

SYNTHESE : COMMENT FAVORISER LES USAGES DU VELO EN BANLIEUE DENSE ? (6t, Bureau de recherche)

Le vélo, un enjeu pour la périphérie

L'intérêt du vélo comme mode de déplacement efficace ne se résume pas seulement au centre-ville: le vélo a également un rôle à jouer en périphérie, en banlieue dense et sur ces territoires façonnés pour l'usage de la voiture et où les transports collectifs sont le plus souvent absents. Mieux, face à l'étalement urbain et à son corollaire de coupures et de ruptures fonctionnelles, le vélo pourrait apparaître comme une des solutions principales à l'enclavement physique et psychologique de ces franges urbaines. Afin de vérifier ces hypothèses, le Club des Villes Cyclables, avec le soutien de la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo, a confié une étude au bureau de recherche 6T portant sur deux objectifs: identifier les obstacles à l'usage du vélo dans les quartiers et 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. Revue des priorités d'action.

Depuis la fin des années 1990, le vélo n'est plus seulement considéré comme un loisir ou un sport mais redevient peu à peu un moyen de transport urbain en France. Dans les villes-centres de nombreuses agglomérations, il fait l'objet d'aménagements, voire d'opérations de promotion de grande envergure à l'instar de Vélo'v à Lyon, Velib' à Paris, etc. Associé à l'embourgeoisement des centres-urbains, le vélo a 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.

Une image positive

Bonne surprise, le premier volet de l'étude met en évidence que le vélo en banlieue jouit d'une image très positive (pour 77% des personnes interrogées), quels que soient l'âge, le sexe, le statut social et la localisation. Les plus enthousiastes sont bien entendu les usagers du vélo, qui le considèrent comme un mode de transport rapide et bon pour la santé. Quant aux non-usagers, si le vélo est pour eux un mode trop lent ou trop fatigant, ils lui reconnaissent malgré tout des vertus civiques et écologiques.

Cependant, bien que l'image du vélo soit très positive, sa vulnérabilité est souvent mise en avant. Pour que la pratique du vélo puisse se développer, il faut donc que des efforts soient faits pour la rendre plus sûre.

L'effet réseau

On a trop souvent tendance à penser que le trépied d'une politique vélo repose sur les « pistes cyclables », le vélo en libre service et le stationnement. Alors que le stationnement s'avère être un véritable enjeu - on ne prend pas son vélo si ne sait pas où le garer, les pistes cyclables et le Vélo en libre service ne sont sans doute pas les priorités pour la banlieue. D'une part, leur mise en œuvre est techniquement difficile et coûteuse

à l'échelle de la banlieue. D'autre part, il ne s'agit que de solutions, alors que l'on a facilement tendance à oublier les problèmes, à savoir la vulnérabilité du vélo et un usage urbain encore compliqué.

C'est pourquoi la priorité d'action pour les usagers en banlieue, outre le stationnement, est donc 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).

Un réseau physique

En banlieue, compte tenu de l'étendue du territoire, la politique d'un réseau d'itinéraires dédiés au vélo se traduit le plus souvent par la réalisation de tronçons isolés. Pourtant, s'il y a bien entendu besoin de matérialiser le réseau vélo, l'enjeu n'est pas d'avoir un « tunnel vélo » sur l'ensemble du trajet mais plutôt d'avoir la même sécurité du début à la fin de son parcours. Matérialiser le réseau passe avant tout par une meilleure visibilité et une meilleure lisibilité *via* un balisage et un jalonnement clairs. Autrement dit, d'une part, l'itinéraire dédié ne s'avère être la seule solution que très ponctuellement (carrefours dangereux, entrées de villes, etc.), d'autre part, l'itinéraire dédié n'est pas suffisant. C'est d'ailleurs un constat revendiqué par les usagers.

Un réseau d'apprentissage

Déjà délicat à réaliser en hypercentre, un réseau vélo en banlieue doit être conçu comme un espace partagé entre les usagers des différents modes de transports. Les entretiens réalisés avec les habitants suggèrent que ce partage de l'espace public impose un apprentissage collectif et réciproque. Un apprentissage qui passe d'abord, dans l'attente d'aménagements législatifs, par un respect des règles du code de la route mais aussi souvent par une initiation à la pratique du vélo en ville, voire à la pratique du vélo tout court.

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, du type pneu crevé, changement de freins, changement d'ampoule, etc. Or, ils ne trouvent pas de réparateurs. En centre-ville, cette question de l'entretien a été 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. A titre de comparaison, l'entretien du vélo semble plus problématique que le vol dans la pérennité de l'usage. Un vélo volé se rachète, et se rachète assez simplement. En revanche, et notamment en banlieue, la réparation d'un vélo demande plus d'organisation (prise de rendez-vous, dépose du vélo, reprise du vélo) et n'incite pas non plus à en racheter : peu de gens acceptent d'avoir deux vélos dont un cassé car ils ont des problèmes pour les stocker.

Différencier les offres

Du Vélo en Libre Service en couronne dense d'agglomération

L'offre de « Vélo en libre service - VLS », destinée à l'origine aux centres-villes, s'avère très adaptée dans des quartiers compacts et multifonctionnels.

Il s'agit en effet de quartiers bénéficiant d'une densité et d'une diversité des pôles d'attractivités - commerces, services, équipements, emplois - situés dans un périmètre d'une quinzaine de minutes à vélo.

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, disposant d'une large diversité de pôles d'attractivité accessibles à pied, mais aussi situés à plus de 30 minutes à vélos, notamment des zones d'emplois, le vélo est un complément idéal à l'offre de transports publics « lourde » [RER, TER, tram-train, tramway]. Autrement dit, 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.

Du Vélo en Leasing dans les territoires multipolaires et/ou dispersés

L'utilisation du vélo dans les quartiers situés dans des conurbations dispersées, généralement plus excentrées, se fait sur la demi-journée, voire la journée entière. C'est pourquoi 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'entretien) mais aussi réinventer des politiques de location longue durée qui offriraient un confort de service connexes. 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.

Communiquer !

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, il semble encore exister un faux a priori sur la perception sociale du vélo. En effet, alors que l'image du vélo est tout aussi positive en banlieue dense qu'en centre-ville, les élus et les techniciens s'imaginent souvent que les habitants de la périphérie le considèrent comme un symbole social dégradé. Et, 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. Pourtant, si les enjeux environnementalistes et civiques alloués au vélo ont des vertus « responsabilisantes », elles ne s'avèrent pas être les plus incitatives à un usage quotidien du vélo. L'utilisateur pour la promenade, la santé ou le sport n'est en effet pas systématiquement celui du déplacement utilitaire ; c'est parfois même le contraire. Alors, d'autant que ces enjeux environnementalistes et civiques sont aujourd'hui acquis au vélo, peut-être faut-il arrêter de communiquer sur ces sujets pour privilégier les enjeux plus « utilitaires » en insistant sur le côté pratique du vélo. Il faut donc mettre en avant les qualités suivantes :

le vélo est fiable car il permet une gestion de son temps très précise. Il est flexible : c'est un mode très réactif qui facilite notamment les enchaînements de déplacements. Enfin, il est efficace : le vélo nous emmène « jusqu'au bout ». A l'image de la marche (en plus rapide) c'est en effet le mode urbain idéal pour faire du porte à porte.

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 la mobilité.