



COMMENT FAVORISER LES USAGES DU VÉLO EN BANLIEUE DENSE ?

**Recherche lancée par le Club des Villes Cyclables
Avec le soutien de la Coordination interministérielle pour le développement du
l'usage du vélo**

<p><i>RAPPORT FINAL</i> LE VÉLO EN COURONNE DENSE : ASPIRATIONS, USAGES ET POTENTIALITÉS DE DÉVELOPPEMENT</p>

Paris, septembre 2008

Sous la direction scientifique de

**Nicolas LOUVET 6T – Bureau de recherche
Vincent Kaufmann Lasur – EPFL**

Avec la participation de Marion Tillous (6T) et Sabrina Moretto (6T)

Plan détaillé

1. Objectif et problématique	4
2 Méthodologie	5
2.1. L'image du vélo	5
2.2. La mesure des performances du vélo dans les six quartiers de banlieue dense	6
2.3. Mettre en exergue les « faux a priori » quant à l'usage du vélo	7
3. Quand la question de l'usage pose d'abord la question de l'image	8
3.1. Une image consensuellement très positive du vélo	8
3.2. Le vélo : un mode dangereux !	12
3.3. Des usagers du vélo déjà prêts à l'intermodalité en banlieue dense	14
4. Les priorités d'actions :	18
Quand les lieux communs trompent les enjeux	18
4.1 Pistes cyclables, VLS, Stationnement : les solutions n'oublient-elles pas les problèmes ?	18
4.1.1 La piste cyclable	18
4.1.2. Le Vélo en Libre Service	18
4.1.3 Le stationnement	20
4.2 Le réseau vélo : la continuité avant l'aménagement	21
4.2.1 Un réseau physique.....	21
4.2.3 Un réseau d'apprentissage	23
4.2.4 Un réseau d'entretien.....	26
5. Quelle offre vélo en banlieue dense ?	29
5.1 Le vélo : une performance efficace malgré des effets de coupures	29
5.1.1 Les effets de coupures non modifiables.....	31
5.1.2 Les effets de coupures modifiables.....	34
5.1.3 Le vélo : une opportunité pour les déplacements banlieue/banlieue.....	36
5.2 La nécessité d'une offre vélo différenciée selon les contextes urbains de banlieue	36
5.2.1 Du vélo en libre service en couronne dense d'agglomération	36
5.2.2 Du vélo intermodal dans les contextes marqués par des coupures urbaines	39
5.2.3 Du « vélo en leasing » dans les territoires multipolaires et/ou dispersés	42
6. Le vélo en banlieue en dense :	46
l'enjeu d'une « juste » communication	46
6.1 L'image du vélo en banlieue dense : une erreur d'appréciation politique et technique	46
6.2 Le vélo : un mode pratique	47
6.2.1 La fiabilité du vélo.....	48
6.2.2 La flexibilité du vélo.....	48
6.2.3 L'efficacité du vélo.....	49
6.2 Le vélo : un faiseur de mobilité	49
7. Références Bibliographiques	52
Annexe 1 : Liste et profil des interviewés	54
Annexe 2 : Grille d'entretien pour les habitants	60
Annexe 3 : Grille d'entretien pour les élus et les techniciens	65
Annexe 4 : Présentation descriptive des six quartiers de banlieue dense	68

1. Objectif et problématique

Depuis la fin des années 1990, le vélo n'est plus seulement un loisir ou un sport, mais il est de nouveau considéré comme un moyen de transport utilitaire en France. Dans les villes-centres de nombreuses agglomérations, il fait l'objet d'aménagements, voire d'opérations de promotions de grande envergure à l'instar de Vélo'v à Lyon, Vélib à Paris, etc. Accompagnant la gentrification des centres-urbains, le vélo bénéficie de l'image d'un moyen de transport durable, dynamique, moderne.

Cependant, cette réussite reste très localisée, à la fois spatialement et socialement. Elle concerne en effet essentiellement des habitants de quartiers urbains centraux et des personnes jeunes ou de catégories socioprofessionnelles élevées. La présente recherche vise précisément à interroger cette localisation pour explorer ses conditions de transfert à des quartiers de banlieue.

Les enjeux territoriaux du développement de l'utilisation du vélo comme moyen de transport ne sont plus seulement le centre-ville, mais les proches couronnes d'agglomération denses qui se caractérisent souvent par une offre de transports publics lacunaire, de nombreuses coupures urbaines, une fragmentation sociale de l'espace assez marquée et... une utilisation marginale du vélo. Alors même que ce moyen de transport pourrait être un ingrédient essentiel du système de transport et ainsi pallier des déficiences en matière d'urbanisme dans ces quartiers, il est le plus souvent appréhendé pour ses seules « vertus loisirs ».

Ainsi, l'ambition de notre recherche est double : (1) identifier les obstacles à l'usage du vélo dans les quartiers de banlieue dense et (2) mettre en relief les conditions nécessaires au développement du vélo en milieu suburbain, en termes d'aménagement urbain, d'équipements, d'interconnexion, et de communication.

2 Méthodologie

Pour analyser finement les possibilités de développement de l'utilisation du vélo dans les quartiers de banlieues denses nous avons retenus 6 sites en Ile-de-France et en régions selon deux grands critères :

- L'intérêt de leur comparaison en termes géographiques et socio-économiques.
- La disponibilité d'enquêtes qualitatives sur l'image du vélo mesurée à partir d'adjectifs (enquêtes-ménages déplacements récentes dans lesquelles ces questions « EPFL » ont été ajoutées ; quartiers pour lesquels ces mêmes données sont disponibles à travers des enquêtes ad-hoc) (Kaufmann et al. 2001 ; Kaufmann et al. 2004).

Par ailleurs, deux quartiers témoins de centres-villes pris dans des processus de gentrification sociale ont également été retenus pour mesurer, le cas échéant, l'écart qui sépare les quartiers de banlieue des quartiers de centre-ville :

	CENTRE	EXCENTRE		PROCHE COURONNE	
POPULAIRE	Lyon/ Charpennes (69)	Lyon/ La Duchère (69)	Strasbourg/ Hautepierre (67)	Saint Martin D'Hère Renaudie (38)	Saint-Denis Centre (93)
AISE OU EN GENTRIFICA TION	Paris/ Gobelins (75)	Montreuil – Bas- Montreuil (93)	Paris/ La Réunion (75)		

Pour chacun des terrains, une analyse thématique en trois volets a été réalisée :

2.1. L'image du vélo

Pour aborder l'image du vélo auprès de la population résidente des quartiers étudiés, nous avons analysé des corpus de citations d'adjectifs cités spontanément pour qualifier le vélo comme moyen de transport urbain. Ces adjectifs ont ensuite été classés par ordre décroissant de citation, puis triés selon l'usage ou non du vélo, de la voiture ou des transports publics, selon l'âge, le sexe, et la catégorie socioprofessionnelle d'appartenance.

Sur chacun des sites retenus nous disposons en effet d'une enquête quantitative (sondages téléphoniques réalisés sur 400 à 500 personnes représentatives de la population)¹. Le même type de questions a été posé pour les transports publics et l'automobile, si bien qu'il a été possible de mesurer les associations entre l'image de l'automobile, l'image des transports publics et l'image du vélo.

L'analyse des six quartiers de banlieue a été complétée par l'étude des deux quartiers témoins des Gobelins à Paris et de Charpenne à Lyon, qui ont été étudiés avec la même méthodologie, dans le cadre de la même recherche (Kaufmann et al. 2001).

2.2. La mesure des performances du vélo dans les six quartiers de banlieue dense

Pour mesurer les performances du vélo, nous avons réalisé des cartes d'accessibilité à vélo depuis les six quartiers suburbains. Elles offrent une visualisation des pôles d'attractivité (commerces, culture et loisirs, services publics, école, pôle de mobilité, zone d'emploi) accessibles à 5, 10, 20 et 30 minutes en vélo à partir du centre du quartier. Au-delà des performances qui seraient propres au vélo pour se déplacer en banlieue et depuis la banlieue, ces cartes ont permis d'imaginer des types de politique vélo en fonction des contextes urbains

Pour réaliser ces cartes, nous avons d'abord identifié les principaux pôles d'attraction pour le quartier (via des entretiens et des visites de terrain) et nous avons ensuite calculé les temps de parcours en vélo pour y accéder depuis le centre du quartier. Pour ce faire, nous avons retenu une vitesse moyenne de 15km/heure que nous avons pondérée selon les infrastructures existantes pour se déplacer à vélo, selon les sens interdits et selon le relief (lorsque le cycliste doit monter une pente de 5% et plus, on a considéré qu'il ne roulait plus qu'à une vitesse de 4km/h²).

¹ Sources :
- Pour les sites de Paris – Gobelins / Lyon – Charpenne / Lyon – La Duchère / Strasbourg Haute-pierre
Questionnaires Ifop/Kaufmann, Jemelin, Guidez, 2001, La documentation Française.
- Pour le site de Saint-Martin D'hère – Renaudie :
SMTC - INSEE - Enquête ménages déplacements 2002 sur la région grenobloise
Pour les Sites de Paris – La réunion / Montreuil-Bas Montreuil / Saint-Denis-Centre :
Questionnaires MV2/Kaufmann, Jemelin, Louvet, 2004, 6T-Bureau de recherche/EPFL

² D'après CERTU, CETE-Normandie. Les SIG et l'accessibilité au service des Plans de Déplacements d'Établissement. Fiche « Connaître le territoire » n°7, juillet 2006.

2.3. Mettre en exergue les « faux a priori » quant à l'usage du vélo

Sur l'ensemble des six quartiers excentrés et en proche couronne, nous avons réalisé 34 entretiens semi-directifs avec des habitants (4 par sites), des techniciens (1 par site) et des élus (1 par site)³ afin d'appréhender les possibilités, les limites et les obstacles à l'utilisation du vélo et de confronter leur perception et leurs a priori.

Parce que les a priori sont des obstacles importants pour l'utilisation d'un mode de déplacement, cette analyse par entretien nous a aidé à identifier ceux qui touchent le vélo dans les quartiers suburbains, et a permis d'affiner et d'actualiser l'analyse quantitative des citations d'adjectifs tout en confrontant les résultats de l'analyse cartographique.

Afin d'identifier les obstacles à l'usage du vélo dans les quartiers de banlieue dense et de mettre en relief les conditions nécessaires à son développement, le présent rapport propose un plan en quatre grandes parties qui synthétisent les différentes analyses réalisées. Nous attirons d'emblée l'attention du lecteur sur le fait que nous avons choisi de ne pas suivre le déroulement chronologique des investigations empiriques pour adopter un plan thématique qui les confrontent. C'est ainsi qu'une première partie vise à obtenir une photographie précise de l'image du vélo et à l'interroger en fonction des préjugés. Une seconde partie met en exergue des priorités d'actions selon les attentes des habitants, les solutions techniques et les volontés politiques. Une troisième partie propose une typologie d'offre vélo selon les contextes urbains de banlieue. Une quatrième partie réinterroge les enjeux urbains du vélo pour imaginer une communication politique et technique adaptée au développement du vélo en banlieue.

³ Sur le site de La Duchère nous n'avons interviewé que 3 usagers, et sur le site de « La Réunion » nous n'avons pas réussi à avoir d'entretien avec un technicien. Par ailleurs, le profil de chaque interviewé ainsi que le guide d'entretien sont joints en annexe.

3. Quand la question de l'usage pose d'abord la question de l'image

3.1. Une image consensuellement très positive du vélo

Que l'on habite au centre ou en périphérie, que l'on soit jeune ou vieux, homme ou femme, riche ou pauvre : l'image du vélo est globalement positive. En effet, 77% des adjectifs cités sont positifs.

Ordre décroissant de citation des adjectifs par quartier								
N°	CHARPENNES	DUCHERE	GOBELINS	HAUTEPIERRE	MONTREUIL	RENAUDIE	REUNION	ST-DENIS
1	Dangereux	Sportif	Dangereux	Sportif	Dangereux	Dangereux	Dangereux	Dangereux
2	Sportif	Ecologique	Sportif	Pratique	Agréable	Agréable	Pratique	Loisir
3	Ecologique	Pratique	Ecologique	Ecologique	Loisir	Ecologique	Agréable	Agréable
4	Pratique	Dangereux	Pratique	Bon pour la santé	Pratique	Pratique	Ecologique	Pratique
5	Agréable	Agréable	Agréable	Promenade	Ecologique	Sportif	Loisir	Ecologique
6	Economique	Bon pour la santé	Rapide	Rapide	Economique	Economique	Rapide	Bonne santé
7	Fatigant	Economique	Bonne santé	Economique	Fatigant	Bonne santé	Bonne santé	Rapide
8	Rapide	Délassant	Economique	Dangereux	Rapide	Fatigant	Economique	Fatigant
9	Bonne santé	Fatigant	Fatigant	Agréable	Bonne santé	Loisir	Fatigant	Economique
10	Lent	Promenade	Loisir	Loisir	Utile	Rapide	Facile	Lent

Les usagers quotidiens de la voiture sont certes les moins élogieux mais ils reconnaissent tout de même des vertus civiques et écologiques au vélo. Par ailleurs, si les non-usagers du vélo critiquent parfois le vélo comme un mode lent ou fatigant, les usagers ne citent jamais ces adjectifs et considèrent, au contraire, qu'il est rapide et bon pour la santé. Autrement dit, lorsque l'on en devient usager, les *a priori* négatifs du vélo disparaissent.

Cette bonne image du vélo est largement confortée par les entretiens que nous avons menés dans les quartiers. Les critiques arrivent toujours au second plan. Il reste un mode d'abord positif.

« Le vélo c'est tout simplement l'indépendance, la liberté, l'autonomie » Jacqueline (La Réunion)

« Le vélo c'est facile, rapide pour les courtes distances et c'est pour se faire plaisir » Marie-Annie (St Denis)

« On est plus libre et plus autonome. Dans l'ensemble c'est aussi plus agréable que d'être enfermé dans un bus ou dans un métro » Bastien (Montreuil)

« Ça va vite et ça permet d'éviter les embouteillages. C'est plus rapide que la voiture » Mireille (La Duchère)

Même celui qui utilise tous les jours la voiture et jamais le vélo, bref celui qui devrait être le plus négatif, arrive à lui trouver des qualités.

« Je ne sais pas vraiment quels sont les atouts du vélo puisque je ne l'utilise pas. J'ai conscience que c'est économique et on va dire aussi que c'est bon pour la pollution » Xavière (St Denis)

Enfin, au-delà d'un constat positif, la tendance à venir s'avère tout aussi heureuse. Autrement dit, si hier les usagers vélo ressemblaient pour beaucoup à des convaincus de la première heure, à des pionniers, demain ils se fondront dans la masse de « Monsieur. tout-le-monde » :

« C'est vrai que ça fait peut être un petit moment que je fais du vélo. En tout cas j'ai connu l'enfer et maintenant je trouve que ça va mieux. » Marine (La réunion)

« Usager précoce du vélo, j'ai été pionnier dans les années 1980 maintenant je suis dans l'ère du temps. » Pierre (Haute-pierre)

« Ça fait 15 ans que je fais du vélo et au départ il y avait très peu de monde. C'était beaucoup moins sécurisé et on me regardait comme un fou. Aujourd'hui je pense que c'est une banalisation et beaucoup de gens se mettent au vélo » Bastien (Montreuil)

« Depuis que j'utilise le vélo j'ai l'impression de me déplacer plus simplement. » Cécile (Montreuil)

Cette image positive se caractérise aussi par la pratique elle-même du vélo. Souvent associé à la promenade, le vélo est finalement au moins autant appréhendé comme un mode de « déplacement utilitaire » : 25% des adjectifs cités font référence aux déplacements « utilitaires » alors que la promenade arrive le plus souvent au second plan⁴. Catégorique dans

⁴ La façon dont les personnes interrogées associent le vélo à la promenade ou à un moyen de déplacement a été analysée en associant les adjectifs « loisir », « promenade », « délassant » / « détente » et « agréable » à un usage de promenade et les adjectifs liés à la performance, « pratique », « rapide », « économique », à un usage de déplacement « utilitaire ».)

les quartiers centraux (4 contre 1), cette priorité donnée aux « déplacements utilitaires » se confirme dans les quartiers suburbains mais elle n'est pas aussi tranchée. Malgré une tendance à devenir un mode utilitaire, l'écart y est moins grand. Le contexte urbain du centre-ville (densité et diversité des pôles d'attraction à moins de 15 minutes à vélo) facilite donc un usage avant tout utilitaire du vélo, mais il n'empêche pas une alternance avec la promenade.

Pourcentage de citations d'adjectifs relatifs aux déplacements utilitaires pour qualifier le vélo						
	Centre		Excentré		Proche couronne	
Populaire	Lyon/Charpennes	Lyon/La Duchère	Strasbourg/Haute pierre	Saint Martin D'Hère Renaudie	Saint-Denis Centre	
	24%	25%)	28%)	25%)	23%)	
Aisé ou en gentrification	Paris/Gobelins	Bas Montreuil	Paris/La Réunion			
	24%	26%	25%)			

Pourcentage de citations d'adjectifs relatifs à la promenade pour qualifier le vélo						
	Centre		Excentré		Proche couronne	
Populaire	Lyon/Charpennes	Lyon/La Duchère	Strasbourg/Haute pierre	Saint Martin D'Hère Renaudie	Saint-Denis Centre	
	10%	20%	20%)	19%	33%	
Aisé ou en gentrification	Paris/Gobelins	Bas Montreuil	Paris/La Réunion			
	13%	30%	25%			

Les entretiens qualitatifs montrent qu'en banlieue, si le déplacement utilitaire est au moins aussi présent que la promenade,

« Je pense avant tout que le vélo permet d'être rapide. Par exemple hier après-midi j'avais 4 courses à faire en centre ville et bien ça ne m'a pris qu'une heure » Pierre (Haute-pierre)

« Le vélo c'est une autonomie comme peut l'être la voiture car ça évite d'attendre un bus par exemple et c'est beaucoup plus simple [...] Je programme souvent plusieurs déplacements après le travail sans aucune difficulté. » Cécile (Montreuil)

« Je trouve que le vélo c'est pratique surtout quand on veut faire plusieurs petits déplacements. Ça permet après le lycée de passer voire mon père ou des copines très rapidement avant de rentrer chez moi » Zazie (St Denis)

l'adepte de la promenade n'est pas encore celui du déplacement utilitaire.

