Pro Velo

Formation à la pratique du vélo en circulation

Workshop Tous Vélo Actifs - 9/2/2023

Jasmina Fiasse – Département Etudes et Conseils

CELLULE MOBILITÉ
UNION WALLONNE DES ENTREPRISES

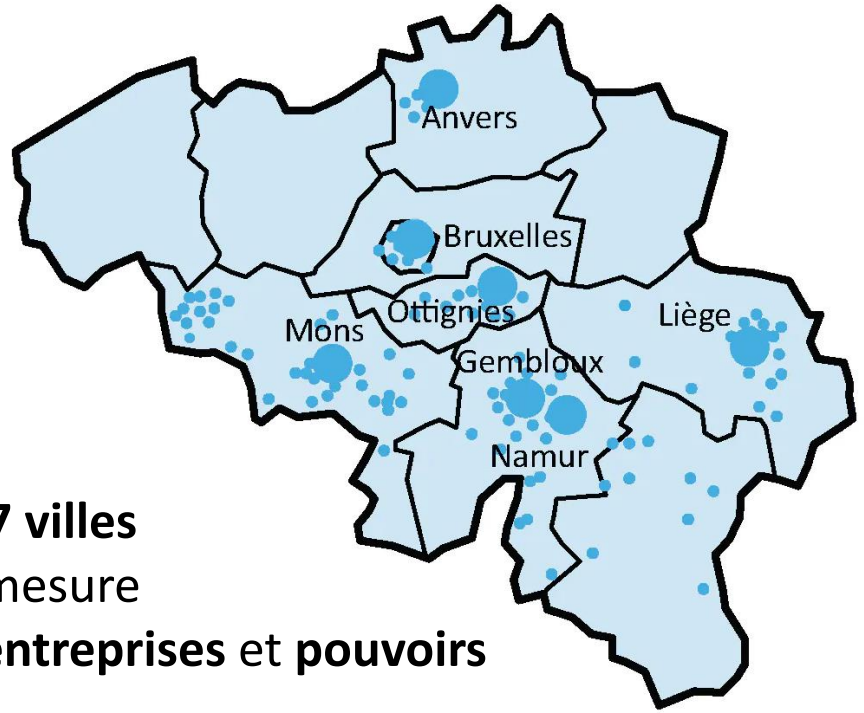
Tous vélo actifs!

Wallonie mobilité SPW

Pro Velo

Introduction : Pro Velo

Une équipe d'**experts et** de **passionnés** du vélo



- plus de **100 travailleurs** dans **7 villes**
- **des services** et **solutions** sur mesure
- pour les **particuliers, écoles, entreprises** et **pouvoirs publics**

- **soutenir** les cyclistes actuels et potentiels
- **faciliter** la transition vers le vélo
- contribuer à une **meilleure qualité de vie.**

Ils nous font confiance

Pro Velo

Formation à la pratique du vélo en circulation

Way Too Much : étude de l'impact d'une formation sur le sentiment de sécurité

Pro Velo

Formation à la pratique du vélo en circulation

Pro Velo

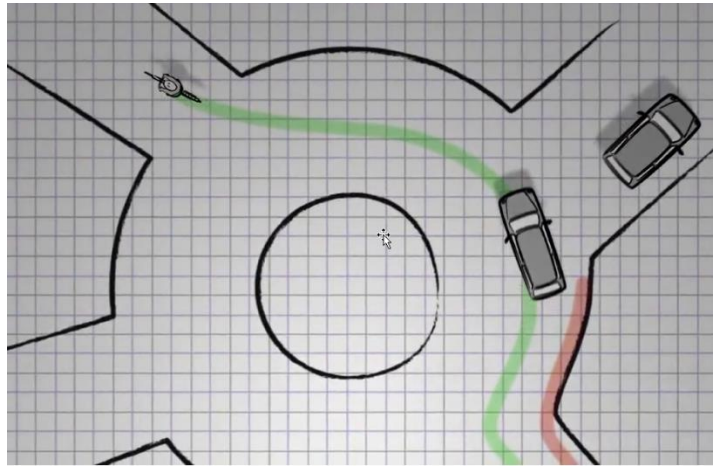
1. Formation « Ma ville à vélo »

