



Représentations du vélo et obstacles à son utilisation à Genève

Synthèse de l'étude

étude réalisée par
Patrick BOILLAT et Olivier NORER,
sous la direction de Giuseppe PINI



UNIVERSITÉ DE GENÈVE

Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM)- UNIGENEVE
40, bd du Pont-d'Arve 1211 Genève 4
tél. +41 22 705 83 35 fax. +41 22 705 89 58 oum@geo.unige.ch

L'étude et ses objectifs



- **1 objectif principal**

Déterminer les obstacles majeurs à une utilisation accrue du vélo comme moyen de transport en milieu urbain genevois

- **1 hypothèse de départ**

Le vélo souffre d'un déficit d'image, notamment en termes de sécurité

- **2 questions à résoudre**

- Un déficit d'image du vélo pénalise-t-il le développement de son utilisation ?
- Y a-t-il d'autres obstacles à l'utilisation du vélo en ville ?



La méthodologie

2 enquêtes in situ

- 1 pré-enquête : 600 personnes interrogées, 400 cyclistes, 200 non-cyclistes
- 1 enquête : 200 personnes interrogées, 150 cyclistes, 50 non-cyclistes
- personnes présentes au centre-ville
- image du vélo
- pratiques de déplacement

Des entretiens

- 7 entretiens, 9 personnes-ressources
- acteurs spécialisés dans la problématique du vélo (administrations et groupes d'intérêts)
- représentations du vélo
- expertise sur les obstacles au vélo

Un appui sur la littérature spécialisée

La pratique du vélo à Genève : état de la question



- 60% des ménages de l'agglomération possèdent un vélo (ARE/OFT, 2001)
- répartition modale: 3.3% des étapes à vélo (TIM 45.4%, marche 37.9%, TP 12.1%)
- 4.4% des étapes à Zurich, 5.9% à Berne, 8.5% à Bâle, mais 1.4% à Lausanne
- trafic cycliste : +137% entre 1987 et 2001 (RR&A, 2001)



Pourquoi choisit-on le vélo ?



Les motifs les plus souvent évoqués sont :

- la rapidité du vélo (44%)
- l'activité physique (34.4%)
- la praticité et la souplesse d'utilisation (33.3%)
- le respect de l'environnement (25.4%)
- le faible coût (19.3%)





