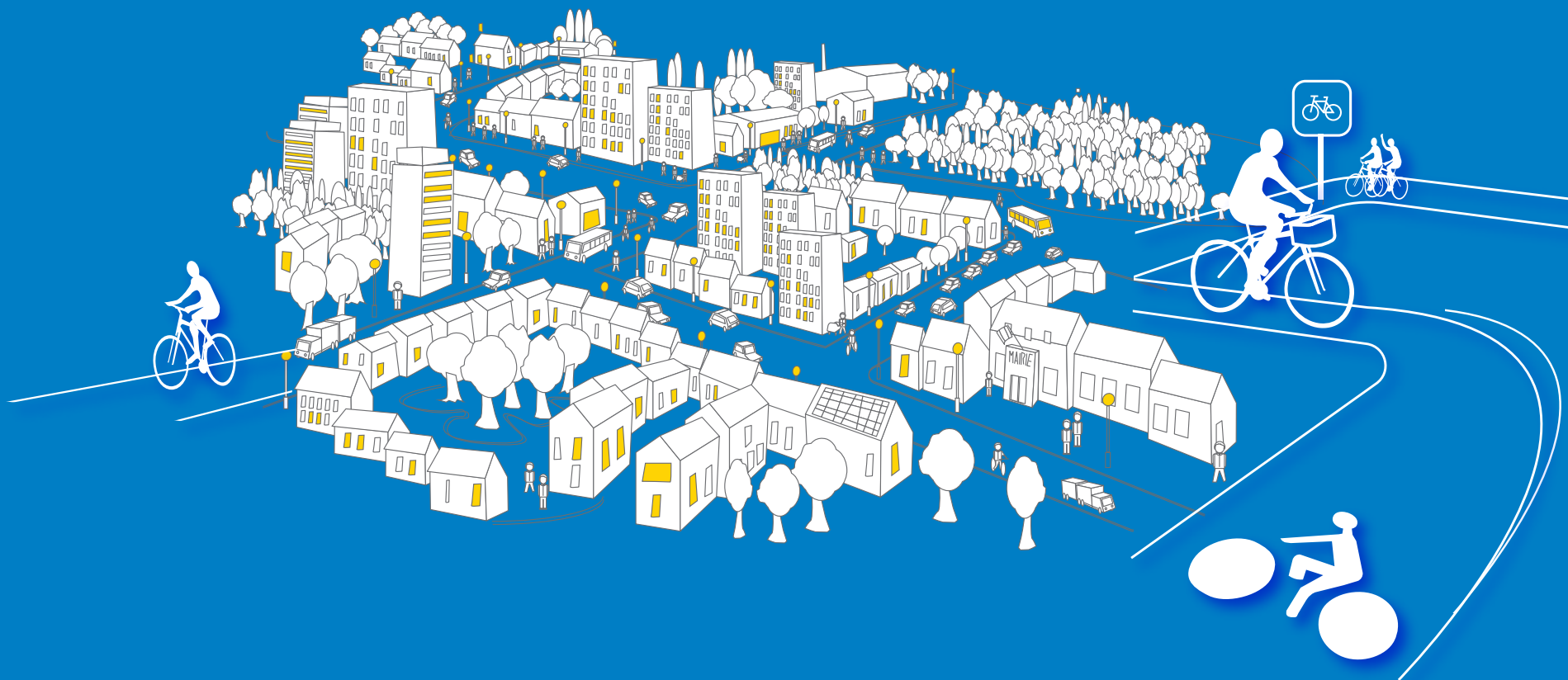


Un avenir pour le vélo DANS LES VILLES MOYENNES



REMARQUES METHODOLOGIQUES

Ce cahier des solutions locales intitulé « Un avenir pour le vélo dans les villes moyennes » est une synthèse d'une étude diffusée par l'ADEME sous la référence : Banque des Territoires, Transdev, Villes de France, 2023. « *Pratiques et Usages du vélo dans les villes moyennes* » produite par Transamo. Il repose sur près de deux années d'investigation qui ont permis :

- D'établir un état de l'art technique et réglementaire ;
- De recueillir puis d'analyser des données sur 180 territoires identifiés comme des villes moyennes ;
- D'étudier puis de rencontrer les acteurs institutionnels et associatifs d'un panel représentatif de 12 villes moyennes retenues pour l'étude ;
- De mener des entretiens en « focus groups » avec une centaine d'habitants des villes du même panel ;
- De réaliser une enquête en ligne auprès de 2 000 personnes représentatives de la population des villes moyennes et de leurs unités urbaines.

Tous les territoires ont été étudiés à l'échelle intercommunale. Dans un but de simplicité et de lisibilité, cette synthèse se réfère cependant à l'appellation « villes moyennes » pour caractériser les établissements publics intercommunaux (EPCI) dans leur globalité.

Cette démarche a été pensée pour apporter un diagnostic et proposer des mesures pour l'élaboration et la mise en œuvre de politiques cyclables propres aux villes moyennes, en s'appuyant sur une approche qualitative tridimensionnelle inédite.

