



Association VDV

Comptage des déplacements à Vélo au pont Frédéric Mistral 24 Sept 2005

Analyse et interprétation des relevés:

1. Un nombre d'Hommes supérieur aux Femmes

Le nombre d'usagers à Vélo est en moyenne 2 à 3 fois supérieur pour les hommes que pour les femmes tout âges confondus.

Cela est un marqueur très net de la perception de dangerosité du vélo au moins à cet endroit. Preuve s'il en était nécessaire que la pratique du Vélo est perçue comme à haut risque. Cette caractéristique est confirmée par la très faible pratique par les jeunes enfants. La spirale je protège mon enfant, je l'emmène en voiture à l'école, j'augmente le trafic voiture et donc j'augmente le risque de la pratique et diminue la culture du vélo, est donc bien présente à Crest.

2. Des déplacements furtifs :

Au carrefour les vélos sont véloces. Les temps de passages au carrefour sont très brefs. C'est à dire que l'on franchit le carrefour en moyenne plus vite à vélos qu'en voiture. Nous n'étions pas trop à deux voire trois personnes pour ne pas laisser surgir un vélo sans le comptabiliser. Cela accrédite deux thèses:

- Pour ne pas gêner allons y rapidement.
Cela démontre encore une fois que l'effort d'adaptation à la circulation est à l'initiative des cyclistes qui ont présent à l'esprit que leur sécurité va dépendre de leur vigilance et de leur mobilité dans la cohue...
Ceci est confirmé par les courbes de tranches d'âges où les seniors se déplacent pendant les horaires peu fréquentés.
- Le vélo est au moins sinon plus efficace que la voiture pour le franchissement des carrefours. Ceci est connu dans toutes les études qui démontrent que pour des trajets inférieurs à 3km, le vélo est plus efficace que la voiture en temps.

3. Il fait beau je prends mon vélo:

La tendance des courbes à augmenter en fonction du beau temps est confirmée, en particuliers chez les moins de 26 ans, comme ce fut le cas ce 24 septembre pour l'après-midi qui succéda à une matinée fraîche.

Chez les scolaires après l'école en particulier la fréquence augmente.

Tout le monde sait qu'une sortie ou une animation autour du vélo aura plus de succès par beau temps...

4. Cinq cent soixante deux (562) Vélos qui ne se voient pas:

Cela fait en moyenne 47 vélos par heure soit un vélo toutes les 77 secondes. Comme il l'a été dit plus haut ces vélos sont peu visibles. Si leur furtivité est due à une certaine rapidité de passage c'est aussi par l'absence d'aménagement de l'espace compensé par des stratégies. Le matin tous les vélos pour saint Louis (profs comme élèves) vont prendre le trottoir amont du pont pour une piste cyclable. Pour éviter le carrefour bon nombre de

cyclistes d'âge moyen vont mettre pied à terre au niveau du parking (anciennement Cycles Richaud) et couper par les petites rues. La stratégie de l'effacement semble être la plus usitée par le cycliste urbain. Cette stratégie d'effacement mêlée avec celle de la mobilité de dégagement ou de l'improvisation est hélas accidentogène. On sait que les accidents à Vélo en ville diminuent alors que la fréquentation augmente parce que les automobilistes ont intégré la présence de vélos sur la voie.

5. Des stratégies pour VDV

On voit que les écueils de la pratique du vélo à Crest sont typiques d'une circulation à vélos non aménagée et d'une culture du vélo inexistante.

Une association qui a le souci de l'aménagement de l'espace, de la circulation et aussi de la culture vélo est donc indispensable en dehors de tout choix politique.

Cette action ne peut agir que sur du long terme.

Axe d'action numéro 1

Les vélos ne sont pas transparents.

Sur la chaussée, au stationnement, aux bureaux de vote...

Cet axe est majeur car il a des répercussions sur beaucoup de points:

1. La sécurité:

Être vu, participe à la prise en compte des vélos:

- dans la circulation par les automobilistes
- dans le quotidien par les citoyens et futurs candidats au vélo.

On sait que l'augmentation de la pratique du vélo en ville contrairement à ce à quoi on pourrait s'attendre diminue le pourcentage du nombre d'accidents. Cette heureuse conséquence est due au fait que les automobilistes s'habituent très vite à la présence des vélos en Ville. Plus de visibilité des vélos participe à cette prise en compte.