Pro Velo

Formation « à vélo dans la circulation »

Objectifs

- Initier / revoir le **code de la route**
- Cibler les bons **comportements** à adopter sur voirie



Sur une chaussée, je roule :

A) Le plus à droite possible afin d'éviter de gêner la circulation

B) Sur le trottoir, la route n'étant pas adaptée pour les vélos

C) A un mètre du trottoir ou des voitures stationnées

Pro Velo

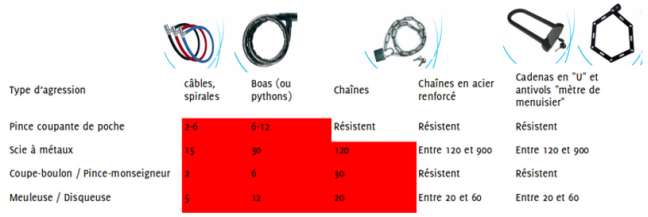
Formation « à vélo dans la circulation »

Objectifs

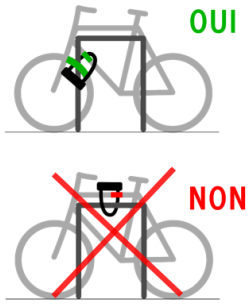
- Faire vivre une **expérience positive** à vélo, convaincante et rassurante
- **Informer, donner confiance** et l'envie d'aller plus loin

Comment attacher son vélo ?

- ✓ Un bon cadenas
- ✓ Bien attaché : cadre + roue à un point fixe
- ✓ Vélo gravé



Type d'agression	câbles, spirales	Boas (ou pythons)	Chaînes	Chaînes en acier renforcé	Cadenas en "U" et antivols "mètre de menuisier"
Pince coupante de poche	2-6	6-12	Résistent	Résistent	Résistent
Scie à métaux	15	30	120	Entre 120 et 900	Entre 120 et 900
Coupe-boulon / Pince-monseigneur	2	6	30	Résistent	Résistent
Meuleuse / Disqueuse	5	12	20	Entre 20 et 60	Entre 20 et 60



Pro Velo

Formation « Ma ville à vélo »

