéressés aux contenus des messages et aux manières de les acheminer auprès des diverses cibles concernées. Les tables rondes avec des experts du vélo ont enrichi les conclusions de l'étude. Ils ont infléchi les réflexions sur la manière de communiquer et d'argumenter les apports du vélo. Qu'il s'agisse des usagers ou des autorités, il est préférable de privilégier les arguments d'efficacité et d'optimisation des déplacements. La ville de Bruxelles, représentée par Alain Vandeplass, donne l'exemple. Lorsqu'on ne table que sur la santé et l'environnement, ça ne fonctionne pas. Il faut cibler les **arguments de praticité**. Pour Véronique Michaud (Club des villes cyclables), il convient de communiquer, par un cocktail d'arguments. Il ne s'agit pas d'exclure l'argument santé, mais d'aller vers un "lobby de la rue" ! Pour Patrick Vautier (RATP), mieux vaut penser "projet de ville" que "projet de transport".

Face à un brouhaha d'images et d'informations éparses, la communication à réaliser vers les autorités progresse en paliers :

- Le premier consiste à **démontrer et communiquer le gisement du vélo et de la marche comme un dispositif délibéré** dont le développement potentiel est considérable. **Les résultats à en attendre sont largement au-delà des moyens à déployer**, mais il reste à en faire la démonstration.
- Le second interroge le rôle **d'une nécessaire information pour l'intégrer dans le jeu multimodal**. Démontrer qu'un euro investi dans l'information "mobilités" et les équipements vélo a des retombées infiniment plus immédiates et puissantes qu'un euro investi dans les infrastructures lourdes de transport.
- Enfin, le troisième niveau concerne les **questions de stationnement et de services divers et leurs pistes de financement**.

Les cibles

A l'issue de cette table ronde, cinq cibles sont identifiées :

- Les pouvoirs publics
- Les collectivités
- Les entreprises
- Les non-usagers
- Les usagers

Les collectivités territoriales constituent une cible privilégiée, puisqu'une grande part des financements des équipements (et de leurs localisations) passe par elles. Ainsi, la SNCF s'attache à leur *montrer les problèmes auxquels elles vont devoir faire face si elles n'agissent pas de suite* (engorgement des villes, congestion des stationnements...). Il y a un réel travail d'anticipation à réaliser, des scénarios à écrire.

L'implication des autorités organisatrices passe par du lobbying. Leurs représentations n'intègrent ni une juste évaluation des risques, ni une bonne compréhension des intérêts. L'enjeu de ce lobbying est de **transformer les autorités organisatrices en autorités de la mobilité**.

Par ailleurs, un lobbying spécifique et axé sur l'accidentologie pourrait être mis en place auprès des caisses d'assurance maladie, qui reconnaissent peu le vélo, supposé trop dangereux ; ce qui est à l'origine de nombreuses disparités régionales. Quant aux chefs d'entreprise, dit Alain Vandepiaz, *il faut identifier les éléments importants pour eux et parler le langage économique*. Les effets induits du vélo dans l'entreprise sont mesurables et éloquentes. Une démarche de communication et de marketing auprès des entreprises a permis à la Belgique de convaincre plus de 70 entreprises d'instaurer le "Friday Bikeday", et *les retombées sont très positives* (Alain Vandepiaz).



Les cyclistes et les piétons "automobiles"

Suite aux tables rondes réalisées avec des experts, il est apparu comme indispensable **d'œuvrer et de communiquer en même temps des bienfaits des cyclistes et des piétons en ville**. Il est nécessaire de solidariser les deux populations, de leur faire partager un vocabulaire et des argumentations. Ils s'insèrent ensemble dans la ville comme des modes actifs et contribuent à transformer l'espace public. Ils sont dans la même quête, dans une transformation similaire, ils empruntent le même chemin. Il faut **conjuguer le piéton et le cycliste comme des "auto-mobiles" ou "auto-multi-mobiles"** (Georges Amar, [Mobilité durable – Changement de paradigmes](#)), c'est-à-dire comme des individus autonomes et actifs, qui *conçoivent et coproduisent leur propre mobilité*).

Le Vélo en Mode Actif

Méthodologie

L'étude "Le Vélo en Mode Actif" s'est déroulée en **plusieurs phases**. Après une première phase pilote, des pistes ont été identifiées et ont permis l'élaboration d'un questionnaire "quali-quantif" en face à face. La passation a eu lieu dans 9 villes françaises auprès de 631 individus. Les résultats de cette étude formulés, deux tables rondes avec des experts ont été organisées pour mesurer la pertinence des résultats et les enrichir.

Le présent rapport s'appuie sur toutes ces phases pour répondre à la demande du PREDIT.

Un cocktail méthodologique

La phase pilote

La première phase d'étude – dit la phase pilote – s'est déroulée en 3 volets simultanés :

- Une veille approfondie durant tout le déroulement de l'étude.
- Des entretiens avec des experts.
- Des entretiens avec des usagers du vélo à Paris et à Lyon.

La phase quali-quantitative

Suite à la phase pilote, des pistes ont été identifiées et ont permis l'élaboration du questionnaire. Les résultats du questionnaire analysés, ils ont été mis en perspective lors de deux tables rondes avec des experts, ce qui a permis d'enrichir ces résultats et de mettre à jour des pistes d'action à mener pour favoriser l'usage du vélo en ville.

- **Les villes et les quotas**

631 individus ont été interrogés en face-à-face à domicile (cf. questionnaire en annexe page 8). 9 villes françaises ont fait l'objet de l'investigation (soit environ 70 individus interrogés par ville). Les villes sélectionnées ont toutes, hormis la petite couronne, pris des mesures en matière de vélo.

- Paris (69 individus)
- Paris petite couronne (71 individus)
- Lyon (72 individus)
- Lille (67 individus)
- Bordeaux (72 individus)
- Strasbourg (66 individus)
- Orléans (71 individus)
- Besançon (72 individus)
- Chambéry (71 individus)

Les résultats de l'étude ont été interrogés selon 3 plusieurs catégories d'individus, identifiées selon les critères suivants :

- Les pratiques du vélo ou non.
- L'hypermobilité (intensité des usages des modes de transport).
- Les mobilités motorisées (utilisation dominante de la voiture et des TC).

Les individus qui n'utilisent pas du tout ou presque pas les différents modes de transport n'ont pas été pris en compte.

