

Programme séminaire du Géri Vélo du 5 décembre 2013 :

09h30 Accueil

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

Session A : Développer la pratique du vélo

Modérateur : Francis Papon

10h15 Patrick Palmier (Cété Nord-Picardie): Détermination du potentiel cyclable d'une agglomération

10h45 Sylvie Abours (Ifsttar-Cosys-Grettia): Les enjeux de la cartographie cycliste

11h15 Martin Koning (Ifsttar-Ame-Splott) : Evaluation économique du système vélib'

11h45 discussion

12h15 déjeuner

Session B : Évaluer les aménagements

Modérateur : Francis Papon

13h30 Gilles Aboucaya (Cété Ouest): Évaluation du respect des sas vélos par les automobilistes

14h00 Jérôme Cassagne (Cété Méditerranée): Interaction vélos / tramways dans les réseaux français

14h30 Nadine Chaurand & Françoise Paran (Ifsttar-Ame-LPC): Evaluation du risque perçu à vélo dans différents aménagements cyclables. Impact du degré de pratique du vélo

15h00 discussion

Session C : Proposer pour Velo-city

Modérateur : Francis Papon

15h30 Brainstorming par tables de 6 sur les thématiques prioritaires à proposer dans l'appel à communication de vélo-city Nantes 2015

(Animateurs : Nadine Chaurand, Claude Soulas, Francis Papon)

16h15 synthèse des discussions par les animateurs (5 minutes par thème)

16h30 clôture

Patrick Palmier : Détermination du potentiel cyclable d'une agglomération

En France, la part de marché du vélo dans les déplacements urbains reste modeste. Ainsi, à Lille elle n'est que de 2 % alors qu'elle atteint près de 20 % dans les territoires flamands limitrophes. C'est entre autres pour tenter de comprendre ses différences que le CETE a répondu avec le CLERSE à un appel à recherche du PREDIT avec le CLERSE et les collectivités locales de l'agglomération lilloise ainsi que la ville de Gand.

Dans le projet « Vélo et politique globale de déplacement », les objectifs principaux consistaient à estimer le potentiel de déplacements en vélo pour alimenter les réflexions en amont des politiques de déplacements durables par les AOT, et de comparer l'efficacité du systèmes cyclable avec celui de l'automobile en agglomération.

A partir notamment, des enquêtes ménages déplacements et de l'offre théorique en transports en commun, le travail a montré que le potentiel cyclable sur le territoire de Lille Métropole était de 49 % en se basant sur la structure des déplacements existant en 2006.

La recherche s'interroge sur la raison pour laquelle la part de marché réelle n'est en 2006 que de 2 %. Alors qu'il n'y a pratiquement plus de capacité de financement pour la construction de nouvelles infrastructures routières et que les AOT sont asphyxiées par les coûts d'exploitation des réseaux urbains, pourquoi le vélo, peu cher, rapide et performant tarde t-il à s'imposer comme un mode majeur ?

Sylvie Abours : Les enjeux de la cartographie cycliste

Dans un contexte où le fort développement des transports motorisés complique singulièrement la pratique du vélo et où les cyclistes ont de nouveaux besoins (allongement des déplacements domicile-travail du fait de l'étalement urbain ; diversification des motifs de déplacement), la cartographie dédiée aux besoins spécifiques des cyclistes devient l'un des éléments essentiels d'une stratégie de promotion de l'usage du vélo. On observe depuis quelques années une production considérable en la matière, avec une utilisation accrue des supports internet et téléphonie mobile et une tendance à la personnalisation (calcul d'itinéraires), à l'instar des services performants à disposition des automobilistes. Par ailleurs, des études visent à caractériser les territoires parcourus par les cyclistes, en s'appuyant sur des critères de sécurité et de confort (cyclabilité) ou en intégrant le concept supplémentaire d'accessibilité aux aménités urbaines (bike score). Au-delà d'une information plus riche et opérationnelle délivrée aux usagers cyclistes, ces représentations peuvent servir de base à des négociations avec les pouvoirs publics en vue d'améliorer les déplacements cyclistes.

Martin Koning : Evaluation socio-économique de la politique parisienne en faveur des vélos

Pour réduire les nuisances causées par les automobiles, la municipalité de Paris met en œuvre depuis 2001 une politique de « régulation par les quantités ». Le réseau de pistes cyclables a ainsi vu sa taille augmenter de 60% entre 2001 et 2006. Surtout, le lancement des Vélib's en juillet 2007 a radicalement stimulé l'utilisation des vélos dans Paris. Cet article adopte une approche d'économie publique pour mesurer les variations de bien-être impulsées par une telle politique.

A l'aide d'une enquête auprès de 160 cyclistes, nous estimons des gains de surplus des consommateurs proches de 100 M euros/an provenant des gains de temps ainsi que des gains de santé pour les nouveaux cyclistes. Les Vélib's étant gérés par JC Decaux, nous accordons une attention particulière au surplus du producteur, estimé à 25 M euros/an. La politique est loin d'être neutre pour les finances municipales. En plus des coûts du contrat Vélib, la Ville de Paris ne gagne plus de revenus grâce aux places de parking pour les voitures réallouées aux vélos. Le déficit municipal est ainsi proche de 100 M euros/an. Les variations de bien-être sur les marchés secondaires sont ambiguës. D'un côté, les usagers des métros subissent une congestion moindre. Ces gains externes (12 M euros/an) dépassent les gains environnementaux (8 M euros/an). D'un autre côté, la réallocation de la voirie a modifié les conditions d'équilibre sur le marché des déplacements automobiles. La détérioration des conditions de circulation équivaut à une destruction de surplus de 35 M euros/an.

