



Observatoire
Universitaire
de la Mobilité
GEO - UNIGE

FACULTÉ DES SCIENCES ÉCONOMIQUES
ET SOCIALES



LABORATOIRE D'ÉCONOMIE APPLIQUÉE

REPRESENTATIONS DU VELO ET OBSTACLES A SON UTILISATION A GENEVE

DOCUMENT DE SYNTHÈSE

PATRICK BOILLAT ET OLIVIER NORER
SOUS LA DIRECTION DE GIUSEPPE PINI

AVRIL 2002



Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM)

LEA - GEO – UNIMAIL 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'essentiel en bref

Les objectifs de la recherche

L'Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM) de l'Université de Genève a été mandaté par la Planification sanitaire qualitative (PSQ), programme mené sous l'autorité du Département de l'Action Sociale et de la Santé (DASS) du Canton de Genève, afin de réaliser une étude sur les obstacles à l'utilisation du vélo comme moyen de transport en milieu urbain genevois.

La recherche a donc visé à :

- vérifier si et dans quelle mesure une image négative du vélo, notamment en ce qui concerne la sécurité, explique la sous-utilisation de ce moyen de transport en ville. Pour ce faire, un certain nombre d'hypothèses quant aux obstacles à l'utilisation du vélo ont été définies au préalable. L'étude a cherché à évaluer leur pertinence ;
- identifier d'autres obstacles éventuels à l'utilisation du vélo.

Pour atteindre ces objectifs, deux approches ont été adoptées :

- une approche qualitative, basée sur des entretiens auprès de personnes ressources (responsables de l'administration et représentants de groupes d'intérêts spécialisés dans la problématique du vélo en ville) ;
- une approche plus quantitative, par la réalisation de deux enquêtes *in situ* auprès d'usagers et de non-usagers du vélo.

Enfin, l'ensemble de l'étude a été complétée par des enseignements tirés de la littérature spécialisée.

La pratique du vélo à Genève : état de la question et évolutions récentes

Avant d'identifier les obstacles à l'utilisation du vélo à Genève, l'étude s'est attachée à faire le point sur la place actuelle du vélo et sur l'évolution de sa pratique.

Au niveau du taux d'équipement en modes doux, 60% des ménages de la cité de Calvin déclarent posséder un vélo.

En terme de répartition modale, les statistiques concernant Genève se distinguent de celles que l'on observe dans les autres grandes agglomérations suisses, et plus particulièrement dans les grandes villes de Suisse alémanique. Les voitures, motos et scooters se taillent la part du lion des déplacements en terme d'étapes, avec près de 45.4% de part modale en 2000, contre 28 à 32% à Bâle, Berne et Zurich. La marche les suit avec 37.9% (contre 46 à 47% à Bâle, Berne et Zurich), puis les transports publics avec 12.1% (environ 16% à Bâle, Berne et Zurich). Enfin, les vélos ne correspondent qu'à 3.3% du total des étapes parcourues, une part inférieure à celle que l'on enregistre à Zurich (4.4%), à Berne (5.9%) et à Bâle (8.5%), mais supérieure à celle de Lausanne (1.4%).

Enfin, les comptages du trafic cycliste réalisés tous les deux ans depuis 1987 par l'OTC et la Ville de Genève montrent une évolution très favorable du volume : depuis le début des comptages, le trafic des vélos a en effet augmenté de 137%.

Le profil-type du cycliste genevois

La recherche a permis de clarifier l'image du cycliste, de ses pratiques et des raisons qui le poussent à choisir le vélo pour se déplacer à Genève.

Ainsi, les enquêtes réalisées ont montré que la population cycliste se composait à 53.3% d'hommes et à 46.7% de femmes. Il ne semble donc pas qu'il existe de réelle différence dans la pratique du vélo selon le sexe.

De plus, le cycliste genevois utilise le vélo pour réaliser les mêmes types d'activités (travail, études, achats, services, loisirs) que les utilisateurs des autres moyens de transport. Le vélo est donc adapté à tous les motifs de déplacement.

