

Programme séminaire du Géri Vélo du 5 décembre 2014

09h30 Accueil

10h00 Introduction, Francis Papon (Ifsttar/Ame/Dest)

Session A : Vélo et transports publics, hier et demain

Modérateur : Pierre Toulouse

10h15 Frédéric Héran (Clersé, Université de Lille) : L'histoire mouvementée des relations entre transports publics et bicyclette

10h45 Claude Soulas, Sylvie Abours (Cosys-Grettia) : Quelques enseignements internationaux, vélo et intermodalité, dans le cadre du nouveau projet Prédit VERT

11h15 Jérôme Cassagnes (Céréma/DTerMed/ALR) : Phase 2 de l'étude Interaction tram et vélo

11h45 Discussion

12h15 Déjeuner

Session B : Développer l'usage du vélo, le hardware et le software

Modérateur : Nicolas Nuyttens

13h45 Hans Kremers (Paysagiste, Consultant - mobilité active) : Avancer vers la HQC : Haute Qualité Cyclable

14h15 David Sayagh (Doctorant Ame-Dest) : Motilité, Socialisation au (et par le) vélo, et rapports sociaux de sexe

14h45 Carolina Martinez Tabares (Doctorante Ame-LPC) : Comparaison entre cyclistes et non-cyclistes des arguments positifs et négatifs à l'utilisation du vélo comme moyen de transport en ville

15h15 Corinne Praznocy (CEARC, OVSQ, Université de Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines ; ARRIVA) : MOTIV'AIR *outil pour motiver les collectivités à développer les modes actifs*

15h45 Discussion

Session C : Discussion générale : suite du Géri

Modérateur : Francis Papon

16h15 Discussion générale :

- participation à Velocity 2015 à Nantes : qui y va ? qui présente ? participation à la journée du 2 juin de *Scientists for cycling*
- organisation des séminaires suivants du Géri : forme, recrutement des intervenants, lieu, date
- ouverture du Géri au-delà de l'Ifsttar-Céréma ?

16h45 Clôture

Frédéric HERAN (CLERSÉ, Université de Lille) : L’histoire mouvementée des relations entre transports publics et bicyclette

Dès la fin du XIXe siècle, il était devenu moins cher de se déplacer à vélo qu’en tramway. Dans l’entre-deux-guerres, en se démocratisant, le vélo a représenté un redoutable concurrent pour les transports publics, contribuant notamment à faire disparaître le tramway. Une réalité méconnue et pourtant incontestable.

Aussi, dans les années d’après-guerre les exploitants ont vu avec soulagement l’effondrement de la pratique de la bicyclette concurrencée par les deux-roues motorisés puis par la voiture. Quand le vélo a connu un regain d’intérêt dans les années 1970, les défenseurs des transports publics qui tentaient depuis peu de relancer la construction de métros et tramways ont alors vu en lui « un concurrent à abattre » (l’expression n’est pas trop forte). Quatre arguments fallacieux ont été utilisés pendant 20 ans :

- un cycliste consommerait bien plus d’espace qu’un usager du bus,
- l’utilisation des couloirs bus par les cyclistes gênerait considérablement les autobus,
- le transport des vélos dans les trains, métros et tramways serait dangereux pour les usagers,
- la complémentarité entre vélo et transports publics n’aurait pas vraiment d’avenir, il vaut mieux construire des parcs relais pour les automobilistes.

Tous ces arguments ont fini peu à peu par se dégonfler, mais il en reste encore diverses séquelles. En revenant sur leur origine, il ne s’agit pas bien sûr de raviver ces conflits, mais au contraire de mieux les désamorcer.

Jérôme CASSAGNES (CEREMA/DTerMed/ALR) : Phase 2 de l’étude Interaction tram et vélo

Comme annoncé dans la phase 1, la phase 2 va permettre d’affiner les connaissances en faisant des observations de terrain et des enquêtes sur un panel de 7 villes choisies parmi les 22.

En se basant sur l’observation des comportements des usagers (vélo, tram, piéton) sur des sites bien particuliers (ville dense, vitesse tram réduite...) l’étude montre que la cohabitation pourrait s’envisager sur ce type de site.

6401 passages de cyclistes sur la plateforme ont été comptabilisés et analysés,

498 cyclistes circulant sur la plateforme ont été interviewés, très peu de situations dangereuses ont été observées.

