Le vélo, une innovation périurbaine ?

Observatoire des mobilités et des rythmes de vie

06 / 2019

le mois des OBSERVATOIRES
octobre 2018

Les enquêtes de déplacements récentes montrent un développement de la pratique du vélo dans les centres urbains des agglomérations. En revanche, en périphérie et dans le périurbain, son usage est moins répandu. Dans ces territoires façonnés par et pour l'automobile, le potentiel du vélo n'est pas encore perçu. Il y demeure un objet pour les loisirs ou la pratique sportive, peu considéré comme mode de déplacement du quotidien.

Le vélo peut toutefois constituer une réelle alternative à la voiture, notamment pour des déplacements de proximité. Les résultats de la dernière enquête menée en Gironde montrent que dans les territoires hors métropole, près de la moitié des trajets sont inférieurs ou égaux à 5 kilomètres ! Les itinéraires vers les pôles intermodaux (gare, gare routière…) pourraient également s'effectuer à vélo. Enfin, le vélo à assistance électrique qui permet des déplacements plus longs pourrait en augmenter l'utilisation.

Croisant les regards des chercheurs, des élus et des techniciens, l'atelier annuel de l'Observatoire des mobilités et des rythmes de vie, organisé en octobre 2018, a été l'occasion de débattre des leviers à mobiliser pour développer la pratique du vélo dans les territoires périurbains.

Quelques chiffres sur la pratique du vélo

Valérie Diaz, chargée d'études mobilités, agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine

Les chiffres du vélo en Nouvelle-Aquitaine[1] : des marges de progression

Qui va travailler à vélo ?

- **2 %** des actifs néo-aquitains.
- **3,8 %** des actifs de la Gironde.
- **7,7 %** des actifs de Bordeaux Métropole.
- **12 %** des actifs de Bordeaux (soit un quart des utilisateurs de la région).
- Le vélo est surtout utilisé au cœur des grands pôles urbains, **5 %** des actifs qui y résident y ont recours. Il y a **7** fois moins d'utilisateurs en couronne urbaine.
- **1,4%** des habitants d'une commune rurale vont travailler tous les jours ou presque à vélo (**10,6 %** dans les villes-centres).
- Les hommes utilisent plus le vélo que les femmes (**2,2 %** contre **1,7 %**). Toutefois, Bordeaux est la seule ville de plus de 200 000 habitants où la proportion de femmes utilisant le vélo est plus importante que celle des hommes (**12,6 %** de femmes contre **11,1 %** d'hommes).
- Les cadres utilisent davantage le vélo que les autres CSP : en Nouvelle-Aquitaine, **5 %** des cadres de la fonction publique ont recours à ce mode.
- Les jeunes sont davantage utilisateurs du vélo : **2,4 %** des moins de 30 ans l'utilisent pour se rendre au travail.
- Le vélo atteint son plus fort taux d'utilisation **(6,2%)** pour les trajets de 2 à 3 km.

Comment sont équipés les ménages ?

- **77 %** des foyers des communes rurales possèdent au moins un vélo (61 % dans les communes de plus de 100 000 habitants).
- En Gironde, **50 %** des ménages de l'hypercentre bordelais possèdent un vélo ; ils sont **75 %** dans un territoire périurbain comme le sud Médoc, où la part modale du vélo se limite à **1 %** (**7 %** dans l'hypercentre de Bordeaux).

La possession d'un vélo croît avec l'éloignement au pôle urbain alors que son usage décroît. En fait, avec l'éloignement, le vélo est plus utilisé dans les pratiques de loisirs, le week-end, qu'en tant que mode de déplacement quotidien.

1. Les données suivantes sont issues de l'enquête annuelle de recensement de la population Insee de 2015.

Les modes de vie périurbains, entre mobilités et ancrages

Lionel Rougé, enseignant chercheur en Géographie et Aménagement, université de Caen, UMR CNRS ESO[1] .

Auteur d'une thèse sur les modes de vie périurbains, Lionel Rougé travaille essentiellement sur les espaces métropolitains de villes comme Toulouse, Marseille… Il a également étudié la région parisienne et la Normandie.

1. Les éléments présentés ici sont notamment issus de recherches sur le périurbain effectuées dans le cadre de programmes PUCA (Plan Urbanisme Construction Architecture). La démarche croise études statistiques et entretiens auprès des ménages et des élus locaux. La zone étudiée concerne principalement l'ouest francilien, avec trois territoires périurbains différents : le secteur de Pacy-sur-Eure et Saint-André-de-l'Eure, celui d'Houdan et Serville, le Parc Naturel régional du Vexin.