Enfin, le cycliste peut être considéré comme un usager fidèle, puisque 84.1% des usagers de la petite reine la chevauchent tous les jours ou plusieurs fois par semaine pour le même motif de déplacement que celui du jour de l'enquête.

Quant aux motifs de choix du vélo pour se déplacer, les enquêtes révèlent qu'il s'agit principalement et dans l'ordre de sa rapidité, citée par 44% des cyclistes, de l'activité physique (34.4%), de sa praticité et souplesse d'utilisation (33.3%), du respect de l'environnement (25.4%), de la faiblesse de son coût (19.3%), de son côté agréable (16.3%) et de la facilité de parcage qu'il autorise(14.8%).

Les obstacles à l'utilisation du vélo : principaux constats

Au terme de la recherche, les réponses suivantes sur les obstacles à l'utilisation du vélo à Genève peuvent être données. Elles reprennent notamment les hypothèses formulées dans la phase préliminaire de l'étude.

La sécurité du vélo en ville

La question de la sécurité à vélo, de la dangerosité de sa pratique en milieu urbain, est de loin l'obstacle principal à son utilisation. Il convient toutefois de bien distinguer l'image de dangerosité que sa pratique véhicule et le risque objectif qu'elle comporte. Tout le monde s'accorde pour dire que le vélo souffre d'une image de dangerosité. Ainsi, cyclistes comme non-cyclistes considèrent que sa pratique comporte des risques. Cependant, il existe un certain décalage entre le danger de la pratique du vélo tel qu'on le perçoit et le danger réel qu'elle implique. Ce décalage se reflète dans les statistiques d'accidents. Certes, la probabilité qu'un accident survenu en ville ait des conséquences fatales est plus élevée pour les usagers du vélo que pour ceux de la voiture ou des deux-roues motorisés. Mais la probabilité d'occurrence d'un accident grave (mort ou blessure grave) à vélo en ville est elle-même largement inférieure à celle des deux-roues motorisés, et légèrement supérieure à celle de la voiture. Autrement dit, en ville, on a beaucoup moins de risques d'avoir un accident grave à vélo qu'en scooter ou moto, mais lorsqu'un accident survient, la probabilité d'en mourir est plus élevée qu'en deux-roues motorisés. Enfin, dans le cas de Genève, nous manquons malheureusement de données précises sur la sécurité à vélo, mais la Planification sanitaire qualitative devrait prochainement y remédier.

La cohabitation avec le scooter

Le problème de la cohabitation avec les scooters est relativement nouveau. Au même titre que l'est l'engouement pour ce moyen de transport. Phénomène courant lié à la diffusion d'une nouveauté, apparaît le besoin de définir sa place, les limites à sa pratique. Il est flagrant avec les deux roues motorisés. Mais le problème est l'utilisation par les scootéristes de certains aménagements cyclables, conçus pour préserver les vélos, comme espaces de circulation. Avec à la clé un risque d'accidents accru. Un problème reconnu unanimement, absent toutefois dans la littérature spécialisée, probablement en raison de sa nouveauté. Tolérer cette incivilité risque d'aller à l'encontre des efforts de promotion du vélo accomplis jusqu'à ce jour.

La cohabitation avec la voiture / la densité du trafic

L'utilisation immodérée de la voiture pour les déplacements constitue un frein à l'usage du vélo. Si aucune limite ne lui est assignée, l'automobile nuit au vélo. Cependant, avec l'amélioration des mesures de modération de la circulation, la réduction de la voirie disponible, la limitation des vitesses et l'augmentation des aménagements cyclables, le rôle de la voiture en tant qu'obstacle au vélo diminue très nettement. Au vu des parts modales et des pratiques genevoises, le problème reste néanmoins encore important. Mais la situation s'améliore.

Le vol et les déprédations

Le vol est un problème très souvent négligé par les non-cyclistes. Pourtant, c'est un obstacle important à l'utilisation de la bicyclette. Il empêche bon nombre de cyclistes déjà convaincus de se déplacer avec ce moyen de transport et pénalise les cyclistes. Il dissuade de se déplacer avec un vélo moderne. Mais des solutions existent pour combattre efficacement ce délit. C'est donc surtout l'absence de mesures anti-vol et sécuritaires qui limite l'usage de la bicyclette en milieu urbain.