- **Un échantillon raisonné**

Cet échantillon ne prétend à aucune représentativité, mais s'attache à faire des focus sur les catégories d'individus qui nous intéressent. Cet échantillon raisonné permet de comprendre les représentations, les valeurs et les pratiques des usagers du vélo. Les cyclistes ont souligné les points forts et faibles du vélo en ville. Quant aux "hypermobiles", ils ont une connaissance précise des différents modes de déplacement et ont instruit les arbitrages des modes. Enfin, les individus qui utilisent des modes de transport motorisés, comme la voiture ou les transports en commun, et qui n'utilisent pas le vélo, nous ont permis de comprendre quels sont les leviers susceptibles de les inciter à utiliser un vélo, et les freins à son usage.

En annexe :

Le détail sur les catégories interrogées : page 5

La liste des experts interrogés : page 23

Le questionnaire : page 8

Le Vélo en Mode Actif

Le vélo en mode actif, c'est quoi ?

La terminologie de "vélo en mode actif" est le point de départ de cette étude. Elle renvoie à **un vélo devenu massivement utilitaire et qui s'éloigne de son acception dominante (vélo détente, vélo week-end et vélo sportif).**

Tout au long de l'étude, nous avons enrichi cette notion et découvert d'autres manières de la définir.

Le vélo en mode actif, ce sont...

1. Un vélo qui atteint une masse critique

Des rapports de force avec les autres modes naissent des perspectives. Tout le monde essaie en même temps, il y en a plein, alors tout le monde fait attention (le cercle vertueux). C'est aussi le réveil des gènes du vélo (du temps où il était massivement utilisé).

2. Un vélo compatible, interopérable et intermodal

Le vélo est à la fois un moyen normal de se déplacer, productif (rapide, économique et qui ne tient pas de place). Principe : il faut beaucoup d'offres et beaucoup de services, car la demande est très fragmentée.

3. Un vélo qui concerne la partie active du quotidien

Le vélo, c'est ce qui va plus vite en ville, une fois intégré le porte-à-porte. Il est en rupture avec les représentations d'un outil sportif ou de loisirs.

4. Un praticien éclairé et multimodal de la ville

Les usagers arbitrent les modes, les itinéraires, les destinations, les navigations, etc. C'est une conjugaison de statuts multiples de voyageur (ex. l'autocycliste), et une réponse aux nécessaires conjugaisons des modes.

5. Un cycliste autonome et maître de ses mobilités ouvertes

Les citadins ont des vies trop complexes pour que le vélo réponde à tous nos besoins. Le vélo, c'est une alternative... c'est avoir le choix. Aux Pays-Bas, les enfants de 10 ans vont à l'école à vélo et les seniors sont autonomes à vélo aussi.

6. Un cycliste engagé : civisme, civilité et écoresponsabilité

Il faut oser le vélo. *Je suis citoyen et je suis actif dans l'économie du CO2.* C'est aussi l'implication des usagers, pour signaler des dysfonctionnements, suggérer des améliorations ou contribuer à véhiculer de l'information (widgets, infos en temps réel, etc.).

En annexe

La liste des experts interrogés
page 23

7. Un individu qui engage son corps (effort, santé...)

S'il y a un mode qui est actif et dynamique – on pédale ! –, donc qui demande de l'énergie personnelle, c'est bien le vélo.

8. Une accessibilité renforcée à la ville et à ses ressources

Dans 'doux', il n'y a pas ce positif. Dans 'voiture', il n'y a pas cet 'actif' du vélo. *Chez les élus, on n'en est pas au point où la nécessité d'une piste cyclable pourrait conduire à la suppression d'une rangée de voitures* (Gilles Boisvert, Directeur de l'Agence Ecomobilité).

9. Une implication de tous (autant du côté de l'autorité et des acteurs que des usagers)

Les infrastructures (et d'abord tous les stationnements, mais aussi les amorces VLS, Vélo Libre Service) doivent permettre à toute la population de s'approprier le vélo et ses espaces urbains de mobilité. Le développement du vélo, c'est une question d'infrastructures et d'équilibres du territoire (entre modes) avec moins de voiture et donc son corollaire, l'apaisement de la circulation. Quand on calme la vitesse des véhicules motorisés, on règle le problème du vélo.

10. Toute la population, toutes classes, toute culture et toute activité

Le vélo, c'est la reconquête de la rue pour tous par la possibilité de choix : les démunis, les personnes âgées, handicapées, les enfants eux-mêmes, etc. Le vélo crée un espace où la vie locale l'emporte sur la circulation. Les solutions doivent correspondre à une perception locale de l'espace. Redonner l'envie aux gens d'habiter en ville, à proximité de leur lieu de travail, d'étude et diminuer ainsi les conséquences de leurs déplacements. Se joue ici un intérêt économique, urbain et social : le rééquilibrage par le gratuit, l'économique et l'accessible.

Le Vélo en Mode Actif

Le vélo en ville : un mode comme les autres

Le vélo en ville est confronté à de nombreux freins (incivilités, météo, relief, vols, dégradations, ...). Le vélo c'est bien, mais pas tout le temps et pour tous les types de trajet ! Il est une offre parmi d'autres. **Pour favoriser son usage, il doit être pensé dans un contexte multimodal et face à la multiplicité des situations de mobilité.**

Le vélo inscrit dans le système général des transports

Le vélo utilitaire

Le vélo en ville, ce n'est pas uniquement le week-end ou pour se balader. Depuis quelques années, on voit naître les formules de *vélotaf* (se rendre au travail à vélo), *vélocourse* (aller faire ses courses à vélo), etc. Le vélo est utile au même titre que les autres modes de déplacement en ville. Certains usagers en ont pris spontanément conscience.

Pour autant, des freins à l'usage du vélo en ville

Les premiers freins rencontrés sont ceux du partage de l'espace, de l'insécurité et des incivilités. La question des différentiels de vitesse des modes est cruciale dans cette chorégraphie des modes.

Le vélo substitut et complémentaire

C'est pourquoi le vélo ne doit pas être vu comme un mode "à part", mais comme un mode singulier inscrit dans le système des transports au même titre que les autres modes. Il doit être pensé en termes de complémentarité. C'est tout le cocktail des offres qui permet aux usagers de jongler avec les modes selon le type de déplacement qu'ils ont à réaliser.