LES 12 VILLES MOYENNES DU PANEL DE L'ÉTUDE



transamo
À VOS CÔTÉS

Préface

En 1982, la grande Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) précisait dans son Article 28 que les orientations du Plan de Déplacement Urbain devaient porter pour partie sur :

- la diminution du trafic automobile,
- le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et de la marche à pied.

Où en est-on 40 ans plus tard ?

La nouvelle Loi d'Orientation des Mobilités, promulguée en décembre 2019, adopte pleinement le vélo comme mode de déplacement du quotidien à part entière. Les regards portés sur les mobilités actives s'affirment.

Au cours des dernières années, le vélo est peu à peu sorti de la marginalité parmi les modes de transports utilisés par les Français - notamment dans les grandes agglomérations - pour se déplacer au quotidien. Cette dynamique, notamment liée à des tendances sociétales portant sur la prise de conscience environnementale et sur le retour de l'attention portée à la santé et au corps, s'est brutalement accélérée durant la pandémie de Covid-19 en 2020-2021 et a été largement médiatisée. Dans la plupart des grandes métropoles, les pouvoirs publics ont accompagné cette tendance en renforçant les infrastructures liées à l'utilisation du vélo.

Dans les villes moyennes, perçues comme moins propices à ce mode de transport du fait d'infrastructures plus limitées et d'un contexte sociétal moins favorable qu'en est-il de la place actuelle du vélo dans les mobilités du quotidien ? Quelles sont les perceptions des habitants ? Quels sont les freins ? Quels sont les leviers qui permettraient un report plus important sur ce mode de transport ?



EDITORIAL

La crise énergétique que nous traversons nous engage à nous réinterroger sur la sobriété, et s'il le fallait encore, sur la nécessité de faire évoluer certains modes de déplacements comme le vélo, qui présente un intérêt vis-à-vis de la transition écologique.

Pour favoriser et améliorer la connaissance des déplacements, Transdev, a donc lancé en 2021 avec son partenaire Villes de France une étude sur les Pratiques et usages du vélo dans les villes moyennes. Celle-ci a été portée par un collectif de partenaires rassemblant également l'Ademe et La Banque des Territoires, et a été réalisée par le bureau d'études Transamo, et les instituts Nova 7 (en lien avec Copenhagenize) et IPSOS.

Les principaux objectifs à l'origine de la réalisation de cette étude étaient de mettre en relief les dynamiques enclenchées autour du vélo dans les villes moyennes, d'appréhender sa place dans ce type de villes, et de déterminer et de comprendre le profil des usagers et des non-usagers. En une idée, il s'agissait d'appréhender la place du vélo dans la chaîne de mobilité des villes intermédiaires, en tant que mode de déplacement du quotidien.

Des réflexions ont en particulier été menées autour d'un panel de douze villes moyennes sélectionnées pour une approche qualitative et quantitative renforcée (ateliers de travail, focus groups, enquête complémentaire), et cela, pendant une durée de 18 mois.

Issue de ces travaux, nous avons le plaisir de vous transmettre une synthèse de cette étude intitulée « *Un avenir pour le vélo dans les villes moyennes* », afin de vous apporter une meilleure connaissance sur ce mode de déplacement, de vous éclairer sur les freins à sa pratique, et de dégager des recommandations pour encourager le développement de son usage.

Parmi les premières conclusions qui peuvent être aujourd'hui tirées, le constat que ce mode de déplacement dispose d'une marge de progression dans ces villes, et qu'au-delà de freins sécuritaires, des aménagements et une stratégie peuvent être facilement mis en œuvre.

Nous vous souhaitons une très bonne lecture de ce document.





69%

- des ménages possèdent au moins un vélo,
- dont **33%** deux ou plus,
 - la possession d'un vélo étant notamment liée au fait d'avoir un ou des enfants (**83%**)
 - et à une certaine aisance financière (**79%**).



67%

des habitants des villes moyennes pratiquent le vélo occasionnellement. Seulement **22%** le perçoivent avant tout comme un moyen de se déplacer



59%

disent « ne pas avoir été habitués à considérer le vélo comme un mode de transport »

LE VELO, MODE CACHÉ

2 ménages sur 3 possèdent au moins un vélo

La pratique des habitants des villes moyennes reste cependant très irrégulière, ce qui ne s'explique non pas par des distances inadaptées au vélo, mais par un **usage réservé aux loisirs** et une **organisation des villes encore orientée sur la voiture**.

L'utilisation du vélo, pour quelque raison que ce soit (déplacements, mais aussi sport, promenades, etc.) est assez clivante :

- **28%** des habitants des villes moyennes font du vélo au moins une fois par semaine
- **33%** n'en font soit jamais
- **24%** en font rarement

Parmi ceux qui ont au moins un vélo à domicile, **39%** en font au moins une fois par semaine.

La pratique du vélo est encore embryonnaire et largement minoritaire par rapport à l'usage de la voiture.

LA VOITURE, MODE DOMINANT

La voiture reste aujourd'hui, et de loin, le principal mode de transport de la grande majorité des habitants des villes moyennes. Peu de contraintes pèsent sur cette dernière en matière de congestion ou de stationnement.

La voiture est vécue comme un mode du quotidien addictif

La voiture est un mode plus pratique, plus rapide et plus adapté que le vélo à leur mode de vie.