La distance à parcourir trop longue

Si la question de la distance est un réel problème pour une forte minorité de la population, c'est une excuse pour une faible majorité. En effet, en Suisse, plus de 60% des déplacements (tous modes confondus) ont moins de 3 km de longueur, une distance sur laquelle le vélo est tout à fait concurrentiel. Ensuite, la multimodalité permettrait, partiellement, de dépasser la contrainte de distance inhérente au vélo.

L'effort à fournir

A priori, l'effort à fournir est un obstacle important pour des personnes peu entraînées, pas habituées ou peu enclines à la dépense physique. Toutefois, avec un peu d'entraînement, les gênes de l'effort disparaissent généralement au bout de quelques semaines.

Le changement d'habitude

La question de la fidélité à des moyens de transport autres que le vélo est soulevée de manière significative comme obstacle à l'usage de la bicyclette. Changer d'habitude ne va pas de soi. La rupture que cela implique est donc une limite importante et c'est le devoir des pouvoirs publics de faire preuve d'exemplarité en offrant des conditions incitatives à leurs employés et partenaires. Dans l'autre sens, l'habitude de circuler à bicyclette est aussi mise en avant, notamment chez les jeunes. Une pratique qu'il s'agit de ne pas négliger sous peine de perdre des utilisateurs.

Les conditions météorologiques

S'il est une question où s'opposent nettement une perception et la réalité, c'est bien celle des conditions météorologiques. Au regard des exemples danois et hollandais, la météo n'est pas un facteur objectif significatif pour la non-utilisation du vélo. Elle intervient néanmoins de manière importante en tant qu'obstacle subjectif.

La tenue vestimentaire

Dans certains cas, la tenue vestimentaire est un obstacle de taille. Arriver en sueur à un rendez-vous n'est pas du goût de tous. Cela explique qu'une majorité de cyclistes comme de non-cyclistes considèrent que le vélo est incompatible avec certaines tenues vestimentaires professionnelles. Pourtant, il n'est pas nécessaire de battre des records de vitesse et le corps peut s'habituer à un petit effort.

L'image populaire dévalorisante

Lorsque l'on compare les diverses sources, les entretiens et les enquêtes, les opinions sont tellement contradictoires qu'il est, de prime abord, difficile de déterminer s'il existe une image dévalorisante du vélo. Mais, en se centrant sur l'enquête, la réponse prête moins au doute. Le vélo ne souffre pas d'une image populaire négative. Peut-être l'opinion publique a-t-elle évolué et l'image du vélo s'est-elle améliorée avec le développement de sa pratique et la sensibilisation croissante en matière d'environnement et de santé.

L'hégémonie automobile / la politique du tout-voiture

Si elle a été un obstacle au développement, voire à la survie du vélo, la politique du tout-voiture, son hégémonie dans les mentalités, n'est plus ce qu'elle était. Largement remise en cause depuis plus d'une dizaine d'années, elle montre encore quelques signes de vitalité. De nombreux projets routiers ne tiennent pas encore assez compte du vélo. S'ensuit une difficulté pour ce dernier à se déplacer. Mais la situation n'est en rien comparable à celle vécue par les cyclistes de la fin des années 1970, où le vélo

était très souvent tout simplement considéré sur la route comme indésirable. Un obstacle en quelque sorte "en voie de disparition", mais qu'il est pour l'heure difficile à quantifier objectivement.

Les obstacles physiques

Hormis quelques points de friction le long des lignes de tram en raison des rails, les obstacles physiques ne constituent pas un frein à la pratique du vélo en ville.

La configuration de l'agglomération genevoise

L'agglomération genevoise est plutôt propice à l'utilisation de la bicyclette. Il ne s'agit donc pas d'un obstacle, même si un petit tiers des non-cyclistes interviewés l'invoque comme tel.