Gilles Aboucaya : Évaluation du respect des sas vélos par les automobilistes

En permettant aux cyclistes de se positionner devant les autres véhicules au feu rouge, le sas a considérablement amélioré leur sécurité. Pourtant, au quotidien, le respect du dispositif par les automobilistes apparaît insuffisant. Incompréhension, inattention ou perfectibilité du dispositif, les raisons peuvent être multiples. Afin de parfaire notre connaissance scientifique sur le sujet, le Cete de l'Ouest mène une évaluation pour le compte du Certu.

Premièrement, des observations et comptages manuels ont été réalisés sur 4 sites de l'agglomération nantaise, sur des journées de référence et aux heures de pointes. Les sessions de comptages ont été effectuées avec les variables suivantes :

- Situation normale
- Enlèvement du répétiteur
- Présence des forces

Deuxièmement, un cinquième site a été équipé d'un AUTOSCOPE qui durant 3 semaines a enregistré automatiquement l'ensemble des événements au droit du feu permettant de disposer d'une importante quantité de données.

Les premiers enseignements issus des comptages manuels mettent en avant un taux de respect insuffisant (de l'ordre de 40%), meilleur sur les sites à deux voies (54%), une absence d'effet lié à l'enlèvement du répétiteur et un réel effet positif en présence des agents de la police municipale (+/- 20%). Avec un taux de respect inférieur (36,6%), les résultats de l'Autoscope confirment ce constat, tout comme l'absence d'effet du répétiteur.

Ces travaux, montrent, que si cet équipement participe à la meilleure visibilité du cycliste par les automobilistes, il faut aussi qu'il soit mieux respecté. Faut-il alors renforcer les contrôles, renforcer la signalisation ou développer des actions pédagogiques...?

Jérôme Cassagne : Interaction vélos / tramways dans les réseaux français

Cette phase 1 de l'étude permet de mesurer l'utilisation des plates-formes de tramway en site propre par les cyclistes sur les 22 villes françaises et d'en analyser les conséquences en terme de comportement, sécurité, et fonctionnement. L'objectif final de l'étude est de définir les pistes de progrès de cette cohabitation et de produire des recommandations pour tous afin d'apporter plus de sécurité. Basée sur des enquêtes de 3 types d'acteurs par ville (exploitant TC, association de cyclistes et gestionnaire de voirie) cette phase 1 a permis de connaître l'avis de chacun sur une possible cohabitation. On retiendra que ces pratiques ne sont pas généralisées dans toutes les villes et qu'elles restent localisées à certaines sections. Elles apportent beaucoup de stress supplémentaire aux conducteurs de tramway mais ne représentent pas un réel enjeu en terme d'accidents.

Les cyclistes préfèrent un véritable aménagement cyclable mais lorsque celui-ci n'existe pas, ils se sentent plus en sécurité (malgré la « peur » du rail) sur la plate-forme que sur la voirie circulée. Concernant une possible autorisation de la cohabitation des vélos avec les tramways, majoritairement les exploitants y sont opposés (6/22 sont cependant prêts à en discuter pour certaines sections bien identifiées). Les associations y seraient plus favorables (10/22) mais sur certaines sections bien identifiées en baissant la vitesse du tramway et les gestionnaires sont assez partagés : 7 plutôt favorables et 8 y sont opposés.

Cette phase 1 a permis de retenir 7 villes (Le Mans, Bordeaux, Orléans, Grenoble, Montpellier, Nancy et Strasbourg) pour approfondir la question au travers d'enquêtes de cyclistes et d'observations de terrain dans une phase 2 à mener en 2013.

Nadine Chaurand & Françoise Paran : Evaluation du risque perçu à vélo dans différents aménagements cyclables. Impact du degré de pratique du vélo

Le développement de l'usage du vélo comme moyen de transport en ville implique des aménagements et des ajustements de comportements de la part des usagers (cyclistes et non cyclistes), lesquels dépendent en particulier de la perception qu'en ont ces usagers. Néanmoins, l'acceptabilité ou le risque perçu dans ces aménagements sont encore peu évalués.

Pour répondre à cela, nous avons réalisé deux études, la première portant sur un large panel d'aménagements, la seconde portant sur deux aménagements récents : le Double-sens cyclable (DSC) et le Cédez le passage cycliste au feu rouge (CPC).

Dans la première étude, des cyclistes ont évalué la fréquence et le risque perçu dans 24 situations urbaines d'utilisation du vélo, puis ont spécifié leur degré de pratique du vélo, et complété des échelles de personnalité. Les résultats dressent un classement des situations perçues comme les plus fréquentes ou comme les plus risquées, et illustrent la corrélation négative entre les différentes mesures de pratique du vélo et le risque perçu.

Dans la seconde étude, des cyclistes et des non cyclistes ont exprimé leur attitude envers le DSC ou le CPC, puis ont évalué le risque perçu et les intentions d'usage dans différentes situations survenant dans un DSC ou un CPC particulier. Ils ont enfin indiqué leur degré de pratique du vélo. Les résultats sont en cours d'analyse pour tester le lien

entre pratique et risque perçu, mais soulignent un manque de connaissances des aménagements.

Les implications de ces résultats pour l'amélioration de la sécurité à vélo seront discutées.