Evaluation des obstacles à l'utilisation du vélo

Les enseignements majeurs de l'étude

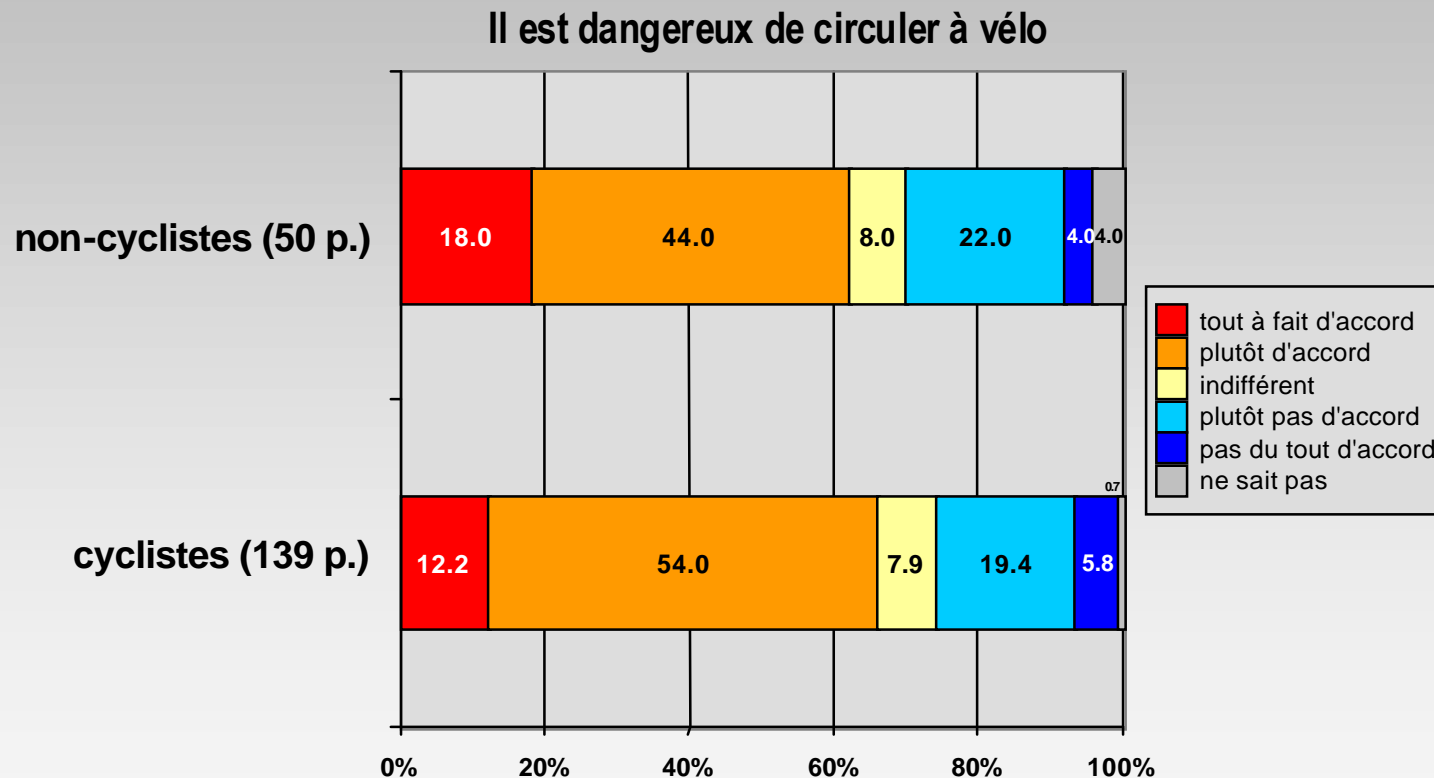


Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM) - UNI GENEVE

Le danger de la pratique du vélo



- un important déficit d'image en termes de sécurité
- dangereux pour 2/3 des interrogés (cyclistes et non-cyclistes)
- un danger réel ?

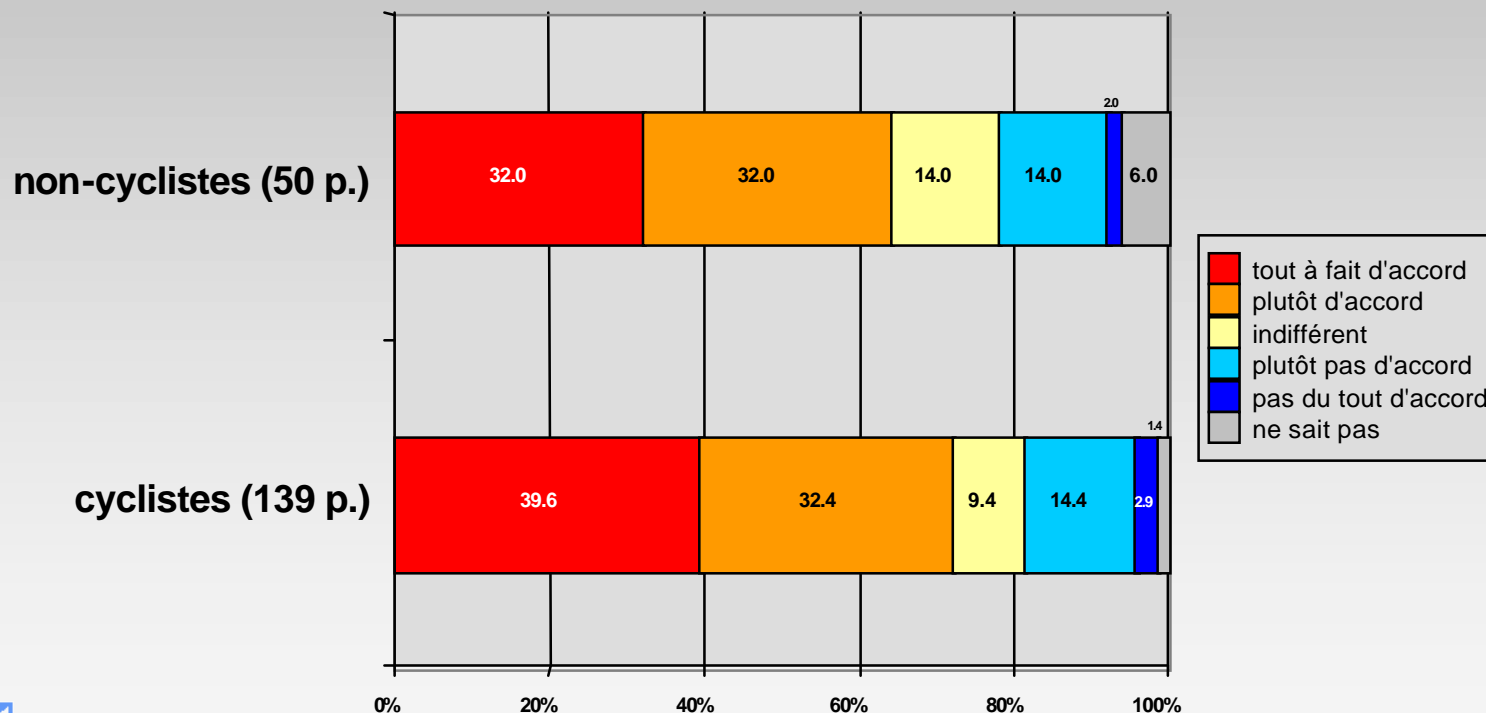


La cohabitation avec les autres usagers



- une cohabitation qui ne se passe pas toujours bien
- un apparent manque de respect des vélos (pour 64% des non-cyclistes et 72% des cyclistes)

