

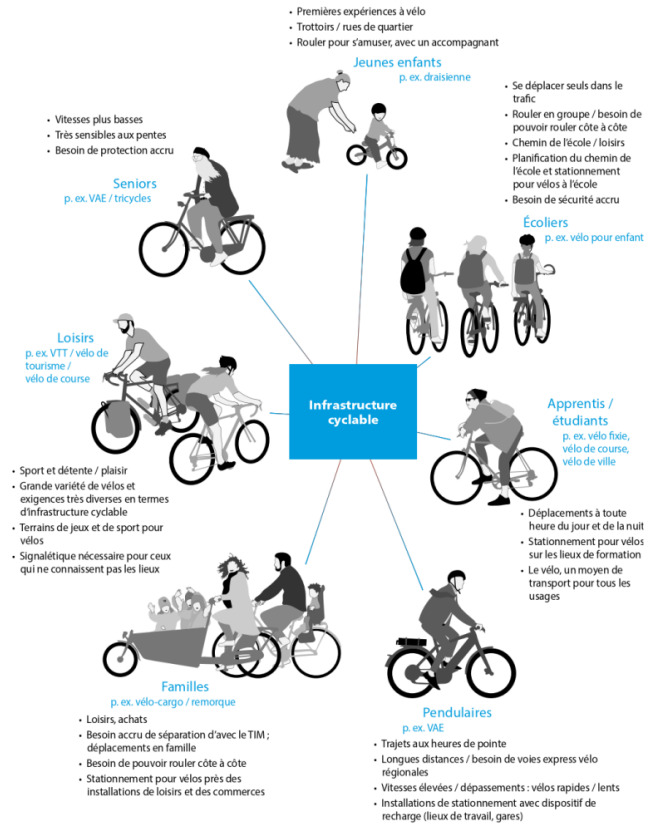


## Pour qui promouvoir le vélo?

### Diversité des personnes se déplaçant à vélo

Par commodité, le terme « cycliste » est souvent utilisé. Et ce guide ne fait pas exception ! Il est toutefois plus correct de parler de « personnes se déplaçant à vélo » tant leur diversité est grande (figure de droite). Elles se distinguent ainsi en termes de :

- Profil sociodémographique : âge, genre, etc. ;
- Expériences, compétences et besoin en infrastructures (et en particulier du degré de séparation avec le trafic motorisé) ;
- Caractéristiques des déplacements : motif utilitaire (le vélo comme transport) ou récréatif (le vélo comme loisir ou sport), distance, durée, vitesse ;
- Types de vélo : voir ci-dessous.



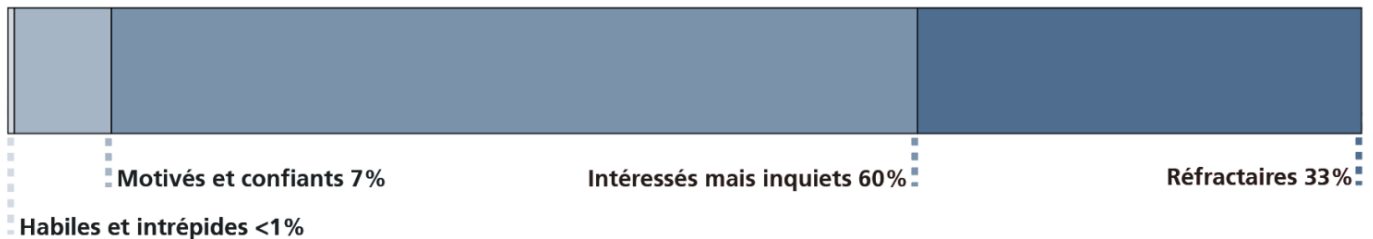
Types de cyclistes. Source : OFROU & Conférence vélo, 2021

Reconnaître et prendre en compte cette diversité est essentiel. Le modèle « 8-80 », qui inspire un nombre croissant de collectivités, préconise ainsi d'aménager le territoire afin que les personnes de 8 à 80 ans puissent se déplacer à vélo en autonomie. Aux Pays-Bas, une infrastructure qui ne permet pas à un enfant de 8-10 ans de se déplacer de manière indépendante ne peut être qualifiée de cyclable. Qu'en est-il dans votre commune et dans votre région ?

Les besoins en infrastructures cyclables au sein de la population peuvent être résumés par une typologie élaborée par Geller (2006) dans le cas de la ville de Portland aux États-Unis (Figure ci-dessous). Au-delà des ordres de grandeur qui ne sont que des estimations, ce qui importe est de distinguer et prendre en considération quatre catégories de cyclistes, que l'on retrouve dans tout contexte :

- Les « habiles et intrépides » se sentent à l'aise sans aménagement spécifique mais représentent moins de 1% de la population (on peut penser aux coursiers à vélo) ;
- Les « motivés et confiants » aiment se déplacer régulièrement à vélo mais demandent certains aménagements ;
- Les « intéressés mais inquiets » seraient prêts à faire davantage de vélo à condition que les infrastructures soient suffisamment développées pour assurer leur sécurité. Ils représentent la catégorie la plus importante, et le plus grand potentiel en termes de report modal ;
- Les « réfractaires » ne souhaitent pas ou ne peuvent pas faire de vélo, indépendamment de l'infrastructure présente.