Vers une maturation du périurbain ?

Un ralentissement de l'étalement urbain et une densification résidentielle

Plusieurs indicateurs témoignent de ces évolutions :

- une évolution démographique portée par les ménages périurbains ;
- une densification de la population grâce au développement de l'emploi, de l'offre en logement… ;
- des déménagements sur de faibles distances, un trajet domicile/travail qui n'augmente plus ;
- la part des maisons individuelles dans les constructions nouvelles reste dominante mais ralentit légèrement ;
- une « périurbanisation » du périurbain due à l'augmentation du coût du foncier, elle-même due à la densification des centres des communes périurbaines. Les populations modestes s'installent dans les communes plus rurales alors que les cadres augmentent en périurbain ;
- une population vieillissante : des premiers habitants qui se sont installés à partir des années 1960 ;
- l'augmentation des familles monoparentales (on ne retourne plus vivre dans le centre après un divorce) ;
- l'augmentation des jeunes de moins de 30 ans qui trouvent dans le périurbain une offre locative plus diverse et plus accessible financièrement ;
- les ménages ne vont plus seulement en périphérie pour des raisons économiques. Ils choisissent désormais un cadre de vie plus apaisé, où la nature et les espaces agricoles sont intégrés à leur environnement.

Quels sont les modes d'habiter périurbains ?

À partir d'une articulation de critères tels que l'âge, la catégorie socioprofessionnelle, le lieu d'emploi, les pratiques socio-spatiales, les trajectoires résidentielles, les histoires familiales ou l'engagement local, les recherches ont établi une grille de lecture qui permet de renouveler le regard sur les résidents des espaces périurbains. On distingue ainsi :

« Les mobilités quotidiennes redessinent les contours et les contacts ville-périphérie. Globalement, les systèmes périurbains ne sont plus seulement la périphérie de… les mobilités quotidiennes traduisent un cocktail de destinations. »

L. Rougé.

Les nouveaux arrivants

Les nouveaux arrivants actifs

Figure classique du périurbain. Pour ces personnes, d'abord locataires dans la ville centre, l'arrivée du premier enfant est souvent le déclencheur pour accéder à un espace plus grand et devenir propriétaires – synonyme de promotion sociale. Habitués à un mode de vie très urbain, leur pratique du territoire périurbain, avec lequel ils ont un rapport utilitaire, est très partielle. Ils ont une mobilité importante et ils recherchent avant tout l'efficacité des déplacements qui passe souvent par le recours à la voiture.

Qu'est-ce que le périurbain ?

D'après l'Insee, une commune périurbaine est celle dont au moins 40 % de sa population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle urbain (ou dans les communes attirées par celui-ci).

D'une façon plus générale, le périurbain désigne les espaces situés au-delà des agglomérations denses : des espaces ouverts comportant des zones agricoles, des petits bourgs et des villes de taille moyenne, tous reliés aux mobilités du système métropolitain. L'utilisation de la voiture est souvent indispensable pour se déplacer au moins sur les trajets domicile/travail.

Les nouveaux arrivants retraités

L'installation dans le périurbain correspond à la réalisation tardive d'un « rêve », ils privilégient les loisirs et les espaces proches de la nature, sans trop s'éloigner de la ville : dans le périurbain, ils recherchent « le petit et le sécuritaire ». Attachés à l'automobile, qui symbolise leur émancipation, ils sont en même temps favorables à d'autres mobilités car ils ne sont plus contraints par les trajets domicile-travail. Leur mobilité se resserre autour de leur résidence. Ils recherchent l'idéal de la ville-village.

Les ancrés

Ce sont des ex-urbains dont le parcours résidentiel est plus long dans le périurbain (avancées progressives dans le périurbain). Ceci leur donne une connaissance fine du territoire, avec une pratique des mobilités en faveur de la proximité. Ils utilisent principalement l'automobile, mais certains sont ouverts à d'autres modes, au moins en dehors du trajet domicile-travail. Ils apprécient un autre rapport à la vitesse : ralentir pour prendre le temps et profiter des espaces ruraux. Ils se caractérisent par une forte adaptabilité. Les actifs travaillent plutôt aux limites des pôles urbains.