« J'ai un vélo seulement pour aller me promener, nous en avons acheté deux avec mon mari car nous aimons aller nous balader à vélo [...] Comme on a l'avantage d'être près de Vincennes, on prend le vélo pour aller se balader. On est équipé, on met un casque, et on y va tous les trois (siège enfant) » Nathalie (La réunion)

« Je suis propriétaire d'un vélo mais je ne l'utilise plus car j'ai des problèmes de santé. Avant je l'utilisais seulement pour mes loisirs. J'avais décidé d'acheter un vélo pour me muscler et faire un peu de sport. Comme ça n'était pas pour me déplacer j'ai gardé ma voiture » Betty (Renaudie)

« J'ai un vélo mais ça fait 10 ans que je ne l'utilise plus car j'ai des problèmes cardiaque. Je ne l'utilisais pas pour me déplacer mais pour me balader. Par contre j'ai une voiture avec laquelle je fais tous mes déplacements » Louis (La Duchère)

« Le vélo je trouve que c'est surtout pour les balades. Pour se déplacer ça n'est pas pratique surtout pour faire les courses. » Salima (La Duchère)

Enfin, l'image consensuellement positive du vélo est confirmée par la réfutation, du moins a priori, de ce qui serait l'un des principaux fléaux du vélo : le vol. On a en effet coutume de penser qu'il est aussi difficile de devenir usager du vélo qu'il est facile de se le faire voler. Pourtant, que l'on soit non-usager ou usager du vélo, le vol n'est jamais cité spontanément. Cette absence de qualification relative au vol s'est confirmée dans la série d'entretiens que nous avons menés sur nos terrains. Cette fois-ci nous ne nous sommes pas contentés de demander de citer trois adjectifs spontanés pour qualifier le vélo mais également trois adjectifs positifs et trois adjectifs négatifs. D'une part, dans plus de 90% des cas, les adjectifs spontanés sont exactement les mêmes que les adjectifs positifs (ce qui montre bien que le vélo est un mode spontanément positif), d'autre part, le vol n'a été cité qu'une seule fois dans les adjectifs négatifs. Outre le fait que certains aient l'impression que le vol disparaisse, même lorsque les usagers ont été confrontés au vol, cela ne semble pas être une cause de renoncement au vélo :

« c'est vrai que je me suis fait voler [mon vélo] trois fois en très peu de temps. Par contre je ne pense pas que le vol soit un vrai problème, du moins plus maintenant. C'est comme pour les portables, au début tout le monde se les faisait voler car c'était un objet rare, maintenant que tout le monde en a c'est fini. Je pense que pour le vélo c'est pareil. Les gens ont de plus en plus de vélo et avec les vélib ça permet de ne

pas avoir ce type de problèmes. Là aussi, il y a eu des vols mais ils vont s'arrêter. D'ailleurs ils sont vraiment con de voler les vélib alors que c'est super lourds » Marine (La réunion)

« [Le vélo] ça ne coûte pas cher en frais de déplacement mais à l'achat ça a quand même un certain coût. Là je dois racheter le vélo de mon fils qui vient d'être volé et ce n'est pas donné » Naïma (Montreuil)

Aussi, la bonne image consensuelle du vélo montre qu'il n'y a pas d'obstacles liés à son image pour développer son usage en banlieue dense. De plus, comme les données analysées sont antérieures aux politiques de vélos en libre service dans les quartiers centraux, on peut espérer un succès similaire dans les quartiers périphériques. Alors, n'y a-t-il donc aucun frein à l'usage du vélo en banlieue ? Disons qu'aucun obstacle lié à leur image ne semble a priori réhibitoire mais, outre les effets de coupures (infrastructures, relief, etc.) très pénalisants dans certains quartiers car ils imposent de long détours⁵, la principale contrainte reste la vulnérabilité de l'usager.

3.2. Le vélo : un mode dangereux !

Si l'image du vélo est globalement très positive, le vélo reste néanmoins considéré comme un mode dangereux : c'est même le seul reproche qui lui est fait dans le corpus de citations. L'adjectif qui est cité dans chaque quartier, la plupart du temps en première position. Or, cet adjectif n'est jamais cité pour les modes voiture et transport publics. La dangerosité est donc très spécifique au vélo en milieu urbain. Certes, c'est un mode qui s'avère moins dangereux pour les plus jeunes (sauf pour les quartiers centraux où ce sont les personnes de 25/50 ans qui sont les plus inquiètes, mais il semble s'agir de parents qui, puisqu'ils ont le choix pour leurs enfants entre le vélo et les transports collectifs, privilégient le mode alternatif le plus sûr, à savoir les transports collectifs). Néanmoins, de manière générale, le vélo fait peur. Une peur largement confirmée dans les entretiens qualitatifs.

« C'est bien de faire du vélo car c'est bon pour la santé et ça ne pollue pas [...] Par contre je trouve ça encore trop dangereux » Salima (La Duchère)

« On a fait des voies cyclables mais il y a toujours des moments où les cyclistes doivent traverser les rues donc c'est dangereux » Jacqueline (La réunion)

⁵ Nous reviendrons sur les effets de coupures dans notre partie 5 « Quelle offre vélo en banlieue dense » issue notamment de notre analyse des cartes d'accessibilité.

« Développer le vélo c'est bien [...] mais c'est dangereux, on le voit en centre ville » Mireille (La Duchère)

« J'ai un vélo mais il est cassé et j'ai la trouille d'en faire » Jacqueline (La réunion)

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

« Je pense aussi qu'il y a encore trop de circulation pour faire du vélo, car ça me paraît dangereux » Betty (Renaudie)

La dangerosité, ou plutôt la vulnérabilité du vélo, constitue donc une réelle inquiétude pour l'utilisateur. Si c'est vrai pour le non usager, c'est vrai également pour l'utilisateur quotidien et convaincu :

« 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)

Mais c'est aussi et surtout vrai pour les cibles idéales du vélo : les « usagers alternatifs », ceux qui cherchent à jongler entre différents modes de transport autres que la voiture pour construire leur programme d'activités, ceux qui seraient partisans de rajouter un peu de vélo dans ce que l'on nomme le cocktail transport⁶, mais qui n'osent pas encore... :

« J'ai arrêté il y a trois quatre ans, quand ma fille est partie. Je n'aime pas en faire toute seule, c'est trop dangereux. Pourtant j'aimais bien le vélo. C'est convivial, sympathique. Mais on ne peut pas l'utiliser comme un moyen de transport, c'est trop dangereux. Quand je vais de HautePierre à Kronenbourg il n'y a pas de pistes cyclables sécurisées. Et même en centre ville, c'est dangereux, ma fille a déjà eu un accident. Par contre, j'ai abandonné ma voiture pour l'autopartage. Ça me permet d'être une éco-citoyenne et je me sens plus rassurée » Géraldine (HautePierre)

⁶ Issu du Canada, le « Cocktail Transport » est un concept qui consiste en un usage intelligent des modes de transport individuels (voiture, vélo, marche, autopartage) et collectifs (bus, tram, métro, taxi) permettant ainsi à l'adepte de se déplacer le plus rapidement et le plus efficacement possible, tout en économisant et en réduisant au minimum ses impacts sur l'environnement

Au vu de la bonne image consensuelle, si la dangerosité n'est peut-être pas un obstacle rédhibitoire à l'usage du vélo, elle reste néanmoins le reproche principal qui lui est spontanément adressé et elle a ralenti son développement. Ainsi, pour accélérer la *tendance vélo*, il semble pertinent de proposer rapidement des solutions à ce danger. Des solutions qui ne relèvent pas seulement de la piste cyclable (au sens de l'aménagement dédié)⁷ comme nous le verrons dans la partie 4 du rapport sur les priorités d'actions.

3.3. Des usagers du vélo déjà prêts à l'intermodalité en banlieue dense

A mesure que l'on s'approche du centre de l'agglomération, les usagers des transports publics ont une image plus négative du vélo (à cause du danger) que les non-usagers. Tandis que c'est l'inverse qui se produit à mesure que l'on s'éloigne du centre.

Citation de l'adjectif dangereux pour les usagers quotidiens des TC						
	Centre		Excentré		Proche couronne	
Populaire	Lyon/Charpennes	Lyon/La Duchère	Strasbourg/Hautepierre		Saint Martin D'hère Renaudie	Saint-Denis Centre
	1 ^e (12,4%)	6 ^e (5,9%)	8 ^e (2,7%)		1 ^e (11,1%)	1 ^e (16%)
Aisé ou en gentrification	Paris/Gobelins	Bas Montreuil	Paris/La Réunion			
	1 ^e (14%)	1 ^e (16%)	1 ^e (20%)			

Citation de l'adjectif dangereux pour ceux qui n'utilisent jamais les TC						
	Centre		Excentré		Proche couronne	
Populaire	Lyon/Charpennes	Lyon/La Duchère	Strasbourg/Hautepierre		Saint Martin D'hère Renaudie	Saint-Denis Centre
	1 ^e (14,6%)	5 ^e (5,9%)	0		3 ^e (10,9%)	1 ^e (18%)
Aisé ou en gentrification	Paris/Gobelins	Bas Montreuil	Paris/La Réunion			
	4 ^e (6,3%)	3 ^e (10%)	1 ^e (18%)			

Ce constat peut être expliqué par des pratiques modales distinctes :

- C'est en centre-ville que le réseau TC est le plus efficace. Aussi, les usagers des transports publics en centre-ville ont une image plus négative du vélo parce qu'ils considèrent disposer d'une offre alternative très déjà satisfaisante en TC que le vélo ne peut pas concurrencer. En centre-ville, le vélo et les transports collectifs sont en effet des modes qui se concurrencent.

⁷ Dans le rapport nous utiliserons aléatoirement les termes de « piste cyclable » ou « d'itinéraire dédié » pour désigner les itinéraires dédiés.

- En périphérie, le réseau TC est généralement moins efficace. Aussi, les usagers des transports publics en périphérie ont une image plus positive du vélo parce qu'ils considèrent que le vélo peut les aider à rejoindre leur station de desserte TC : il est perçu comme complémentaire. Cette interprétation est encore renforcée par le constat que les non-usagers des TC en périphérie, qui sont plus négatifs sur le vélo, sont en grande majorité des automobilistes qui n'attendent rien du vélo en matière d'intermodalité.

La tendance à considérer le vélo comme complémentaire ou concurrent aux autres modes en fonction de l'éloignement du centre est confirmée par l'analyse de l'adjectif « rapide » appliqué au vélo.

Citation de l'adjectif « rapide » pour qualifier le vélo par les usagers quotidiens du TC					
	Centre	Excentré		Proche couronne	
Populaire	Lyon/Charpennes	Lyon/La Duchère	Strasbourg/Hautepierre	Saint Martin D'hère Renaudie	Saint-Denis Centre
	10° (2,5%)	0	7° (3,5%)	7° (6,7%)	7° (4,8%)
Aisé ou en gentrification	Paris/Gobelins	Bas Montreuil	Paris/La Réunion		
	6° (3,7%)	9° (3,8%)	7° (3,2%)		

Citation de l'adjectif « rapide » pour qualifier le vélo par ceux qui n'utilisent jamais les TCo					
	Centre	Excentré		Proche couronne	
Populaire	Lyon/Charpennes	Lyon/La Duchère	Strasbourg/Hautepierre	Saint Martin D'hère Renaudie	Saint-Denis Centre
	6° (6,3%)	0	0	10° (3,6%)	0
Aisé ou en gentrification	Paris/Gobelins	Bas Montreuil	Paris/La Réunion		
	8° (6,3%)	10° (2,2%)	10° (2,7%)		

En effet, plus on s'approche du centre, et plus le vélo est considéré comme un mode rapide par les non-usagers des transports publics et, inversement, plus on s'éloigne du centre, et plus le vélo devient un mode rapide pour les usagers fréquents des transports publics. Cette association montre l'importance du besoin d'intermodalité en banlieue, ce qui n'est pas une surprise. Les techniciens que nous avons interrogés ne sont pas avares sur le sujet :

« Le vélo c'est un mode de déplacements qu'il faut considérer dans son ensemble et il faut réfléchir à une politique globale, à l'échelle régionale. C'est un mode de transport qui est complémentaire des autres modes et c'est pourquoi il faut peut être réfléchir à autre chose que des arceaux dans les pôles intermodaux comme du gardiennage par exemple. Je pense de toute façon que l'utilisateur de demain sera intermodal » Technicien (St Denis)

« Le vélo est tout à fait complémentaire des autres modes, d'ailleurs on pense actuellement à une nouvelle forme d'intermodalité : vélo, voiture. Beaucoup de personnes habitent en montagne mais

l'agglomération est extrêmement plate donc à la sortie des vallées on pense à des systèmes de stationnement permettant l'intermodalité voiture, vélo. Après comme je vous le disais avec le succès des TER ont à une importante intermodalité vélo train » Technicien (Renaudie)

« L'intermodalité c'est aussi une contrainte puisque ce n'est pas pratique et pas toujours autorisé de prendre son vélo dans les transports. Les politiques développent surtout du rabattement c'est d'ailleurs ce que favorise le VLS ou les vélo stations. Comme il n'y a pas de possibilités pour prendre son vélo dans le métro nous avons des parcs de stationnement pour vélos aux stations croix de Chavaux et mairie de Montreuil [...] Pour que le vélo soit un mode complémentaire il faudrait développer des compartiments dans les transports qui soient propres aux vélos » Technicien (Montreuil)

« Le vélo, c'est complémentaire des TC et y compris des TER. Par contre il n'y a pas vraiment d'autorisation pour transporter son vélo dans les TC, du moins il y en a une mais elle est stricte et donc pas bien pratiquée. Je sais que ça se fait beaucoup plus dans le TER. D'ailleurs on est en train de créer des vélostations dans les gares » Technicien (La Duchère)

« Le quartier commence à se restructurer avec la venue du tramway mais il faut renforcer peut être encore l'intermodalité. [Comme notre] développement de vélos parcs (stationnement sécurisé) dans les stations de tramway. D'ailleurs on a été récompensé par le Club des villes cyclables pour notre politique intermodale vélo » Technicien (Haute-pierre)

Si cette nécessaire intermodalité en périphérie pouvait être pressentie, l'étude montre que les usagers y sont déjà prêts, à la fois à travers les résultats précédemment discutés et les entretiens réalisés auprès d'habitants des quartiers étudiés :

« Je pense que le vélo peut compléter les autres modes de transport » Betty (St Denis)

« Je trouve ça fantastique de pouvoir utiliser le vélo avec tous les différents modes de transport parce qu'au moins il n'y a pas à prendre la voiture. » Christian (Montreuil)

« Le problème c'est que quand on prend le vélo, on prend le vélo et point. On ne peut pas faire autre chose à cause du stationnement. On

ne peut pas poser son vélo, prendre le métro puis revenir pour récupérer son vélo donc on se traîne le vélo en permanence. » Bastien (Montreuil)

« Il faut développer l'intermodalité TC et le vélo parce que bien qu'il y ait un bon réseau de tramway et de train, la correspondance avec les bus n'est pas encore évidente » Pierre (Haute-pierre)

Une politique vélo en banlieue semble donc pouvoir sereinement considérer l'utilisateur comme intermodal, soit comme un usager qui acceptera de cumuler plusieurs modes de transport pour effectuer un même déplacement. Autrement dit, ne pas se lancer dans une politique vélo parce qu'il n'y aurait pas les moyens de faire du *vélo en libre service* serait une mauvaise excuse, du moins en banlieue.

4. Les priorités d'actions :

Quand les lieux communs trompent les enjeux

4.1 Pistes cyclables, VLS, Stationnement : les solutions n'oublient-elles pas les problèmes ?

Entre l'offre et la demande, il y a une tendance générale à penser que le trépied d'une politique vélo reposerait sur les pistes cyclables (au sens de l'itinéraire dédié), le vélo en libre service et le stationnement. Les entretiens réalisés auprès d'élus et de techniciens indiquent que chacun de ces ingrédients est nécessaire pour assurer le développement du vélo.

4.1.1 La piste cyclable

La piste cyclable fait directement écho au danger et à la vulnérabilité du vélo. Une vulnérabilité qui, notamment selon les élus et les techniciens, serait moindre si on isolait les flux :

« On a que des bouts de pistes et donc encore des espaces dangereux »
Elu (St Denis)

« Définir une politique publique c'est revenir un peu à ce que je disais avant avec des aménagements cyclables complets [...] A Grenoble on a encore beaucoup de grands axes qui ne sont pas équipés et qui sont donc ressentis comme dangereux » Elu (Renaudie)

« Le vélo c'est dangereux par l'absence d'aménagements appropriés »
Technicien (St Denis)

« Il faut marquer plus intensément la présence des cyclistes dans l'espace public avec des aménagements de pistes cyclables dans les axes forts de circulation » Technicien (Montreuil)

4.1.2. Le Vélo en Libre Service

Le vélo en libre service serait, en réponse à un usage urbain encore compliqué, le déclencheur par excellence d'un usage accru et systématique du vélo qu'il est injuste de réserver aux seuls habitants de l'hypercentre.

« Pour développer le vélo, faudrait mettre des Vélib comme à Paris »
Marie-Annie (St Denis)

« Je trouve que le Vélib c'est quand même bien. Je pense que c'est ça qu'il faut à Montreuil c'est dommage que ça s'arrête à la porte de Montreuil. » Bastien (Montreuil)

« Je pense que Vélib c'est une bonne chose et ça serait bien qu'on ait des Vélib à St Denis. Je pense que là j'utiliserai le vélo car c'est pratique » Babeth (St Denis)

« Si on veut le développer il faudrait peut être faire plus de publicité et inciter les gens avec du Vélib » Louis (La Duchère)

« Ça serait bien aussi de faire du Vélib car ça c'est vrai que c'est pratique » Myriam (Haute-pierre)

Surtout dénoncée par habitants, cette injustice semble au contraire être expliquée des techniciens convaincus de l'impossibilité d'une telle mesure dans les quartiers de banlieue. Une impossibilité qui briderait les élus...

« J'ai quand même un mail par jour ou un coup de téléphone d'utilisateur qui me demande pourquoi on ne fait pas Vélov à Grenoble [...] Nos élus comme beaucoup en France d'ailleurs tombent dans le système des vélos automatiques. On sait que le VLS fonctionne dans les zones denses et non dans les zones résidentielles [...] Il faut donc une grande densité de stations car il faut réfléchir aux multiples trajets pour garantir le système. Cette densité me paraît irréalisable pour des quartiers périphériques comme la Renaudie » Technicien (Renaudie)

« Pour moi [le vélo en libre service] ça ne fonctionnera pas à Haute-pierre [...] Avec ce système il faut 5 ou 6 rotations par jour alors qu'à Haute-pierre ça servirait essentiellement aux mouvements pendulaires. On aurait donc des bornes vides le matin et pleines le soir et ça n'est pas l'objectif » Technicien (Haute-pierre)

4.1.3 Le stationnement

Le stationnement est en prise directe avec un usage multiple et quotidien du vélo. A l'image de son rôle de levier pour réguler la circulation automobile, il a le même impact pour le vélo. Et d'autant plus face à une augmentation envisagée et espérée du nombre d'usagers. En effet, si on ne peut pas se garer on ne prend pas son vélo. C'est une nécessité qui est appréhendée de la même manière par les usagers, par les techniciens et par les élus.