93% considèrent la voiture comme le mode de déplacement le plus rapide pour leurs trajets

83% estiment que c'est un mode de déplacement incontournable dans leur vie quotidienne

77% estiment que la circulation en voiture présente peu de contrainte

92% considèrent qu'il est facile de stationner près de leur domicile

91% considèrent qu'il est facile de stationner dans leurs lieux destination du quotidien.

La voiture est le mode de transport le plus utilisé par les habitants des villes moyennes pour leurs déplacements du quotidien :

- **73%** l'utilisent régulièrement pour aller sur leur lieu de travail/étude
- **64%** pour se rendre dans leurs commerces de proximité
- **58%** pour aller faire leurs activités de loisirs ou sportives
- **52%** pour accompagner leurs enfants à leur établissement scolaire.

La voiture reste associée à une image de facilité. **74%** vont même jusqu'à dire "conduire est un plaisir".

Un changement de regard à l'œuvre

La voiture, jugée "**incontournable**" au quotidien, souffre aussi de certains handicaps, et en premier lieu, dans le contexte actuel de vives tensions en matière de pouvoir d'achat, de son impact sur le budget des ménages, mais aussi d'impacts sur la qualité de vie :

- **93%** des automobilistes estiment que cela « devient vraiment trop cher de se déplacer en voiture »
- **56%** pensent que la voiture serait « trop présente » dans les centres-villes, suscitant des nuisances.

Malgré l'incontestable centralité de la voiture au quotidien, **65% des automobilistes affirment que "s'ils le pouvaient", ils souhaiteraient "moins prendre la voiture et utiliser d'autres modes de transports au quotidien"**.



© Bruno LAMY - Juste une image

LE VELO, MODE TROP DISCRET

Seuls 22% le perçoivent avant tout comme un moyen de se déplacer au quotidien. **Une image spontanée, loin des usages du quotidien.** Spontanément, les personnes interviewées dans les douze villes associent l'image du vélo à **quatre images prégnantes** :

1/ La mise en danger

Les discours produits révèlent une grande diversité de causes au sentiment d'insécurité : le manque d'infrastructures cyclables, l'état de la voirie, des accidents vécus... mais désignent presque toujours le même « prédateur » : la voiture et, plus rarement, celui ou celle qui la conduit. La place prise par la voiture annihile la vision positive du vélo, en faisant ressortir le sentiment de crainte et de mise en danger.

32% des habitants qui n'utilisent pas le vélo dans leurs déplacements quotidiens évoquent leur crainte de la voiture.

2/ Un loisir, dans la nature, loin des villes

La pratique du vélo est souvent associée à des espaces naturels (loin des voitures) renvoyant ainsi à des temps de déconnexion, à des moments de loisirs, ce qui permet de le relier mentalement à des affects très positifs, annihilant une perception d'usage quotidien.

46% des habitants des villes moyennes répondent qu'il sert "aux loisirs",

32% l'assimilent au sport et aux activités physiques.

3/ Le partage, en famille

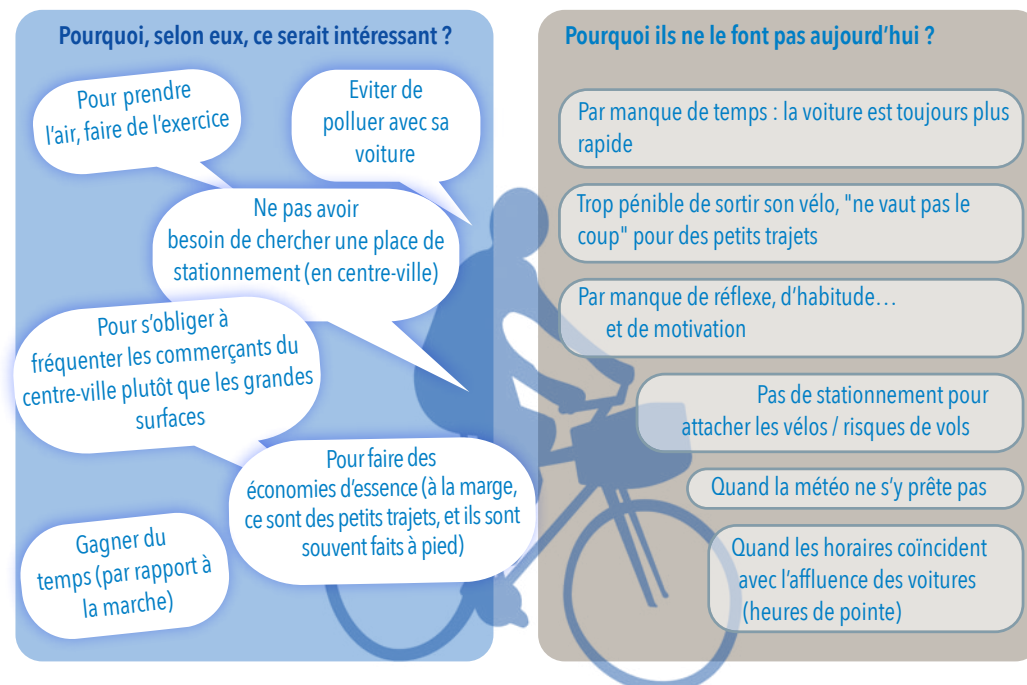
C'est aussi un mode associé au partage, à des bons moments entre amis mais surtout en famille. L'idée des sorties vélos, qui se font à plusieurs pour passer du temps ensemble autour d'une activité de plein air, contribue à rappeler les souvenirs d'enfance ou les moments où l'on apprend aux enfants à faire du vélo.

