

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

## Synthèse des enseignements



Photo : Léa Marzloff



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

# Synthèse

Août 2008

# L'étude « Le Vélo en Mode Actif »

## Une étude multipartenariale

**Favoriser l'usage du vélo en ville**, telle était la demande du Ministère des Transports. 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**.

Quatre partenaires ont rejoint la réflexion sur le vélo en ville, les leviers et les freins à son usage : le Club des Villes Cyclables, la RATP, JCDecaux et Vinci Park. Dans l'esprit des partenaires, il s'agissait 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.

## Méthodologie

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 approfondie).
- Une étude quantitative (en face à face à domicile).
- Deux tables rondes (débat entre experts au sujet des résultats obtenus).

## L'étude quantitative

631 individus ont été interrogés en face-à-face à domicile. 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, Paris petite couronne, Lyon, Lille, Bordeaux, Strasbourg, Orléans, Besançon et Chambéry.

Les résultats de l'étude ont été interrogés selon 3 plusieurs catégories d'individus, identifiées selon les critères suivants : les pratiques du vélo, l'hypermobilité (intensité des usages des modes de transport) et les mobilités motorisées

# L'étude « Le Vélo en Mode Actif »

(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.

Cet échantillon ne prétend à aucune représentativité, mais s'attache à faire des focus sur les catégories d'individus qui nous intéressent. C'est **un échantillon raisonné**. Il 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.

L'étude quantitative 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 bénéfices en termes de santé, de pollution, d'économie de l'espace, d'économie des moyens, etc.

## La réalisation du rapport

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.

# L'étude « Le Vélo en Mode Actif »

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.

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

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

	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)

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**. En 2004, Brigitte Le Brethon, missionnée par les pouvoirs publics, proposait un horizon de 10% de part du vélo dans les déplacements urbains (Brigitte Le Brethon, [Mission parlementaire sur le développement de l'usage du vélo en France](#)). Aujourd'hui, ce taux est quasiment atteint. 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. Par ailleurs, la distance domicile-travail de la moitié des salariés est aujourd'hui inférieure à 7,9 km (Brigitte Baccaïni, François Sémécurbe, Gwenaëlle Thomas, mars 2007, "Les déplacements domicile-travail amplifiés par la périurbanisation", INSEE Première n°1129), soit un temps de trajet compris entre 15 et 30 minutes à vélo. C'est le parcours moyen d'un trajet en Vélib'.

## 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 ?

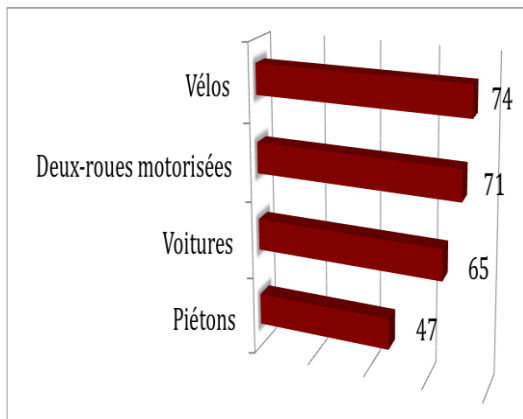


Schéma 1: Pourcentage d'individus qui déclarent être gênés dans le statut de...

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**

QuickTime™ et un décompresseur sont requis pour visionner cette image.

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



	... 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)

**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. Depuis cet été, les premiers pas d'un code de la rue sont engagés (Décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses dispositions de sécurité routière). 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

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%



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.

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

\*TA : Total d'accord

\*\*TAF : Tout à fait d'accord

# 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 (Association des départements cyclables et Nicolas Mercat, 2007, *Réussir sa politique vélo, outils pratiques pour une communication efficace*, Territorial Editions, Paris). Se déplacer à vélo en ville, c'est optimiser le déplacement

	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%

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**. Docteur Saladin, économiste de la santé, explique que l'exercice de la marche et du vélo par tous durant une heure par jour résorberait quasiment le déficit de la Sécurité Sociale. Mais encore, pour optimiser le tout, faut-il permettre aux cyclistes de rouler sans gêne. 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 !**



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 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%



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

QuickTime™ et un décompresseur sont requis pour visionner cette image.

# 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**.



	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...



## 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 Vandeplaz, *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 Vandeplaz).



## 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*).