Déroulement

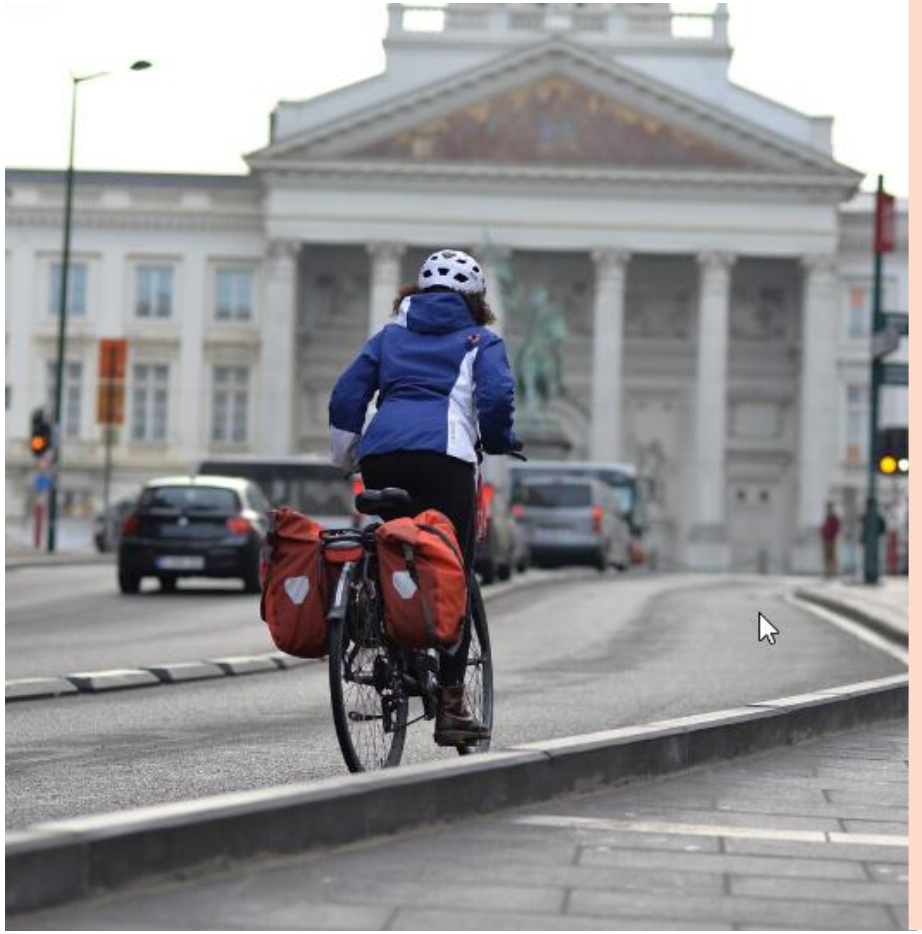
- Théorie

- Pratique : à vélo dans la circulation, encadré par le formateur

- Cyclistes, automobilistes : tous! 12 personnes / groupe

- Durée : +/- 2h30

Pro Velo



Way Too Much
Etude de l'impact d'une formation sur le sentiment de sécurité

Pro Velo

1. Objectifs
2. Méthodologie
3. Résultats
   - I. Perception de l'insécurité routière
   - II. Evolution de l'insécurité routière
     - a) Perception générale
     - b) Situations dans le trafic
     - c) Impact d'un coaching
4. Conclusions & recommandations

Pro Velo

1. Objectifs

- ✓ Comment est-ce que **l'insécurité routière représente un frein** pour les cyclistes débutants ?

  --> Comprendre et mesurer **l'évolution** du sentiment d'insécurité chez les nouveaux cyclistes

- ✓ **Mesurer l'impact d'un coaching** : formation théorique et formation pratique suivi de 1,5 mois de pratique « libre »

  Est-ce que la peur et l'envie d'éviter certaines situations dans le trafic diminuent ?

- ✓ Fournir des recommandations sur base des résultats pour une politique vélo

Pro Velo

2. Méthodologie

I. Vocabulaire!

Sécurité routière Objective & Subjective

Insécurité objective = nombre d'accidents et les conséquences (victimes, blessés, coûts)

Facteurs qui influencent la sécurité routière **objective** des cyclistes**:**

- Séparation du trafic motorisé, visibilité, réduction de la vitesse
- Safety by numbers

Pro Velo

2. Méthodologie

I. Vocabulaire !

Insécurité subjective = sentiment de menace et de danger, la perception de l'insécurité routière

Facteurs qui influencent la sécurité routière **subjective :**

- Trop de trafic motorisé
- Trop peu d'espace
- Piste cyclable pas suffisamment séparée du trafic motorisé
- Rouler à vélo à côté des voitures stationnées
- Plusieurs bandes de circulation
- Ronds points
- Bandes bus partagées

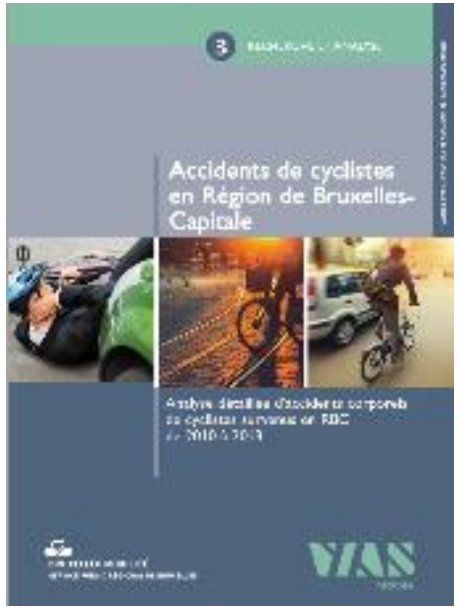
Pro Velo

2. Méthodologie

II. Insécurité objective à Bruxelles

Accidents de cyclistes les plus fréquents (Vias, 2017) :

1. En carrefour avec cycliste et opposant
2. Ouverture de portières
3. Chutes de cyclistes seuls



Pro Velo

2. Méthodologie

II. Insécurité objective en Wallonie

Dans quel contexte surviennent les accidents?