Les natifs

Leurs valeurs issues du monde rural entrent parfois en tension avec les évolutions du périurbain : la ville s'est rapprochée mais ils ne souhaitent pas que l'urbanisation soit à leur désavantage. Malgré un environnement de travail souvent proche du lieu de résidence, ils restent attachés à la voiture, symbole de liberté individuelle et d'une certaine modernité. Ils sont également attachés à l'habitat individuel. Ils ont une connaissance fine du territoire qu'ils pratiquent sur des larges périmètres : des vieux bourgs aux centres commerciaux périphériques en passant par les villes intermédiaires.

La mise en évidence de ces différents profils montre que la pratique du vélo n'intéressera pas, à court terme, l'ensemble des habitants du périurbain. Une « cible » semble à privilégier : les nouveaux arrivants.

Comment ces modes de vie modifient les espaces publics ?

L'ancrage nouveau des populations du périurbain favorise les occasions de rencontres en dehors du seul espace résidentiel : école des enfants, associations, voisinage, jardins partagés...

L'intensification de la vie locale et le développement d'une offre d'animations est souvent liée à une volonté politique. La présence des jeunes et des seniors fait aussi émerger d'autres attentes, d'autres temporalités que celles du « domicile-travail » des actifs.

En lien avec la ruralité, de nouvelles offres commerciales se développement également : marchés, circuits courts des AMAP, etc. Autant de démarches qui participent dans les espaces périurbains d'un apprentissage de la proximité.

« Les espaces ouverts de la ruralité ne sont plus seulement des cadres de vue mais aussi des cadres de vie. »

Le périurbain opère un changement de discours et la réassurance de la bonne distance entre la ville et son environnement immédiat. Ces territoires s'autonomisent, construisent de nouveaux projets par une diversification de l'offre en logement, par le soutien aux services de proximité, par l'emploi... Leur référentiel n'est plus forcément la « ville mère » mais d'autres intercommunalités qui ont réussi.

Cette maturité périurbaine liée à l'ancrage des populations incite à développer d'autres formes d'urbanité : développer les fonctionnalités de la ville sans en avoir toutes les caractéristiques morphologiques, hybrider l'urbain et le rural, revaloriser la centralité des bourgs, soigner les coutures avec l'environnement rural...

Ces nouvelles formes du périurbain peuvent constituer les bases d'un projet de territoire intégrant les enjeux des mobilités, et notamment les mobilités alternatives à l'automobile.

La mise en scène des espaces périurbains et de leurs paysages est propice à l'articulation des vitesses et des échelles, pour inciter les habitants à marcher ou utiliser leur vélo, au moins le soir et le week-end. Il faut aussi le temps des évolutions culturelles : les élus locaux mènent souvent un travail de longue haleine pour sortir du lotissement pavillonnaire ou de l'automobile, pour acquérir le foncier nécessaire à la transformation des espaces en cheminements cyclables et piétons.

Quelles actions engager pour développer l'usage du vélo au quotidien dans le périurbain ?

Améliorer l'offre en infrastructures cyclables sécurisées, spécialement à proximité des pôles d'études et d'emploi.

Pour les étudiants en Gironde, les déplacements en TC supposent souvent des ruptures de charge et des temps très longs. L'aménagement de pistes cyclables sécurisées peut venir combler une offre de transport collectif insuffisante en périurbain. De la même façon, des entreprises qui ont aménagé des équipements incitant à la pratique du vélo (vestiaires, douches) ne sont pas toujours bien desservies en matière d'itinéraires cyclables.

« Pour aborder les mobilités en dehors du domicile-travail, les week-ends et les vacances peuvent représenter un vrai levier sur l'année. »

Christophe Duprat, vice-président en charge des Transports et du Stationnement de Bordeaux Métropole, maire de Saint-Aubin-de-Médoc.

Penser le vélo en complémentarité des TC et réaménager les pôles d'échanges.

Les usagers recherchent aujourd'hui le mode de transport le plus efficace en fonction du temps qu'ils ont, du trajet qu'ils souhaitent effectuer... Et ce n'est pas toujours la voiture ! Les communes peuvent aussi repenser les trames urbaines en privilégiant les pôles multimodaux avec des accès vélos.

« Pour une piste cyclable de 4 km, j'ai dû acquérir 250 parcelles foncières. Pour certaines cela a pris plusieurs années ! »

Christophe Duprat, vice-président en charge des Transports et du Stationnement de Bordeaux Métropole, maire de Saint-Aubin-de-Médoc.

« Si l'on veut accélérer encore la pratique du vélo, il faut aménager des voies cyclables sur les emprises routières. »

Brigitte Terraza, vice-présidente en charge des Mobilités alternatives de Bordeaux Métropole, maire de Bruges.

