

BIKEABILITY : RÉSUMÉ TOUT PUBLIC

Ce projet a pour intention de mettre en avant les atouts de la mobilité cycliste en tant que moyen de transport durable. En effet, nous constatons qu'actuellement le système de transports n'est pas durable, car celui-ci a des effets négatifs sur la société. Nous pouvons mentionner par exemple, la congestion automobile, la pollution atmosphérique, la pollution sonore et les inégalités sociales. De plus, le système de transport ne parvient pas à répondre à la croissance de la demande de transport et le vélo apparaît dans cette situation comme une alternative aux transports individuels motorisés (voitures, scooters, motos, etc.).

Effectivement, le vélo est un moyen de transport durable parce qu'il permet d'assurer les besoins matériels de la vie de manière équitable entre individus tout en respectant l'environnement (Boillat et Pini, 2005). Par conséquent, associée à la marche et les transports publics, la mobilité cycliste est une alternative intéressante aux transports individuels motorisés. D'ailleurs, les avantages du vélo se retrouvent dans les trois dimensions du développement durable : l'économie, l'environnement et la société.

Au niveau économique, le vélo est avantageux, car les coûts de transports, d'investissements et d'entretien sont moins coûteux que pour les transports individuels motorisés (Réseau-Piétons, 1999). De plus, un rapport de la *FUBicy* (Fédération française des usagers de la Bicyclette) explique qu'une expansion de l'utilisation du vélo réduirait considérablement les dépenses en lien aux budgets de la santé. Par exemple, en France, un investissement de 500 millions d'euros diminuerait de neuf milliards d'euros les dépenses de santé (FUBicy, 2006).

Au niveau environnemental, le vélo est un moyen de déplacement respectueux de l'environnement qui ne consomme que très peu de ressources et très peu d'énergie. De plus, étant donné que les infrastructures pour le vélo occupent peu de places, cela permettrait de préserver les espaces naturels et de réduire l'impact de l'urbanisation dans l'environnement. Finalement, le vélo génère moins de nuisances et produit très peu d'externalités négatives telles que les émissions de polluants et les nuisances sonores.

Au niveau social, le vélo est un moyen de transport égalitaire notamment par son coût d'achat relativement faible et qui permet à des personnes ayant un revenu modeste d'avoir accès à diverses opportunités (loisirs, travail, achats, etc.). De plus, grâce au vélo, les jeunes sont moins dépendants de la structure familiale pour leurs déplacements dans les zones où les transports publics ne sont pas performants. Dans cette optique, l'adaptation des rues aux piétons et aux cyclistes soutient la qualité d'ambiance et de sociabilité comme atout dans la promotion de villes attractives à différentes heures de la journée (Réseau piétons-vélos, 1999). De plus, ces infrastructures facilitent l'animation et le commerce de proximité en accord avec la volonté de rendre les trajets plus courts dans une ville dense (Certu, 2009).

Ce travail est composé de deux questions de recherche cherchant à comprendre les relations entre la pratique du vélo et son environnement. D'un point de vue théorique, nous sommes parvenus à la conclusion que l'environnement cycliste a une influence sur la pratique du vélo, mais avons également constaté le manque de modèles mesurant simplement cette relation. C'est pourquoi nous avons développé notre propre outil permettant d'évaluer la qualité de l'environnement cycliste : *la bikeability*. La méthode que nous avons appliquée est composée de trois étapes.

La première étape a compris la production d'une liste de critères d'évaluation de l'environnement cycliste qui intègre des facteurs explicatifs multiples (motifs individuels, motifs de déplacement et le système de transport).

La deuxième étape a consisté au test de l'outil d'évaluation grâce à une enquête par questionnaire menée au sein d'un collège (ou gymnase) à Genève : le collège Voltaire. Cela nous a renseigné sur les comportements de mobilité et la perception de l'environnement cycliste du point de vue des étudiants.

La troisième étape, a été un diagnostic de l'environnement cycliste sur la base d'itinéraires reliant le domicile des sondés au collège Voltaire. Chaque itinéraire a été évalué sur la base de la liste de critères d'évaluation produite lors de la première étape de l'analyse. De plus, nous avons parcouru ces trajets à vélo et récolté des informations supplémentaires grâce à des observations et photographies sur le terrain.

Cette méthode d'évaluation a fait apparaître certaines lacunes existantes dans le réseau cyclable actuel. Nous nous sommes concentrés sur les zones à risque et les accès principaux au collège Voltaire qui présentent la qualité des déplacements à vélo des étudiants. Les résultats de cette troisième étape ont abouti sur l'identification de quatre secteurs devant être traités prioritairement en raison de la très mauvaise qualité de l'environnement cycliste : le boulevard Georges-Favon, l'avenue de Châtelaine, le pont de l'Écu et la route d'Aïre. De plus, cinq itinéraires-types d'accès au collège Voltaire ont été évalués, dont deux sont insuffisants : l'itinéraire Vernier-Voltaire et Plainpalais-Voltaire.

En guise de conclusion, nous avons pu répondre à nos objectifs et hypothèses de recherche en proposant un outil d'évaluation simple, peu coûteux et facilement applicable dans des contextes différents. En outre, nous avons mis en évidence les relations existantes entre les différents facteurs qui favorisent la pratique du vélo.

Bibliographie

BOILLAT Patrick et PINI Giuseppe, (2005). « De la mobilité à la mobilité durable : politiques de transport en milieu urbain », in DA CUNHA Antonio, KNOEPFEL Peter, LERESCHE Jean-Philippe et NAHRATH Stéphane, Enjeux du développement urbain durable : transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 77- 102.

Certu-CETE DE L'EST (2009). Les zones de rencontre en Suisse et en Belgique- Réglementations et exemples de réalisation, Lyon.

FUBicy (2006). « Santé et vélo-Dossier d'informations synthétiques », Dossier de presse.

Réseau Piétons-Vélos, (1999). L'avenir appartient aux déplacements à pied et à vélo- Etat des connaissances, mesures et potentiels, Programme national de recherche PNR 41, Berne.