La cohabitation avec les transports publics

Si l'on excepte quelques tensions très médiatisées entre les wattmen et certains cyclistes, les transports publics ne représentent pas un obstacle. Au contraire, ils peuvent même être complémentaires et permettre au cycliste de prolonger son chemin (multimodalité).

La lenteur du vélo

Le vélo est un moyen de transport résolument rapide dans les embouteillages. Certains le tiennent pour le plus performant pour les petites distances urbaines. Sa faible vitesse de pointe n'est donc en tout cas pas un obstacle. Il est même plutôt avantageux de l'utiliser en ville.

Les aménagements cyclables

En cumulant les avis exprimés dans les enquêtes et entretiens et les enseignements recueillis dans la littérature spécialisée, plusieurs constats s'imposent. Tout d'abord, la création d'aménagements cyclables rend possible la réduction globale des obstacles à l'utilisation du vélo. Elle sécurise de facto les trajets. Mais elle permet aussi, en séparant les différents flux de circulation, de minimiser la perception de la dangerosité de la bicyclette. Ensuite, en offrant un moyen de visualiser les efforts des municipalités en faveur de l'écomobilité, elle crée un climat propice à l'utilisation de la petite reine. Les pistes cyclables sont donc un atout. On observe d'ailleurs une nette corrélation entre les kilomètres de pistes aménagés et le nombre d'usagers du vélo.

La pollution atmosphérique

La pollution n'est pas considérée comme un obstacle sérieux à l'utilisation du vélo en milieu urbain, du moins à Genève.

Le bilan sanitaire global

Toutes les sources se rejoignent : la pratique du vélo est bénéfique pour la santé. Les bienfaits l'emportent de loin sur les méfaits. On ne peut donc que recommander l'usage du vélo pour améliorer la santé de la population.

L'image dévalorisante jeune

En synthétisant les résultats de l'enquête, le compte-rendu des entretiens et l'étude de la littérature, il n'est pas possible de répondre par l'affirmative à l'hypothèse selon laquelle il existe une image négative du vélo, le stigmatisant comme réservé à une couche "marginale" de la population. Ni d'ailleurs d'infirmier cette hypothèse.

Les règles de la circulation

En tout état de cause, on ne peut pas confirmer ou infirmer l'hypothèse selon laquelle les règles de la circulation constituent un obstacle à l'utilisation du vélo.

Pour un développement de la pratique du vélo : trois types de mesures souhaitables

Les constats précédents justifient trois types de mesures pour faciliter et promouvoir la pratique du vélo.

1. *Une campagne de promotion*

Grâce à l'analyse des données des enquêtes, des entretiens et de la littérature, il est possible de mieux cibler la promotion du vélo. Le public-cible est mieux connu. De même, celui qui ne l'est pas. De cette manière, à titre d'exemple, on ne cherchera pas à tout pris à convaincre et inciter les automobilistes à quitter leur moyen de transport pour le vélo. Du moins dans un premier temps. Car les automobilistes, au vu de leurs comportements observés, ne sont pas sensibles à une amélioration des conditions de circulation de la petite reine. Leurs logiques et besoins de déplacements sont autres. Dans ce cas, les campagnes devraient davantage être ciblées sur les usagers des deux roues motorisés, qui constituent un public plus enclin à franchir le cap du cyclisme en milieu urbain.

2. *Une campagne de sensibilisation*

A titre d'exemple toujours, il a été observé qu'une large partie des personnes interrogées dans les enquêtes et lors des entretiens considéraient que les cyclistes étaient majoritairement victimes du manque de respect des autres usagers de la route. Et que cette situation favorisait une sensation de danger relative et effective. Une campagne de sensibilisation sur les règles et usages en matière de cohabitation routière semble s'imposer. Elle pourrait prendre des formes directes ou indirectes en fonction des intéressés.

3. *Une campagne d'aménagements*

Enfin, un besoin d'aménagements nouveaux s'est fait ressentir. La mise en évidence de lieux dangereux, basée sur les résultats de l'enquête, donne une bonne piste pour soulager le réseau cyclable genevois de ses points noirs. D'autres aménagements sont plus dictés par les besoins de sensibilisation à la cohabitation entre différents moyens de transports.