Les vélos ne sont pas assez respectés par les autres usagers de la route



La cohabitation avec les scooters



- un problème nouveau
- l'utilisation abusive d'aménagements cyclables
- un risque d'accidents accru



La cohabitation avec la voiture



- un problème ancien dû à la densité du trafic et à la vitesse des voitures
- une cohabitation facilitée par :
 - les mesures de modération de la circulation
 - la limitation des vitesses
 - les aménagements cyclables

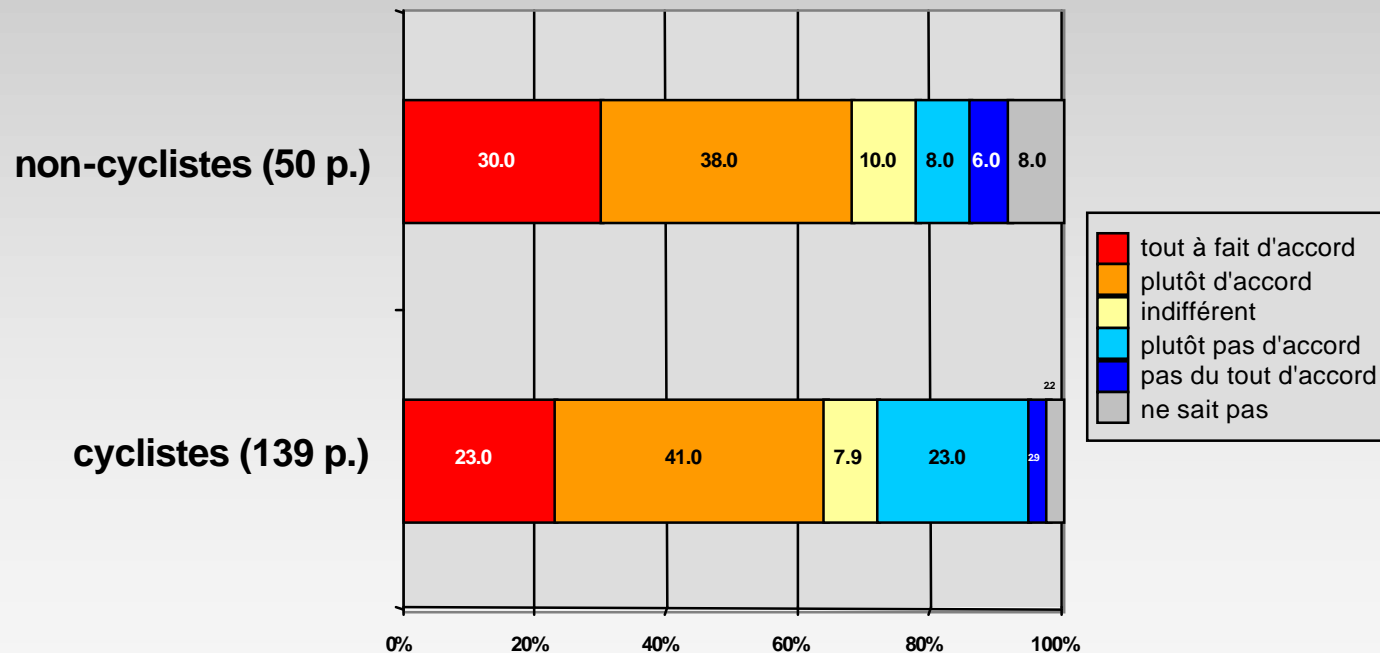


Les aménagements cyclables



- pour 2/3 des sondés, on manque encore d'aménagements cyclables
- les aménagements existants sont plutôt appréciés
- une sécurité accrue
- une corrélation nette kilomètres aménagés-traffic cycliste

Il n'y a pas assez d'aménagements cyclables



Les conditions météorologiques



- un problème pour les non-cyclistes
- une perte de cyclistes en hiver
- un obstacle essentiellement subjectif