	Tout à fait d'accord	Total d'accord
1. Utilisateurs	27%	70%
2. Non-utilisateurs	6%	39%
3. Hypermobiles	14%	57%
4. Motorisés	12%	37%

Le vélo en ville, ça remplace les transports en commun (Q3)



	Tout à fait d'accord	Total d'accord
1. Utilisateurs	32%	75%
2. Non-utilisateurs	20%	58%
3. Hypermobiles	34%	82%
4. Motorisés	22%	57%

Se déplacer efficacement en ville, c'est savoir utiliser le plus de moyens de transport possible (Q3)

	Tout à fait d'accord	Total d'accord
1. Utilisateurs	27%	70%
2. Non-utilisateurs	22%	59%
3. Hypermobiles	33%	77%
4. Motorisés	18%	57%

Dans un même trajet, il ne faut pas hésiter à utiliser plusieurs moyens (Q3)

	Tout à fait d'accord	Total d'accord
1. Utilisateurs	47%	93%
2. Non-utilisateurs	32%	84%
3. Hypermobiles	49%	92%
4. Motorisés	34%	87%

Les besoins des citoyens en matière de déplacement sont de plus en plus importants (Q3)

Mais un manque évident d'informations



	Il faudrait donner plus d'informations sur les modes de déplacement et leur articulation	Il faudrait favoriser l'échange d'information entre les gens qui se déplacent	Il faudrait diversifier les modalités d'information	Rien de tout cela
1. Utilisateurs	41	21	17	41
2. Non-utilisateurs	17	25	21	25
3. Hypermobiles	43	15	20	21
4. Motorisés	43	17	15	25

Pourcentage d'individus qui sont le plus d'accord avec les affirmations suivantes :

	On peut encore beaucoup améliorer	Tout reste à faire	L'essentiel est disponible et pratiquement fait	NSP
1. Utilisateurs	71	15	14	0
2. Non-utilisateurs	56	28	15	1
3. Hypermobiles	70	15	15	0
4. Motorisés	61	23	15	1

Pourcentage d'individus qui pensent qu'en matière d'information sur les déplacements en ville, quels que soient les modes...

Que ce soit lors des tables rondes ou au vu des résultats de l'étude quantitative, le manque d'information pour les usagers en ce qui concerne les déplacements en ville est évident. C'est un axe d'action prioritaire. En premier lieu, il convient de faire admettre aux divers acteurs que le vélo est un mode de déplacement à part entière et qu'il s'inscrit dans le système général des déplacements urbains. Ensuite, il convient d'agir au niveau des informations nécessaires aux usagers.

Il est important que **l'information véhiculée soit intégrée dans une offre et une réflexion multimodales.**

Méthodologie

Question posée : En matière d'information sur les déplacements en ville, quels que soient les modes, (à pied, en vélo, en voitures, en transports en commun, en moto...),

Le Vélo en Mode Actif

Le partage de l'espace : un problème, des solutions

Respect des règles, abandonnons ! Respect des autres, fonçons ! Serge Morin et les participants de la table ronde intitulée "Vélo, multimodalité et apaisement des circulations", ont confirmé la conviction, bâtie sur l'étude, selon laquelle **l'espace partagé est le problème et la solution du vélo en ville**. Les problèmes, ce sont les incivilités face à la difficile coexistence des modes et les insécurités qui en découlent. La solution, tous s'accordent, se trouve dans le **ralentissement et dans l'aménagement de la voirie**, et plus généralement dans une **meilleure distribution de l'espace et des modes**. Ce qu'il faut, c'est **arrêter la compétition modale** !

Le cycliste au cœur des "frottements" dans les espaces partagés

Une forte gêne des cyclistes dans l'espace public...

Le partage de l'espace entre les véhicules motorisés, les vélos et les piétons ne se fait pas toujours sans "frottements". Vitesses et sillons des uns et des autres divergent souvent. Comme l'a dit Patrice Jourdan, Directeur commercial et marketing, Vinci Park, les espaces partagés sont habités de règles implicites : tantôt la voiture est en position de force, tantôt la moto, tantôt c'est le cycliste, tantôt le piéton, etc. La loi du plus fort et du plus rapide domine, et elle se cumule à la maîtrise d'un territoire (le trottoir, c'est fait pour les piétons). Sur le modèle du "triangle de la gêne" réalisé par l'INSEE en 1998, l'étude a mesuré le taux des gênes des usagers selon le mode de déplacement utilisé et par rapport aux autres modes présents dans l'espace public. Le constat est clair : **c'est à vélo qu'on est le plus gêné par les autres modes de transport** (cf. schéma 1 ci-contre). Et pour cause ! Dans l'espace public, le vélo n'a pas d'espace systématiquement protégé et il empiète souvent sur le "territoire" de quelqu'un d'autre. Le cycliste est de fait au cœur des frottements.

... surtout vis-à-vis des véhicules motorisés

Les cyclistes sont particulièrement gênés par les véhicules plus rapides qu'eux (cf. schéma 2 ci-contre), sources de dangerosité et d'insécurité, et pour qui, dans la majorité des cas, la ville a été construite, rappelle Christian Tarpin, directeur du développement de Setec its / linéa.

A partir de ce constat, il restait à évaluer l'importance de la mode par rapport aux autres.

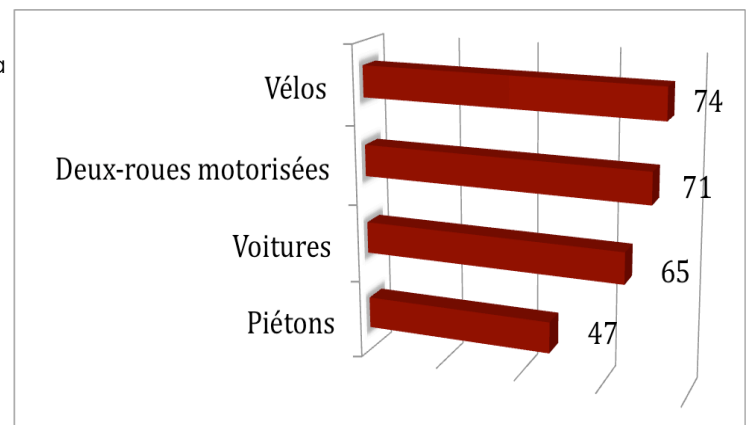


Schéma 1: Pourcentage d'individus qui déclarent être gênés dans le statut de...