4/ Des difficultés à se motiver...

Faire du vélo implique de trouver une motivation qui n'est pas toujours au rendez-vous, car le vélo est perçu comme plus contraignant (temps, fatigue, météo...) que la voiture, qu'il va nécessiter de faire un minimum d'efforts physiques (ce qui peut bien entendu être aussi perçu comme un élément motivant), et aussi qu'il peut obliger à remettre en question son organisation quotidienne, nécessiter du matériel (vêtement, sacs, accessoires...) si on veut pouvoir l'utiliser sur certains trajets. Pour ceux qui ne sont pas (encore) cyclistes, changer d'habitudes de mobilité pour faire plus de vélo n'est pas chose facile. Il faut un déclic de motivation. Il peut s'agir de s'obliger soi-même à pédaler plus souvent, ou d'avoir un coup de pouce extérieur.

Un manque de culture vélo comme mode de déplacement du quotidien

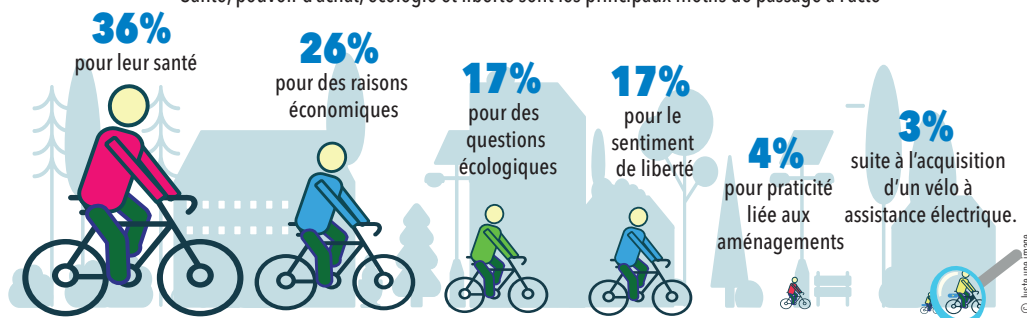
Lorsqu'ils réfléchissent à leurs propres habitudes de déplacement, **les habitants des villes moyennes identifient des trajets qu'ils pourraient déjà faire à vélo.** Ils évoquent des petits trajets, pour aller faire des petites courses que l'on fait aujourd'hui soit à pied, soit en voiture. Il peut aussi s'agir d'aller emmener son enfant à l'école (si l'on s'équipe, qu'on surpasse sa peur, qu'on s'organise en ce sens...) ou encore d'aller voir des amis. Les trajets domicile-travail ne sont pratiquement jamais évoqués. Dans tous les cas, ces trajets sont courts (il ne faut pas que cela implique de faire 1h de vélo), et où le vélo ferait gagner du temps (ou n'en ferait pas perdre).



Les habitants des villes moyennes mettent principalement en avant des bénéfices liés à l'écologie, la santé et l'économie.

Quels déclics pour les utilisateurs du vélo au quotidien ?

Santé, pouvoir d'achat, écologie et liberté sont les principaux motifs de passage à l'acte



LE VELO, MODE D'AVENIR

Les FREINS et
MOTIVATIONS sont
liés à deux
dimensions
structurantes

→ LES FACTEURS PRATIQUES

reposent sur l'organisation
sociétale et l'environnement
physique et matériel

→ LES FACTEURS PSYCHOSOCIAUX

comprennent les
représentations et
comportements individuels, les
valeurs, les imaginaires et les
normes sociales



La voiture domine parmi les modes de transport du quotidien, mais le **vélo** n'est plus marginal et est **de plus en plus considéré comme une option envisageable**.

Si le vélo est davantage associé aux loisirs qu'aux déplacements, il bénéficie d'une image positive qui s'appuie sur trois piliers : **l'écologie, le coût et les bénéfices en termes de santé**

- 55% perçoivent le vélo comme "écologique, qui ne pollue pas"
- 52% "économique, qui coûte peu cher"
- 49% "bénéfique pour la santé"

66% des habitants pensent qu'il leur serait « facile » (27%) ou « possible » (39%) de se rendre à vélo vers leurs commerces de proximité, 62% vers leurs activités de loisirs ou sportives, mais seulement 43% vers leur lieu de travail ou d'études (dont seulement 18% qui jugent que ça serait « facile »).

→ **Ces deux dimensions** ont bien sûr des liens entre elles. Si les facteurs psychosociaux influencent la perception que l'on a de son environnement (sentiment d'insécurité, sentiment de contrôle...), les infrastructures et services cyclables d'un territoire agissent également sur les attitudes et les normes sociales (normalisation, sentiment de faisabilité, montée en compétence...).