« Je sais faire du vélo mais je ne sais pas où je peux le stationner » Ali (Renaudie)

« C'est vrai qu'il manque des places pour stationner les vélos. A mon travail ils ne voulaient plus que je le rentre à l'intérieur donc je l'accrochais à un arbre » Marine (La réunion)

« J'en ferais bien plus [du vélo] si on pouvait les garer sans craintes. Il faut chercher un pilier, une grille on perd du temps et parfois j'hésite un peu » Bastien (Montreuil)

« Je ne prends pas mon vélo parce que je ne sais jamais où le stationner [...] dernièrement j'ai même vu la fourrière embarquer des vélos attachés à des barrières » Nathalie (La réunion)

« Il y a des actions publiques à mettre en place comme le stationnement sécurisé par exemple. C'est ce qu'il faudrait développer d'ailleurs pour mettre en place une politique vélo car des arceaux il en manque un peu [...] il faut jouer sur les permis de construire pour le stationnement privé » Technicien (La Duchère).

« Il reste encore certains problèmes comme le stationnement. Il faut donc développer des aires de stationnements plus sécurisées, notamment pour les vélostations à proximité des gares car le vélo doit être complémentaire des autres modes » Elu (La Duchère)

« Il faut aussi du stationnement de partout et qu'il soit sécurisé » Elu (Grenoble)

« Il faut aussi agir sur la question du stationnement en multipliant les arceaux et en travaillant en partenariat avec les entreprises privées pour qu'elles offrent des stationnements vélos ou des équipements gardiennés » Technicien (St Denis)

Par ailleurs, le stationnement est un enjeu pour lequel la collectivité locale a les moyens d'agir *via* notamment des Plans locaux d'urbanisme (PLU) imposant un nombre d'emplacements vélo pour toutes nouvelles constructions.

Alors, si le stationnement s'avère être un véritable enjeu (il y a d'ailleurs convergence de point de vue entre les trois acteurs), les Pistes cyclables et le Vélo en libre service ne sont peut-être pas les bonnes priorités pour la banlieue. A la différence du stationnement, leur mise en œuvre paraît techniquement et financièrement difficiles à l'échelle de la banlieue. De plus, ce ne sont que des solutions et elles ont tendance à faire oublier les problèmes : la vulnérabilité du vélo et un usage urbain encore compliqué. Aussi, compte tenu de ces problèmes, la priorité d'action en banlieue est le stationnement et la connexion à un réseau qui dépasse l'échelle du quartier : un réseau garant de continuité (donc de sécurité) et d'efficacité (donc d'utilisation).

4.2 Le réseau vélo : la continuité avant l'aménagement

Quand on pose la question aux habitants des priorités d'actions dans leur quartier, tout comme pour les élus et les techniciens, les transports sont toujours secondaires et largement devancés par le logement, l'emploi voire la sûreté publique. En revanche, quand on leur repose cette même question à l'échelle de l'agglomération, les transports arrivent en tête. Si les élus et les techniciens savent que la problématique des transports relève de compétences qui dépassent celles du quartier, la réponse des habitants montre qu'ils conçoivent l'enjeu transport comme un moyen d'être connecté à l'ensemble du territoire. Aussi, en croisant ces réponses à leur appréhension du vélo, il semble que cette connexion doive passer par la construction d'un triple réseau : un réseau physique, un réseau d'apprentissage et un réseau d'entretien.

4.2.1 Un réseau physique

Qui dit réseau vélo pense généralement pistes cyclables dans le sens d'un réseau continu d'itinéraire dédiés. Pourtant, dans le cas de la banlieue, compte tenu de l'étendue du territoire, une telle politique se heurte aux difficultés techniques et financières et se traduit le plus souvent par la réalisation de tronçons de réseau isolés. Alors, s'il y a bien entendu un besoin de matérialisation du réseau vélo, l'enjeu n'est pas d'avoir un tunnel vélo sur tout son trajet mais d'avoir la même sécurité sur l'ensemble de son parcours. Cette matérialisation semble donc devoir avant tout passer par une visibilité et une lisibilité du réseau *via* un balisage et un jalonnement clairs. Autrement dit, l'itinéraire dédié ne s'avère être la solution que très ponctuellement (carrefours dangereux, entrées de villes, etc.). C'est d'ailleurs un constat revendiqué par les usagers.

« Pour développer le vélo il faudrait faire en sorte que l'accessibilité de Montreuil à la grande périphérie se face plus facilement. On a l'impression que le vélo se développe surtout par quartier alors qu'il faudrait des aménagements qui permettent de tout relier. » Cécile (Montreuil)

« Je ne pense pas qu'une politique cyclable soit nécessaire à Saint-Denis car c'est petit et qu'il y a déjà l'espace piéton mais il faudrait un réseau cyclable d'agglomération peut-être. » Xavière (St Denis)

« Si les aménagements ne sont faits qu'à moitié et que ça n'est pas agréable de rouler en ville, alors la population ne se mettra pas au vélo. Il faut concevoir une politique qui considère le vélo comme un moyen de transport. » Géraldine (Haute-pierre)

« 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 [...] il manque un balisage car les gens se perdent [...] Le problème pour le vélo c'est que malgré un réseau dense en centre ville il manque un balisage pour les boulevards extérieurs. Ils ne sont pas visibles et les quartiers ouest comme Haute-pierre ou Kronenbourg sont oubliés [...] 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)

« Ce n'est pas facile de sortir de Haute-pierre en vélo. Il faut prendre des bouts de routes et ce n'est pas évident. A Strasbourg c'est l'inverse, il y a beaucoup de bonnes indications pour s'orienter » Michel (Haute-pierre)

« Pour améliorer les conditions de circulation des vélos et développer son usage il faudrait surtout travailler sur le balisage » Marine (La réunion)

Cette attente des habitants est d'ailleurs déjà bien comprise par les techniciens :

« On ne résonne pas en termes de pistes cyclables mais plutôt en termes d'itinéraires cyclables car 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)

L'enjeu est de faire remonter l'information jusqu'aux élus qui, même lorsqu'ils sont convaincus, restent toujours tentés par des projets peut-être moins efficaces à l'usage mais plus « inaugurations » :

« A toutes mes inaugurations de pistes cyclables j'y vais à vélo, même si ça fait 15km alors que les autres élus viennent en voiture » Elu (Montreuil)

4.2.3 Un réseau d'apprentissage

Déjà délicat en hypercentre, il est donc difficile d'imaginer le réseau vélo comme un ensemble de pistes cyclables continues en banlieue, nous venons de le voir. En conséquence, un réseau vélo en banlieue doit être conçu comme un espace partagé entre les usagers de différents modes de transports. Les entretiens réalisés avec les habitants suggèrent que ce partage de l'espace public impose un apprentissage collectif et réciproque.

Apprendre à connaître les autres... usagers :

« Lorsque je faisais mon chemin maison/travail je prenais tout type d'axes. Parfois des pistes, parfois des voies de bus. En fait je ne pense pas que ce soit l'aménagement cyclable en tant que tel qui soit important c'est surtout le rapport avec les autres usagers car c'est souvent la jungle [...] Quand je suis devenue usager du vélo [...] c'était l'enfer, pour surmonter tout ça j'ai beaucoup insulté, je me suis beaucoup énervé [...] Les voitures se servent des pistes cyclables pour stationner, les 2 roues pour doubler et les piétons pensent que ceux sont des extensions de trottoirs. Il faut donc éduquer les gens » Marine (La réunion)

« Il faut peut être des couloirs réservés au vélo à certains endroits mais c'est surtout la responsabilité de chacun qu'il faut revoir [...] Malheureusement on ne peut pas améliorer comme ça la prise de conscience des gens mais c'est le vrai problème. C'est toujours l'anarchie car chacun roule pour soi. C'est la jungle, les automobilistes ne regardent pas et les cyclistes font aussi beaucoup de conneries » Nathalie (La réunion)

« A vélo il faut rester vigilant et faire attention aux voitures mais aussi aux piétons » Entretien avec Ali (Renaudie)

« Les politiques publique devraient davantage penser à sensibiliser les gens, à les éduquer mais en même temps les français sont très revêches mais il faut que les gens fasse plus attention et que les vélos puissent aller de mieux en mieux » Marine (La réunion)

« La voiture ne fait pas attention au vélo et le vélo ne fait pas toujours attention à la voiture. » Géraldine (Haute-pierre)

« Après quand ils [les piétons et les automobilistes] sont cyclistes il faudrait peut être qu'ils respectent un peu plus le code de la route »
Christiane (Renaudie)

En l'état actuel des choses, cette connaissance mutuelle s'avère problématique : les techniciens interrogés considèrent que la résolution de ce problème passe par un respect des règles en place :

« Dans tous les cas c'est surtout sous conditions du respect des règles, que ce soit des cyclistes ou des autres usagers de la route, car ce qu'on entend beaucoup c'est « les cyclistes ne respectent pas les règles du code de la route » Technicien (La Duchère)

« Chacun fait du vélo à sa façon et il faut organiser tout ça, mettre de l'ordre et imposer des règles. » Technicien (St Denis)

« Un des aspects négatifs du vélo c'est que les autres usagers considèrent qu'il y a un sentiment d'impunité du cycliste » Technicien (Montreuil)

En attendant, des aménagements législatifs du code de la route et/ou l'entrée en application du code de la rue, si les contraventions ne sont certes pas la solution idéale, « la peur du gendarme » ou du moins le respect des règles en place s'avère une des solutions de transition.

Apprendre à faire du vélo en ville et du vélo tout court

Si le vélo « ça ne s'oublie pas », d'une part, il faut savoir en faire, d'autre part, le contexte urbain impose un réapprentissage. Autrement dit, entre des « vélos écoles » ou « un code des bonnes pratiques », il y a consensus sur la nécessité d'imaginer des solutions pour assurer l'apprentissage de vélo à l'image des autres modes mécanisés qui circulent sur la voirie.

« 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)

« J'ai 57 ans donc je ne me vois pas prendre le vélo » Mireille (La Duchère)

« J'en ai impressionné certains dans une interview quand j'ai dit qu'il y avait 80% des gens qui ne savent pas faire du vélo. En ville notamment car ça nécessite des compétences, des réflexes non habituels, de respecter la cohabitation avec les autres usagers, de choisir son trajet. Je suis convaincu qu'il y a beaucoup de gens qui abandonnent le vélo car ils ne sont pas formés ou informés. La collectivité fournit d'ailleurs des documents comme le plan d'itinéraires cyclables. On fait aussi du jalonnement avec des panneaux qui indiquent les itinéraires » Technicien (Renaudie)

« Il faut aussi faire plus de pédagogie. Dans les écoles mais aussi pour les personnes plus âgées qui se remettent au vélo. Il faut surtout faire de la communication, de la sensibilisation et de l'incitation [...] il faudrait des écoles de vélos car les gens ont quand même beaucoup d'appréhension à monter sur un vélo » Elu (St Denis)

« Le vélo ça semble facile mais l'une des principales contraintes c'est la pratique du vélo en ville. Ça n'est pas commun et tout le monde ne sait pas faire du vélo en ville. Il faut être prudent et tenir compte des autres usagers. Pour répondre à cela il existe deux solutions. Le code de la rue, qui propose des applications réglementaires du type du code de la route et qui développe la compatibilité entre les différents modes. Le code des bonnes pratiques, que nous développons par l'intermédiaire d'un travail pédagogique auprès des écoles. Nous travaillons en collaboration avec les écoles primaires et le rectorat afin de proposer des stages d'initiation à la pratique du vélo » Elus (La Duchère)

4.2.4 Un réseau d'entretien

Si l'automobiliste dispose de pléthore de garagistes, le cycliste est souvent considéré comme l'usager et le mécanicien de son véhicule. Pourtant, nombreux sont ceux qui ne se considèrent pas comme qualifiés pour des interventions même courantes (pneu crevé, changement de freins, changement d'ampoule, etc.) et ils ne trouvent pas de réparateurs :

« 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)

« Ca fait environ 2-3 mois que je n'utilise plus mon vélo. Je ne sais pas, j'ai une baisse de forme et c'est vrai que [...] le vélo ça reste très aléatoire, il y a beaucoup de facteurs qui influencent son utilisation et comme en ce moment il a aussi quelques problèmes techniques j'ai des réparations à faire. Seuls les vrais militants arrivent à dire moi je vais travailler à vélo tous les jours. » Bastien (Montreuil)

« Qu'il faut développer le vélo. Mais il faut que ça soit fait avec les équipements qui vont avec. Des pistes cyclables, des parkings, pourquoi pas aussi des sites de maintenance » Elu (St Denis)

« Pour ce qui est des contraintes à part la nécessité d'un équipement quand il pleut, je ne vois rien de particulier (surtout quand on a un vélo de qualité) si ce n'est des problèmes de crevaisons, même si ça n'arrive pas souvent » Pierre (Haute-pierre)

« 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)

« Pour ce qui est des contraintes [...] il existe peut être des problèmes de maintenance et d'entretien. Les gens peu bricoleurs ne le font pas tout seul, il faudrait peut-être développer ce type de service » Elu (Haute-pierre)

En centre-ville, cette question de l'entretien a été posée et ponctuellement résolue grâce à des prestataires privés qui y voient une rentabilité. Mais en banlieue, sur des territoires de fait moins denses, parce que cette rentabilité n'est pas évidente, la collectivité publique devrait investir pour inciter le développement d'un réseau d'entretien. Cet enjeu du réseau d'entretien

est d'autant plus criant qu'il est pointé du doigt à Haute-pierre, alors qu'il existe à Strasbourg un service de location longue durée (*Vélocation*) qui inclut justement l'entretien. Mais le problème est que les boutiques se situent en ville-centre. Il est pourtant possible de faire récupérer son vélo par *Vélocation* sur l'ensemble du territoire de la Communauté urbaine mais cela n'est bien évidemment pas immédiat. De plus, l'utilisateur doit payer 30 euros. Alors, si l'on crève en banlieue mais qu'il faut « péniblement » retourner jusqu'en hyper-centre pour bénéficier d'une réparation, l'équation pour le cycliste est vite faite : il n'utilisera plus son vélo... A titre de comparaison, l'entretien du vélo est apparu lors des entretiens comme plus problématique que le vol dans la pérennité de l'usage. Car comme nous avons pu le voir dans la partie 3, un vélo volé se rachète, et ce assez simplement. Par contre, la réparation d'un vélo demande plus d'organisation (prise de rendez-vous, dépôt du vélo, reprise du vélo), qui plus est quand on est loin du réparateur, et n'incite pas non plus à en racheter : peu de gens acceptent d'avoir deux vélos dont un cassé (problème de stockage)...

« *J'ai un vélo mais il est cassé* » entretien avec Jacqueline
(La Réunion)

En écho au réseau d'entretien, la question de l'équipement et de la technologie du vélo peut être une réponse partielle:

« *Les cyclistes manquent encore de sérieux pour équiper leur vélo. Il faut l'équiper de manière réglementaire et investir dans les freins, les feux, les cadenas, notamment pour rouler de manière efficace. Il faut un minimum d'équipements et sortir de l'image Bobo, vélo de brocante* » Technicien (Renaudie)

« *La technologie des vélos est trop ancienne. On utilise des vélos qui ont 100 ans alors qu'aujourd'hui on peut avoir des vélos beaucoup plus modernes. Des vélos recouverts pour les intempéries, des vélos allongés pour aller plus vite [...] Le vélo est encore trop basique. Si l'on veut s'en servir quotidiennement comme un moyen de transports il faut soi-même compléter son équipement. Il faut s'installer des lumières, s'acheter un équipement de pluie... Il faudrait qu'à l'achat les vélos soient des équipements plus complets* » Elu (Haute-pierre)

En effet, lorsque l'on achète une voiture neuve, on est en droit d'en attendre la technologie et l'équipement nécessaire à un usage utilitaire, et il en va de même pour un vélo. Et quand ce n'est pas le cas, on pourrait imaginer vendre des trousseaux du « bon cycliste urbain » incluant kit anti crevaison, plan de réseau, casque, protection pluie réfléchissante, antivol, lumière, etc.

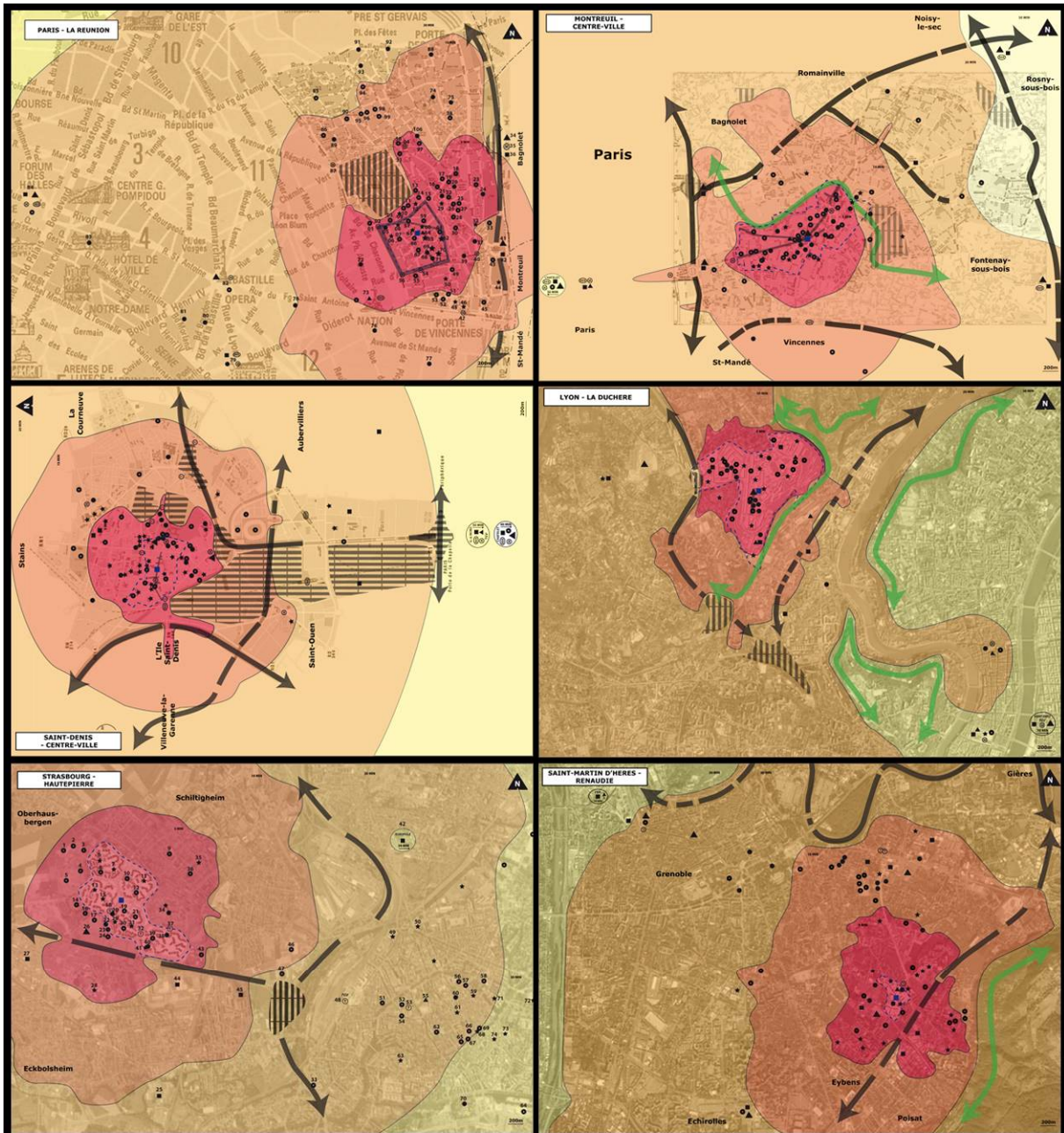
Alors, si le développement du vélo en banlieue n'est pas, en priorité, une question de pistes cyclables et de vélo en libre service, on voit bien que la notion de réseau est fondamentale. Un réseau informel qui passe par une éducation réciproque des usagers de l'espace public et un réseau formel qui passe par une lisibilité, voire une uniformisation, des itinéraires et par le développement de services vélo dont notamment l'entretien. L'enjeu, ce n'est pas -ou du moins pas seulement- l'infrastructure, c'est le service.