Le climat de Genève ne se prête pas au vélo

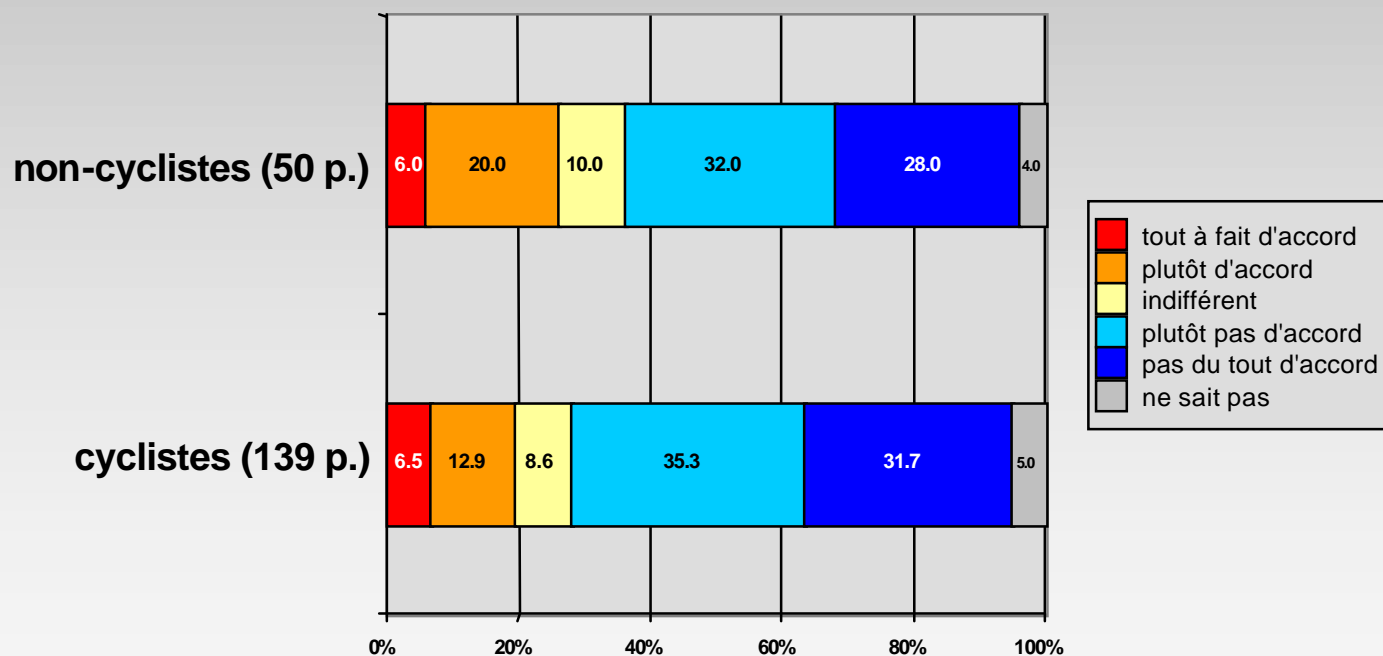


La pollution atmosphérique



- la pollution n'est pas considérée comme un obstacle au vélo à Genève

L'air est trop pollué pour pratiquer le vélo

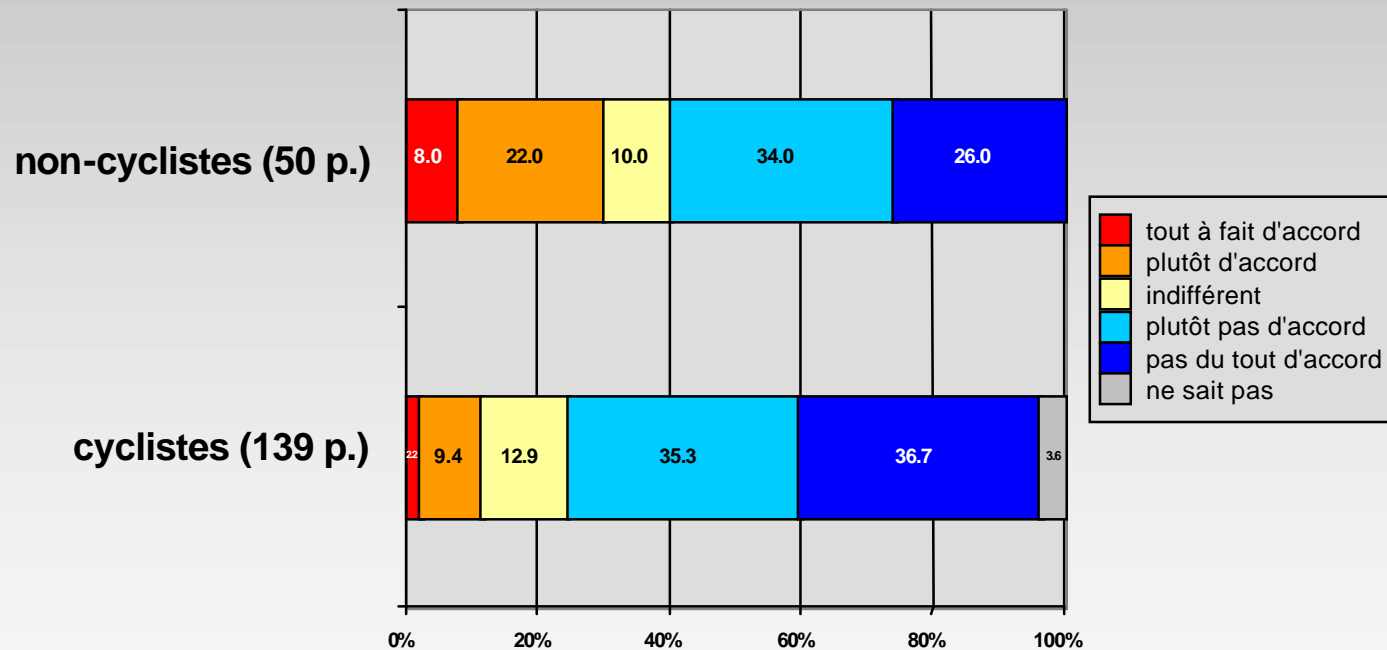


La configuration de l'agglomération



- l'agglomération est considérée comme plutôt adaptée au vélo

La configuration de l'agglomération n'est pas adaptée au vélo (pentes, lacs, rivières)