Des infrastructures lacunaires restreignent la pratique du vélo aux personnes les plus motivées et aguerries. L'objectif d'une politique de promotion du vélo consiste à « déplacer le curseur » de manière à ce que les personnes intéressées mais inquiètes se déplacent régulièrement à vélo.



Quatre types de cyclistes dans la population

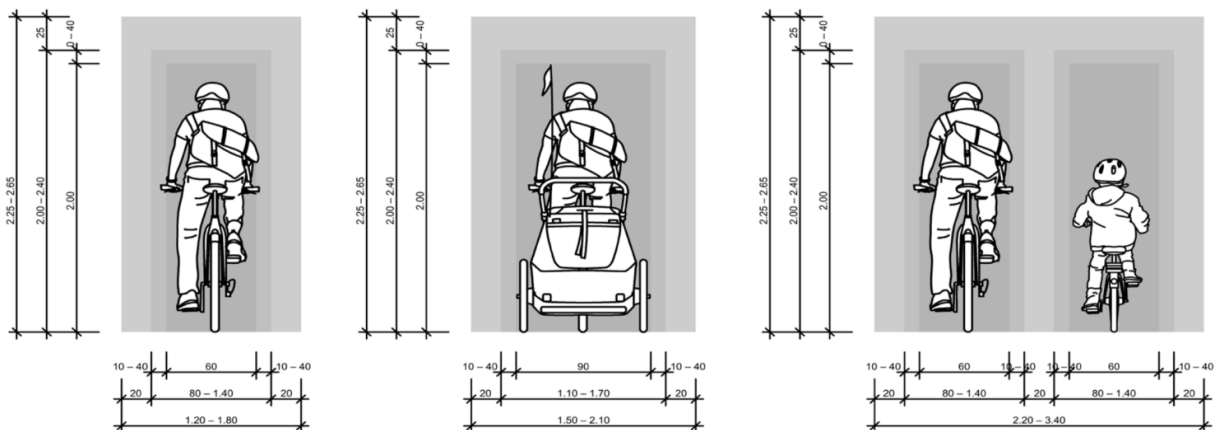
## Diversité des vélos

Il existe une grande diversité de types de vélos. On distingue depuis longtemps les vélos de ville, de route ou de montagne. Depuis une vingtaine d'années, de nouveaux types se sont fortement développés :

- Les vélos avec assistance électrique (jusqu'à 25 ou 45 km/h)
- Les vélos en libre-service (« bikesharing »)
- Les vélos cargos ou équipés de remorques/sièges
- Les vélos pliables
- Les vélos « spéciaux (vélos couchés, vélomobiles) ou adaptés à certains besoins (tricycles).

Cette diversification élargit la pratique du vélo. L'assistance électrique permet de toucher un public plus large, de parcourir de plus longues distances, d'atténuer grandement le relief. Les vélos cargos et les remorques permettent le transport d'enfants et de matériel. Les vélos pliables et en libre-service peuvent être combinés facilement avec les transports en commun.

Le stationnement et les infrastructures cyclables doivent être dimensionnés en tenant compte de ces différents types de vélo. La largeur d'un vélo standard varie entre 0.7 et 1 mètre et sa longueur entre 1.8 et 1.95 mètres. Les vélos cargos ou avec remorque sont toutefois plus longs. La conception des infrastructures doit assurer la cohabitation entre cycles et permettre les dépassements. Ces derniers deviennent plus fréquents avec la croissance du trafic cycliste et l'essor des vélos à assistance électrique qui peuvent être plus rapides, en particulier à la montée. Par ailleurs, de plus en plus de trottinettes électriques circulent sur les infrastructures cyclables.



Gabarits de cyclistes. Source: Standards vélos, Ville de Bienne, 2019

Pour résumer, la pratique du vélo présente sept spécificités à prendre en compte lors de la conception des infrastructures (Source: CROW Design Manual for Bicycle Traffic 2016) :

1. Les vélos sont mus – en totalité ou en partie – par l'énergie musculaire
2. Faire du vélo est un acte d'équilibre
3. Le vélo n'a pas de protection ni de carrosserie, contrairement aux voitures
4. Le vélo a peu de suspension
5. Les cyclistes sont exposés aux conditions météorologiques
6. Faire du vélo est une activité sociale (les cyclistes roulent plus volontiers l'un à côté de l'autre)
7. Les cyclistes ont des besoins différents

## Check-list 1 "Usages"

- Quelle est la place du vélo dans votre commune et votre région ? Et dans d'autres contextes similaires ?
- Qui se déplace actuellement à vélo (âge, genre, etc.) ? Le vélo est-il utilisé comme moyen de transport, comme loisirs ou comme sport ?
- Quels types de vélo sont les plus courants ?
- Quelles sont les caractéristiques des trajets (origines et destinations, fréquences, saisonnalité, etc.) ?
- Qui se déplace peu – ou pas – à vélo ? Qu'en est-il des enfants ?