5. Quelle offre vélo en banlieue dense ?

5.1 Le vélo : une performance efficace malgré des effets de coupures

L'examen des cartes d'accessibilité indique que la performance du vélo n'a pas à rougir par rapport aux autres moyens de transport. Au contraire, en moins de trente minutes, le vélo couvre un périmètre très large et permet une accessibilité efficace à la plupart des pôles d'attractivité pour chacun des quartiers analysés. Autrement dit, si l'image du vélo est positive, le potentiel de sa performance conforte l'enjeu de s'appuyer aussi sur le vélo pour pallier les déficiences de l'urbanisme pratiqué dans ces quartiers. Des déficiences caractérisées notamment par une fragmentation sociale de l'espace assez marquée, par une offre de transports publics lacunaire, ou encore par de nombreuses coupures urbaines.



La construction des cartes d'accessibilité a d'ailleurs permis d'identifier les effets de coupures spécifiques au vélo. En regard des travaux de Frédéric Héran (Héran 2000), on retrouve bien entendu des effets de coupures dits linéaires ou surfaciques, mais notre analyse de terrain nous incite à les catégoriser selon qu'ils sont modifiables ou non.



CARTES D'ACCESSIBILITE EN VELOS :
Paris La Réunion, Montreuil, Saint-Denis, Lyon La Duchère, Strasbourg Hautepierre, Grenoble Renaudie

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
 -  Principaux axes commerçants

- 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

(6-t) bureau de recherche

5.1.1 Les effets de coupures non modifiables

Parce que l'on ne peut pas systématiquement construire des ponts, démolir un quartier, creuser des tunnels, faire des remonte-pentes, etc. pour assurer un passage vélo, nous considérons qu'il existe une série d'effets de coupures auxquels on ne peut pas répondre en les modifiant *stricto sensu* pour réduire le temps de parcours, mais il faut plutôt les appréhender dans la globalité du déplacement et en proposer, lorsque c'est possible, un « détournement d'usage ». Le handicap devient alors un atout.

Les infrastructures en ouvrage

Représentées notamment par des boulevards urbains, voire des autoroutes urbaines ou encore par des portes d'entrée de ville, ces infrastructures très imposantes sont de grosses coupures physiques mais également psychologique (cf. danger). Néanmoins, et justement parce qu'elles sont imposantes, elles pourraient être utilisées comme des nouveaux repères urbains pour un usager vélo. Elles pourraient être des lieux privilégiés pour installer des services vélo (entretien, location, information, etc.). Parce que, de fait, elles coupent le parcours à vélo, qu'elles se mettent alors à leur service.



Franchissement du boulevard périphérique.

Quartier de la Réunion.

Source : 6t.



**Echangeur de voies rapides de la Porte de Paris
à Saint-Denis.**

Source : 6t.

L'urbanisme

Caractéristique à l'urbanisme dit de dalle, ces effets de coupures se traduisent souvent par des décalages de niveaux, des escaliers impraticables, etc. A priori gênantes, ces coupures imposant une série de petits détours pourraient, avec un traitement spécifique, être aussi utilisées pour cadencer (du moins visuellement) un parcours vélo.



Accès aux terrasses depuis l'av du 8 mai 1945.

Quartier de Renaudie.

Source : 6t.



Vue des terrasses depuis l'av du 8 mai 1985.

Quartier de Renaudie.

Source : 6t.

Les coupures linéaires naturelles

Le plus souvent elles constituent des cours d'eau qui certes rallongent le parcours vélo mais qui peuvent aussi être réutilisés au service d'un déplacement « agréable ».



Canal de la Seine.

Saint-Denis.
Source : 6t.



Pont Marsaryk.

Quartier de Lyon La Duchère.
Source : 6t.

Le relief

Problématique dans la montée, le relief n'est pas handicapant dans la descente. C'est justement un effet de coupure qui doit inciter à avoir des stratégies vélo différenciées selon l'origine ou la destination : on descend à vélo et on remonte en TC. Autrement dit, on joue sur l'intermodalité.



Montée de Balmont.

Quartier de La Duchère.
Source : 6t.



Rue Pépin.

Montreuil.
Source : 6t.

5.1.2 Les effets de coupures modifiables

S'il n'est pas envisageable de réduire le temps de déplacement face à certains effets de coupures, d'autres se prêtent bien plus facilement à l'exercice.

Les sens interdits

En réponse aux sens interdits, on pense immédiatement au double sens cyclable (qui plus est abonde dans le partage de la voirie). Outre dans les zones 30 ou les zones de rencontre⁸, s'il est difficile de l'adopter systématiquement, des stratégies selon les départs et les arrivées peuvent être envisagées. Par exemple, dans un programme d'activité, outre l'accompagnement à l'école qui ne s'effectue que rarement à vélo, les enchaînements de déplacement sont plus nombreux dans le sens du retour le soir que dans le sens du départ le matin. Autrement dit, il est peut-être moins gênant d'avoir une série de petits détours le soir, lorsque l'on a justement plusieurs petits déplacements à effectuer, que le matin où on se déplace essentiellement en « pendulaire ».



Rue de Buzenval.
Quartier de la Réunion.
Source : 6t.



Contresens cyclable, rue Buffon.
Montreuil.
Source : 6t.

⁸ Depuis le 30 juillet 2008, le décret 2008-754 introduit dans le Code la généralisation des [double sens cyclables](#) en Zone 30 (Z30) ou dans les Zones de rencontre (ZR).

Les aménagements urbains

Nombreux sont les petits aménagements urbains disposés de-ci de-là qui, parfois même involontairement, empêchent le vélo de passer. Visant généralement les deux roues motorisés, les usagers du vélos cherchent le plus souvent à s'en accommoder en les enjambant, néanmoins tout le monde ne peut pas porter son vélo sur son dos...



Accès au cœur d'îlot depuis l'av. Jean Wiener

Quartier de Renaudie.

Source : 6t.



Cœur d'îlot.

Quartier de Renaudie.

Source : 6t.

Les coupures surfaciques

Notamment caractérisées par des parcs et jardins et par des zones industrielles, les coupures surfaciques imposent souvent de très longs détours. N'y aurait-il pas possibilité de les rendre passantes aux vélos ? Si cela peut paraître difficile pour les zones industrielles privées (quoi que ?), c'est au contraire très étonnant que ce ne soit pas le cas pour tous les parcs et jardins qui même lorsqu'ils autorisent l'accès le limitent à certaines heures (après 9h00 et avant 17h00 l'hiver ou après 8h00 et avant 19h00 l'été) contraignantes pour des déplacements pendulaires par exemple.



Entrée du parc de la Légion d'Honneur.

Saint-Denis.

Source : 6t.



Voie de traverse.

Quartier de Hautepierre.

Source : 6t.

Enfin, si des effets de coupures existent et que des solutions peuvent être ponctuellement envisagées, les cartes montrent qu'il y a un effet de seuil. Passé le quart d'heure à vélo, ces effets de coupures n'ont plus vraiment d'impact sur un déplacement urbain à vélo. L'utilisateur semble disposer de suffisamment d'opportunités pour les contourner. Autrement dit, s'il y a un enjeu à intervenir sur ces effets de coupures, c'est dans le périmètre des 15 premières minutes qu'il faut s'y atteler.

5.1.3 Le vélo : une opportunité pour les déplacements banlieue/banlieue

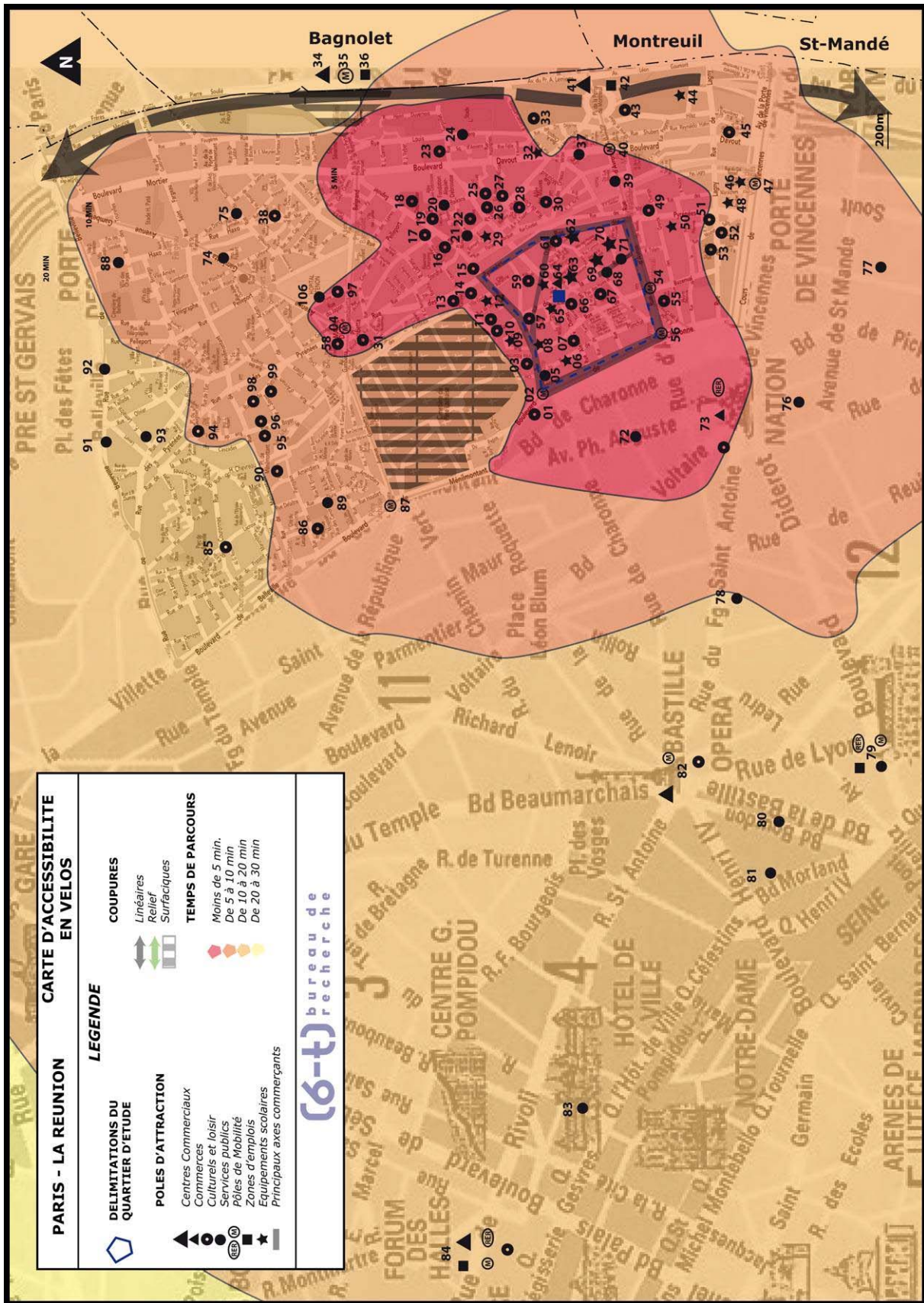
Fort de la quête d'une bonne coordination transport / urbanisme et de la lutte contre l'étalement urbain, on aurait initialement tendance à réfléchir aux vélos en banlieue comme, avant tout, un moyen pour mieux relier l'hyper-centre quand les autres modes ne le permettent pas. Si le vélo s'avère bien être une réponse appropriée à ces déplacements, la lecture des cartes nous montre qu'il est aussi une réponse aux déplacements banlieue/banlieue. Et ce tant dans un usage monomodale qu'intermodal. En banlieue, le vélo n'est donc pas seulement un complément des transports collectifs mais aussi un concurrent de la voiture particulière. C'est un constat d'ailleurs très caractéristique à Montreuil.

5.2 La nécessité d'une offre vélo différenciée selon les contextes urbains de banlieue

Si l'analyse de l'image du vélo a montré qu'il n'y avait aucun obstacle rédhibitoire à une politique vélo dans les banlieues denses, du moins pas plus que dans les centres-villes d'agglomération, il semble que la stratégie à suivre ne soit pas, ou du moins pas partout, la même. A ce titre, les cartes d'accessibilité montrent que selon les contextes urbains trois grandes familles d'offres sont pertinentes.

5.2.1 Du vélo en libre service en couronne dense d'agglomération

Pour des quartiers situés dans des territoires bénéficiant d'une densité et d'une diversité des pôles d'attractivités (commerces, services, équipements, emplois) dans un périmètre d'une quinzaine de minutes à vélo, bref dans un contexte similaire à celui de la ville centre, l'offre de **vélo en libre service (VLS)** s'avère très adaptée. C'est le cas des quartiers de la Réunion et de Montreuil comme on le voit sur les cartes ci-après.



PARIS - LA REUNION
CARTE D'ACCESSIBILITE EN VELOS

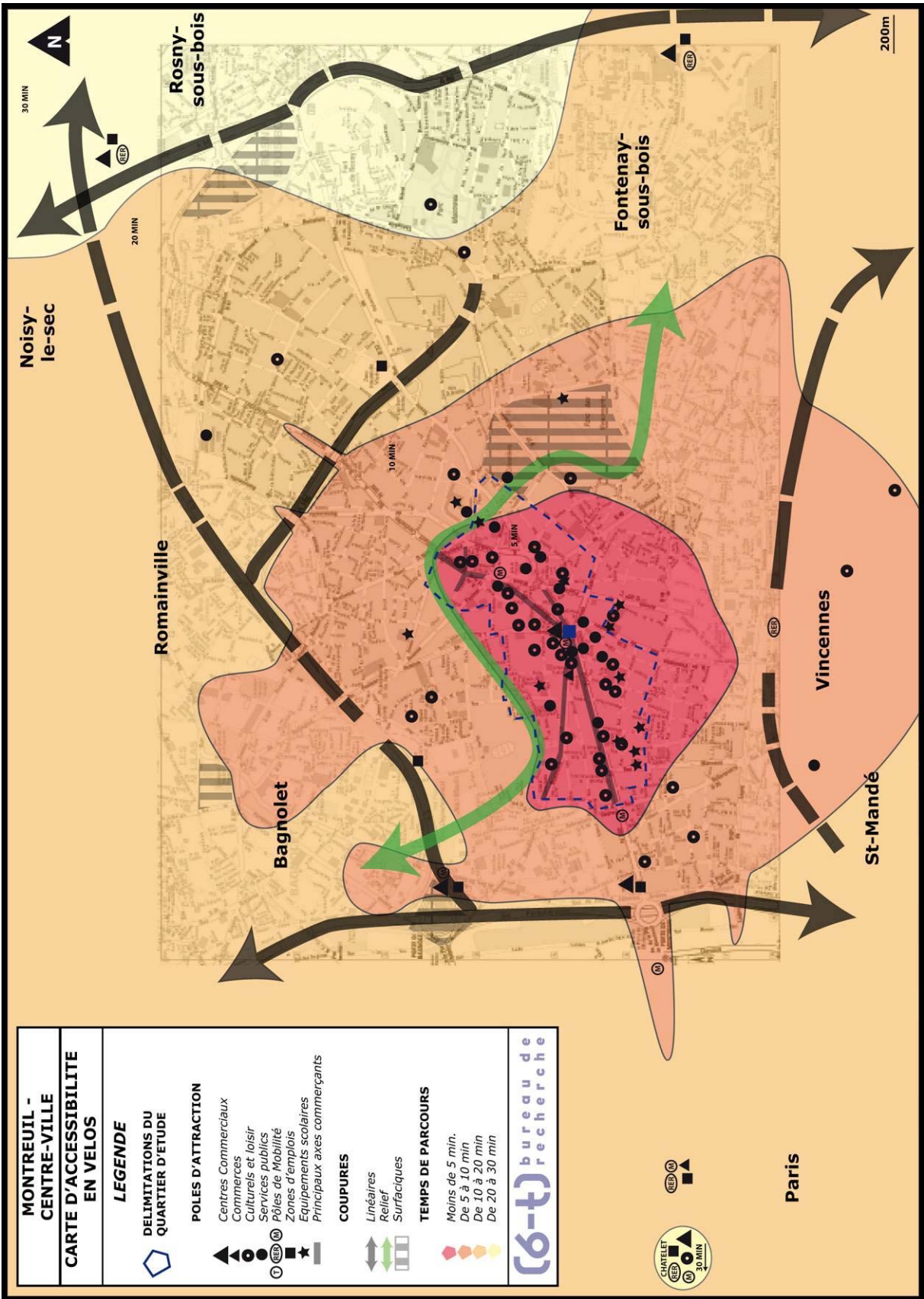
DELIMITATIONS DU QUARTIER D'ETUDE

POLES D'ATTRACTION
Centres Commerciaux
Cultures et loisir
Services publics
Poles de Mobilité
Zones d'emplois
Equipements scolaires
Principaux axes commerciaux