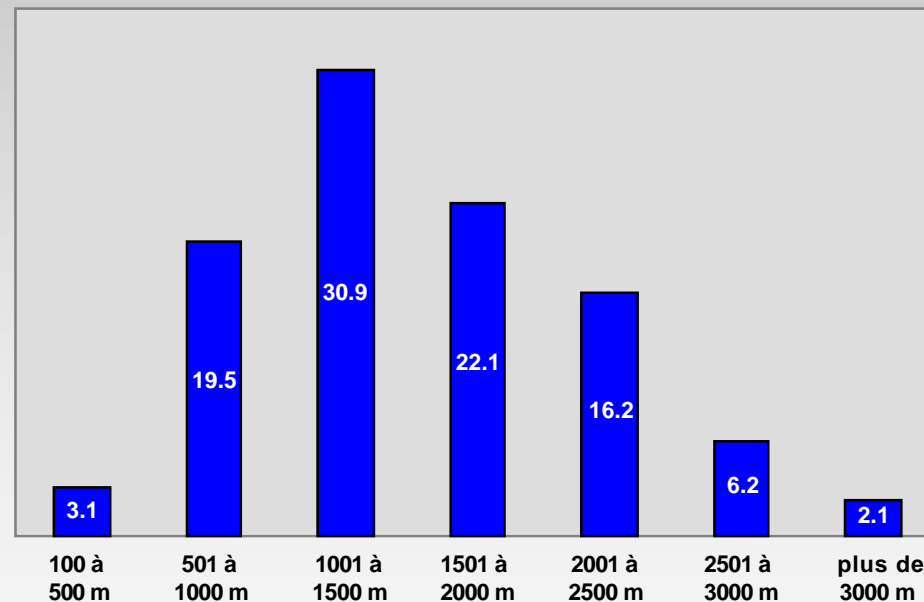


La contrainte de distance



- un créneau du vélo principalement situé entre 500 et 3000m
- de nombreux trajets en voiture effectués sur de courtes distances
- la solution de la multimodalité

Part des cyclistes selon la distance parcourue
(trajets avec origine et destination en Ville de Genève)