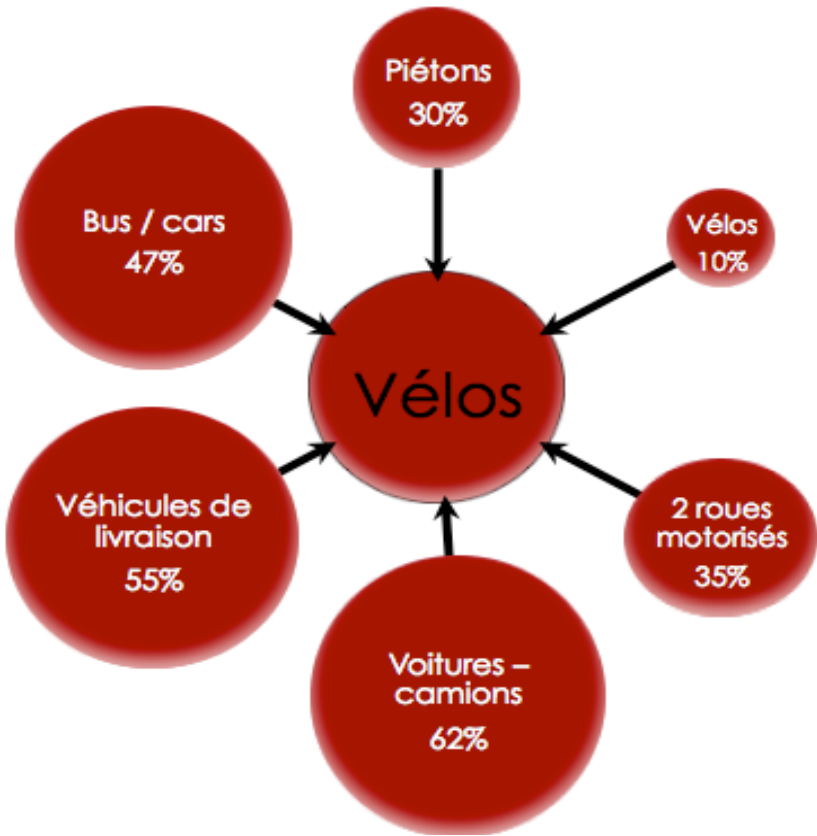


Schéma 2: Pourcentage d'individus qui se déplacent à vélo qui se déclarent être gênés par...

Méthodologie

Question posée : "Sur chaque mode de déplacement que vous pratiquez quand vous êtes..., diriez-vous que vous êtes gêné par : ... "

Rappel : notre population est atypique. Elle est plus mobile que la moyenne et elle comporte une part démesurée de cyclistes face à cette même moyenne.

En annexe :

Tous les quadrilatères de la gêne : page 26

Le "triangle de la gêne", INSEE, 1998 : page 25

Le nombre de gênes déclarées par individu : page 25

Cyclistes et piétons : les plus vulnérables

Méthodologie

Question posée : *Comme le vélo se développe en ville, il est nécessaire d'organiser la cohabitation entre les différents modes de déplacement. Pensez-vous qu'il faille favoriser...*

Une protection des cyclistes par rapport aux modes motorisés...

Tous les usagers de l'espace public s'accordent sur la nécessité de protéger en priorité les cyclistes des véhicules motorisés. Et, plus on pratique le vélo en ville, plus la demande est forte. Cette protection doit se faire notamment face aux deux-roues motorisés et les voitures. Si les valeurs sont moindres chez ceux qui ne font pas de vélo pour se déplacer en ville, **il y a toujours une majorité pour favoriser le vélo contre les voitures**, et encore davantage contre les deux-roues motorisés.

... mais chacun prêche pour sa chapelle

Alors que 57% des cyclistes pensent que le vélo est à favoriser contre les transports collectifs, les individus motorisés favorisent les transports collectifs à 70%. Chacun considère son mode en priorité.

Une conquête de l'espace commune aux cyclistes et aux piétons

Dans l'espace partagé, la chorégraphie des déplacements n'est donc pas fluide, et quand existent des espaces dédiés, se pose la question des "croisements". Il convient alors de se tourner vers les solutions pour fluidifier et apaiser cet espace. En premier lieu, nous nous sommes demandés en faveur de qui les actions doivent être menées.

Entre les piétons et les cyclistes, il est difficile pour les usagers de faire la part des choses : mais qui faut-il protéger en priorité ? ¼ des interviewés ne répondent pas à la question. Quant aux autres modes, mis à part ceux qui se déplacent à vélo qui favorisent légèrement le vélo, ils favorisent plutôt la marche.

Pourtant, **cyclistes et piétons ont le même enjeu dans l'espace public**. Même si des aménagements piétons ont été réalisés ces dernières années, il reste encore beaucoup à faire. Ces deux modes respectifs sont également vulnérables malgré une incompréhension mutuelle.



... les piétons

	... le vélo	... les piétons	... NSP
1. Utilisateurs	38	35	38
2. Non-utilisateurs	20	65	20
3. Hypermobiles	26	46	26
4. Motorisés	21	56	21

... les deux-roues motorisés

	... le vélo	... les 2 roues	... NSP
1. Utilisateurs	82	7	7
2. Non-utilisateurs	62	20	20
3. Hypermobiles	74	13	13
4. Motorisés	71	11	11

... la voiture

	... le vélo	... la voiture	... NSP
1. Utilisateurs	78	11	11
2. Non-utilisateurs	46	19	19
3. Hypermobiles	54	18	18
4. Motorisés	78	11	11

... les transports en commun

	... le vélo	... les TC	... NSP
1. Utilisateurs	44	44	10
2. Non-utilisateurs	12	12	7
3. Hypermobiles	33	33	8
4. Motorisés	20	20	10

Règlementations et incivilités

Des "règles de politesse à rétablir !" (Thierry Paquot)

Le problème du partage de l'espace, ce sont surtout les incivilités. L'étude "Vélo en Mode Actif" confirme largement ce fait. Parmi les raisons des difficultés de circulation à vélo en ville, les incivilités arrivent largement en tête pour tous¹ :

- 44% pour les utilisateurs du vélo
- 50% pour les non-utilisateurs
- 46% pour les hypermobiles
- 51% pour les mobilités motorisées.

Là encore, le problème renvoie à des solutions. **Il s'agit de rétablir des règles de politesse, de faire de la rue un espace de compromis** (Dominique Riou, Chargé d'Etudes à l'IAURIF), **d'éduquer les gens**. De nombreuses démarches voient déjà le jour en ce sens. C'est notamment le cas de Bordeaux qui, après avoir connu un accroissement rapide des déplacements à vélo en ville, met en place un **permis cycliste** pour faire comprendre aux individus les réflexes à adopter.

Un espace concurrentiel à déréglementer

Apaiser les espaces partagés passe également par la modification des règles établies pour les voitures. **Le code de la rue fait ses preuves en Belgique** déjà et il est en expérimentation en France, dans des villes comme Bordeaux. Les Hollandais et Allemands, par ailleurs, ont créé des îlots d'espace sans aucune signalisation. Ils font la preuve que la responsabilisation croît avec la diminution des signalisations réglementées. C'est aussi le cas lors d'une réduction des vitesses pour tous. Mais des solutions sont aussi à explorer du côté des aménagements de la ville.