COUPURES
Linéaires
Relier
Surfaciques

TEMPS DE PARCOURS
Moins de 5 min.
De 5 à 10 min
De 10 à 20 min
De 20 à 30 min

(6-t) bureau de recherche



« Pour Montreuil je pense que le vélo en libre service ça pourrait être bien » Cécile (Montreuil)

« On se déplace beaucoup à pied parce que c'est petit [...] je pense qu'il faut développer plein de petits services comme les sites propres bus, les Tacos ou les Vélib. Je trouve que le Vélib c'est quand même bien. Je pense que c'est ça qu'il faut à Montreuil c'est dommage que ça s'arrête à la porte de Montreuil » Bastien (Montreuil)

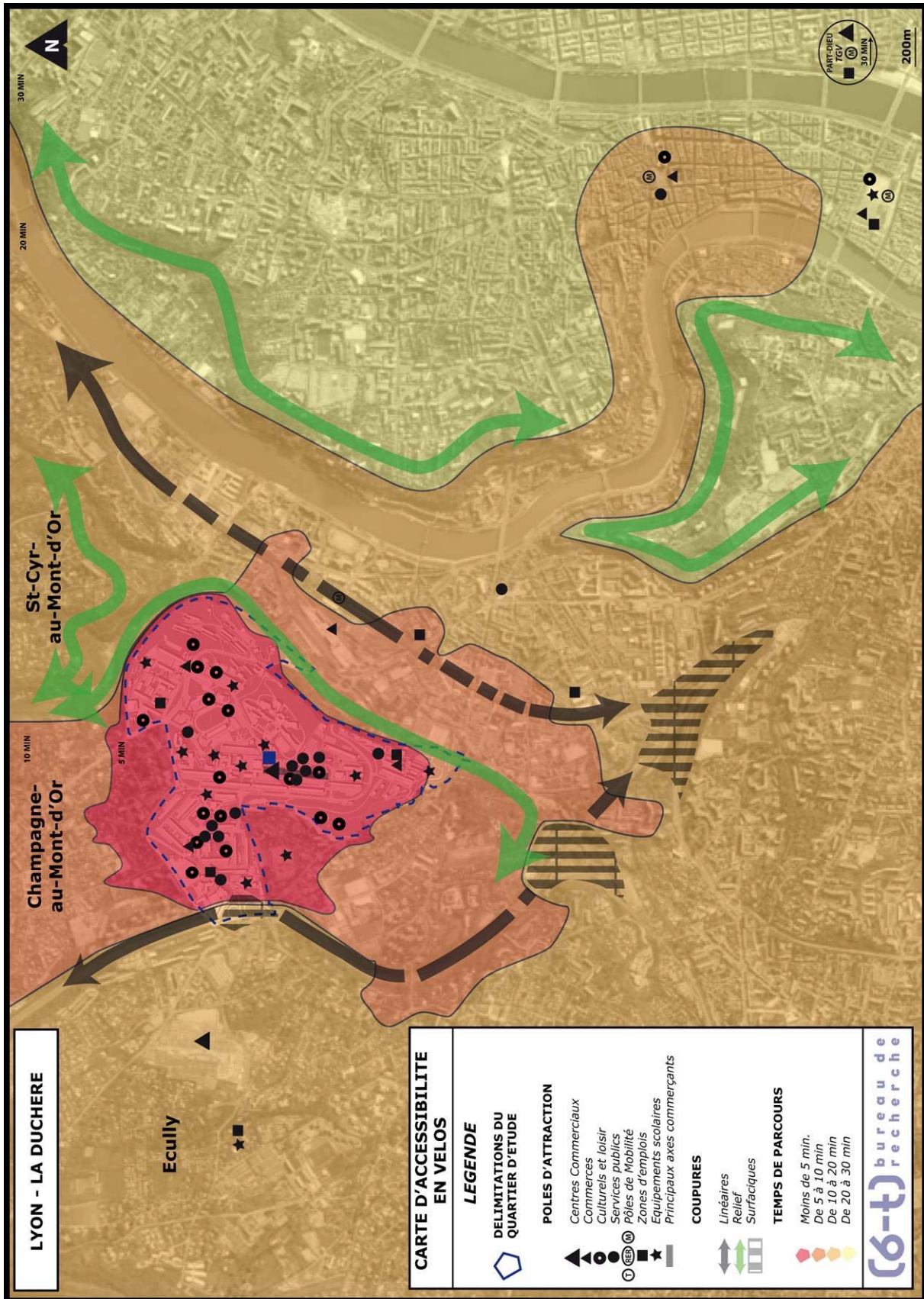
« Il y a pas mal de gens qui utilisent le vélo à Montreuil donc peut être que les vélib inciteraient encore plus de monde à prendre le vélo [...] maintenant peut être que si il y a des vélib je me rendrais en Vélib à la mairie, il faut voir. Ça dépend des implantations des bornes aussi » Christian (Montreuil)

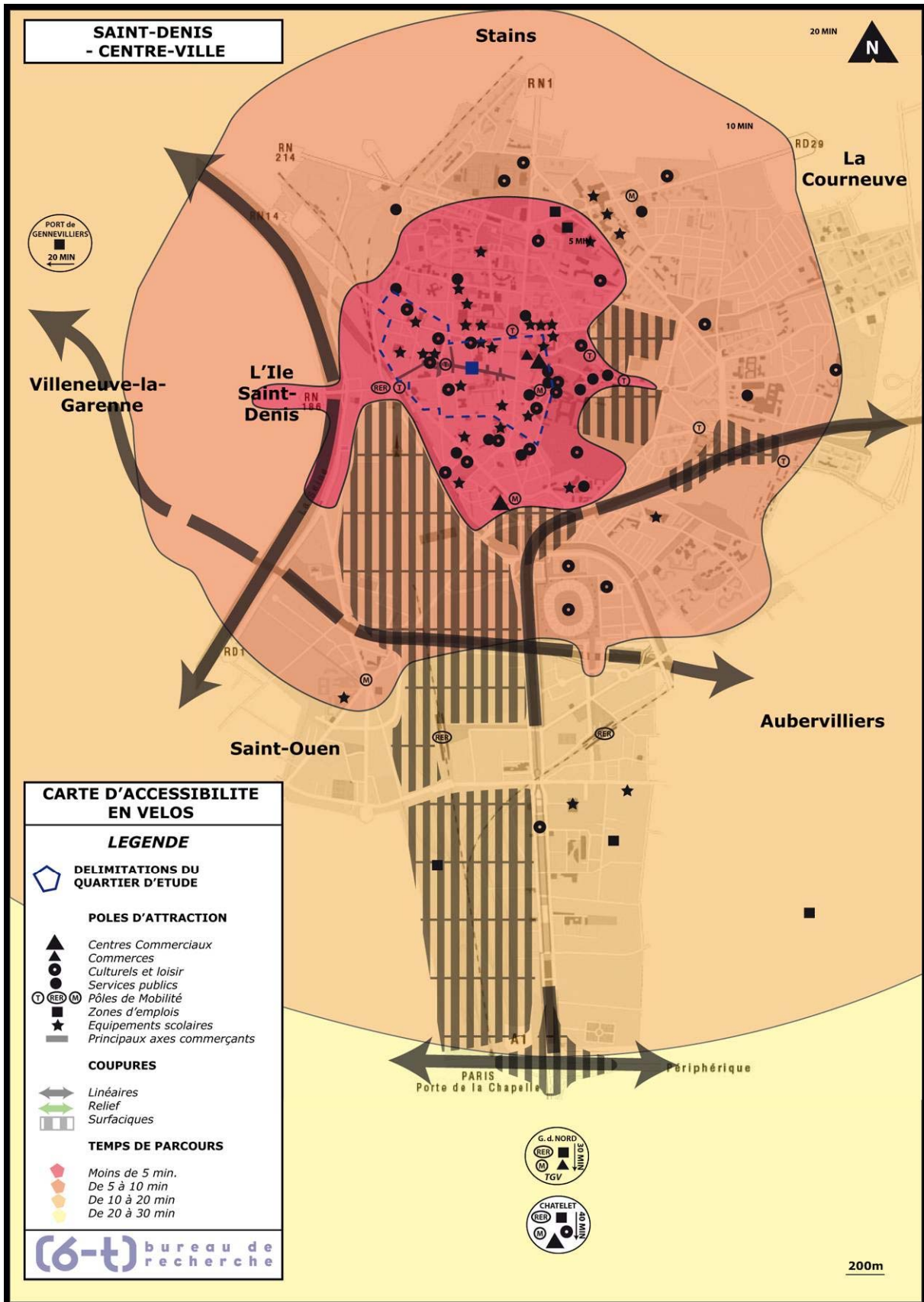
« Le Vélib c'est bien parce qu'on n'a pas ce problème de stationnement mais avec des vélos personnels c'est autre chose [...] Avec les vélib tout le monde peut avoir accès au vélo. Tout le monde n'a pas la possibilité d'en acheter ou de le stationner chez soi donc c'est pratique » Nathalie (La Réunion)

« Pour le vélo il n'y a qu'à voir le succès du vélib, c'est absolument extraordinaire. Il y a plusieurs stations dans mon quartier et avec les beaux jours, elles sont toutes vides. Ça a aussi encouragé les gens à utiliser leur vélo personnel » Jacqueline (La Réunion)

5.2.2 Du vélo intermodal dans les contextes marqués par des coupures urbaines

Pour des quartiers situés dans des territoires enclavés par des coupures urbaines très marquées avec une large diversité de pôles d'attractivité accessibles à pied mais aussi de nombreux pôles, dont notamment des zones d'emplois, situés à plus de 30 minutes à vélos, il faut réfléchir à une offre de « **vélo intermodal** ». Soit *via* des vélos-stations sûres, efficaces, agrégeant des services connexes au transport aux abords de la station TC la plus proche, soit *via* la possibilité d'embarquer son vélo dans le TC. Ainsi, couplé aux TC, le vélo peut devenir le mode qui permet de réduire le temps d'un trajet avant trop long à pied, mais aussi qui induit de nouveaux déplacements car, sans intermodalité vélos/TC, la voiture (que tout le monde ne peut pas posséder) aurait été la seule solution. C'est le cas des quartiers de La Duchère et de Saint Denis comme on le voit sur les cartes ci-après.





« La Duchère c'est un quartier très accessible et on peut se rendre facilement de partout. On a les bus qui nous amènent à la gare de Vaise pour prendre le métro, c'est donc plutôt bien desservi [...] Par contre je n'en vois pas l'utilité [de développer le vélo] dans notre quartier car on est bien desservi par les bus, les gens n'utilisent pas beaucoup le vélo [...] Je ne me déplace pas beaucoup car je fais beaucoup de chose à pied dans mon quartier » Salima (La Duchère)

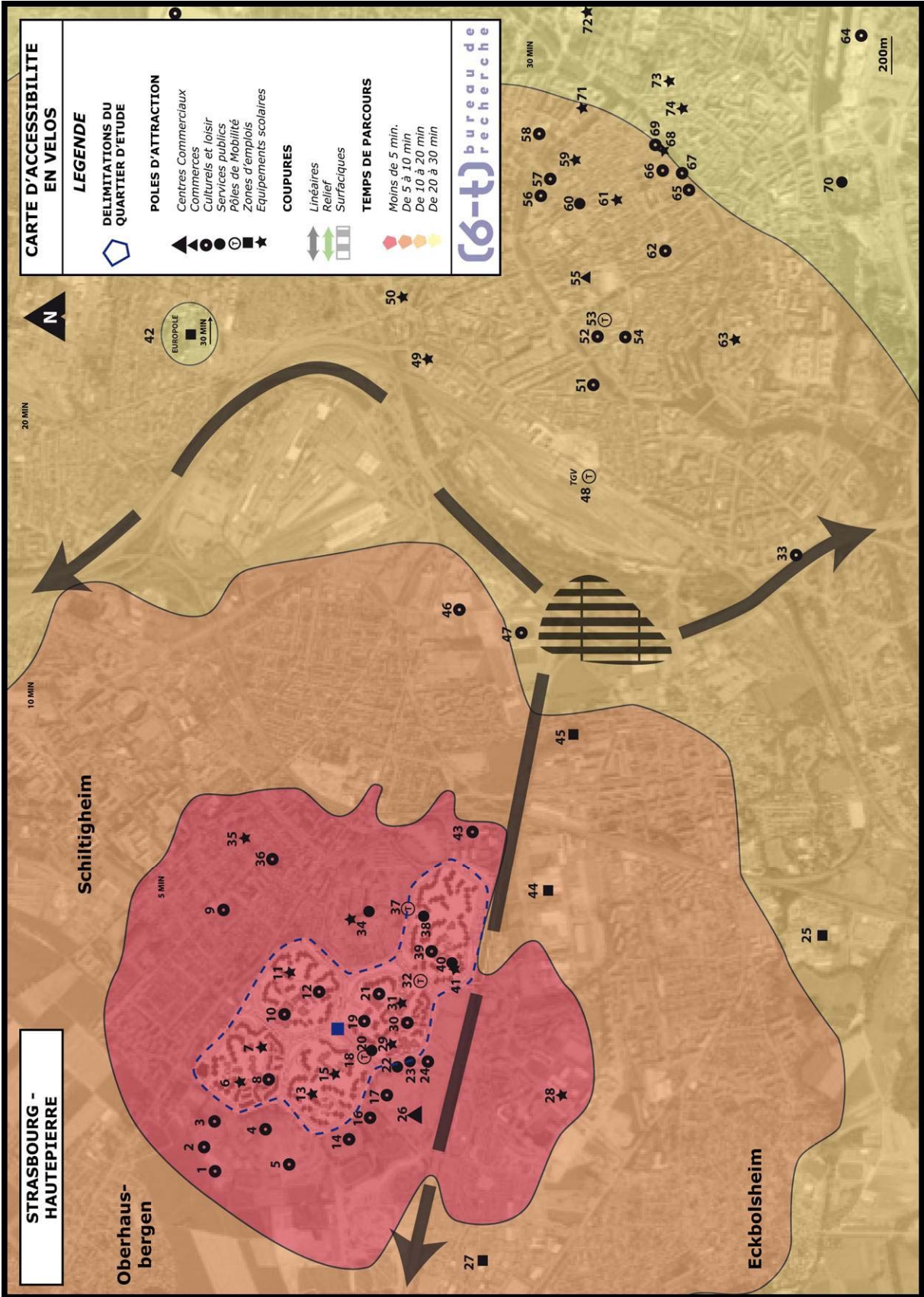
« Pour le quartier de Lyon la Duchère il existe des difficultés de déplacements pour les modes doux à cause de la pente. Après, on retrouve des problèmes d'accessibilité du fait qu'il s'agit d'un quartier périphérique marqué par une grosse voirie en plus du relief. [...]Le vélo, c'est complémentaire des TC et y compris des TER. Par contre il n'y a pas vraiment d'autorisation pour transporter son vélo dans les TC, du moins il y en a une mais elle est stricte et donc pas bien pratiquée. Je sais que ça se fait beaucoup plus dans le TER. D'ailleurs on est en train de créer des vélostations dans les gares » Technicien (La Duchère)

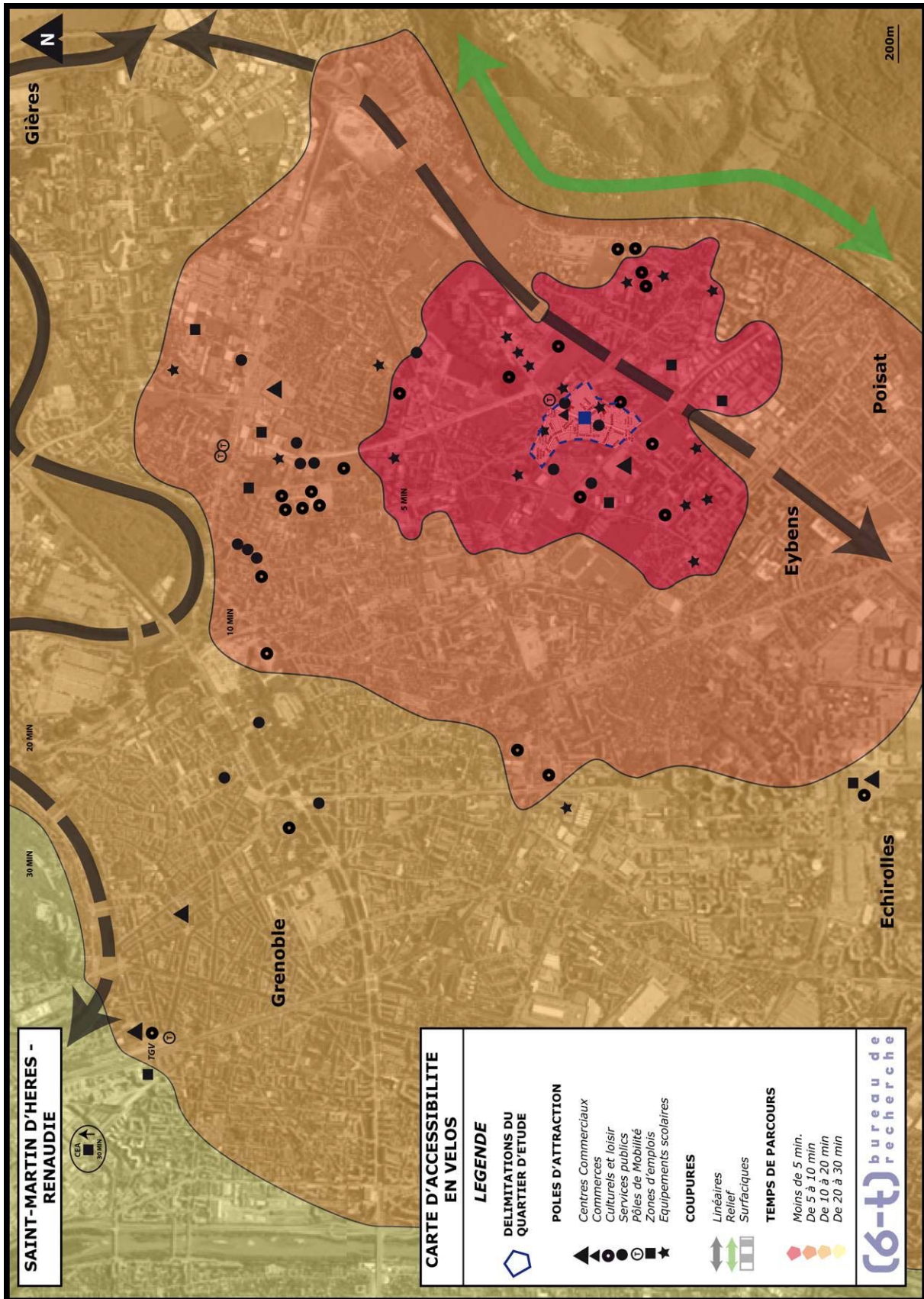
« A la Duchère, les déplacements en vélo sont essentiellement descendants ou sur le plateau. Il est vrai que nous avons installé des stations Vélov mais seulement sur le plateau et vous ne trouverez pas de stations intermédiaires car il s'agit de mouvements descendants » Elu (La Duchère).