8/10 accidents de cyclistes se produisent en agglomération

Comment se produisent les accidents?

7/10 accidents de cyclistes se produisent en collision avec une voiture

Ouverture de portière : 3,5 % des collisions

17% d'accidents se produisent seuls

AWSR, juin 022

Pro Velo

2. Méthodologie

III. Typologie des situations dangereuses dans le trafic

- Rouler dans le trafic mixte
  - Partager l'espace avec d'autres usagers (auto, tram/bus, autres cyclistes, piétons)
    - Différence de vitesse
    - Non-respect d'une priorité
    - Trafic motorisé dense
  - Positiondu cycliste
  - Visibilité

Pro Velo

2. Méthodologie

II. Typologie des situations dangereuses dans le trafic

- Rouler en mixité
  - Partager l'espace avec d'autres usagers (auto, tram/bus, autres cyclistes, piétons)
  - Position du cycliste
    - Situation routière peu claire
    - Trop peu de place
  - Visibilité
    - Mauvaise visibilité due à l'aménagement de la rue
    - Eclairage public insuffisant
    - Mauvaise visibilité sur les autres usagers

Pro Velo

2. Méthodologie

II. Typologie des situations dangereuses dans le trafic

- Rouler à vélo le long de véhicules stationnés ou stationnaires
  - Manoeuvres soudaines de véhicules stationnés et stationnaires
  - Ouverture de portières
  - Devoir déboîter en raison des véhicules mal stationnés
- Rouler sur un mauvais revêtement
  - Rails de tram
  - Nids de poule (profonds) / graviers / chaussée glissante / routes pavées

Pro Velo

2. Méthodologie

IV. Enquêtes

Déroulement:

1. Enquête :
   - Perception générale du vélo à Bruxelles : dangereux, stressant, facile, agréable
   - *« Imaginez que vous arrivez à vélo dans cette situation … »*
     - A quel point avez-vous peur ?
     - A quel point avez-vous envie d'éviter la situation ?

   Public : cyclistes débutants issus des projets de Pro Velo

2. Coaching :

   a) Formation « à vélo dans la circulation » théorique et pratique

   b) Période de test de 1,5 à 2 mois de manière autonome

3. Enquête de suivi après 1,5 mois: questionnaire identique

Pro Velo

3. Résultats

II. Perception de l'insécurité routière

Top 5 des situations perçues comme **dangereuses** par les cyclistes débutants AVANT la formation

TOP 5

70%

56%

50%

40%

43%

- Les cyclistes débutants et les non débutants ont globalement la **même perception** sur les situations qui sont perçues comme dangereuses.

Pro Velo

3. Résultats

II. Perception de l'insécurité routière

- Remarque : Ouverture des portières -> Top 3 des facteurs d'accidents cyclistes
- Cette situation n'est **pas** identifiée comme **dangereuse ou à éviter** :

Rouler dans une rue étroite avec des voitures garées des deux côtés

Pro Velo

3. Résultats

II. Perception de l'insécurité routière

- Remarque : Sens unique limité-> Top 5 des situations dangereuses
  - 40% des cyclistes estiment cette situation **dangereuse**. Pas de différence entre les cyclistes débutants et non débutants
- Et pourtant **pas plus d'accidents** dans les SUL que sur d'autres voiries !