2. L'équité:

Quand on sait que 80% des accidents en vélos sont provoqués par la faute des voitures, la stratégie de l'effacement participe au sentiment d'injustice et instaure la loi du plus fort.

L'effacement en terme de priorité, de ralentissement, d'évitement, devrait incomber à 80% aux véhicules pour dommages et intérêts envers les cyclistes. Or 90% au moins des efforts sont faits par les cyclistes. Il y a donc de la marge. La loi de la priorité absolue envers les piétons en quelque endroit que ce soit de la chaussée a évolué.

Pourquoi ne pas l'étendre au vélo.

3. Occupation de l'espace:

L'espace de circulation pour les vélos n'est pas pris en compte dans les aménagements ou la culture actuels. On le voit par la stratégie des cyclistes eux-mêmes qui roulent sur les trottoirs et reproduisent envers les piétons ce que finalement la circulation routière leur fait subir.

La bataille de l'espace a donc bien commencé. Pour y mettre fin il faudra parvenir à des aménagements spécifiques et à des plans de circulations. En attendant, rendre les vélos visibles dans la circulation devient un acte militant en faveur de l'urgence des aménagements face à une carence évidente. Cela représente un effort d'affirmation de soi, de respect et de courtoisie dans une société qui prêche plutôt

l'anonymat. C'est pourquoi cet effort de visibilité devrait être encouragé. (par exemple sponsoriser des fanions au bout d'une tige en fibre de verre, ou les catadioptres en bout de porte bagages pour obliger à une distance de sécurité en cas de dépassement. Gratuits pour les adhérents...)

4. Les accidents ça n'arrive pas qu'aux ... voitures:

On parle beaucoup d'accidents à vélo mais on ne les voit pas. L'encouragement à déclarer un accident d'une part et les analyses des causes par l'association d'autre part diminuerait certainement la minimisation du vélo en terme de coût pour la société civile et mettrait en perspective l'utilité des investissements pour les aménagements.

Axe d'action numéro 2

Les Vélos Dans la Ville c'est possible.

Même pour les femmes...et donc les enfants.

1. Faire diminuer le danger pressenti ou présumé:

Gommer un symptôme n'a jamais soigné la maladie: la faible pratique du vélo chez les femmes par rapport aux hommes démontre que la pratique du vélo en ville est considérée comme dangereuse. Il ne s'agit pas de faire du lobbying auprès des femmes pour augmenter artificiellement une pratique du vélo.

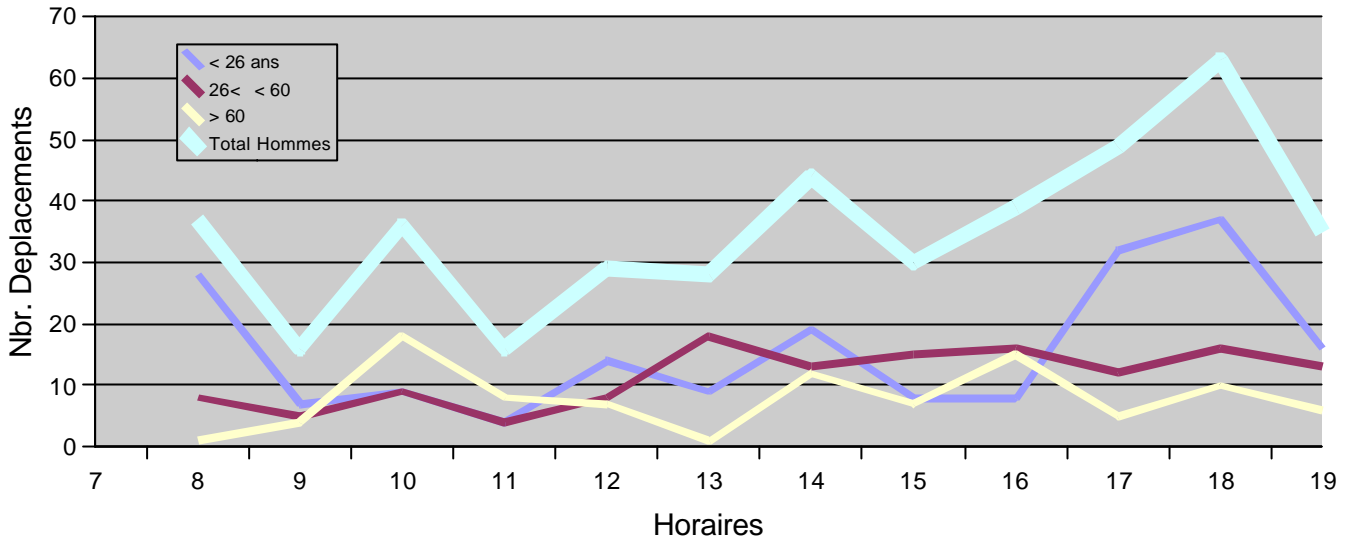
Mais si le pic des déplacements à vélo chez les femmes correspond au moins de 26ans vers 13h la pratique pour cette tranche d'âge est en moyenne la plus faible au cours de la journée. Cela démontre que ce moyen de transport est potentiellement utilisable chez les femmes mais qu'il y a une retenue surtout chez les plus jeunes.