« Le centre ville de Saint-Denis est piéton mais dans le reste de la ville il y a beaucoup de voitures » Zazie (St Denis)

5.2.3 Du « vélo en leasing » dans les territoires multipolaires et/ou dispersés

Pour des quartiers situés dans des territoires où la majorité des pôles d'attractivité sont dispersés et pour beaucoup à 30 minutes et plus à vélo, le système du vélo en libre service fonctionnant notamment sur un turnover de courte durée n'est pas la solution. Aussi, pour ces quartiers il faut inciter le vélo en propriété (*via* une politique de réseau d'agglomération bien identifié avec un maillage de vélostations agrégeant notamment des services d'entretiens) mais aussi, peut-être, réinventer des politiques de location longue durée qui offriraient un confort de services connexes (type Vélocation à Strasbourg mais avec un maillage d'agglomération). Le problème du vélo n'étant finalement pas d'en avoir un mais de pouvoir s'en servir facilement, on pourrait développer des offres de « **vélo en leasing** ». Un concept qui serait le bon compromis entre la demande pour l'utilisateur d'un système intégré (mode + service) et l'impossibilité pour l'autorité d'offrir du VLS standard. C'est le cas des quartiers d'Hautepierre et de Renaudie comme on le voit sur les cartes ci-après.





« A Hautepierre, il faudrait faire des centres de locations de vélos ou développer des abonnements qui nous permettent de prendre les TC et d'avoir une location de vélo incluse. [...] Pour développer l'usage du vélo il faudrait aussi développer les locations car tout le monde ne peut pas acheter son propre vélo. C'est dans ce sens que doit se développer une politique de vélo. » Géraldine (Hautepierre)

« On ne s'appuie pas assez sur les services privés (vendeur, loueur) alors qu'il y en a une trentaine dans l'agglomération de Grenoble. Ceux sont des gens sur qui ont pourrait s'appuyer en matière de politiques cyclable ou pour les animations car leur clientèle représente des utilisateurs potentiels. [Quant au VLS] il faut donc une grande densité de stations car il faut réfléchir aux multiples trajets pour garantir le système. Cette densité me parait irréalisable. Après il peut y avoir des solutions hybrides comme les systèmes de kiosques. Ceux sont des sortes de consignes à vélo où l'on peut déposer son vélo (personnel ou de location) en toute sécurité. Ça permet d'améliorer surtout la qualité d'accueil des vélos » Technicien (Renaudie)

« A Renaudie on se déplace en bus ou à pied [...] je ne vois pas l'intérêt de développer le vélo. Après je ne sais pas si les habitants le prendrait car ici on fait beaucoup de choses à pied [...] Je me déplace essentiellement dans le quartier donc je fais beaucoup de choses à pied » Entretien avec Christiane (Renaudie)

L'ensemble des analyses qui viennent d'être présentées le montrent : il n'y a pas une offre unique à développer en matière de vélo en banlieue, mais au contraire des offres spécifiques selon les contextes. Le vélo en libre service, comme celui développé dans les centres-villes, garde toute sa pertinence en banlieue dans des quartiers compacts et multifonctionnels. Une offre intermodale de qualité s'impose dans les quartiers caractérisés par les coupures urbaines et des distances importantes entre les pôles d'activités ; le vélo est alors un complément idéal à l'offre de transports publics « lourds » [RER, TER, tram-train, tramway]. Le « vélo en leasing », enfin, s'impose dans les conurbations dispersées, généralement plus excentrées, et dans lesquelles l'utilisation du vélo suppose son utilisation sur la demi-journée, voire la journée entière.

6. Le vélo en banlieue en dense :

L'enjeu d'une « juste » communication

6.1 L'image du vélo en banlieue dense : une erreur d'appréciation politique et technique

Le vélo en banlieue est une affaire de services et de communication.

« Il faudrait que les politiques publiques insistent plus sur la communication pour faire en sorte d'inciter un peu plus les gens. »
Bastien (Montreuil)

Commune à la plupart des interviewés, cette attente peut paraître étonnante. En effet, la communication sur le vélo va crescendo depuis plusieurs années. Alors, le problème est-il l'absence de communication où la « mauvaise » communication ? Nous l'avons vu, beaucoup d'enjeux convergent entre élus, techniciens et habitants quant au développement du vélo en banlieue dense, mais il semble encore exister un faux a priori sur la perception sociale du vélo. En effet, alors que notre recherche a montré que l'image du vélo est tout aussi positive qu'en centre-ville, les élus et les techniciens considèrent souvent que le premier problème du vélo en banlieue dense est d'être un symbole social dégradé :

« On se heurte toujours à la question de l'image. Avant même la question de l'infrastructure des déplacements et lisibilité des itinéraires je pense que psychologiquement le vélo reste la voiture du pauvre, d'autant plus là où il n'y a pas encore d'effet vélib'. Bref, le vélo reste un symbole social qui est plutôt dégradé, notamment en banlieue. L'effet vélib, fait que vélib c'est tout le monde donc à partir du moment où c'est tout le monde, celui qui l'utilise n'est pas stigmatisé » Elu (La réunion)

« Pendant très longtemps le vélo a été l'apanage des classes populaires alors qu'aujourd'hui c'est surtout les classes aisées, les cadres, qui utilisent le vélo et l'image s'est complètement inversée. Par conséquent on ne peut avoir le même discours avec ces populations [de banlieue dense] pour qui la voiture reste un marquage social et je ne suis pas sûr qu'on arrive à les toucher avec notre discours actuel » Technicien (Renaudie)

Alors qu'entre élus, techniciens et habitants il y a convergence sur les moyens d'actions à mettre en œuvre pour assurer le développement d'un usage quotidien et « utilitaire » du vélo, la communication semble quant à elle se concentrer sur des enjeux peu incitatifs à son usage. En effet, considérant que leurs administrés en banlieue dense n'y sont socialement pas encore prêts, les autorités proposent une communication qui table davantage sur une prise de conscience environnementaliste et civique que sur une prise de conscience pratique.

6.2 Le vélo : un mode pratique

Comme nous l'avons vu dans la partie sur l'image du vélo, l'usager de la promenade n'est ou ne sera pas celui du déplacement utilitaire. Du moins pas systématiquement. Il en est de même pour celui qui l'utilisera pour sa santé ou parce que c'est sportif. De manière générale, si les enjeux environnementalistes et civiques alloués au vélo ont des vertus « responsabilisantes » (quand elles ne sont pas culpabilisantes) elles ne sont pas les plus incitatives à un usage quotidien du vélo. Alors, d'autant que ces enjeux environnementalistes et civiques sont aujourd'hui acquis au vélo, peut-être faut-il arrêter de communiquer dessus pour privilégier les enjeux plus « utilitaires »

« J'ai un vélo que j'utilise de temps en temps pour ma santé. Je l'ai depuis 5 ans mais je n'ai pas abandonné ma voiture car c'est mon seul moyen de transport. » Ali (Renaudie)

Certes, par rapport aux autres modes de transports urbains, le vélo s'avère convivial et ludique :

« Je rencontre beaucoup d'autres cyclistes sur le chemin et c'est pour ça que je trouve que c'est un mode de transport convivial. On discute aux feux rouges ou dans les parcs de stationnement » Cécile (Montreuil)

« Je suis assez curieux donc parfois je prends la route au hasard et je m'aperçois qu'il y a d'autres itinéraires possibles » Pierre (Haute-pierre)

mais, afin qu'il se développe davantage pour des déplacements dits utilitaires c'est son côté pratique qu'il faut mettre en avant. Parmi les plus cités pour qualifier le vélo en banlieue dense, l'adjectif « pratique » semble ainsi pouvoir se définir de trois manières : la fiabilité, la flexibilité et l'efficacité.

6.2.1 La fiabilité du vélo

Fiable, le vélo permet une gestion de son temps très précise :

« C'est bon pour la santé, bon pour l'environnement et en plus on estime beaucoup mieux ses temps de déplacements. On ne se fait pas surprendre par la circulation par exemple » Géraldine (Haute-pierre)

« Le bus est un mode de transport qui est quand même moins fiable que le vélo [...] A Haute-pierre, les TC c'est plus ce que c'était. On a eu une perte de fréquence (4 min contre 6 min aujourd'hui) et à cause des feux on met plus de temps pour rejoindre le centre ville (10 min contre 12 min aujourd'hui) » Pierre (Haute-pierre)

« C'est prédictible puisqu'on peut facilement se fier à ses temps de déplacements. Les utilisateurs de vélo peuvent se permettre de faire du juste à temps par exemple » Technicien (Renaudie)

« En vélo, on peut se déplacer de partout, même aux endroits où il n'y a pas de TC » Christian (Montreuil)

6.2.2 La flexibilité du vélo

Flexible, le vélo est un mode très réactif qui facilite notamment les enchaînements de déplacements :

« Je pense avant tout que le vélo permet d'être rapide. Par exemple hier après-midi j'avais 4 courses à faire en centre ville et bien ça ne m'a pris qu'une heure » Pierre (Haute-pierre)

« Depuis que j'utilise le vélo j'ai l'impression de me déplacer plus simplement. C'est une autonomie comme peut l'être la voiture car ça évite d'attendre un bus par exemple et c'est beaucoup plus simple dans Paris notamment. Je programme souvent plusieurs déplacements après le travail sans aucune difficulté. Tout me semble facile parce que j'ai l'habitude et que je connais bien Paris » Cécile (Montreuil)

« Je trouve que le vélo c'est pratique surtout quand on veut faire plusieurs petits déplacements. Ça permet après le lycée de passer voire mon père ou des copines très rapidement avant de rentrer chez moi » Zazie (St Denis)

6.2.3 L'efficacité du vélo

Efficace, le vélo nous emmène « jusqu'au bout ». A l'image de la marche à pied (en plus rapide) c'est en effet le mode urbain idéal pour faire du porte à porte :

« J'utilise régulièrement mon vélo ou ma voiture, par contre je n'utilise pas les TC car il n'y a pas de station près de mon travail »
Michel (Haute-pierre)

« Mes déplacements se limitent à ça et je n'utilise pas le vélo en complément d'autres modes de transports. Justement ce qui est pratique avec le vélo c'est qu'il vous amène directement où vous voulez aller » Michel (Haute-pierre)

« Le vélo c'est rapide car il n'y a pas à chercher de place de stationnement à l'arrivée comme quand on est en voiture et ça ne nous laisse pas à 300 mètres comme avec les TC » Elu (Montreuil)

Autrement dit, parce qu'il cumule fiabilité, flexibilité et efficacité, le vélo s'avère idéal en banlieue dense pour permettre de déployer des programmes d'activités complexes dans leurs enchaînements spatio-temporels, et, par voie de conséquence, pour accroître sa mobilité.

6.2 Le vélo : un faiseur de mobilité

Plusieurs recherches récentes en sociologie urbaine insistent sur le fait que les personnes qui parcourent le plus de kilomètres par an ne sont généralement pas les personnes les plus mobiles (Montulet 1998, Canzler et al. 2008). Les « hypermobiles », soit ceux qui travaillent très loin de leur domicile, ou ceux qui ont deux domiciles, un pour la semaine dans la ville de leur travail et un autre où ils passent les fins de semaine se déplacent énormément, mais ne sont généralement pas très mobiles. Leurs déplacements leur servent souvent à éviter d'être confrontés à des changements trop radicaux dans leur vie et se déplacent beaucoup afin de préserver leur univers familial [les relations sociales, l'attachement à un logement, un quartier ou une ville]. Aller vite et loin n'est plus une assurance de dépaysement. Le businessman transitant à travers le monde, de Sheraton en Hilton, de centres des congrès en sièges de multinationales serait emblématique de ce rapport à l'espace : le rapport à l'altérité est quasi-inexistant lorsqu'il voyage. Avec les phénomènes de globalisation, nous assistons à un découplage entre la distance parcourue et le changement de contexte. En conséquence, la distance parcourue est désormais un mauvais indicateur du rapport à l'altérité (Urry 2007). En d'autres mots, la facilité à se déplacer loin pourrait ne plus vouloir dire grand-chose en termes de découverte d'espaces dépayés et par là même d'émancipation.

Les distances parcourues sont en conséquence un mauvais indicateur de la mobilité, c'est ce qu'on appelle le *décrochage* entre mobilité et déplacements. On peut être très peu mobile et se déplacer beaucoup et à l'inverse être très mobiles sans sortir de sa ville, en recherchant systématiquement à explorer l'inconnu et le dépaysement.

Déplacements et mobilité ne sont pas synonymes. En d'autres mots, le déplacement dans l'espace devient mobilité que lorsqu'il implique aussi un changement social. Ces considérations sont anciennes, les chercheurs de l'Ecole de Chicago (Mac Kenzie, 1924) opposaient déjà dans les travaux pionniers de sociologie urbaine la *mobilité*, qui est pour eux un déplacement événementiel se caractérisant par le fait qu'il marque de son empreinte l'histoire de vie, l'identité ou la position sociale de la personne qui le réalise [une migration, l'achat d'une maison], à la *fluidité*, définie alors comme un déplacement sans effet particulier sur la personne [acheter du pain, se promener], donc de l'ensemble des déplacements routiniers de la vie quotidienne. Autrement dit, la mobilité renvoie à un changement à la fois dans l'espace physique et dans l'espace social, tandis que la fluidité renvoie à un mouvement dans l'espace physique uniquement. Ainsi, le franchissement d'une distance ne suffit pas à être mobile, si être mobile c'est aussi changer d'état socialement (Kaufmann 2008).

Dans ce contexte, le vélo prend une résonance particulière : c'est un moyen de transport qui n'est pas rapide, mais qui procure beaucoup de mobilité. Se déplacer en vélo permet effectivement de s'arrêter facilement en route pour déployer des petites activités. Ces modes de transports permettent également de facilement choisir son itinéraire, de flâner, de découvrir la ville, plus que le métro, associé à des lignes, en grande partie souterraines et circulant selon des horaires parfois contraignants le soir, la nuit ou le week-end.

Or ces atouts décisifs ne sont que très peu mis en avant dans les campagnes de communication : on communique sur le fait que le vélo permet de lutter contre le trafic automobile mais pas sur le fait qu'il permet d'être mobile ! Le vélo, qui est à la fois plus rapide que la marche et se caractérise par la possibilité d'interrompre son déplacement à tout moment offre une mobilité inédite qu'il convient de communiquer pour elle-même.

Terminons par un petit exercice de prospective basé sur nos résultats de recherche : si on incite les gens à prendre le vélo pour faire des déplacements qu'ils ne faisaient pas avant alors, ils utiliseront aussi le vélo pour faire des déplacements qu'ils faisaient avant... Autrement dit, d'une part le vélo devient un faiseur de mobilité nouvelle, et d'autre part, il est susceptible de prendre, à terme, des parts de marché à la voiture. Alors, communiquons, mais soyons subtils et parlons d'abord des avantages décisifs du produit vélo !

Parce que l'image est bonne, parce que les performances sont efficaces, parce que les moyens d'actions existent, avec une « juste » communication peut-être que :

« Le vélo c'est un mode de transport complémentaire mais sa place en ville devient tellement importante qu'au final c'est peut être les autres modes qui lui sont complémentaires. » Elu (Renaudie)

7. Références Bibliographiques

Amar G. (2004), *Mobilités urbaines : éloge de la diversité et devoir d'invention*, Ed. de l'Aube, La Tour d'Aigues

Barraud Patrick (déc 1994), « Le point de vue des 2 roues », *Cahiers du CREPIF*, n°49,- pp.45-47

Bonanomi L. (1996) “ Pour un urbanisme de proximité ”, in : Jaccoud C. et al. (éds.) *Raisons et déraisons de la ville - Approches du champ urbain*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 359-376.

Bovy Ph.-H. (1997) *Gestion intégrée des politiques urbaines pour un développement durable des mobilités*, Communication au carrefour PREDIT de Poitiers, Juin 1997.

Canzler W., Kaufmann V. et Kesselring S. (eds.) (2008) *Tracing Mobilities*, Ashgate, Aldershot.

Carré J.-R. (2001) *recherche et expérimentation sur les stratégies des cyclistes dans les déplacements urbains*, Rapport INRETS no 235.

Flamm M. (2004) *Comprendre le choix modal*, thèse de doctorat EPFL, Lausanne.

Héran Frédéric, MERCAT (N.), 2003, « Bicycle theft in France », in TOLLEY (R.), *Sustainable transport. Planning for walking and cycling in urban environments*, Cambridge, Woodhead Publishing, pp. 641-649.

Héran Frédéric, 2000, *Transport en milieu urbain, les effets externes négligés*, Documentation française, 117 pages.

Jemelin C. et Kaufmann V. (2002), *Pratiques et images des transports : une typologie des comportements modaux à Rennes Métropole*, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, Lausanne.

Kaufmann V. et Guidez J.-M. (1998) *Les citoyens face à l'automobilité*, éditions du CERTU, Lyon.

Kaufmann V. et al. (2001) *Automobile et modes de vies urbains : quel degré de liberté ?* La documentation Française, Paris.

Kaufmann V (2008), « Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner », Presse polytechniques et universitaires romandes, Col. Le savoir suisse, Suisse.

Louvet N, Jemelin C., Kaufmann V (2007), « La mobilité au service des projets ANRU, un enjeu de cohésion et d'insertion sociale », in revue Urbanisme, n°355.

McKenzie, R.D. (1924), 'The Ecological Approach to the Study of the Human Community', *American Journal of Sociology* Vol. 30: 2, 287-301.

Montulet B. (1998) Les enjeux spatio-temporels du social – mobilités, L'harmattan, Paris.

Offner J.-M. (1981), « Les déplacements piétonniers, analyse bibliographique », Note d'information n°20, INRETS.

Tostain Ph. (1992), « Déplacements, bicyclette et urbanité; le vélo pour le plaisir du vélo, le vélo pour le plaisir de la ville », Paris, DEA/ENPC, 163 pages.

Urry J. (2007) *Mobilities*, Routledge, Londres et New-York.