Inciter à la pratique cyclable en commençant par les itinéraires courts.

Les populations actuelles du périurbain semblent prêtes à des mobilités différentes, au moins sur les déplacements locaux et à condition d'être accompagnées. Les petits déplacements peuvent déjà être un préalable à des actions plus larges pour encourager les alternatives à la voiture.

« Le télétravail, le wifi dans les bus ou les trains changent notre rapport à la mobilité et à la voiture. Quand je ne suis pas au volant, je gagne du temps car je peux faire autre chose. »

Un participant au débat.

Penser aux outils fonciers en articulant projet d'urbanisme et pistes cyclables.

La difficulté pour les élus n'est pas d'imposer des liaisons douces aux promoteurs, elle vient plutôt de l'acquisition des parcelles de foncier privé pour réaliser ces liaisons à moyen ou long terme.

5 idées pour aller plus loin (à vélo !)

1. Créer des « lignes vélo » à l'échelle de l'agglomération.

Le réseau cyclable doit être hiérarchisé pour distinguer les pistes ou bandes conçues pour les déplacements de proximité, des voies destinées aux parcours longs. Pour ces dernières, des aménagements sécurisés doivent être prévus permettant de circuler à des vitesses élevées et sans coupures. Une signalétique particulière peut être imaginée, à l'instar du Réseau express vélo de Rennes ou des autoroutes à vélo de Copenhague ; elle permet d'identifier les « lignes vélo » dans les espaces qu'elle traverse et facilite l'orientation du cycliste périurbain.

2. Créer des stations-service pour les cyclistes, le long des « lignes vélo ».

Ces stations peuvent offrir de multiples services pour les usagers du vélo dans les territoires peu denses : réparation, gonflage des pneus, vente de pièces de rechange ou d'équipements pour le cycliste, vente de boissons, toilettes, refuge lors d'intempéries...

3. Déployer des stationnements sécurisés dans les principaux arrêts de transport en commun.

Pour de nombreux habitants du périurbain, les longues distances resteront un obstacle pour l'utilisation du vélo porte à porte. En revanche, celui-ci peut constituer une option réaliste pour les derniers kilomètres, à condition de disposer de lieu de stationnement sécurisé. Pour rendre plus attractifs ces lieux de stationnement, ils peuvent être couplés à des services de réparation ou d'entretien des vélos, et les coûts peuvent être réduits pour les personnes disposant d'un abonnement TC.

4. Penser les « micro-aménagements » qui améliorent le confort et la sécurité du cycliste.

Éclairages des pistes, mains-courantes et repose-pieds aux carrefours à feu, lignes d'arrêt aux carrefours à feu légèrement en avance par rapport à celle des voitures, voies dédiées dans les ronds-points, sont des exemples de « petits aménagements » qui peuvent rendre l'usage du vélo plus sécure et agréable. Les carrefours importants, là où des tournez-à-gauche seront nombreux, sont à concevoir avec un soin particulier.

5. Penser la communication autour des dimensions « pratique » et « bon pour la santé » à destination des nouveaux arrivants dans le périurbain.

Pour encourager les nouveaux arrivants à utiliser le vélo dans le périurbain, il faut dépasser les messages du style « c'est bon pour la planète ». Le vélo est attractif pour une majorité de Danois ou de Néerlandais parce qu'il est perçu comme un mode rapide et pratique et donc utile pour soi-même (avant d'être utile pour la collectivité).

Pour les nouveaux arrivants actifs, le côté « pratique » doit être mis en avant ; pour les retraités, l'aspect « bon pour la santé » peut être développé.

Documents de référence :

- Plan vélo de Bordeaux Métropole, voté en décembre 2016. Disponible sur : https://sedeplacer.bordeaux-metropole.fr/Velo/Se-deplacer-a-velo/Le-plan-velo-metropolitain
- Le réseau express vélo de Rennes. https://metropole.rennes.fr/le-reseau-express-velo-devient-realite
- « Vers une maturité des territoires périurbains ? », Article de M. Berger, C. Aragou et L. Rougé, janvier-mars 2014. Disponible sur : https://journals.openedition.org/echogeo/13683

Chefs de projet : Valérie Diaz / Sous la direction de : Antonio Gonzalez-Alvarez
Conception graphique : Christine Dubart

a'urba
agence d'urbanisme
Bordeaux Aquitaine
aurba.org