Rouler dans une rue étroite avec des voitures garées des deux côtés

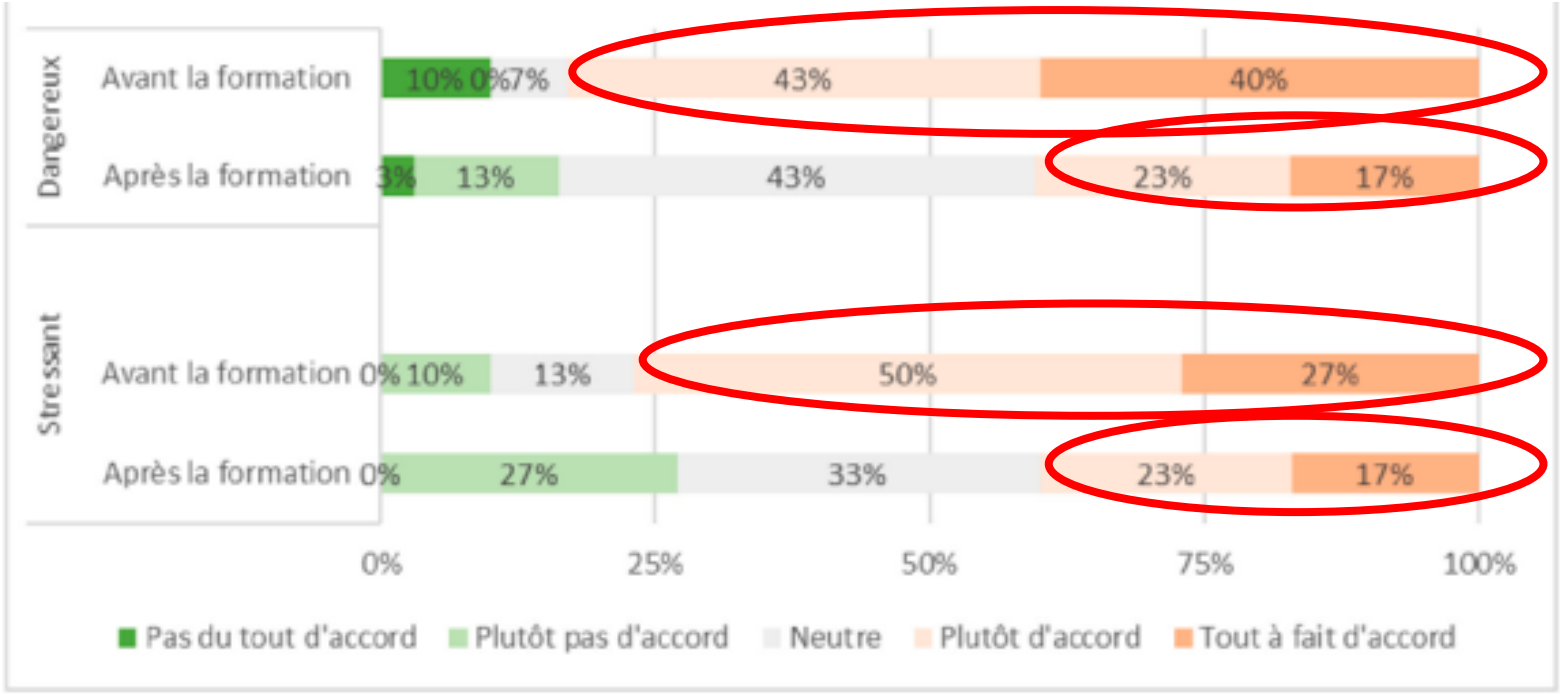
Pro Velo

3. Résultats

III. Evolution générale : danger et stress

Forte amélioration du sentiment de **danger** et de **stress** après coaching pour tous les cyclistes.