Urry J. (2000) *Mobility and proximity*, paper presented at the Mobilities group, Dept. of Sociology, Lancaster University.

Wiel M., (1999) *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Editions Mardaga, Sprimont (Belgique).

Annexe 1 : Liste et profil des interviewés

Grenoble

Habitants

Betty (32 ans, responsable des agents de services hospitalier, célibataire avec 1 enfant). Elle utilise les transports en commun pour aller travailler ou pour se rendre en centre ville. Elle est propriétaire d'une voiture qu'elle utilise occasionnellement, notamment pour faire ses courses. Elle est aussi propriétaire d'un vélo pour ses loisirs mais elle ne l'utilise plus à cause de problèmes de santé.

Ses adjectifs spontanés : non polluant, bon pour la santé

Christiane (62 ans, retraitée de l'éducation nationale, mariée, 1 enfant). Elle se déplace peu et surtout dans son quartier mais lorsqu'elle se rend en ville elle utilise le bus. Son foyer est équipé de deux véhicules et d'une place de stationnement pour la voiture de son mari. Lui, utilise sa voiture pour aller à la campagne. Elle pour aller faire les courses une à deux fois par semaine. Elle ne possède pas de vélo.

Ses adjectifs spontanés : pratique, écologique, bon pour la santé

Lisa (16 ans, lycéenne, foyer parental (père électricien, mère au foyer) composé de trois enfants). Elle va au lycée à la Renaudie à pied et utilise les transports en commun occasionnellement pour aller en ville, ou pour des sorties en groupe (famille, amis). Ses parents sont propriétaires d'une voiture qu'ils utilisent pour les sorties en famille ou pour aller faire les courses. Elle ne possède pas de vélo mais utilise quelque fois le vélo de son frère pour ses loisirs.

Ses adjectifs spontanés : écologiques, pratique pour les courtes distances, économique

Ali (49 ans, sans emploi (gardiennage), marié avec 2 enfants). Il se déplace peu car il ne travaille pas. Il est propriétaire d'une voiture qu'il utilise pour la plupart de ses déplacements, notamment pour faire les courses et pour les sorties en famille. Sa femme et ses enfants ont un abonnement de transports en commun qu'ils utilisent quotidiennement pour leurs déplacements pendulaires. Il est propriétaire d'un vélo depuis cinq ans et l'utilise occasionnellement pour entretenir sa santé

Ses adjectifs spontanés : écologique, renforce la sécurité en ville

Elu : conseiller municipal à Grenoble et président de la commission des déplacements de la Métro

Ses adjectifs spontanés : non polluant, rapide, facile

Technicien : chargé du développement des mobilités alternatives à la Métro. En poste depuis 5 ans

Ses adjectifs spontanés : efficace, économique, tendance

Lyon

Habitants

Mireille (57 ans, au chômage technique depuis 2004, en couple). Elle se déplace en transports en commun deux à trois fois par semaine pour aller voir de la famille. Elle possède une voiture que son mari utilise pour aller travailler ou pour faire les courses. Elle ne possède pas de vélo.

Ses adjectifs spontanés : écologique, pratique, économique

Louis (60 ans, retraité, marié). Il est propriétaire d'une voiture qu'il utilise pour tous ses déplacements car c'est plus pratique et moins chers à deux que les transports en commun. Il est aussi propriétaire d'un vélo qu'il n'utilise plus à cause de problèmes cardiaques mais qu'il utilisait avant pour ses loisirs.

Ses adjectifs spontanés : fluidifie la circulation, rapide, économique

Salima (38 ans, mère au foyer, en couple avec 3 enfants). Elle se déplace peu et surtout dans son quartier mais lorsqu'elle se rend en centre ville elle utilise les transports en commun. Elle n'est pas propriétaire d'une voiture car elle n'a pas de permis. Par contre, elle va faire ses courses en voiture et accompagnée de sa famille. Elle ne possède pas de vélo.

Ses adjectifs spontanés : bon pour la santé, sportif

Ville: directeur de cabinet de l'adjoint en charge des déplacements urbains et de la tranquillité publique.

Ses adjectifs spontanés : Bon pour la santé, liberté, rapidité

Technicien, ingénieur modes doux – jalonnement – taxis – accessibilité - sécurité routière, en charge de l'événementiel sur les modes doux à la mairie de Lyon. En poste depuis 4 ans.

Ses adjectifs spontanés : écologique, économique, rapide

Montreuil

Habitants

Christian (45 ans, conducteur de métro, en couple avec 2 enfants). Il se rend au travail à Montreuil à pied, ou en métro (une station). Il est propriétaire d'une voiture qu'il utilise environ une fois par semaine pour aller faire les courses, pour les vacances, ou comme alternative au transports en commun lorsque le déplacements est multimodal. Il utilise sa voiture pour aller en banlieue mais préfère les transports en commun pour se rendre sur Paris. Il ne possède pas de vélo.

Ses adjectifs spontanés : silencieux, pratique

Cécile (32 ans, en couple avec 1 enfant, chargée de projet dans l'édition). Elle propriétaire d'un vélo qu'elle utilise quotidiennement pour aller travailler Place de la République. Elle utilise aussi l'autopartage comme alternative à la voiture devenue trop chère. Elle s'en sert le soir, les week-ends et pour les déplacements en grande banlieue.

Ses adjectifs spontanés : économique, écologique, sociabilité

Bastien (46 ans, marié avec 2 enfants, instituteur, une résidence secondaire dans les Hautes-Alpes). Il est propriétaire d'un vélo qu'il utilise depuis 15 ans pour aller travailler dans le 20^{ème} arrondissement. Par contre, depuis deux mois il préfère utiliser les transports en commun pour aller travailler (cause de fatigue) mais il n'a pas d'abonnement. Il est propriétaire d'une voiture que sa femme utilise quotidiennement pour aller travailler ou pour les sorties en famille

Ses adjectifs spontanés : vivifiant, pratique, fatiguant

Naima (marié avec 2 enfants, fonctionnaire). Elle va travailler à pied car elle travaille à Montreuil. Elle utilise les transports en commun environ une fois par mois pour aller faire des courses. Elle possède une voiture que son mari utilise pour aller travailler ou pour leurs déplacements en famille. Elle est propriétaire d'un vélo qu'elle utilise pour les balades en famille.

Ses adjectifs spontanés : écologique, convivial, sportif

Elu, Conseiller municipal

Ses adjectifs spontanés : pratique, agréable, cool

Technicien, chargé de missions transport et déplacements en charge des transports en commun. En poste depuis 1 an ½.

Ses adjectifs spontanés : convivial, durable

La réunion

Habitants

Catherine (43 ans, conseillère en réinsertion professionnelle, mariée avec 4 enfants). Elle va travailler dans le 19^{ème} arrondissement en transports en commun. Elle est propriétaire d'une voiture et d'une place de stationnement. Elle l'utilise les week-ends, les vacances, durant les grèves et pour les déplacements en famille. On lui a offert un vélo qu'elle laisse chez ses parents en province car ça ne correspond pas à son mode de vie.

Ses adjectifs spontanés : silencieux, plein air, sportif.

Nathalie (35 ans, étudiante en reconversion professionnelle dans le domaine social, mariée avec 1 enfant). Elle utilise les transports en commun pour aller travailler à Clignancourt car il n'y a pas de place pour stationner sa voiture. Elle est propriétaire de deux véhicules avec deux places de stationnement et utilise sa voiture très régulièrement. Elle est propriétaire d'un vélo qu'elle utilise pour les balades en famille.

Ses adjectifs spontanés : loisir, détente, beau temps

Marine (32 ans, en congés maternités et à la recherche d'un emploi, mariée avec 1 enfant). Depuis son accouchement, elle se déplace peu et reste dans son quartier. Elle utilise les transports en commun notamment lorsqu'elle est en groupe, ou pour les courses. Elle ne possède pas de voiture mais possède un vélo qu'elle utilisait avant pour aller travailler.

Ses adjectifs spontanés : pratique, bon pour la santé, rapide

Jacqueline (71 ans, retraitée, seule). Elle se déplace à pied pour les déplacements dans son quartier. Elle utilise les transports en commun pour les activités plus lointaines, environ deux à trois fois par semaine. Elle est propriétaire d'une voiture qu'elle utilise lorsqu'elle est chargée ou pour les activités du soir. Elle possède un vélo qui est cassé et une carte vélib mais elle ne l'utilise pas car elle n'aime pas faire du vélo en ville.

Ses adjectifs spontanés : écologique, convivial, liberté

Elu, maire adjoint au Maire du XX^e arrondissement

Ses adjectifs spontanés: écologique, rapide, santé

Saint-Denis

Habitants

Babeth (20 ans, étudiante en audiovisuel). Elle se rend à pied à son école. Utilise les transports en commun pour aller dans Paris. Elle ne possède ni voiture, ni vélo.

Ses adjectifs spontanés : pratique, non polluant, peu dangereux

Xavière (38 ans, séparée avec 3 enfants, actuellement en congés parentales). Elle est propriétaire d'une voiture avec laquelle elle fait tous ses déplacements car elle n'aime pas

utiliser les transports en commun qu'elle trouve insalubre et dans lesquels elle se sent en insécurité. Elle ne possède pas de vélo.

Ses adjectifs spontanés : vol, mauvais temps, santé

Marie-Annie (55 ans, mariée, retraitée, résidence secondaire en Martinique). Elle se déplace surtout à pied ou en bus. Elle prend le métro une fois par moi pour aller à la gare Saint-Lazare. Elle est propriétaire d'une voiture qu'elle utilise environ une fois par semaine pour aller en banlieue. Elle possède aussi un vélo qu'elle n'utilise plus depuis environ 2 ans à cause de problèmes de santé (opération de la jambe). Avant elle l'utilisait quelque fois pour aller travailler et pour ses loisirs

Ses adjectifs spontanés : rapide, écologique, bon pour la santé

Zazie (19 ans, lycéenne, foyer monoparentale avec 3 sœurs). Elle utilise son vélo pour aller au lycée et ne prends les transports en commun qu'occasionnellement pour se rendre à Paris ou pour les sorties avec sa mère. Son foyer ne possède pas de voiture

Ses adjectifs spontanés : sportif, pratique, écologique

Elu, conseiller municipal

Ses adjectifs spontanés : santé, sobriété, rapidité

Technicien, chargé de mission de la circulation cyclable au service exploitation voirie et déplacements de la plaine commune. En poste depuis 2005.

Ses adjectifs spontanés : non polluant, convivial, liberté

Strasbourg

Habitants

Géraldine (48 ans, 4 enfants qui ne vivent plus dans le foyer familial, profession libérale). Elle va travailler en transports en commun et utilise l'autopartage occasionnellement pour les sorties du week-end. Elle possède un vélo pour ses loisirs mais elle ne l'utilise plus depuis que sa fille est partie car elle n'aime pas en faire seule.

Ses adjectifs spontanés : sportif, sympa, dangereux

Michel (36 ans, en couple avec 1 enfant, administrateur réseau). En fonction du temps, il utilise le vélo ou la voiture pour aller travailler. Il n'utilise que très rarement les transports en commun.

Ses adjectifs spontanés : pratique, bon pour la santé

Myriam (42 ans, en couple avec 2 enfants, agent de service à l'hôpital d'Haute-pierre). Elle va travailler à pieds. Elle est propriétaire d'une voiture qu'elle utilise en fonction des heures de la

journée (évite les embouteillages). Elle est propriétaire d'un vélo qu'elle utilise pour les loisirs et pour ses courses personnelles (médecin)

Ses adjectifs spontanés : pratique, sportif, permet de s'oxygéner

Pierre (49 ans, en couple avec 2 enfants, cheminot). Il utilise son vélo pour aller travailler. Il possède une voiture qu'il utilise lors d'intempéries, pour faire des courses ou pour les sorties en famille. Il se déplace rarement en transports en commun sauf parfois le soir pour pouvoir profiter de la soirée.

Ses adjectifs spontanés : écologique, apaise la circulation, économique

Elu, adjoint au Maire en charge des quartiers de HautePierre, Kronenbourg, Poteries.

Technicien, chargé de missions vélo à la CUS. En poste depuis 2004

Annexe 2 : Grille d'entretien pour les habitants

1. Politique des déplacements et vélos

1. Parmi les domaines que je vais vous citer pourriez vous les classer par ordre de priorité ?

<i>1/ A l'échelle du quartier</i>	<i>2/ A l'échelle de l'agglomération</i>
<i>Emploi</i>	<i>Emploi</i>
<i>Transport</i>	<i>Transport</i>
<i>Logement</i>	<i>Logement</i>
<i>Education</i>	<i>Education</i>
<i>Environnement</i>	<i>Environnement</i>
<i>Sécurité publique</i>	<i>Sécurité publique</i>
<i>Loisir</i>	<i>Loisir</i>

2. En ce qui concerne la circulation et les transports dans votre agglomération, pourriez-vous classer par ordre de priorité les enjeux suivants :

*Pollution,
Stationnement,
Circulation,
Risque d'accident,
Déplacements vélo,
Déplacement 2 roues motorisé,
TC,
Déplacements à pied*

3. Comment qualifieriez-vous les conditions de déplacements (générale, VP, TC et modes alternatifs) : Notion d'accessibilité

- a. au sein du quartier ?
- b. dans l'agglomération ?

4. Comment ces conditions de déplacements ont-elles évolué au cours des dernières années (plutôt améliorées, plutôt dégradées, ou sont-elles restées sans changement) ?

5. A votre avis faut-il limiter l'usage de la voiture :

- a. *au sein du quartier ?*
 - b. *dans l'agglomération ?*
6. *Pensez-vous que vos élus sont plutôt favorables ou plutôt défavorables à la limitation de la voiture :*
- a. *dans votre quartier ?*
 - b. *dans l'agglomération ?*
7. *A votre avis faut-il développer l'usage du vélo ?*
- a. *Dans votre quartier ?*
 - b. *dans l'agglomération ?*
8. *Pensez-vous que vos élus sont plutôt favorables ou plutôt défavorables au développement du vélo*
- a. *dans votre quartier ?*
 - b. *dans l'agglomération ?*
9. *Pourriez-vous me citer trois adjectifs pour qualifier le vélo ?*
10. *Pourriez-vous me citer trois adjectifs positifs pour qualifier le vélo ?*
11. *Pourriez-vous me citer trois adjectifs négatifs pour qualifier le vélo ?*
12. *En citant trois adjectifs, selon vous comment la majorité des français qualifie le vélo ?*
13. *En citant trois adjectifs selon vous comment vos élus qualifient le vélo ?*
-
2. *La décision d'acheter et/ou d'utiliser le vélo ?*
-
14. *Etes-vous propriétaire ou utilisateur d'un vélo, et depuis quand ?*
15. *Situation du ménage au moment du passage au vélo l'adhésion*
- a. *Avez-vous décidé d'abandonner (ou non) votre voiture ?*
 - b. *Pourquoi êtes-vous passé au vélo (conviction, impulsion, problème de transport, permis de conduire, coût, influence des amis et de l'entourage, volonté de se démarquer des autres, type d'information dispensée par les pouvoirs publics/les acteurs privés...) ?*
 - c. *Quels ont été les freins rencontrés lors de votre passage au vélo ?*
 - d. *Comment les avez-vous surmontés ?*

3. Le vélo et les pratiques de transport

- 16. Quels sont les moyens de transports que vous utilisez (possession et/ou accès à tous moyens de transport, possession d'abonnements de transports publics) ?**
- 17. A quelle fréquence utilisez-vous ces moyens de transport ?**
- 18. Pour quels motifs les utilisez-vous?**
- 19. Quelle images avez-vous des différents moyens de transport ? (vélo, 2 roues motorisés, transports publics, voiture particulière, autopartage)**
- a. expliciter plus précisément d'où vient l'image positive ou négative des transports publics (quelles sont les expériences spécifiques),**
 - b. expliciter plus précisément d'où vient l'image positive ou négative de la voiture**
- 20. Pouvez-vous me décrire vos usages du vélo : descriptif des itinéraires et activités, chaînages des activités, contraintes (réservation), combinaison éventuelle avec d'autres moyens de transport (y compris voiture) pratiques d'accompagnement ou non, transport de bagages et courses,... De manière générale, description des boucles de déplacements du domicile au domicile**
- 21. De quelle manière est-ce que vous vous informez sur les pratiques liées au vélo ? (réseaux d'information « officiel » (opérateurs/pouvoirs publics) à disposition et utilisé. réseau d'information « officieux » (amis, forums, ...) à disposition et utilisé pour échanger des expériences, des « trucs » d'initiés)**

4. Atouts et contraintes du vélo

- 22. Les motivations qui vous ont poussé à utiliser le vélo, sont-elles toujours valables ?**
- a. en quoi, le cas échéant, ont-elles évolué ?**
- 23. Quels sont les atouts du vélo ?**
- 24. Des améliorations sont-elles nécessaires pour assurer le développement du vélo, ou encore pour assurer la pérennisation de son usage ?**
- 25. Comment les coûts liés à la mobilité sont-ils appréhendés dans le ménage, c'est-à-dire les personnes du ménage ont-elles une vision claire de leur budget de mobilité ?**

L'usage du vélo les a-t-elles incitées à mieux appréhender ce budget, et éventuellement à influencer sur leurs pratiques modales ou de combinaisons entre modes ?

26. Quels sont les contraintes du vélo (décrites complètement par l'utilisateur) ?

27. Les contraintes sont-elles surmontables par des avantages spécifiques ?

28. Les utilisateurs sont-ils prêts à recommander le vélo auprès de leur entourage, si oui / si non, pour quelles raisons ?

29. Quelles politiques publiques ou privées devraient-elles être mises en œuvre pour favoriser le vélo ?

30. Cet usage est-il complémentaire à d'autres modes ou exclusifs ?

a. En particulier, incite-t-il à moins utiliser le véhicule privé, à davantage « programmer » sa mobilité, à utiliser également les autres modes alternatifs à la voiture particulière ? L'usage par réflexe du véhicule particulier a-t-il tendance à disparaître ?

5. Comportements liés à la diffusion du vélo

31. Comment est-ce que vous qualifieriez votre comportement face à l'utilisation du vélo (comportement de « pionnier », d'« imitateur », de « résigné », « d'utopiste », d'utilisateur) ?