Méthodologie

Parmi 5 items, dont "Les vitesses de déplacement des piétons, vélo et véhicules motorisés sont trop différentes", "Tout le monde veut aller trop vite", "C'est la loi du plus fort entre les différents modes de déplacements", "Le vélo en ville n'est pas encore entré dans les habitudes".

En annexe :

Les données complètes sur l'incivilité : page 28

Les résultats obtenus sur le code de la rue : page 29

Les résultats obtenus sur les zones 30 km/h : page 30

Entre voies dédiées et voies partagées

De pistes dédiées comme gage de sécurité...

Toutes les pistes cyclables sur les trottoirs que les piétons ne voient pas... On ne peut pas aller sur la route et on ne peut pas aller sur le trottoir parce qu'on risque de se prendre un piéton ! Dans ce sens-là, c'est un trajet qui n'est plus du tout agréable, ça demande une vigilance... (Colette, 43 ans, Paris).

La route en sens unique ne laisse pas de place au vélo, le trottoir est envahi des piétons, les pistes cyclables sont peu respectées des autres usagers de la rue et le cycliste abuse de la voie dédiée sur le trottoir. Cette difficile appropriation de l'espace par les cyclistes fait écho au fort sentiment de gênes exprimé. C'est aussi l'occasion de soulever la question de l'arbitrage entre voies dédiées et voies partagées.

Moins on fait de vélo et plus on désire de pistes cyclables. Alors que 25% des utilisateurs réguliers font la demande de pistes cyclables protégées, ils sont 39% chez les utilisateurs occasionnels. Le manque de pistes cyclables est un frein supposé à l'usage du vélo en ville pour ceux qui ne le pratiquent pas encore. **Les pistes cyclables endossent le rôle d'espaces sécurisés.** Chez les non-utilisateurs, les dangers sont largement associés à l'usage du vélo en ville. 24% d'entre eux déconseilleraient à un ami de circuler à vélo en ville parce que "c'est trop dangereux" (Q51).

... à la cohabitation pour plus de liberté

Pourtant, quand on a l'habitude de circuler en ville à vélo, les pistes cyclables ne sont pas évoquées comme la solution miracle: 54% des utilisateurs réguliers et 59% des hypermobiles réguliers préfèrent la cohabitation des modes dans l'espace partagé aux pistes propres.



Réduire les différentiels de vitesse et instaurer des civilités... voilà la pédagogie qui, pour les utilisateurs réguliers, permettra aux cyclistes de trouver une paix urbaine.

	% de choix sur 16 items	Position sur 16 items
1. Utilisateurs	33%	2
2. Non-utilisateurs	73%	1-2
3. Hypermobiles	39%	2
4. Motorisés	44%	3

Pourcentage d'individus qui n'ont pas utilisé le vélo lors de leur dernier déplacement en raison de l'absence de pistes cyclables (Q26)

	... l'installation de voies ou pistes propres au vélo	... la recherche de modes de cohabitation entre les modes
1. Utilisateurs	55%	45%
2. Non-utilisateurs	69%	31%
3. Hypermobiles	54%	46%
4. Motorisés	65%	35%

Pourcentage d'individus qui pensent que les difficultés de circulation pourront être réglées par... (Q11)

Les actions prioritaires pour fluidifier les trajectoires et apaiser la coexistence des modes

Inscrire le vélo dans le système des déplacements

La généralisation des pistes cyclables est une fausse bonne piste : d'un côté, moins on fait de vélo et plus on veut de pistes cyclables; de l'autre, plus on fait de vélo et plus on préfère la cohabitation dans des espaces partagés aux pistes cyclables. La piste cyclable encourage les cyclistes urbains à l'autonomie et à la découverte de la ville. **Pour les uns, la piste cyclable résonne comme une sécurité. Pour les autres, comme un enfermement.**

Néanmoins, ce premier choix des individus interrogés nous rappelle que la priorité pour favoriser l'usage du vélo en ville, c'est **d'agir au niveau des espaces et de fluidifier les déplacements des cyclistes** et surtout de raisonner non pas comme un mode à part, à protéger, mais d'un mode à intégrer au sein de la mobilité urbaine, un mode comme les autres.

Adapter l'offre au territoire

Ce n'est pas un arbitrage entre voie dédiée et voie partagée dont il est question, mais d'une **répartition intelligente de ces offres**, avec des arbitrages localisés. **A chaque espace, son aménagement optimum**, sans oublier les nécessaires articulations entre ces espaces !

Une place existe pour la coexistence des modes. Les usagers réguliers et encore plus les hypermobiles sont bien conscients des limites des pistes cyclables. Il faut porter les efforts sur de nouvelles modalités de coexistence des modes.

Le Vélo en Mode Actif

Le stationnement et les services

Ce n'est qu'après avoir admis que le vélo est un mode de déplacement en soi et que l'information est primordiale qu'il est temps d'enrichir la question du stationnement et des services associés. D'après les personnes interrogées, le stationnement du vélo doit **épouser tous les recoins de la ville**. L'enjeu du stationnement en ville est d'apporter **à la fois de la sûreté, de l'accessibilité et de la légèreté** et de s'inscrire dans le réseau urbain, ce qui maintient la praticité et les capacités singulières de **maîtrise de ses parcours et de découverte de la ville** des déplacements à vélo.

D'une façon générale - et rejoignant par là les analyses des experts -, nous confirmons l'hypothèse qu'avec plus de solutions cohérentes pour le stationnement de leur vélo, les utilisateurs trouveraient une satisfaction et certaines populations solvables (comme les hypermobiles non cyclistes) se déplaceraient davantage à vélo en ville. **Une des difficultés se trouve dans les logiques de financement.**

Vols et manques de place : un problème pour les usagers

Les utilisateurs concernés par le problème du vol

En ce qui concerne le stationnement, la question des vols de vélo resurgit comme principal obstacle chez les utilisateurs du vélo. En toute logique, les non-utilisateurs sont trois fois moins concernés par ce problème.

Le manque de places : un frein mineur en général...