Claude SOULAS (COSYS-GRETTIA) : Quelques enseignements internationaux, vélo et intermodalité, dans le cadre du nouveau projet PREDIT VERT

L’intermodalité vélo-TC avait déjà été abordée de manière générale dans le projet PREDIT PORT-VERT réalisé de 2009 à 2011. Un nouveau projet PREDIT "VERT" (le Vélo évalué en rabattement dans les territoires) a été lancé fin 2013. Il s’agit maintenant de se focaliser sur certains aspects particuliers (évaluation économique, approche qualitative) et de réaliser une étude de cas sur un territoire périurbain autour de la gare d’Amboise en Touraine. La première tâche du projet consiste en un état de l’art sélectif ciblé sur la situation dans un petit nombre de pays essentiellement européens. L’exposé au GERI vélo s’appuiera sur cette première tâche

pour présenter quelques éléments significatifs sur le cas de l'Allemagne et d'autres pays : dispositifs techniques, cyclabilité, jeux d'acteurs, ... A certains égards l'intermodalité vélo-transport collectif sera mise en perspective avec l'intermodalité voiture-transports collectifs.

Hans KREMERS (Paysagiste, Consultant - mobilité active) : Avancer vers la HQC : Haute Qualité Cyclable

Objectif de la démarche : augmenter de manière significative la part modale vélo parmi les différents modes de déplacements.

C'est sur la base de ces deux constations :

- Une collectivité doit connaître le niveau de qualité du réseau cyclable, actuel ou futur, qu'elle met à la disposition des usagers
- Les cyclistes veulent savoir sur quels tronçons du réseau cyclable ils peuvent se déplacer plus ou moins facilement qu'il est proposé de créer un outil permettant de répondre à ces besoins.

L'approche, intéressante, de la cyclabilité considère que la cyclabilité d'un axe est bonne lorsque cet axe possède une piste, une bande, ... Cependant, ce n'est pas la simple présence d'un aménagement qui détermine sa qualité. C'est surtout la configuration de cet aménagement et son contexte qui permettent de faire cela.

Parmi les nombreux critères il y en a deux qui sont essentiels pour les cyclistes : pouvoir se déplacer chacun(e) à son rythme et dans des conditions relativement sûres. Ces critères en combinaison avec différentes recommandations, dont celles du Cerema, permettent de distinguer plusieurs niveaux de qualité pour toutes les composantes d'un réseau cyclable.

Les différents niveaux peuvent être résumés en un seul tableau et ce dernier permet ensuite de cartographier l'ensemble du réseau viaire d'une commune, d'une agglomération.

Le concept du tableau existe. Il nécessite maintenant un test « grandeur nature », de préférence sur un territoire possédant une grande diversité d'aménagements cyclables.

David SAYAGH (Doctorant AME – DEST) : Motilité, Socialisation au (et par le) vélo, et rapports sociaux de sexe

Durant l'adolescence, les garçons sont beaucoup plus nombreux que les filles à faire usage du vélo. Pour cause, les deux groupes sont socialisés « au » et se socialisent « par » le vélo différemment. La socialisation au vélo, qui s'opère essentiellement au sein de la sphère familiale est notamment caractérisée par un apprentissage moins fréquent, plus tardif et moins autonome chez les filles que chez leurs garçons. Un processus sexué qui serait principalement renforcé par la perception d'insécurité du lieu de résidence des parents ainsi que par la prégnance de leurs représentations genrées, elles mêmes à l'origine de peurs sexuées.

La socialisation par le vélo s'opère principalement durant l'adolescence à travers des situations de mobilité autonome et aboutit à la construction progressive des manières d'être et d'agir qui deviendront peu à peu durables. Or, les femmes préfèrent généralement faire usage du vélo « en mode loisir », dans les rues résidentielles, lorsque le trafic est lent, de faible densité et lorsque la piste est séparée du reste de la route. Les adolescentes font des trajets moins fréquents, de plus longue durée et moins rapides que les garçons du même âge, elles font également état de moindres sentiment d'efficacité personnelle et « plaisir à pratiquer » et présentent des manières divergentes de percevoir les risques.

En outre, l'élaboration de modèles de régression logistique généralisée, réalisés à partir de l'ENTD 2008, conduit à déterminer que ni le lieu de résidence, ni le revenu simulé par UC, ni le diplôme le plus élevé de la personne de référence n'apparaissent significatifs pour expliquer les différences de pratique régulière, occasionnelle, et nulle observées entre adolescents et adolescentes âgé(e)s entre 11 et 18 ans.