32. Est-ce que vous participez à des forums ou des associations d'échange sur le vélo ?

33. Pour vous, l'utilisation du vélo c'est plutôt une innovation, une banalisation ou une nécessité ?

6. fiche signalétique

34. Quelles sont vos aspirations résidentielles ?

35. Quels sont vos loisirs (sports, culture, ...) ?

36. Quel est votre mode de vie et vos modes de mobilité ?

37. Quel est votre lieu de domicile ?

38. *Quelle est la composition de votre ménage ?*

39. *Quelles sont vos caractéristiques personnelles ? (tranche d'âge, CSP, formation de la personne interrogée, profession - si la personne est active, lieu de travail/lieu d'étude le cas échéant- niveau de revenu)*

40. *Quel est votre bassin de vie ? (réseau de lieux de vie - par exemple résidence secondaire, le cas échéant plusieurs lieux de travail)*

Annexe 3 : Grille d'entretien pour les élus et les techniciens

1. La Politique des déplacements et de vélo

1. Parmi les domaines que je vais vous citer pourriez vous les classer par ordre de priorité ?

<i>1/ A l'échelle du quartier</i>	<i>2/ A l'échelle de l'agglomération</i>
<i>Emploi</i>	<i>Emploi</i>
<i>Transport</i>	<i>Transport</i>
<i>Logement</i>	<i>Logement</i>
<i>Education</i>	<i>Education</i>
<i>Environnement</i>	<i>Environnement</i>
<i>Sécurité publique</i>	<i>Sécurité publique</i>
<i>Loisir</i>	<i>Loisir</i>

41. En ce qui concerne la circulation et les transports dans votre agglomération, pourriez-vous classer par ordre de priorité les enjeux suivants :

*Pollution,
Stationnement,
Circulation,
Risque d'accident,
Déplacements vélo,
Déplacement 2 roues motorisé,
TC,
Déplacements à pied*

42. Comment qualifieriez-vous les conditions de déplacements (générale, VP, TC et modes alternatifs) : Notion d'accessibilité

- a. au sein du quartier ?
- b. dans l'agglomération ?

43. Comment ces conditions de déplacements ont-elles évolué au cours des dernières années (plutôt améliorées, plutôt dégradées, ou sont-elles restées sans changement) ?

44. A votre avis faut-il limiter l'usage de la voiture :

- a. au sein du quartier ?

- b. dans l'agglomération ?*
- 45. Pensez-vous que vos administrés sont plutôt favorables ou plutôt défavorables à la limitation de la voiture :*
- a. dans votre quartier ?*
 - b. dans l'agglomération ?*
- 46. A votre avis faut-il développer l'usage du vélo ?*
- a. dans votre quartier ?*
 - b. dans l'agglomération ?*
- 47. Pensez-vous que vos administrés sont plutôt favorables ou plutôt défavorables au développement du vélo*
- a. dans votre quartier ?*
 - b. dans l'agglomération ?*
- 48. Pourriez-vous me citer trois adjectifs pour qualifier le vélo ?*
- 49. Pourriez-vous me citer trois adjectifs positifs pour qualifier le vélo ?*
- 50. Pourriez-vous me citer trois adjectifs négatifs pour qualifier le vélo ?*
- 51. En citant trois adjectifs, selon vous comment la majorité des français qualifie le vélo ?*
- 52. En citant trois adjectifs selon vous comment vos élus qualifient le vélo ?*

2. Atouts et contraintes du vélo

- 53. Quels sont les atouts du vélo ?*
- 54. Des améliorations sont-elles nécessaires pour assurer le développement du vélo, ou encore pour assurer la pérennisation de son usage ?*
- 55. Quels sont les contraintes du vélo ?*
- 56. Face à des avantages spécifiques, ces contraintes sont-elles surmontables ?*
- 57. Quelles politiques publiques ou privées devraient être mises en œuvre pour favoriser le vélo ?*

58. L'usage du vélo est-il complémentaire à d'autres modes ou est-il exclusif ?

3. Votre Comportement face à la diffusion du vélo

59. Comment est-ce que vous qualifieriez votre comportement face à la diffusion du vélo (vous considérez vous comme un « pionnier », un « imitateur », un « résigné », un « d'utopiste »)?

60. Est-ce que vous participez à des forums ou à des associations d'échanges sur le vélo ?

61. Pour vous, l'utilisation du vélo est plutôt une innovation, une banalisation, une nécessité ?

4. Fiche signalétique

Fonction, formation, âge, sexe

Annexe 4 : Présentation descriptive des six quartiers de banlieue dense

La Réunion

Le bâti de la Réunion est composé en majorité d'immeubles anciens. Près de la moitié du bâti date d'avant 1948 dont 28% d'avant 1915. Ce bâti est en grande partie vétuste et délabré. Un tiers des immeubles a été construit dans la période de l'après-guerre (1945), notamment rue des Orteaux. L'urbanisation s'est ralentie jusqu'aux opérations d'urbanisme de la ZAC Réunion, débutée en 1990. On trouve un nombre assez important d'hôtels meublés. Le bâti est en majorité du parc privé et un grand nombre de logements sans confort subsistent (12%). La moitié des personnes en résidence principales sont locataires de logements non HLM et un tiers sont propriétaires. Le quartier compte plusieurs squares privés mais n'a que le jardin du Casque d'Or comme réel espace vert de proximité. On trouve aussi par endroit quelques restes de petits ateliers industriels. De nombreuses impasses subsistent perpendiculairement à la rue des Vignoles et à la rue des Haies.

Le quartier est plus qualifié que le reste du XXe arrondissement. 54,1% des personnes occupent un emploi d'une catégorie supérieure ou intermédiaire contre 50% d'employés et d'ouvriers dans le reste de l'arrondissement. Les étrangers sont encore assez nombreux entre 12 et 15 %.

Le quartier est plutôt bien desservi par les transports publics : deux lignes de métro, deux lignes de bus intramuros et trois lignes de bus en liaison avec les communes limitrophes le traversent. La situation intramuros rend l'accès automobile assez compliqué. D'ailleurs les conditions de stationnement dans le quartier sont jugées très difficiles par 58% des personnes interrogées [T&QU].

Le nombre de ménages sans voiture est assez important (47%), et corrélativement, le nombre de personnes utilisant la voiture quotidiennement (en tant que conducteur) est plutôt faible (14,1% - MV2). L'usage des transports publics est beaucoup plus important (62,7% - MV2). Celui des vélos est assez peu répandu mais pas médiocre (5,9% - MV2).

Bas-Montreuil

Le Bas Montreuil s'oppose au Haut-Montreuil par sa situation topographique et son altitude. L'urbanisation s'est plutôt développée dans le Bas-Montreuil avant de s'étendre au plateau dans la seconde moitié du XXème siècle, notamment par la construction de cités d'habitat social comme la Noue ou le Bel Air. Au centre ville, noyau historique depuis le Moyen Age, aujourd'hui le secteur de la Mairie /Croix de Chavaux, le métro et le terminal d'autobus ont

favorisé l'implantation de centres commerciaux et d'immeubles de bureaux. Le Bas-Montreuil s'est composé lors de l'industrialisation de la ville, immeubles collectifs privés, petits ensembles de logements sociaux et maisons de ville y voisinent avec de petites entreprises industrielles et artisanales. La rue de Paris menant au centre ville, structurent ce secteur très dense. Derrière les murs des anciennes fabriques se cachent maintenant de nombreux ateliers d'artiste et des lofts. Le parc départemental Guilands-Jean Moulin crée un trait d'union entre Montreuil et Bagnolet. Le plateau du Haut-Montreuil se caractérise par un tissu de pavillons et de grands ensembles d'immeubles collectifs. On y trouve également complétés le parc Montreau, le site des murs à pêche.

Notre périmètre d'étude se situe à cheval sur quatre quartiers des contrats de quartiers de la ville de Montreuil qui sont : le quartier Bas Montreuil République, le quartier Bas Montreuil Etienne Marcel-Chanzy, le quartier Bas Montreuil Bobillot et le quartier du Centre-ville. Bas-Montreuil République est un quartier très cosmopolite [RGP – 99]. On y trouve 31% d'étrangers et également le foyer malien rue Bara. C'est le quartier avec le plus fort taux de logements sans confort (8%), le plus touché par le chômage (26%) et un des quartiers les moins qualifiés de la ville (30% de sans diplôme) mais c'est aussi un secteur plus mobile que la moyenne, on y trouve 53% de nouveaux arrivants et il est fortement renouvelé par l'extérieur. Bas-Montreuil/ Etienne Marcel Chanzy est le quartier le plus âgé et avec le plus de retraités. C'est un quartier homogène quasiment uniquement composé de maisons de ville voisin de la cité de la Noue. D'après des témoignages d'habitants, c'est un quartier qui a beaucoup bougé depuis 1998, quasiment une maison sur deux est habitée par des nouveaux, pour la plupart des jeunes couples avec enfants. Bas Montreuil Bobillot est le 2ème quartier le plus qualifié (14% de bacheliers, 15% de 2^{ème} et 3ème cycle), c'est le quartier des cadres (23%) et professions intermédiaires (27%). Il compte aussi le plus de propriétaires (35%) et c'est le quartier le plus mobile (57%) et le plus renouvelé vers l'extérieur. Le Centre-ville est le secteur où il y a le moins d'étrangers (14%). C'est un quartier avec un taux de diplômés du supérieur à la moyenne (11%) et il a un des plus bas taux de sans diplôme (18%) et de chômage (14%). Dans le périmètre, on retrouve donc une diversité du bâti comme de la population suivant les secteurs même si cela tend à s'homogénéiser vers le haut aujourd'hui.

La desserte du secteur en transports collectifs est essentiellement orientée vers Paris : elle comporte en effet une ligne de métro en périphérie (en terminus : le reste de la ligne est situé dans Paris), ainsi que huit lignes de bus dont six permettant le rabattement vers la station de métro. Le stationnement dans le quartier n'est jugé très difficile que par 35% de la population : l'accès automobile semble donc relativement bon. [T&QU]

Le nombre de ménages sans automobile est assez important (37%), et conséquemment, le nombre de personnes utilisant quotidiennement ce mode (en tant que conducteur) est faible (21,6% - MV2), en comparaison de la part de personnes utilisant les transports publics (47,9% - MV2). L'usage du vélo est peu répandu (6,0% - MV2).

La Duchère

La Duchère est située sur une colline située au nord-ouest de Lyon. L'urbanisme de barre y est omniprésent, ce qui se traduit par une densité très forte de population. Les équipements à disposition vont du cinéma de quartier aux espaces verts et sportifs, en passant par un centre commercial rassemblant, outre de l'alimentaire, divers petites commerces de service (pressing, téléphonie, développement photo, etc.).

La Duchère est un quartier populaire, avec une forte présence de populations immigrées. Au moment de l'enquête, le nombre d'actifs ayant un emploi était très faible (37% - RGP 90) et le taux de chômage élevé (14 % - RGP 90). Les ouvriers et employés représentaient près de 80 % de la population active, et 13 % de cette population avait poursuivi des études après le baccalauréat.

Au pied de la colline de La Duchère est implantée la gare de Vaise, important pôle multimodal reliant la SNCF, le métro automatique de la ligne D et plusieurs lignes de bus en rabattement. L'offre de bus est constituée de plusieurs lignes de rabattement sur ce pôle, à une cadence inférieure à cinq minutes le matin, en partie sur site propre, et de lignes radiales sur d'autres destinations. La profusion de stationnement gratuit facilite l'accessibilité automobile du quartier. En revanche, à l'époque de l'enquête, aucun aménagement n'était prévu pour favoriser l'usage du vélo (pistes, stationnement, etc.).

L'équipement automobile des ménages est moindre que dans le quartier lyonnais de Charpenne (68%) mais l'usage de la voiture de façon quotidienne y est supérieur (36,1% - IFOP). L'usage des transports collectifs est équivalent au quartier central (33,7% - IFOP). Celui du vélo en revanche y est encore inférieur (1,3%) ; un tiers des ménages de La Duchère possède pourtant un vélo.

Saint-Denis

Notre périmètre d'étude se trouve à cheval sur deux quartiers : le Centre-ville Basilique et le quartier République Gare. Le quartier Centre-Ville Basilique est en majorité composé de logements datant de la ZAC Basilique : 61% des logements ont été construits après 1982 et le quartier compte un nombre assez élevés de grands logements : 10,1% de 5 pièces ou plus. 60% du parc est en HLM.

Le taux de chômage est nettement inférieur à la moyenne de la ville : 10,5% vs 20,4%. En 1999, le quartier est celui qui compte la plus grande proportion de cadres/professions intermédiaires : 47,9% (28,8% pour Saint-Denis) et le moins d'employés/ouvriers : 48,1% (66,9% à St Denis) Le quartier République Gare s'organise de par et d'autre de la rue de la République. Il comprend 57,5% de logements de 1 ou 2 pièces dans un bâti assez ancien, 78% des résidences principales ont été construites avant 1948 dont la moitié avant 1915. Il compte

43,6% de locataires hors HLM et 15,5% de meublés ou chambres d'hôtels. Le taux de chômage est sensiblement le même qu'à l'échelle de la ville 20,3%. Le quartier compte 36% de cadres/professions intermédiaires et 59% d'employés/ouvriers.

La desserte du secteur en transports collectifs est très bonne puisqu'elle comporte une ligne de métro, une ligne de RER, une ligne de tramway et quatorze lignes de bus. L'accès au stationnement dans le quartier est jugé très difficile par 48 % de la population [T&QU] ; en revanche, les infrastructures routières sont nombreuses et hiérarchisées.

Le nombre de ménages sans automobile est assez important (39%), et conséquemment, le nombre de personnes utilisant quotidiennement ce mode (en tant que conducteur) est faible (22,0% - MV2), en comparaison de la part de personnes utilisant les transports publics (53,3% - MV2). L'usage du vélo est très faible (1,6% - MV2).

Hautepierre

Le quartier de Hautepierre a été construit à la fin des années 60 au titre de ville nouvelle. Néanmoins, il présente les caractéristiques d'un secteur suburbain, dans la mesure où il ne comporte pas toutes les fonctions centrales urbaines d'une ville nouvelle, ce qui est notamment lié à sa proximité avec le centre de Strasbourg. Le plan de cette ZUP décidée en 1964, visait à concilier les impératifs de circulation et un cadre de vie agréable, en organisant spatialement le quartier autour de mailles hexagonales, identifiées par des prénoms féminins. L'architecture des mailles est diversifiée de par les formes des immeubles, en majorité de moins de dix étages, et imbriqués de façons diverses. Le quartier dispose d'un grand centre commercial et se caractérise par une stricte séparation des fonctions d'habitat et de commerce.

Le profil social du quartier de Hautepierre est très proche de celui de Lyon la Duchère : 37 % d'actifs ayant un emploi pour 15 % de chômeurs (RGP 90). Près de 80 % d'employés et d'ouvriers, et une part de 12 % de la population active ayant poursuivi des études après le baccalauréat. Une population très défavorisée, donc.

Strasbourg-Hautepierre est le terminus nord de la ligne A du tramway. Le complément de desserte, assuré par trois lignes de bus, permet d'effectuer des mobilités de rocade, mais circule à relativement faible fréquence (entre trente et cinquante départs par jour) et n'est exploité ni les dimanches, ni après 23h. En revanche, la conception fonctionnaliste du quartier lui donne une très bonne accessibilité à l'autoroute et favorise les circulations internes au quartier. La gratuité du stationnement améliore encore cette accessibilité automobile. En revanche, les avenues ceinturant les mailles du quartier par leur tracé hexagonal représentent des barrières fortes pour les piétons et même les cyclistes. Cela dit, il est probable que l'accès facilité au centre-ville pour les vélos (réseau de pistes cyclables très dense, stationnements sécurisés, etc.) favorise leur usage même à partir de zones périphériques.

L'équipement des ménages est très élevé en termes de voitures (82%), mais également de vélos (52%). Cependant, si la voiture est effectivement très utilisée (en tant que conducteur) au quotidien (37,6% - IFOP), ce n'est pas le cas du vélo (7,7% - IFOP). Les transports collectifs également sont utilisés quotidiennement par une grande part de la population (38,2% - IFOP).

Renaudie

Le quartier de la Renaudie est intégré dans le Grand Projet de Ville intercommunal Grenoble-Saint Martin d'Hères, qui vise à développer un nouveau quartier le long de la future ligne de tram C' actuellement en construction. Bâtie dans les années 80, donc plus récemment que les quartiers de barres existant à proximité, la Renaudie se signale essentiellement par une dégradation des équipements qui ont mal vieilli, et le projet soutenu en partie par l'ANRU ne prévoit pas de démolition mais une réhabilitation des façades et de l'espace public. Actuellement, la rue principale (8 mai 1945) traversant le quartier se signale par une désertification commerciale à l'ouest, les rez d'immeuble étant le plus souvent inoccupés. L'offre commerciale dans le quartier est très peu développée (quelques rares magasins alimentaires, la Poste, quelques cafés-restaurants), on compte quelques services de la ville de St-Martin-d'Hères. Les habitants se tournent donc vers les centres commerciaux plus importants, comme Grand-Place (à l'ouest, accessible par bus) et un Géant au nord-est (également accessible par bus). Trois lignes desservent le quartier, offrant un service assez lent en direction de St-Martin-d'Hères (à cause de nombreux détours pour desservir d'autres quartiers).

Le Grand Projet de Ville intercommunal Grenoble-Saint Martin d'Hères regroupe une dizaine de quartiers et compte 28 000 habitants et 11 400 logements, dont 4 528 logements HLM et 1 060 logements en copropriétés dégradées ou fragiles [ANRU]. Une population assez pauvre, donc : à l'échelle de la commune de Saint-Martin d'Hères [RGP – 99], la part d'actifs ayant un emploi est de 33,4% seulement, et le taux de chômage de 15,6%. La part de cadres est faible (12,2%) et celles d'employés (33%) et d'ouvriers (25,8%) fortes. Enfin, seuls 15,1% de la population ont un diplôme supérieur au bac.

Marqué par un urbanisme de dalle, le quartier offre de nombreux cheminements piétonniers séparés de la circulation automobile, au prix de dénivellations, de petits passages, et d'une signalétique importante pour indiquer les entrées d'immeubles en cœur de quartier. A la rentrée 2007, le quartier sera desservi par la ligne D du tramway (anciennement C' dans le projet initial), une antenne reliant la ligne B à St-Martin-d'Hères et le terminus Etienne Grappe, situé à l'entrée de la Renaudie. Pour aller au centre-ville de Grenoble, il faudra donc changer de tramway, par contre pour les habitants de Renaudie le reste de la commune bénéficiera d'une meilleure accessibilité. Le quartier est situé à proximité de la section méridionale de la rocade de Grenoble, l'accès automobile y est donc facile.

L'usage de la voiture est très répandu dans ce quartier de périphérie (en tant que conducteur) (44,2% - EMD). Celui des transports collectifs est comparativement beaucoup plus faible (15,5% - EMD), et plus encore celui du vélo (6,2 % - EMD).