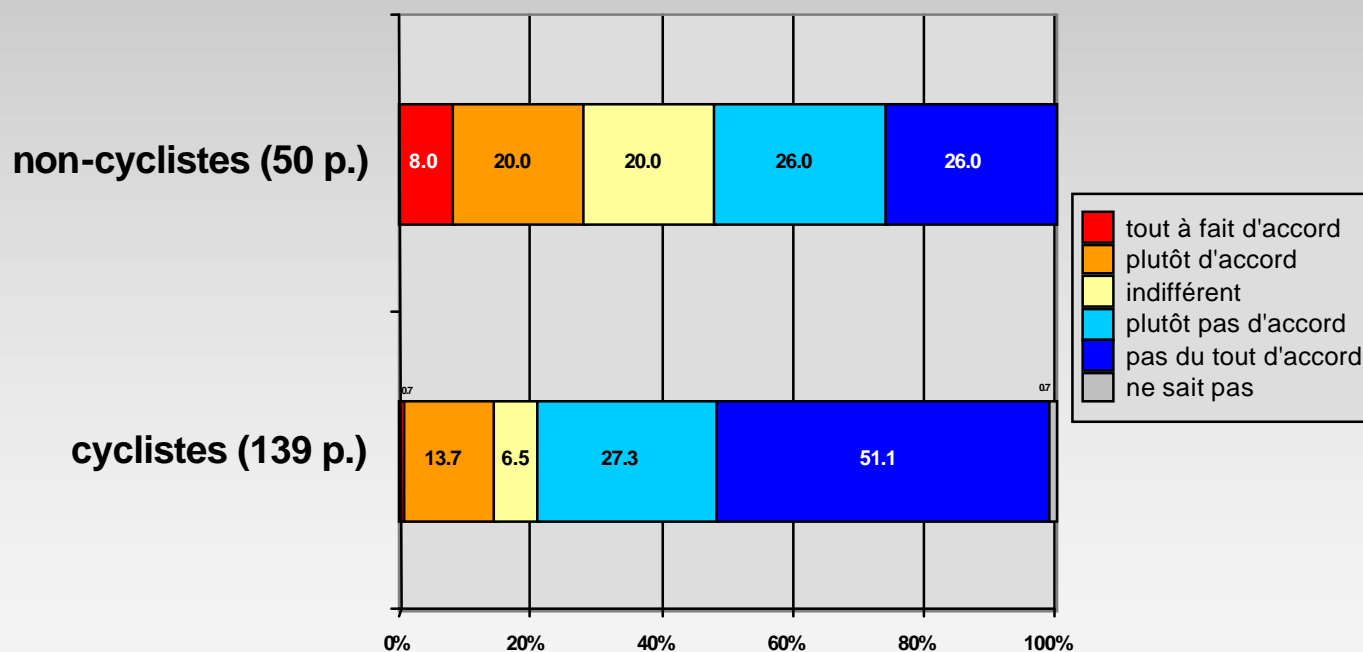


La vitesse



- un léger déficit d'image chez les non-cyclistes
- un moyen de transport rapide et très concurrentiel sur les courtes distances en ville

Le vélo est lent

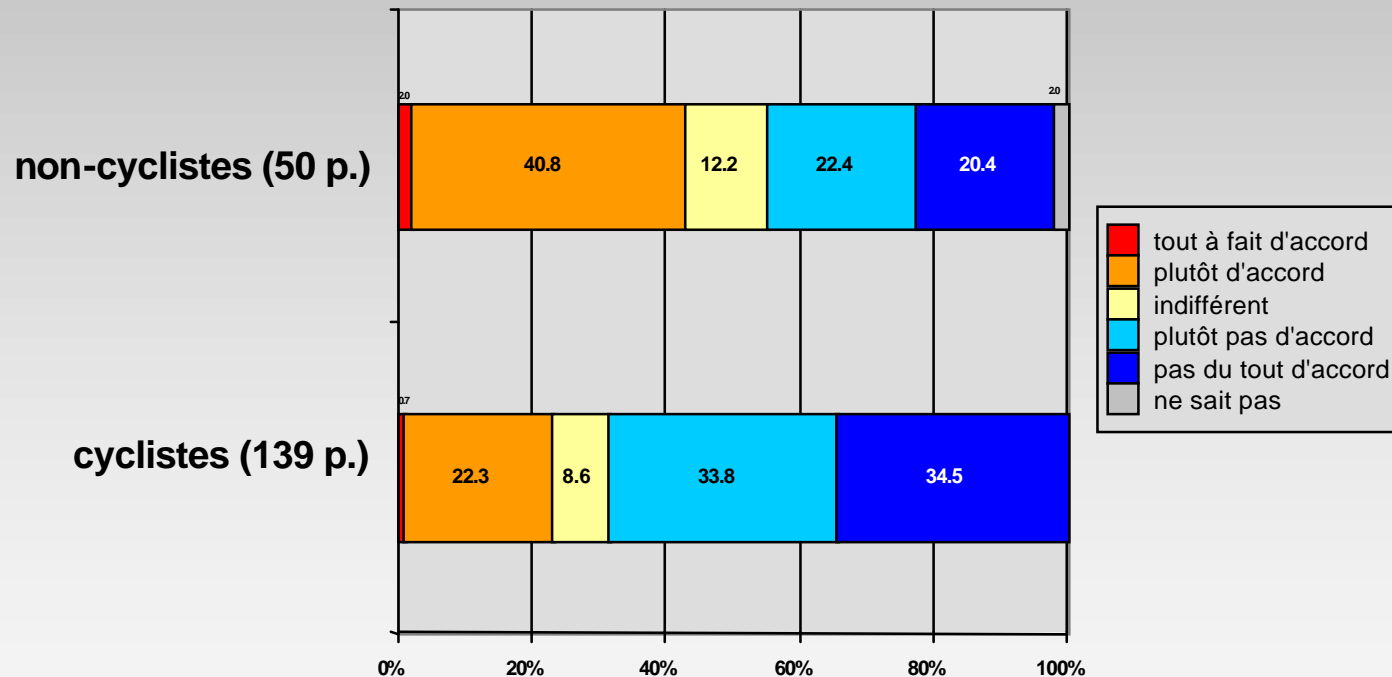


L'effort à fournir



- une image relativement négative chez les non-cyclistes
- un obstacle important pour des personnes peu habituées ou entraînées