Carolina MARTINEZ TABARES (Doctorante AME-LPC) : Comparaison entre cyclistes et non-cyclistes des arguments positifs et négatifs à l'utilisation du vélo comme moyen de transport en ville

La pratique du vélo utilitaire en ville, une des solutions possibles aux questions de pollution et de saturation des transports en commun, reste peu répandue malgré les efforts mis en place dans de nombreuses villes. Pour promouvoir cette pratique, il faut connaître les motivations et freins individuels à l'utilisation ou non du vélo utilitaire. Nous avons donc cherché à les identifier en nous basant sur la théorie de l'auto-détermination (Deci & Ryan, 2002). Pour cela, 20 entretiens semi-directifs ont été menés auprès de cyclistes et de non-cyclistes, hommes et femmes, entre 18 et 60 ans, en région parisienne.

Pour les arguments positifs, cyclistes comme non cyclistes mentionnent **l'activité physique** comme premier avantage et insistent en général sur le **côté utilitaire** du vélo. Les autres avantages cités diffèrent selon qu'on est cycliste ou pas. En particulier, les cyclistes citent plus fréquemment comme avantage **le sentiment de liberté**.

Pour les arguments négatifs, cyclistes comme non cyclistes citent **le danger, la pluie et la distance** ; la distance est le premier frein mentionné à la pratique du vélo. Les cyclistes citent **plus d'inconvénients** que les non cyclistes. Les non-cyclistes présentent plus d'inconvénients et obstacles à la pratique du vélo de type **intrinsèque**, comme **la peur du vélo**. Ces résultats soulignent l'intérêt de la prise en compte des barrières psychologiques pour la promotion du vélo comme moyen de déplacement en ville, et pourront aider à conception d'interventions de promotion, en permettant une meilleure prise en compte des motivations individuelles.

Corinne PRAZNOCZY (CEARC, OVSQ, Université de Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines ; ARRIVA) : MOTIV'AIR

Le projet MOTIV'AIR a été financé dans le cadre d'un appel à projet de l'ADEME en faveur de la qualité de l'air (AACT-AIR). Il a comme objectif le développement d'un outil d'évaluation des impacts des politiques favorisant les transports actifs pour améliorer la qualité de l'air. Il a été élaboré à partir d'une adaptation des travaux de recherche réalisés depuis plusieurs années sur « les modes actifs et la santé ». Le consortium de réalisation réunit deux universités (l'Université de Versailles-Saint-Quentin et le CREAL), le bureau d'études A R R I V A, l'Observatoire Régional de Santé Rhône-Alpes et deux collectivités (Chambéry métropole et Montreuil). L'outil informatique est construit selon les besoins exprimés par les collectivités territoriales partenaires puis testé par elles avant sa mise à disposition sous forme de site internet début 2015.

A partir des objectifs du territoire en matière de développement des modes actifs, l'outil évalue les bénéfices et les risques sanitaires associés (activité physique, exposition à la pollution, accidents de la route) mais aussi les co-bénéfices environnementaux (réduction des émissions de polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre...). Une évaluation économique est également proposée. Motiv'Air permet ainsi de répondre aux questions que peut se poser un territoire dans le cadre de sa politique de déplacements. Le partenariat des

collectivités dans le développement de l'outil devrait pouvoir lui assurer une bonne adéquation avec les besoins concrets des territoires et les données dont ils disposent.

Bilan de la discussion générale sur la suite du Géri

Plus de la moitié des participants ont soumis une proposition pour Velocity 2015 à Nantes. La participation effective dépendra de l'issue de la phase d'évaluation en cours, et des financements disponibles. Nous attendons la réponse de l'ECF sur le rôle du Géri pour la journée du 2 juin de *Scientists for cycling*. En attendant, toutes les suggestions de la part des membres du Géri vélo sont les bienvenues. Nous pouvons chercher ce que nous pouvons apporter aux étrangers : par exemple expérience du CPCF (déjà en application au Danemark), des couloirs bus-vélos.

Le séminaire suivant du Géri aura lieu à Marne-la-Vallée en décembre 2015. Il a été suggéré d'y faire un retour sur les meilleurs moments de Velocity 2015. Les membres du Géri sont invités à faire des comptes-rendus pointant les meilleures communications. On peut aussi proposer une revue des recherches étrangères diffusées dans le Géri.

Pour ouvrir le Géri au-delà de l'Ifsttar-Céréma, nous inviterons les quatre associations de collectivités ou d'utilisateurs CVTC, DRC, AF3V et FUB. D'autres invités pourront venir suivant le thème traité.