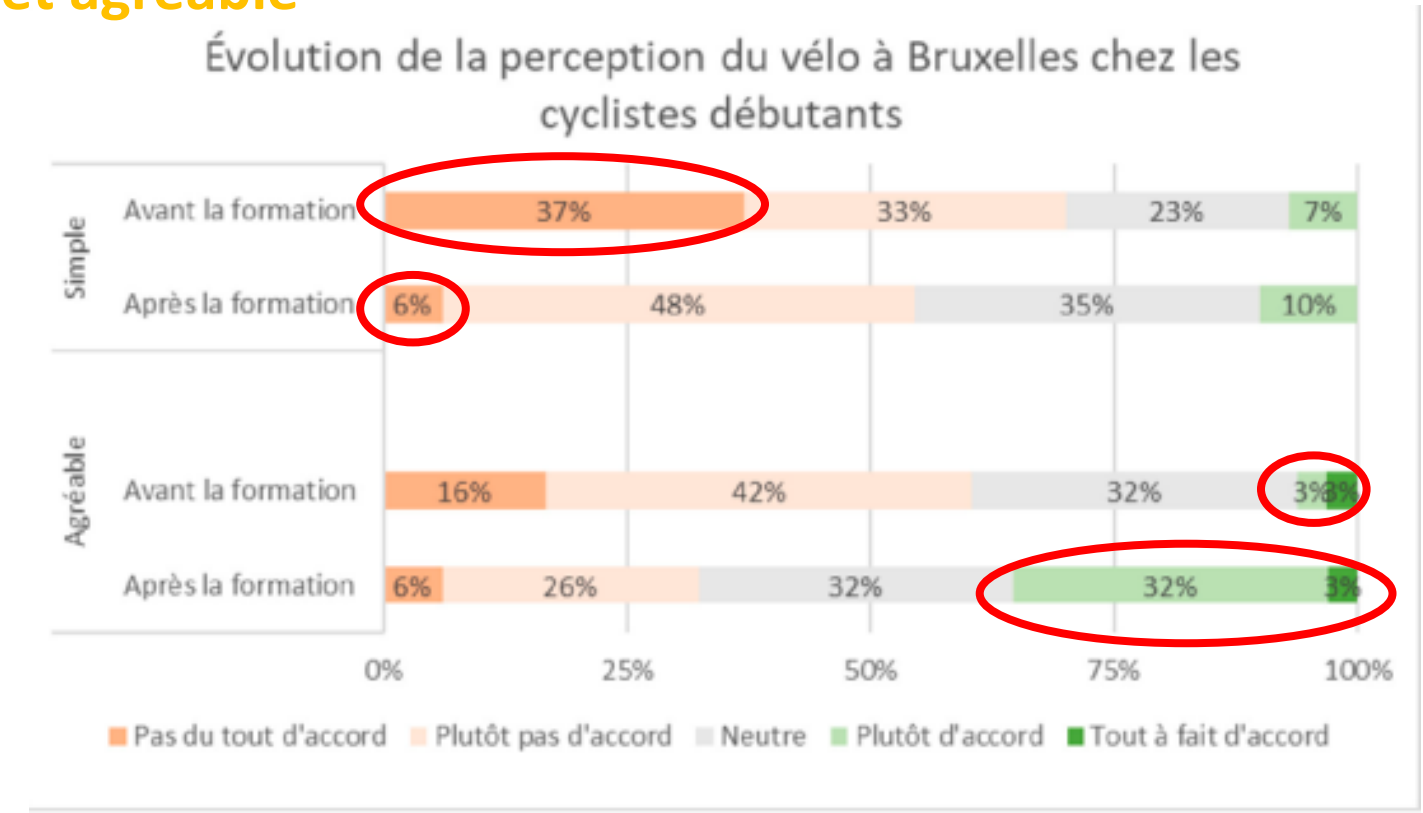
Tous les cyclistes – évolution du caractère dangereux et stressant de rouler à vélo à Bruxelles



Pro Velo

3. Résultats

III. Evolution générale : simple et agréable



NB : Les **cyclistes débutants et non débutants** évoluent de la même manière !