Le manque de places de stationnement est moins un problème, sauf pour les hypermobiles. Amenés à arbitrer trois raisons les plus importantes de rejet du vélo sur 14 propositions, ils portent leurs réponses sur les risques de vols en 3^e position avec 38% et le manque de places de stationnement en 4^e position avec 17%. Rappelons que les hypermobiles se caractérisent par une bonne connaissance des pratiques des différents modes disponibles. Pour eux, les modes de déplacement sont complémentaires. Le vélo est pour eux une solution de déplacement parmi d'autres, qu'ils inscrivent dans un système. Et pour cela, **il faut que le vélo réponde à des règles**. C'est la rançon à payer pour que le vélo devienne un mode à part entière.

Méthodologie

Question posée : De façon générale dans votre ville, parmi toutes ces raisons, quelles sont **les 3 plus importantes** raisons de rejets du vélo ?

En annexe

Tous les résultats des questions Q38 et Q39 page 31 et 32

	Catégories	Nombre d'individus (en %)	Position de l'item sur un total de 14
... les risques de vols (Q38)	1. Utilisateurs	33%	4
	2. Non-utilisateurs	13%	10
	3. Hypermobiles	31%	4
	4. Motorisés	17%	8
... le manque de places de stationnement dédiées au vélo (Q38)	1. Utilisateurs	12%	9
	2. Non-utilisateurs	5%	11
	3. Hypermobiles	11%	9
	4. Motorisés	8%	11

Schéma 1: Pourcentage d'individus qui citent... parmi les 3 raisons de rejet du vélo les plus importantes lors du dernier déplacement (sur 14 items).

Le stationnement, c'est partout

En annexe

Voir le questionnaire page 8 pour se référer aux questions Q40 et Q42.

Avant la sécurité contre les vols et les dégradations, les individus demandent tous sans exception des **parkings installés partout dans la ville** (Q42).

La notion de réseau est centrale !

Dans ce réseau de stationnement urbain, aucun lieu n'est privilégié (Q40). Le stationnement du vélo, ce doit être disséminé dans tout jalonnement des parcours cyclistes et dans toutes leurs extrémités. Pour plus d'autonomie et de fluidité, l'enjeu semble porter davantage sur la **nécessité d'épouser les réseaux déjà existants** que sur la création d'un réseau supplémentaire et fermé sur un seul mode.

Q40 & Q42	Utilisateurs		Non-utilisateurs		Hypermobiles		Motorisés	
	TA*	TAFA**	TA	TAFA	TA	TAFA	TA	TAFA
A domicile	75%	36%	71%	15%	74%	30%	70%	23%
Commerces	86%	41%	70%	19%	83%	37%	78%	28%
Travail études	87%	43%	73%	27%	84%	39%	77%	31%
Espaces culturels	86%	46%	73%	34%	81%	41%	76%	37%
Stations TC	85%	45%	71%	31%	86%	44%	74%	33%
Partout en ville	84%	44%	72%	30%	84%	36%	74%	37%

*TA : Total d'accord

**TAFA : Tout à fait d'accord

Le stationnement, un difficile équilibre entre sûreté et légèreté

Pour les utilisateurs, la facilité de parking l'emporte sur les risques de vols.

En annexe

Voir le questionnaire page 8 pour se référer à la question Q43.

Plus on se déplace à vélo, et plus la légèreté l'emporte sur la sécurité. Plus on utilise le vélo, plus on remarque cette facilité de stationnement. Le vélo est par ailleurs recherché pour sa capacité à assurer du porte à porte. On gare (mal) le vélo devant la porte plutôt que marcher 50 ou 300 mètres.

Le stationnement à la volée ne convainc pas tout le monde. En croisant les lieux de stationnement (Q40) et la difficulté à accrocher son vélo dans la rue (Q39), on remarque que le stationnement dans la rue et près des habitations est celui qui pose le plus problème.

La réponse peut alors se formuler ainsi : **en sûreté, mais partout, simplement et toujours rapidement.**

Vous préférez accrocher votre vélo... (Q43)	... au plus près du rendez-vous	... à 50 mètres (arceaux)	... à 300 mètres (stations fermées)
1. Utilisateurs	48%	42%	10%
2. Non-utilisateurs	48%	42%	7%
3. Hypermobiles	51%	38%	12%
4. Motorisés	46%	46%	6%

Le stationnement, c'est aussi un service !

Si le stationnement doit être réglé partout, différentes solutions existent et sont sollicitées par les individus. D'un simple arceau pour accrocher son vélo à des automates, les demandes sont variées.

- En premier lieu, tous **les individus demandent des consignes**. Ce qui se joue là, c'est une vie nomade et légère. Les consignes apportent aussi une réponse au **premier obstacle du vélo en ville : la météo** (63% pour les utilisateurs, 41% pour les non-utilisateurs, 61% pour les hypermobiles et 49% pour les motorisés, Q38). Les consignes permettent aussi d'alléger le cycliste en lui permettant de stocker certaines affaires.
- Ensuite, les individus demandent **des services de réparation de vélos**, peu présents aujourd'hui.
- En 3e position, les personnes interrogées souhaitent que les stations de vélo proposent **la location de vélos**. On peut aussi se poser la question d'une location qui permette de déposer le vélo loué à une autre station que celle où il a été loué ("one way" comme les VLS, Vélo Libre Service).
- En 4e position, **les automates** soulèvent les questions de l'autonomie et du modèle économique. Ils pourraient délivrer les accessoires utiles à l'usage du vélo sous certaines conditions, comme des accessoires fluorescents pour la nuit ou des vêtements de pluie en cas de mauvais temps, ou tout simplement des pinces pour les pantalons.

Méthodologie

Question posée : Si on vous proposait un parking à vélo fermé et sécurisé, quels sont les 3 services qui vous paraîtraient les plus utiles ? (Q44)

Précision que 27% des utilisateurs du vélo seraient intéressés par un parking fermé et sécurisant. C'est le cas de 25% des hypermobiles et de 15% des motorisés. Les services ici présentés ne prennent en compte que les individus intéressés par un tel type de stationnement vélo (Q39).

En annexe :

Tous les résultats des services proposés page 33

Le Vélo en Mode Actif

Le bilan urbain



Ce chapitre se nourrit des enseignements de l'étude. Il a aussi été instruit **en collaboration avec l'ODIT** (Observation, Développement et Ingénierie Touristique) et le cabinet Inddigo.

L'étude "le vélo en mode actif" vise à identifier les déterminants qui favorisent l'usage du vélo en ville. Dans cette démarche, la question ne se résume pas aux pratiques, aux attitudes et à leurs réponses. Le vélo renvoie à d'autres enjeux économiques, de santé, d'urbanisme, d'urbanité, d'écologie, ... Dans la foulée, se pose **la question des communications**.