On peut donc s'attendre que tous les aménagements ou amélioration de la sécurité développent d'abord la pratique du vélo en Ville chez les jeunes femmes. Cela ne peut qu'induire une éducation à la culture du vélo chez les enfants et donc au développement de la pratique du vélo. L'association VDV devrait donc plus orienter son attention vers les jeunes mères. Les pistes de Vélibus, action auprès des écoles, sorties familiales en parcours adaptés devraient être assortis de conseils pratiques pour le transport ou l'accompagnement des enfants à Vélo en situation urbaine.

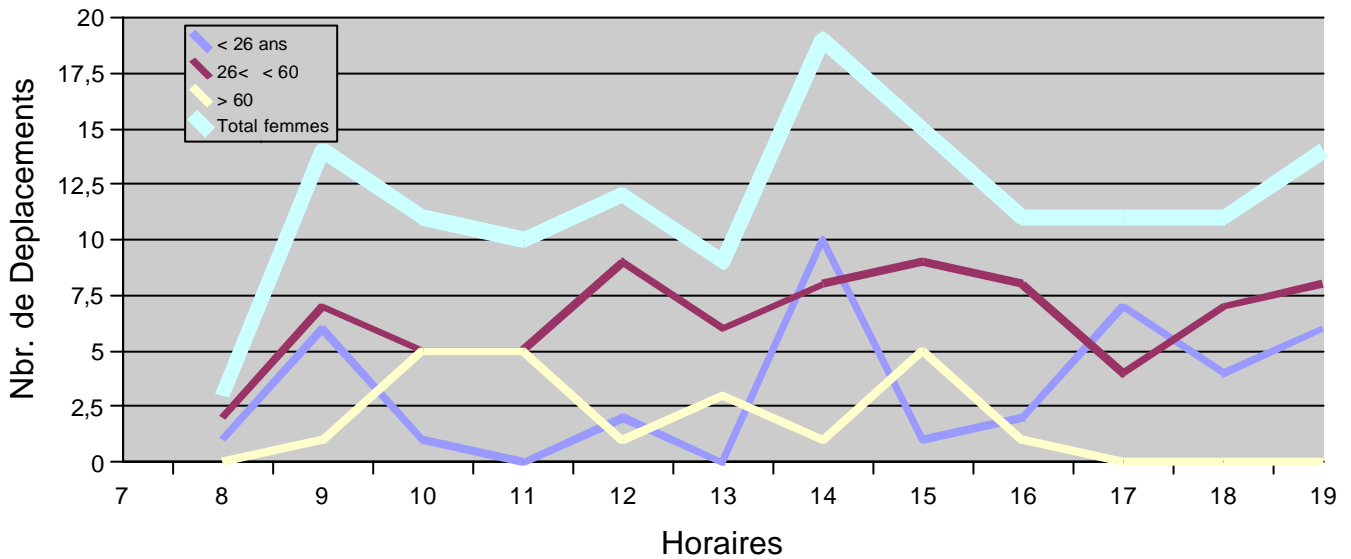
6. Conclusions

- Le comptage est assez pertinent pour dresser un portrait de la pratique du Vélo en ville.
- Les tranches d'âges devraient mieux faire apparaître les scolaires.
- Un différentiel de comptage en plusieurs points serait peut-être de nature à démontrer d'autres pratiques en milieu plus sécurisé, ou en zone de commerce.
- Un comptage d'année en année permettrait de pressentir des modifications de comportement.
- Veiller à ce que le comptage se passe un jour ordinaire sans animation spéciale vélo est aussi un gage de pertinence et de surprise vis à vis des résultats.

Déplacements à vélo des Hommes



Déplacements à vélo des Femmes



Déplacements à Vélo par tranches d'ages