Pro Velo

3. Résultats

III. Evolution de l'insécurité routière

b) Situation dans le trafic

16 situations dangereuses à vélo dans le trafic :

- ✓ **5 Situations** pour lesquelles l'angoisse et l'évitement diminuent
- ✓ **8 situations** pour laquelle seule **l'angoisse** diminue
- ✓ **3 situations** pour laquelle on n'observe **pas de changement**

Evolution de la perception du danger et de l'évitement pour les 16 situations dans le trafic sont **similaires** pour les cyclistes **débutants** et les cyclistes **non débutants**

Pro Velo

3. Résultats

III. Evolution de l'insécurité routière

b) Situation dans le trafic

<u>Baisse de l'angoisse et de l'évitement</u>

TOP 5

→ Importance du positionnement du cycliste dans le trafic mixte ou dans des situations peu claires

3. Résultats

III. Evolution de l'insécurité routière

b) Situation dans le trafic

Baisse de l'angoisse mais pas de l'évitement

→ La formation conseille d'éviter certaines situations (grands axes, rails de tram, …)

→ L'envie d'éviter certaines situations était déjà faible et est resté stable

Pro Velo

3. Résultats

III. Evolution de l'insécurité routière

b) Situation dans le trafic

Quelles situations restent toujours perçues comme **dangereuses** à vélo, malgré une formation et 1 mois et demi de « pratique libre » de vélo ?

Pro Velo

3. Résultats

III. Evolution de l'insécurité routière

b) Situation dans le trafic : évolution du top 5 des situations dangereuses chez cyclistes débutants

AVANT

APRES

😨↓ 😖↓ 😨↓ 😨↓ 😨↓ 😖↓

Pro Velo asbl/vzw - www.provelo.org

😨 Peur 😖 Evitement

Pro Velo

3. Résultats

III. Evolution de l'insécurité routière

c) Equipements individuels de sécurité

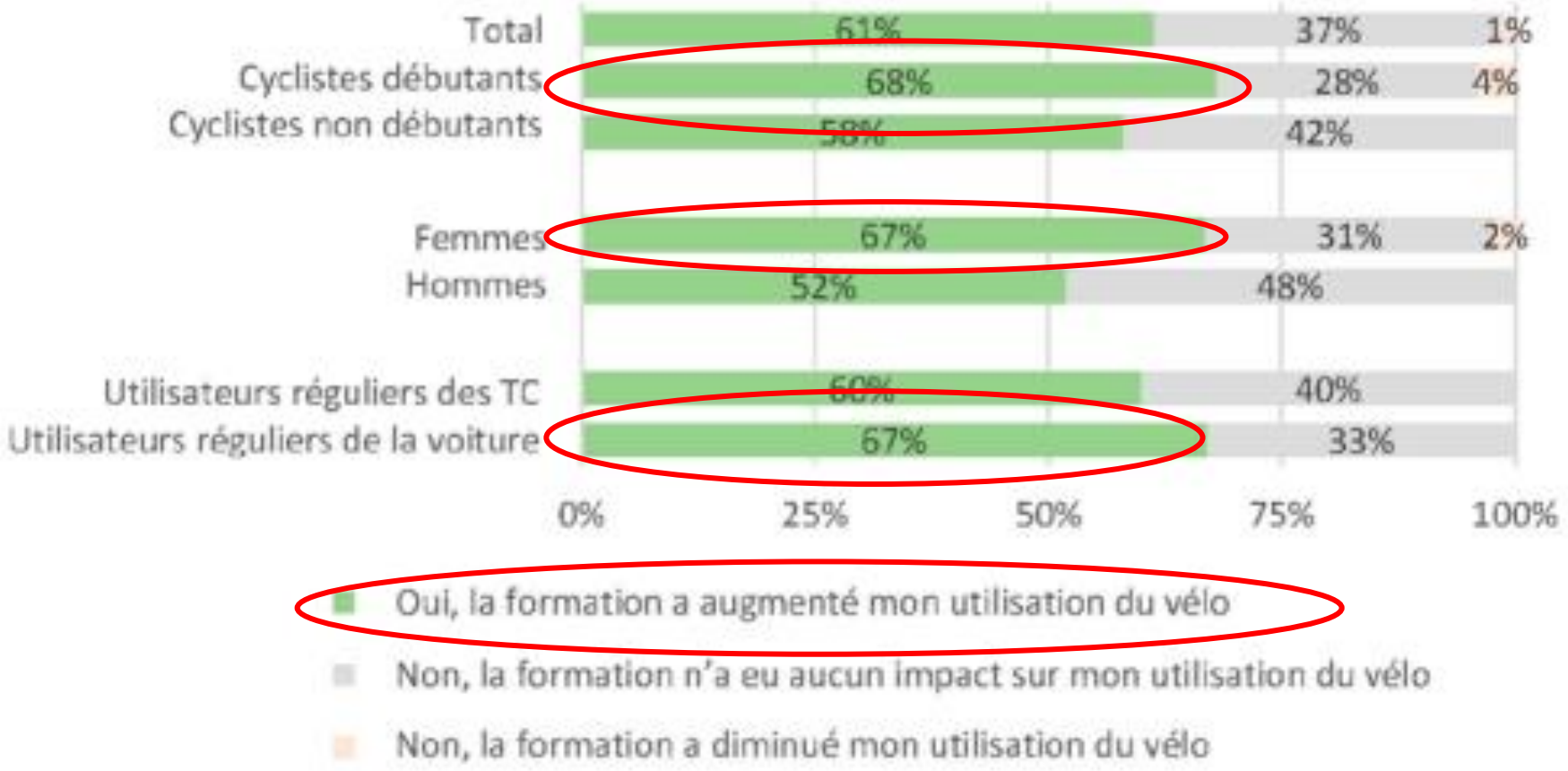
- ✓ 64% des participants portent un casque (53% hommes – 71% femmes)
- ✓ 55% des participants portent une chasuble