L'étude du "bilan urbain", qui désigne les externalités positives de l'usage du vélo en ville, permet :

- de cerner les différents cibles et les argumentaires afférents,
- d'identifier les externalités qui sont des leviers à l'usage du vélo,
- de valoriser les attentes et les perceptions des uns et des autres.

Le bilan déplacement

Le bilan déplacement tient une place particulièrement importante au niveau de la communication, dans la mesure où c'est la praticité qui parle le plus aux individus. En voici les principaux arguments :

Une ville roulable

Par l'usage massif du vélo, une attention mutuelle prend le dessus sur la congestion urbaine et assure la sécurité. Se déplacer à vélo en ville, c'est optimiser le déplacement individuel en complément du transport public.

Tous les usagers de la ville profitent d'une circulation plus douce.

Une ville sécurisée

D'après l'ODIT, l'insécurité à vélo induit des coûts de 500 Md d'euros par an. Mais, **plus la part du vélo est forte, moins il y a d'accident**. Deux fois plus de cyclistes, ça équivaut à seulement 1/3 fois plus d'accidents et à 1/3 fois moins de risque d'accidents¹. De fait, plus l'usage du vélo est important, moins les coûts d'accidentologie induits le sont. C'est donc bien à un cercle vertueux que conduit l'accroissement du vélo en ville

Un gain de temps

Parmi les personnes interrogées qui ont utilisé un vélo lors de leur dernier déplacement, plus de la moitié l'ont fait parce que ce mode permettait de gagner du temps (Q21).

Un gain de place

D'après l'association des départements cyclables, un vélo en stationnement c'est 1m² d'espace, une voiture c'est 10 m². En circulation, c'est 5200 cyclistes/h sur une bande de 2 mètres de large contre 2200 autos/h sur une bande de 3,5 mètres de large.

Méthodologie

Source : Association des départements cyclables et Nicolas Mercat – Réussir sa politique vélo, outils pratiques pour une communication efficace, 2007

En annexe

Tous les résultats du bilan urbain page 34

Le bilan accessibilité

La réappropriation de la ville

Le "bilan accessibilité" renvoie à l'élargissement des accès aux déplacements et des accès aux ressources de la ville. Le vélo aujourd'hui **améliore le droit à la mobilité pour tous**. La réponse est encourageante : "le vélo favorise les déplacements pour plus de gens en ville" pour 89% des utilisateurs, 63% des non-utilisateurs, 80% des hypermobiles et 75% des motorisés. Le droit à la mobilité se mesure par l'accès du mode à plus de gens et à plus de ressources. L'usage du vélo étend le territoire d'accessibilité et de découverte ; **une reconquête de la rue** en quelque sorte. Là encore ce sont davantage les usagers qui font ressortir ces externalités positives que ceux qui n'en font pas.

Le droit à la mobilité

Le vélo, en tant qu'offre supplémentaire parmi les modes de déplacement en ville, **augmente les possibilités de se mouvoir pour plus de gens**. Il est question d'une plus grande autonomie des enfants et des seniors. C'est notamment le cas aux Pays-Bas, où les personnes âgées gagnent en stabilité grâce aux tricycles et au VAE (vélo à assistance électrique). C'est aussi le cas aux Etats-Unis, où des programmes de déplacements scolaires à vélo se mettent de plus en plus en place, contribuant ainsi à de nombreux gains, notamment pour les ménages.

	Catégories	Total d'accord	Tout à fait d'accord
Le vélo favorise les déplacements en ville pour plus de gens (Q5)	1. Utilisateurs	89%	40%
	2. Non-utilisateurs	63%	15%
	3. Hypermobiles	80%	32%
	4. Motorisés	75%	24%
Le vélo permet de faire plus de choses en ville (Q4)	1. Utilisateurs	77%	25%
	2. Non-utilisateurs	38%	07%
	3. Hypermobiles	66%	16%
	4. Motorisés	53%	15%

Un trajet en vélo, ça permet de découvrir la ville (Q4)	Total d'accord	Tout à fait d'accord
1. Utilisateurs	88%	42%
2. Non-utilisateurs	69%	20%
3. Hypermobiles	89%	34%
4. Motorisés	73%	25%

Un trajet en vélo en ville, c'est comme un petit voyage (Q4)	Total d'accord	Tout à fait d'accord
1. Utilisateurs	80%	33%
2. Non-utilisateurs	47%	9%
3. Hypermobiles	71%	26%
4. Motorisés	53%	15%

Le bilan environnement et santé

Des externalités qui font consensus

Toutes catégories confondues, le vélo en ville ne fait aucun doute : il est bon aussi bien pour la santé des individus que pour celle de la planète. Les externalités positives "sociales" font largement consensus.

- La diminution de la pollution.

- **L'amélioration de la santé des individus.** Le vélo est en effet largement considéré comme une activité physique, même en ville. *Cycling is hard work and therefore likely to cut obesity in the fattest country in the European Union (Four wheels bad...)*¹, et, comme nous l'a confirmé Docteur Saladin, économiste de la santé, une pratique régulière du vélo peut diminuer un grand nombre de maladies.

Mais ce ne sont pas "des arguments qui parlent"

Pour Alain Vandepiaz, en charge de l'écomobilité à Bruxelles, les arguments santé – pourtant significatifs et signifiants – ne fonctionnent pas, ni pour les usagers, ni pour les autorités :

Il y a des éléments plus importants qui convainquent les gens, mais la santé ça ne fonctionne pas !

Frédérique Chatelain, JCDecaux, rappelle qu'avant l'installation des Vélib' à Paris, la communication n'a pas été faite sur les arguments santé, mais sur les fonctionnalités et dans une moindre mesure, sur l'aspect écologique. Pourtant, cette nouvelle offre a conquis de nombreux citoyens ! Ca laisse à réfléchir sur l'intérêt des arguments santé et écologie.