Le vélo est inconfortable

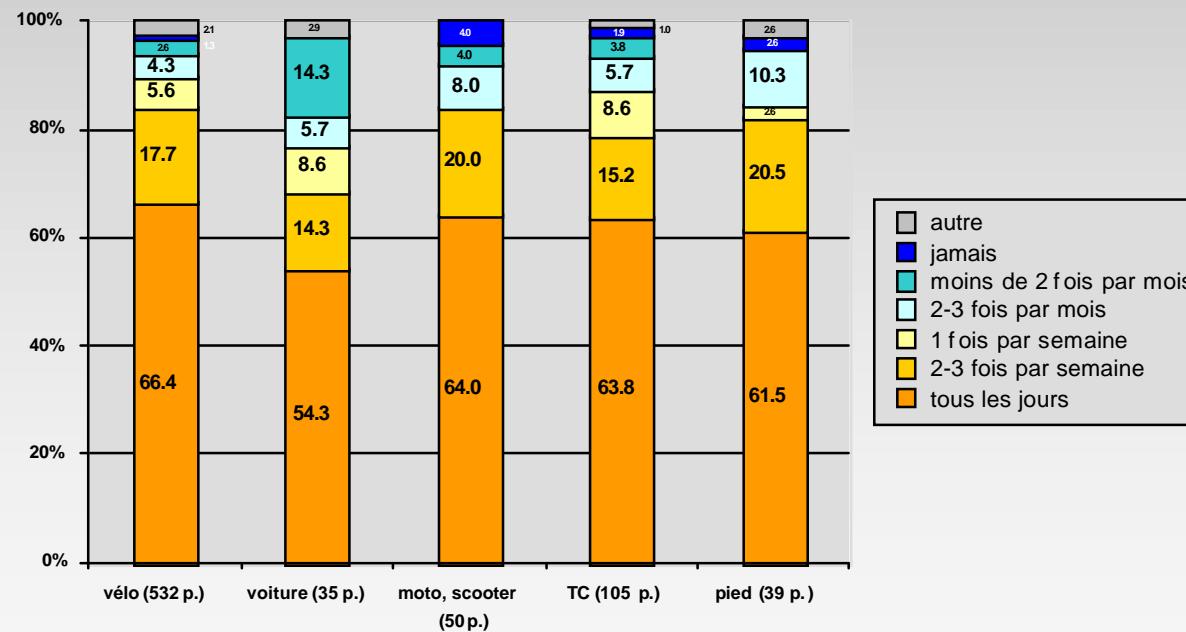


L'inertie des pratiques



- la stabilité des parts modales (ARE/OFS, 2001)
- la fidélité à son moyen de transport
(2/3 des enquêtés utilisent tous les jours le même moyen)

Fréquence d'utilisation du même moyen de transport
(pour le même motif de déplacement)



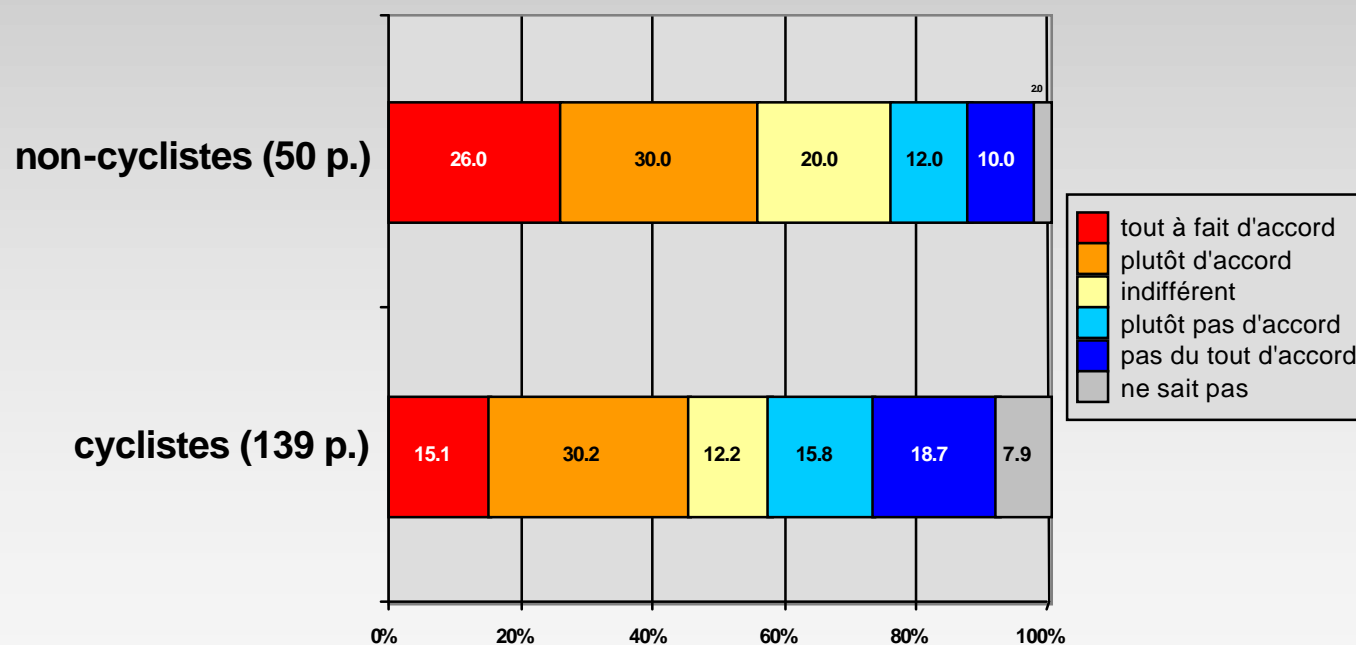
- **2212 vélos volés en 2001 à Genève**
- **un délit en baisse de 23% par rapport à 1998**
- **un obstacle important à l'usage du vélo**
- **un frein à l'utilisation de vélos modernes**
- **des installations anti-vols qui limitent les risques**