Les logiques de choix de chacun sont plurielles et liées à ces différentes composantes. **Tout l'enjeu consiste dans un premier temps à faire entrer le vélo dans l'ensemble des modes de déplacement envisageables par les habitants, pour servir les différents motifs de leur vie quotidienne** (travailler, consommer, se distraire, etc.)

Ces composantes construisent également le système de valeurs à partir duquel se font les arbitrages pour chaque déplacement, avec la prise en compte de différents critères pour arbitrer entre les modes (temps passé, coût, confort, sécurité, plaisir, liberté, utilité sociale et environnementale...). Et nos choix consistent le plus souvent à reproduire des choix antérieurs, dans une logique de routine.

Pour casser ces effets de routine, il importe de bien comprendre comment fonctionnent ces deux grandes catégories de facteurs dans le contexte spécifique des villes moyennes étudiées.

Les éléments qui peuvent favoriser ou contraindre la pratique

- Présence (ou non) de pistes cyclables suffisamment protégées des voitures, sur des parcours agréables, et surtout là où les voitures roulent le plus vite (territoires hors centre-ville)
- Présence (ou non) de solutions de stationnement adaptées aux différents besoins (courte et longue durée) sur les différents lieux de destination (commerces, loisirs, travail, études...)
- Proximité ou éloignement, par rapport au domicile des habitants et par rapport au centre-ville, des pôles qui structurent leurs besoins de mobilité: lieux de travail, zones commerciales, lieux culturels ou sportifs...
- Hausse du prix du carburant - Niveau de contrainte de la voiture (en centre-ville)
- Facilité (ou non) pour stationner son vélo à domicile, pour le sortir et le ranger facilement
- Possession (ou non) d'un vélo en état de fonctionnement, état et type de vélo possédé
- Aisance ou fragilité (réelle ou perçue) par rapport au vélo, en partie liée à la condition physique et à l'âge, l'état de santé
- Représentations (positives ou négatives) associées au vélo et aux cyclistes, ainsi qu'aux autres modes affectés positifs ou négatifs vis-à-vis du vélo: avoir envie et prendre du plaisir à faire du vélo, prendre l'air, faire un effort physique (souvent réservé au vélo loisir), se sentir lié au territoire (re)découvrir sa ville, prendre le temps, se sentir connecté à l'espace...
- Connaissance des itinéraires et des services autour du vélo
- Le fait de voir, connaître (ou non) des personnes « comme moi » qui utilisent le vélo pour se déplacer
- Le fait de croire que des personnes « comme moi » pensent qu'il est bien d'utiliser le vélo pour se déplacer Versus le fait de penser que ce n'est pas une pratique pour « des gens comme nous » ou de s'arrêter à dire « ici on n'a pas la culture vélo » comme un constat déresponsabilisant
- Influence dans l'entourage (surtout au niveau du couple) pour initier des déplacements à vélo



CATÉGORIE

Infrastructures,
équipements et
« cyclabilité » du
territoire

Organisation
spatiale

Contraintes
extérieures

Équipements

Habiletés

Attitudes

Normes sociales
descriptives

Normes sociales
injonctives

→ LES FACTEURS PRATIQUES

→ LES FACTEURS PSYCHOSOCIAUX

→ LES FACTEURS PRATIQUES

FREINS

Les avantages "pratiques" du vélo sont peu perçus et reconnus :

- 17% le jugent "flexible"
- 14% "rapide et fiable".

1 Infrastructures et cyclabilité du territoire : des aménagements cyclables insuffisants

Le manque d'aménagements, pistes et stationnements, reste le frein principal.

- 76% estiment que l'aménagement de pistes cyclables est insuffisant
- 71% l'aménagement en arceaux de stationnement
- 69% l'aménagement de sas aux feux tricolores

2 Organisation spatiale des activités sur le territoire

La zone de pertinence du vélo est généralement reliée aux déplacements dont la distance varie entre 1 et 5km, pour lesquels ce mode de déplacement est plus performant que la marche mais également concurrentiel vis-à-vis de la voiture. La distance reste encore un frein et le temps modal est souvent sous-estimé.

Pour chacun des déplacements du quotidien suivants, à combien de kilomètres se situent-ils approximativement de votre domicile ?

	Votre travail (dont stage, alternance, etc.) ou votre lieu d'étude	Les commerces de proximité que vous fréquentez le plus souvent	Vos principales activités de loisirs ou sportives	Votre médecin généraliste	L'école de vos enfants (école, collège, lycée)
Moins de 1 km	11%	32%	22%	22%	27%
De 1 à moins de 5 km	27%	47%	40%	42%	44%
Moins de 5 km	38%	79%	62%	64%	71%

3 Contraintes extérieures et équipements

Les freins les plus fréquents sont :

- Des aides à l'achat jugées insuffisantes pour rendre accessible l'acquisition d'un vélo
- La peur du vol.



MOTIVATIONS

De manière générale, un passage au vélo pour les déplacements du quotidien semble possible aux habitants que pour certains types de trajets. Ainsi, 66% des répondants pensent qu'il leur serait « facile » (27%) ou « possible » (39%) de se rendre à vélo vers leurs commerces de proximité ou 62% vers leurs activités de loisirs ou sportives, mais seulement 43% vers leur lieu de travail ou d'études (dont seulement 18% qui jugent que ça serait « facile »). 29% des habitants des villes comptant peu de voies cyclables pensent qu'ils pourraient se rendre sur leur lieu de travail ou d'études à vélo, contre 55% là où les voies cyclables sont répandues.