Alain Vandepiaz suggère de mettre en avant les arguments suivants, pour les uns et les autres :

- Le temps gagné
- Le principe de certitude
- Les économies réalisées

Le développement de la pratique du vélo réduit les pollutions diverses (Q5)	Total d'accord	Tout à fait d'accord
1. Utilisateurs	97%	60%
2. Non-utilisateurs	93%	50%
3. Hypermobiles	96%	55%
4. Motorisés	94%	49%

L'activité physique des cyclistes est bonne pour la santé (Q5)	Total d'accord	Tout à fait d'accord
1. Utilisateurs	97%	58%
2. Non-utilisateurs	88%	34%
3. Hypermobiles	96%	51%
4. Motorisés	92%	42%

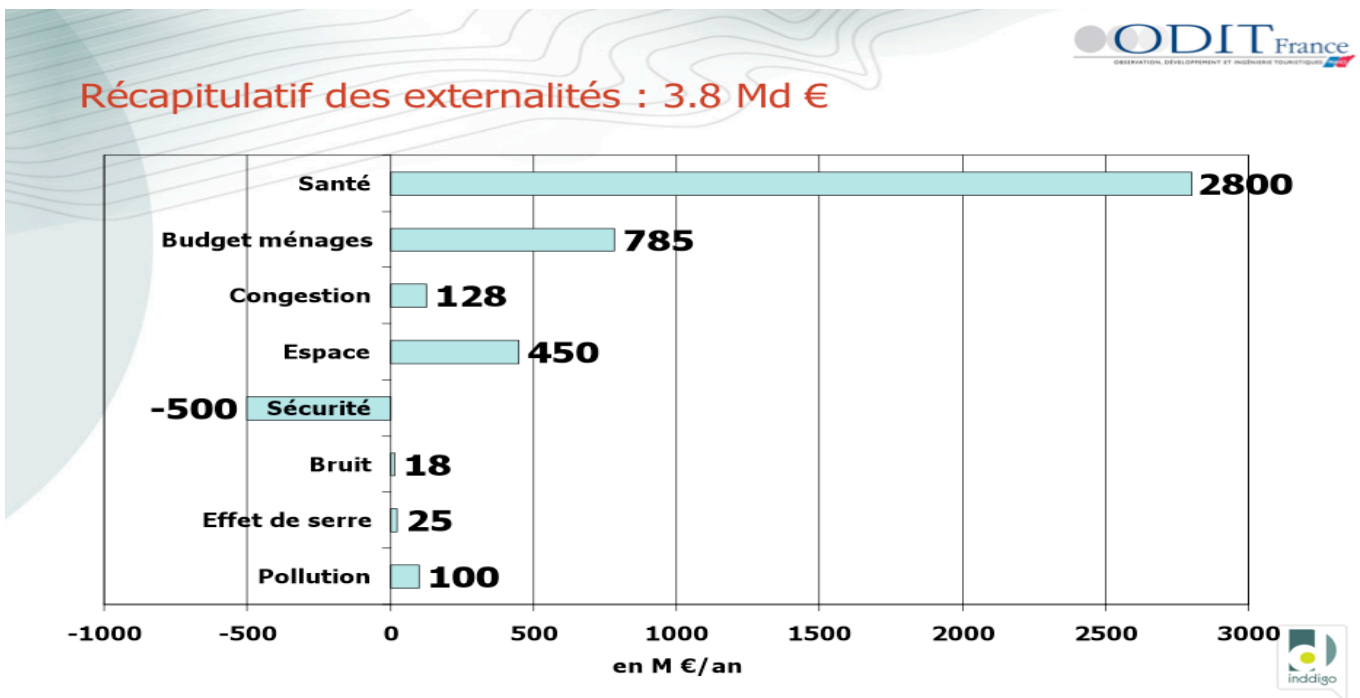
Le bilan économique

Les personnes interrogées dans l'étude "le vélo en mode actif" considèrent que le vélo est un atout économique, mais après avoir mis en avant les atouts santé et environnement. Pourtant, les bénéfices économiques sont la résultante de tous les autres bénéfices.

D'après l'étude que réalise Inddigo pour l'ODIT, si on multipliait l'usage du vélo en ville par 2,5, **ça rapporterait 3,8Md d'euros par an**, en estimant que la part modale moyenne du vélo en France est de 2,8% en semaine. Mais, comme les coûts d'accidentologie n'augmentent pas aussi rapidement que la croissance de l'usage du vélo, la recette serait rapidement exponentielle.

Ce gain économique est la résultante de gains cumulés à différents niveaux : des dépenses santé, des ménages, de la congestion freinée, de l'espace gagné, ou encore de la diminution de la pollution. **C'est bien en pointant les gains économiques totaux que le cocktail d'arguments pourra être mis en avant.**

Le vélo est un atout économique pour la ville (Q6)	Pourcentage de choix sur 6 items	Position sur 6 items
1. Utilisateurs	13%	3
2. Non-utilisateurs	18%	3
3. Hypermobiles	18%	3
4. Motorisés	16%	2



Le Vélo en Mode Actif

Recommandations

Toutes les conclusions qui relèvent de l'étude révèlent un principe général à appliquer pour favoriser l'usage du vélo en ville : **c'est l'intégration de ce mode de déplacement parmi le système général des transports.**

Cette intégration doit se faire à 4 niveaux distincts :

- Territorial.
- Opérationnel.
- Serviciel.
- Cognitif.

Ces quatre niveaux d'intégration ont été identifiés par Georges Amar, directeur de la prospective à la RATP (*Mobilités urbaines, Eloge de la Diversité et Devoir d'Invention*, 2004). Nous y ajoutons un cinquième niveau :

- Economique.

Intégrer le vélo



Une intégration territoriale

Tout l'enjeu est d'inscrire le vélo dans un réseau à l'échelle de la ville. Le vélo doit être un mode de déplacement parmi d'autres et en aucun cas ne doivent être exclues toutes les autres alternatives de déplacement. Bien au contraire, **c'est bien dans ce cocktail de choix que la demande fragmentée façonnera ses propres réponses.**

Une intégration opérationnelle

Cette intégration opérationnelle passe notamment par la question du stationnement. Pour inscrire le vélo dans un système intermodal, il importe de **faciliter les nœuds de rencontre de ces modes.** Cette intégration pose aussi la question des acteurs qui doivent gérer les opérations et de ceux qui peuvent contribuer aux financements.

Une intégration servicielle

Les services ont une importance notable notamment au niveau des "nœuds" entre les différents modes (interopérabilité : des lieux et des outils communs comme les titres de transport, ainsi du Navigo pour Vélib'). Mais c'est aussi et surtout **la question de l'information véhiculée**, pour laquelle les usagers sont nombreux à penser qu'il reste encore beaucoup à faire.

Une intégration cognitive

Enfin, favoriser l'usage du vélo en ville, **c'est l'inscrire dans l'esprit comme un mode actif.**

Une intégration économique

Il s'agit là non seulement de convaincre les non-usagers, mais aussi et surtout de se pencher du côté des élus, des autorités organisatrices et des entreprises et de les convaincre des bénéfices du vélo pour trouver des logiques économiques. Et les **encourager à trouver des logiques de financement** et asseoir ainsi le vélo dans le système des transports.