

COMMENT FAVORISER LES USAGES DU VÉLO EN BANLIEUE DENSE ?

Rencontre du Club des Villes cyclables

Paris, le 25 septembre 2008

**Recherche lancée par le Club des Villes Cyclables.
Avec le soutien du Comité interministériel au vélo**

6T bureau de recherche
Sous la direction scientifique de
Nicolas LOUVET
et de Vincent KAUFMANN

1. Objectifs de la recherche

1. Identifier les obstacles à l'usage du vélo dans les quartiers de banlieue dense
2. Mettre en relief les conditions nécessaires au développement du vélo en milieu suburbain

2. Méthodologie

8 sites en Ile de France et en régions ont été retenus selon des critères géographiques et socio-économiques

	Centre	Excentré		Proche couronne	
Populaire	Lyon / Charpennes (69)	Lyon / La Duchère (69)	Strasbourg / Hautepierre (67)	Saint Martin d'Hère Renaudie (38)	Saint-Denis centre (93)
Aisé ou en gentrification	Paris / Gobelins (75)	Montreuil / Bas Montreuil (93)	Paris / La Réunion (75)		

2. Méthodologie

Mesurer l'image du vélo

Analyse d'une enquête quantitative sur 400 à 500 personnes représentatives de la population pour chaque quartier

Mesurer les performances du vélo

Réalisation des cartes d'accessibilité en vélo depuis les six quartiers en couronnes denses

Mettre en exergue les faux a priori

36 entretiens semi-directifs avec élus, techniciens et habitants des six quartiers en couronnes denses

Le vélo en banlieue : entre une image très positive et un mode très vulnérable

- 77% des adjectifs cités pour qualifier le vélo sont positifs
- Mais l'adjectif dangereux reste en tête des citations
- 77% des adjectifs cités pour qualifier le vélo sont positifs

« Développer le vélo c'est bien [...] mais c'est dangereux »

Mireille (La Duchère)

« C'est un vélo mais j'ai la tête d'un taré » Jacqueline (La Réunion)

citations

« Je n'ai pas de vélo mais mes deux enfants en ont un. Ils l'utilisent pour se balader mais pas pour se déplacer c'est trop dangereux »

Christian (Montreuil)

« J'utilise mon vélo tous les jours mais c'est une aventure. Les voitures surgissent de partout, je traverse la voie de tramway, c'est un parcours dangereux » Zazie (St Denis)

Les priorités d'actions : être connecté à un réseau qui dépasse son quartier

- Un réseau d'entretien : quand le cycliste doit être le mécanicien de son véhicule
- Un réseau physique : la continuité avant l'itinéraire dédié
- Un réseau d'apprentissage: apprendre à faire du vélo en ville et du vélo tout court
 - Un réseau physique: la continuité avant l'itinéraire dédié
 - Un réseau d'apprentissage: apprendre à faire du vélo en ville et du vélo tout court
 - Un réseau d'entretien: quand le cycliste doit être le mécanicien de son véhicule

« Le vélo ça demande aussi de l'entretien et c'est dommage qu'à Montreuil nous n'ayons aucun service pour l'entretien et les réparations. C'est peut être ce qu'il faudrait améliorer » Naïma (Montreuil)

« Je pense qu'il faut développer les vélos en libre service car ça permet à tout le monde d'avoir un vélo sans toutes les contraintes quotidiennes de l'entretien. Et après on s'en sert différemment » Michel (Haute-pierre)

« Après quand on est cyclistes il faudrait peut être qu'on respecte un peu plus le code de la route » Christiane (Renaudie)

« J'ai voulu essayer le vélib, j'ai d'ailleurs une carte mais j'ai un peu peur. J'aurai très envie de m'en servir mais c'est aussi une question d'âge, j'ai 71 ans, je ne me sens pas très rassuré dessus, c'est assez dangereux et rouler parmi les voitures » Jacqueline (La réunion)

« On dit que c'est accessible à vélo mais il faut connaître les cheminements car il manque des balisages et si on ne connaît pas, on ne peut pas si rendre [...] les gens se perdent [...] Donc pour améliorer le développement du vélo je pense qu'il faudrait faire un vrai maillage et un balisage correct, comme les petits panneaux verts qui sont en ville »

Pierre (Haute-pierre)

« la demande du public est d'avoir des itinéraires continus. Lorsque les gens réclament des pistes cyclables ça va souvent au-delà. Ils demandent généralement une meilleure accessibilité au cœur de ville notamment, des aménagements de contre sens cyclables, ou encore des zones 30 qui ne sont pas des aménagements cyclables en tant que tels mais qui apaisent le trafic et permettent l'insertion des piétons et des cyclistes. »

Technicien (Renaudie)



TGV

Grenoble

10 MIN

1 MIN

Eybens

Poisat

Echirolles

**CARTE D'ACCESSIBILITE
EN VELOS**

LEGENDE



DELIMITATIONS DU
QUARTIER D'ETUDE

POLES D'ATTRACTION



Centres Commerciaux



Commerces



Culturels et loisir



Services publics



Pôles de Mobilité



Zones d'emplois



Equipements scolaires

COUPURES



Linéaires



Relief



Surfaciques

TEMPS DE PARCOURS



Moins de 5 min.



De 5 à 10 min



De 10 à 20 min



De 20 à 30 min