1 Infrastructures et cyclabilité du territoire : des aménagements cyclables en suffisance et sécuritaires

Pour aider au passage au vélo, les pistes les plus appréciées par les habitants des villes moyennes concernent les aménagements spécifiques au vélo : 38% disent que la mise en place d'un réseau de pistes cyclables dense et sûr pourrait jouer un rôle « très important », 27% sont du même avis en ce qui concerne la mise en place de parkings sécurisés réservés aux vélos, et 23% pour la mise en place de solutions de stationnement spécifiquement dédiées aux vélos.

2 Organisation spatiale des activités sur le territoire

(Dé)limiter la place de la voiture est une demande récurrente, mais à certaines conditions. Un sentiment que les villes moyennes ne sont pas encore assez équipées, explique sans doute pourquoi la proportion d'habitants qui se dirait « tout à fait à l'aise » pour circuler à vélo dans « les zones rurales » (20%), « le centre-ville » (17%) ou « les quartiers périphériques » (15%) de leur territoire reste limitée.

3 Aides extérieures

- Le volet financier est à prendre en compte : 32% des habitants estiment que des aides à l'achat d'un vélo (électrique ou non) pourraient jouer un rôle très important pour accroître leur utilisation.
- Le Forfait Mobilité Durable, s'il reste à ce stade assez peu connu (23% des habitants en ont entendu parler, dont seulement 8% voient précisément de quoi il s'agit), pourrait ainsi avoir un effet notable : informés sur les détails de ce dispositif, 47% des habitants disent qu'il pourrait les conduire à utiliser le vélo pour se rendre au travail.
- L'information pour les guider reste un enjeu : 63% indiquent que le fait d'obtenir facilement des informations sur les itinéraires sûrs et accessibles les encourageraient à faire davantage de vélo.

A noter Le sentiment que les pouvoirs publics, sur leur territoire, cherchent à encourager la pratique du vélo : 61%

→ LES FACTEURS PSYCHOSOCIAUX

FREINS

59% des habitants affirment « ne pas avoir été habitués à considérer le vélo comme un mode de transport »

Habilités

→ 62% se disent globalement à l'aise à vélo, parmi lesquels seuls 27% s'estiment à l'aise « dans toutes les situations ou presque ».

Attitudes

Pour certains renoncer au confort de la voiture leur demanderait un effort trop difficile. La sollicitation physique et repenser son organisation ne sont pas envisageables.

Or, 39% des habitants des villes moyennes disent avoir « durablement changé leurs habitudes en matière de modes de transports utilisés pour leurs déplacements du quotidien » depuis mars 2020. Ce sont les modes doux qui ont le plus bénéficié de ces évolutions : 44% répondent qu'ils marchent davantage qu'avant l'épidémie de Covid-19, 19% qu'ils prennent davantage les transports en commun, et 17% qu'ils utilisent plus le vélo.

Le vélo a été adopté très récemment par certains : 31% l'utilisent pour leurs déplacements du quotidien depuis 2 ans ou moins.

Normes sociales descriptives et injonctives

Seuls 12% des personnes qui vivent dans une commune avec peu de voies cyclables prennent davantage le vélo au quotidien qu'auparavant, contre 21% de ceux qui résident dans une commune comptant beaucoup de voies cyclables.

Une proportion importante des habitants affirme que « autour d'eux, il y a de plus en plus de gens qui pratiquent le vélo » (56%).

Le vélo est un objet qui attire l'attention

- 78% déclarent ainsi que la pratique du vélo est plutôt bien perçue dans leur entourage (famille, amis, collègues).
- 88% des habitants estiment que « pratiquer le vélo est plutôt bien vu dans la société »
- 78% pensent que c'est « bien vu dans leur entourage ».

MOTIVATIONS

Le vélo est perçu comme « écologique, qui ne pollue pas » (55%), « économique, qui coûte peu cher » (52%) et « bénéfique pour la santé » (49%).

Habilités

Le sentiment d'avoir les compétences requises pour se sentir en confiance à vélo est souvent lié à l'apprentissage et à la pratique durant la petite enfance.

Or les formations destinées aux adultes figurent parmi les leviers testés qui suscitent le moins d'intérêt de la population. Les témoignages recueillis lors des focus group pointent systématiquement des besoins de formation vers les autres usagers de la voirie, principalement les automobilistes.

Attitudes

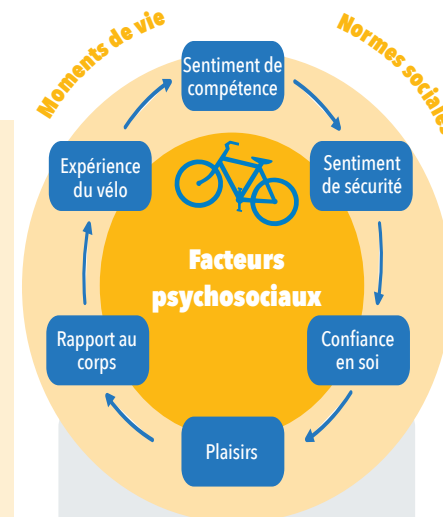
Certains sont ravis de pouvoir joindre l'utile à l'agréable et de pratiquer une activité physique et reconnaissent pouvoir s'affranchir des contraintes liées à l'organisation.