Pro Velo

3. Résultats

III. Evolution de l'insécurité routière

d) Impact d'un coaching sur la pratique du vélo?



Pro Velo

4. Conclusions

- Cyclistes **débutants** ont une **bonne estimation** des **situations dangereuses** (contrairement à l'idée que « les cyclistes débutants surestiment le danger dans le trafic »).
- La perception évolue de la même manière pour les cyclistes débutants ou non après un coaching : baisse **significativement l'insécurité subjective**

Pro Velo

4. Conclusions

- Augmentation générale de **la confiance en soi** dans le trafic après le coaching
  - Diminution de la peur
  - Augmentation de l'usage du vélo

Pro Velo

4. Recommandations

Education et formation

- **Formation** pour les cyclistes (débutants) afin d'améliorer le sentiment d'insécurité dans les situations identifiées

- Mettre l'accent sur les sens uniques limités afin que cette situation ne soit plus angoissante pour les cyclistes débutants

Pro Velo

4. Recommandations

Sensibilisation et campagnes

- Campagne de sensibilisation sur les **priorités des cyclistes** dirigée vers tous les usagers de la route
- Campagne de sensibilisation sur quel **comportement** adopter dans les sens uniques limités dirigée tant vers les cyclistes que les automobilistes
- Importance du choix de **l'itinéraire** du cycliste (éviter les rails de tram, grands axes, grands carrefours)
- Importance du **balisage** d'itinéraires cyclables et nécessité d'avoir une communication ciblée sur les itinéraires cyclables existants (ICR, ICC, promenade vert, voiries locales…)

Pro Velo

4. Recommandations

Infrastructure

- **Aménagement** clair qui induit le comportement adéquat des usagers (grands carrefours, pression du trafic motorisé, réduction de la vitesse) + régulation + évaluation
- En parallèle, intégrer les situations angoissantes et les situations que les cyclistes débutants souhaitent éviter dans la conception des itinéraires vélo.
- **Approche systémique** de la mobilité -> mise en œuvre de quartiers avec trafic mixte = quartiers apaisés, sains et calmes (Fietsberaad Vlaanderen, 2018)

Pro Velo

Le rapport complet de l'étude sur notre site web :

https://professionnels.provelo.org/conseils/way-too-much/

Pro Velo

Merci!

www.provelo.org

Pro Velo asbl/vzw Rue de Londres 15 Londenstraat Bruxelles 1050 Brussel www.provelo.org