La tenue vestimentaire



- certaines tenues vestimentaires considérées comme incompatibles (cyclistes et non-cyclistes)
- un obstacle surmontable en gérant son effort

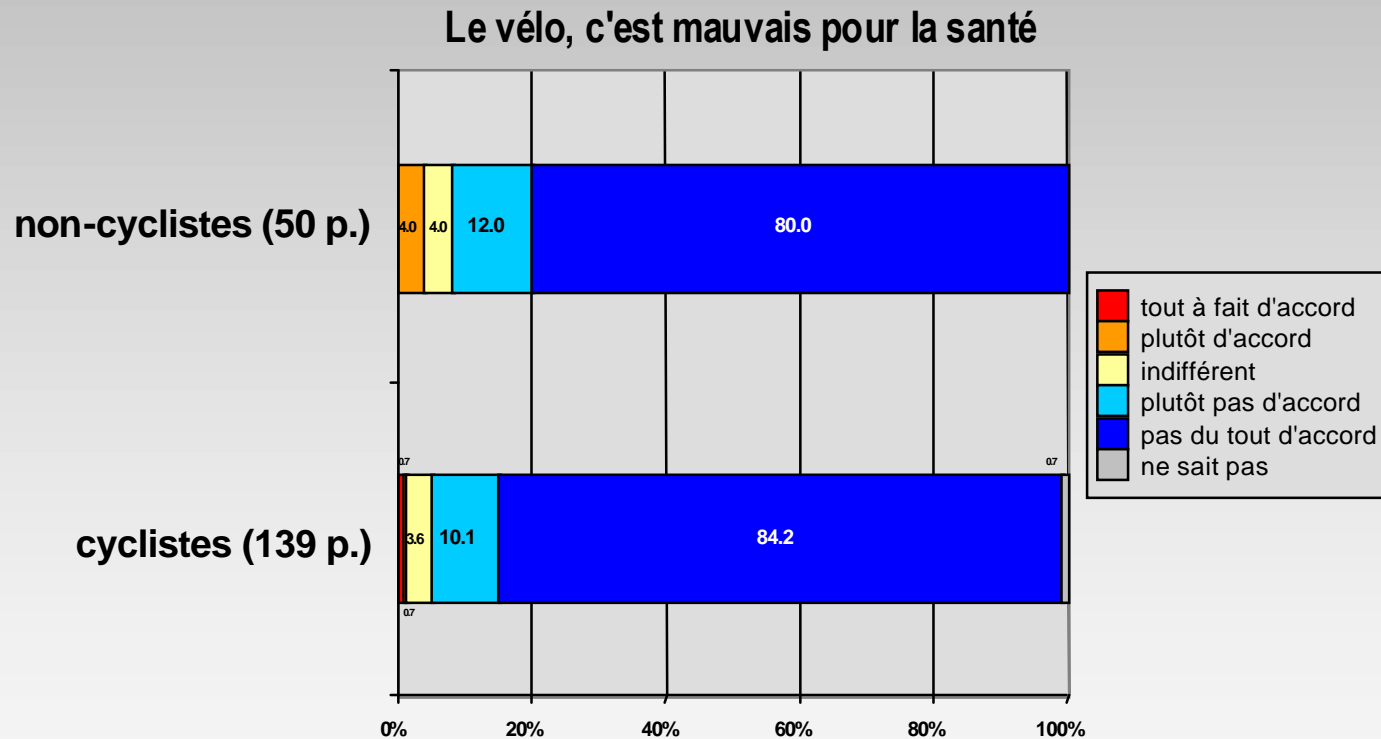
Le vélo n'est pas compatible avec certaines tenues vestimentaires professionnelles



Les effets sur la santé



- une pratique unanimement reconnue comme bénéfique
- plus de 90% des interrogés jugent positivement le vélo



Conclusion (1) - les principaux obstacles au vélo



- la sécurité et l'image de dangerosité
- la cohabitation avec le scooter

- la cohabitation avec la voiture
- le vol
- la distance à parcourir
- l'inertie des pratiques
- l'effort à fournir
- les conditions météorologiques
- la tenue vestimentaire



Conclusion (2) - les atouts du vélo



- la rapidité du vélo en ville
- les aménagements cyclables
- les effets sur la santé



Quelles suites donner à la recherche ?



- des efforts de promotion
- un accent sur la sensibilisation
- de nouveaux aménagements