29% jugent qu'un des principaux atouts du vélo est la possibilité de faire du sport durant ses trajets.

Normes sociales descriptives et injonctives

Les villes les plus dotées en voies cyclables sont non seulement caractérisées par une pratique plus importante du vélo, mais aussi par des perceptions et des usages plus orientés sur les déplacements du quotidien. 32% des habitants des villes moyennes dotées de plus de 30% de voies cyclables associent ainsi principalement le vélo à un mode de déplacement, contre seulement 16% des habitants des villes moyennes avec moins de 10% de voies cyclables, où le vélo est cantonné aux loisirs.

Des éléments participent à la normalisation du vélo dans leur ville comme les marquages au sol, les services de location, ... Ils sont aussi influencés par l'impact des pratiques observées dans les territoires voisins ou les métropoles.



Les normes sociales, qui peuvent être de nature descriptive (ce que l'on pense que les autres font) et de nature injonctive (ce que l'on pense que les autres jugent bien de faire), sont intimement liées à la visibilité du vélo sur un territoire donné. Si peu de vélos sont visibles sur les routes, les individus tendent à penser que peu de personnes se déplacent à vélo (norme descriptive / par rapport aux autres) et que le vélo n'est pas valorisé dans leur ville (norme injonctive / par rapport à la société), ce qui ne les incite pas à en faire.

ADOBESTOCK



PROFILS

Plus d'un quart des habitants des villes moyennes utilisent régulièrement le vélo pour au moins un de leurs déplacements du quotidien, et 14% pour aux moins deux types de déplacements.

Les hommes, les moins de 35 ans, les indépendants et les cadres ainsi que les personnes vivant dans un foyer au revenu aisé sont sensiblement plus enclins à utiliser le vélo pour leurs déplacements du quotidien ...

Une diversité de profils à convaincre des bienfaits du vélo pour leurs déplacements du quotidien

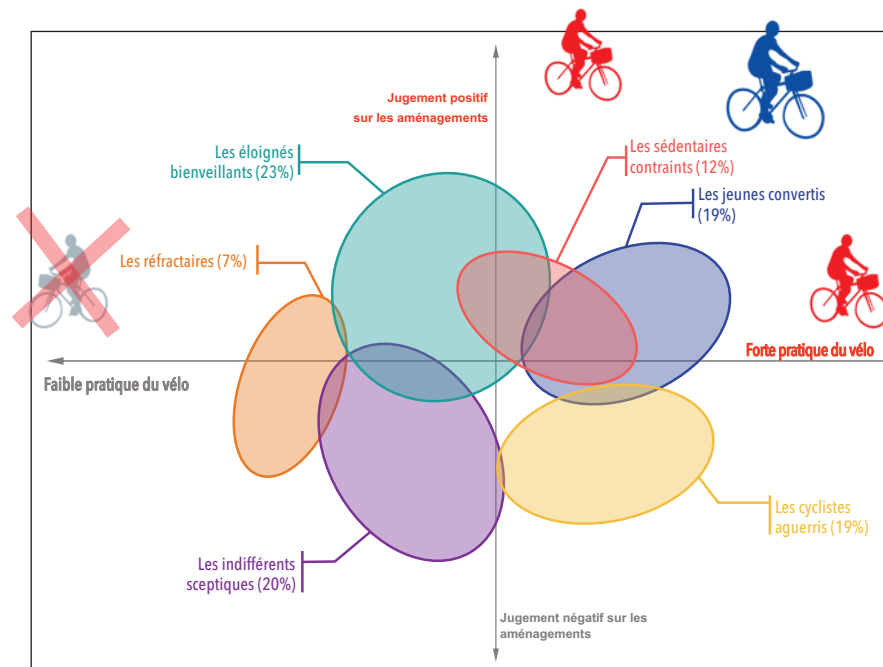
- **7% de réfractaires** à la pratique du vélo. Ils n'en voient pas l'utilité. Il sera très difficile de les convaincre.
- **19% de jeunes convertis**. Ils sont des usagers récents de la bicyclette, qui auront principalement besoin d'un accompagnement serviciel (formations sur l'entretien des vélo, location VAE, etc. ...) pour intensifier leur pratique. Ce sont les plus multimodaux.

→ **12% de sédentaires contraints**. Ils ont intégré le vélo dans leurs modes déplacements. Ils se déplacent peu et rarement en voiture. Ils sont usagers des transports publics. Ils ont besoin de simplicité et de pragmatisme et seront sensibles au développement du vélo et de son image positive.

→ **19% de cyclistes aguerris**. Ils sont acquis à la cause et sont de fait les plus exigeants en termes d'aménagement et d'équipement. Mais ils restent très à l'aise dans toutes les situations et sont peu freinés dans leur pratique.

→ **23% d'éloignés bienveillants**. Guère équipés, ils portent un regard globalement positif mais le vélo n'est pas dans leur schéma de pensées.

→ **20% d'éloignés craintifs**. Ils sont équipés et l'associent au sport et aux loisirs. Pour les déplacements du quotidien la voiture reste pour eux incontournable.





LES 12 RECOMMANDATIONS

75% des personnes interrogées dans les territoires dotés de plus de 15% de voies cyclables déclarent que les pouvoirs publics locaux de leur lieu de résidence cherchent à encourager la pratique du vélo, contre seulement 43% des personnes interrogées dans les territoires dotés de moins de 5% de voies cyclables.

Les villes moyennes doivent aborder les mobilités dans une logique multimodale et intégrée si elles souhaitent faire reculer la part modale de la voiture ; le chemin est long et doit être pensé selon une logique combinatoire qui repose sur un effort de long terme lié à la visibilité du vélo, avec un travail de fond pour réduire les freins psychosociaux et un rééquilibrage de l'espace public au profit du vélo.

Cette étude a permis de dégager des axes et leviers pour aider les collectivités dans la définition puis le suivi de leur politique cyclable, en leur offrant un référentiel sur lequel s'appuyer ainsi que des grilles de lecture pour l'analyse de leur territoire. Il préconise le suivi des 12 recommandations suivantes :

→ **Recommandation 1** : Concentrer les actions de court et moyen terme sur les déplacements utilitaires courts, en cherchant à faire du vélo un mode attractif aux côtés des autres modes de déplacement non seulement pour les déplacements domicile-travail de moins de 5km, mais aussi pour les déplacements liés aux achats de proximité, à la

scolarité des enfants ou aux trajets vers les lieux de loisirs. Attendre d'avoir atteint un certain seuil de visibilité du vélo et de développement du réseau cyclable avant de concentrer des efforts sur les déplacements domicile-travail de plus longue portée.

→ **Recommandation 2** : Orienter la communication vers les bénéficiaires personnels tirés de l'usage du vélo en s'appuyant sur les moments de vie propices aux changements de comportements, tout particulièrement au moment des études. Valoriser les principaux facteurs de déclics (santé ; économies) puis compléter sa communication avec des messages visant à atténuer les freins psychosociaux (sécurité ; facteurs pratiques), en lien avec l'élargissement du public cible.

→ **Recommandation 3** : Mener des actions pédagogiques à l'école, au collège et au lycée, en cherchant à aller progressivement vers une généralisation des formations au fil de l'avancement de la politique cyclable.

→ **Recommandation 4** : Développer des formations d'accompagnement des usagers de la bicyclette (se déplacer en ville ; entretien et réparation des vélos) pour les maintenir en selle et faciliter l'intensification de leur pratique avant de proposer, dans un second temps, des formations de (re)mise en selle destinées aux publics les plus éloignés du vélo.

→ **Recommandation 5** : Concentrer ses moyens sur quelques aménagements qualitatifs et attractifs dessinant un itinéraire complet et les compléter par des aménagements « légers » avant de chercher à développer un réseau lourd.

→ **Recommandation 6** : Apporter un soin tout particulier aux aménagements situés à proximité des axes structurants ainsi qu'au traitement des intersections, qui sont particulièrement anxiogènes pour les publics inexpérimentés.

→ **Recommandation 7** : Déployer minutieusement les services de location longue durée et d'aide à l'achat en identifiant précisément les publics cibles.

→ **Recommandation 8** : Articuler les dispositifs de location avec les dispositifs d'aide à l'achat et les dispositifs de formations (conditionner ; inciter) en proposant un parcours d'accompagnement serviciel visant à (re)mettre en selle, à accompagner le changement de mode, à pérenniser la pratique du vélo, puis à l'intensifier.

→ **Recommandation 9** : Développer massivement les services de stationnement, en privilégiant dans un premier temps les stationnements de courte durée sur l'espace public à proximité des principaux lieux de destination (commerces, services publics, etc).

→ **Recommandation 10** : Engager un dialogue avec les acteurs de l'habitat et les acteurs économiques pour développer progressivement une offre de stationnement longue durée à domicile (pour les habitats verticaux) et au travail.

→ **Recommandation 11** : Accompagner le développement de l'intermodalité vélo/transport en commun pour les déplacements qui dépassent le périmètre de l'agglomération. A plus long terme, envisager l'intermodalité vélo/transport en commun pour des déplacements domicile-travail longs au sein de l'agglomération, au premier rang desquels figurent les déplacements entre ville-centre et zone rurale des villes moyennes.

→ **Recommandation 12** : Renforcer les capacités et les moyens des équipes en charge des politiques cyclables afin de mettre en œuvre les recommandations précitées, d'assurer une bonne articulation des différentes composantes de ces politiques (aménagements, stationnement, locations, formations, etc) et d'assurer une bonne concertation avec les principales parties prenantes de l'écosystème vélo.



©DR



94 rue de Sèvres
75007 Paris - France
Tél. : +33 1 45 44 99 61

courriel :
contact@villesdefrance.fr

 @villes2fr
 association_villes_de_france
 @vdf.villesdefrance
 villes-de-france
www.villesdefrance.fr

RETROUVER L'ÉTUDE
ET SES ANNEXES

