





Sommaire

SOMMAIRE

Une mobilisation citoyenne à fort impact politique	3
Méthodologie de l'enquête	6
Toute la France parle vélo	9
Un climat cyclable qui évolue peu	14
Repenser la cohabitation des modes	18
Le stationnement vélo, un levier indispensable pour le développement de la pratique quotidienne	21
La participation féminine au Baromètre : indicateur de cyclabilité ?	24
Les bourgs et villages	28
Les petites villes	32
Les communes de banlieues	36
Les villes moyennes	39
Les grandes villes	43
Plaidoyer pour une France en quête de cyclabilité	47
Bibliographie	51

Auteur-rices

Thibault Vermeulen et Carole Kaouane

Contributeur·rices

Thibault Quéré, Séraphin Elie et Bérengère Subtil

Design graphique et mise en page

Guénolé Le Gal

Photo de couverture

Marcel Kahler / pexels

Les informations contenues dans ce document correspondent à une analyse à jour à la date de bouclage, au 15 juin 2022.

Ce document est soumis aux droits d'auteur, mais peut être utilisé librement à des fins de campagne, d'éducation et de recherche moyennant mention complète de la source.

Le Baromètre des villes cyclables est porté par | avec le soutien de











UNE MOBILISATION CITOYENNE À FORT IMPACT POLITIQUE

Le Baromètre des villes cyclables est un outil à la croisée entre l'évaluation des politiques publiques, la pétition citoyenne et le diagnostic territorial. Déployé depuis 2017 par la FUB, il jouit aujourd'hui d'une position de référence pour les collectivités, les cabinets d'études et les associations locales. La troisième édition a eu lieu en 2021.



CRÉER LA DONNÉE USAGÈRE ...

Inspiré du Fahrradklimatest porté depuis 1988 par l'AdFC, l'homologue allemand de la FUB, le Baromètre interroge les usagers sur leur ressenti au regard des différents aspects de la politique cyclable de leur commune. L'objectif premier de son déploiement en France est de faire connaître les freins à la pratique cyclable tout en évaluant l'effort local pour les résorber.

En effet, peu de données existent aujourd'hui pour mesurer les efforts réalisés par les collectivités locales en faveur du vélo. Les plus utilisées sont :

- ► La part modale du vélo dans les déplacements domicile-travail mesurée par les recensements de l'Insee, distincte des deuxroues motorisées depuis 2020 seulement;
- Les données de fréquentation des pistes cyclables recueillies et compilées par Vélo & Territoires et l'enquête auprès des collectivités.

Ces jeux de données seuls constituent une base incomplète pour évaluer les politiques cyclables. Par exemple, l'Insee étudie principalement les déplacements domicile travail (seulement les actifs) et Vélo & Territoires n'a de données que sur une partie des territoires de France.

On peut envisager de multiples indicateurs quantitatifs pour évaluer les politiques cyclables :

- Linéaire de piste ;
- Budget par an par habitant;
- ► La part modale;
- Compteurs de vélos.

Le choix de l'indicateur, la capacité à le mesurer et à l'interpréter sont autant d'éléments techniques qui peuvent avoir des impacts significatifs. Le phénomène de trafic induit ou déduit en est un exemple parmi d'autres : l'incapacité à le mesurer a un impact significatif sur les choix politiques en matière d'aménagements routiers, tant dans l'évaluation des infrastructures construites que dans le dimensionnement de celles à bâtir.

Les indicateurs ci-avant sont soit incomplets dans leur analyse du système vélo et de la diversité des déplacements, soit évaluent plus les moyens que les objectifs. La méthodologie du Baromètre inverse la logique d'évaluation en plaçant le ressenti de l'usager au centre, comme étant l'objectif de la politique publique : les personnes se déplaçant à vélo se sentent-elles en sécurité ? Ont-elles accès aux services qui leur permettent d'utiliser leur bicyclette sereinement ? Se sentent-elles soutenues par les pouvoirs publics ? C'est la personne répondante qui vient positionner sa réponse en fonction du contexte dans lequel elle évolue, et dont ses attentes découlent en partie.

Au-delà de la présence ou non d'aménagements ou de services, seul l'usagere peut estimer la qualité/ le confort/ la sécurité apportée par ces derniers.



...ET FAIRE « PARLER VÉLO » PARTOUT EN FRANCE!

Le Baromètre est de la donnée produite par et exploitée pour les usager es du vélo d'aujourd'hui et à venir. Au cours des trois premières éditions, les associations et les pouvoirs publics se sont appropriés cette donnée pour conduire leurs travaux. Depuis sa première version en 2017, l'enquête sert de socle aux débats locaux et nationaux, comme lors des Assises Nationales de la Mobilité en 2018. Les ressentis et les données cartographiques recueillies permettent de contextualiser et compléter les diagnostics posés par les personnes qui militent pour le développement du vélo au quotidien dans tous les territoires.

C'est tout le sens de l'intitulé de la démarche politique et citoyenne de la FUB, regroupée sous l'appellation « Parlons Vélo ». Elle inscrit l'action du mouvement vélo dans le processus de décision politique tout en politisant les débats locaux et nationaux. Elle pose des questions sur la juste répartition des ressources et de l'espace public entre les modes et met les personnes élues en posture d'arbitrages profondément politiques.



Cette démarche est au cœur du plaidoyer citoyen porté par la FUB, consciente de l'appétence inouïe de nos concitoyens pour « parler vélo ». En 2017, la FUB a créé un outil à leur service, au plus proche de leur territoire : en étant l'un des rares outils d'évaluation produits par les citoyen nes et en libre accès, le Baromètre contribue à l'amélioration de la vie démocratique.



MÉTHODOLOGIE DE L'ENQUÊTE

L'enquête du Baromètre des villes cyclables est accessible en ligne (barometre.parlons-velo.fr) pendant une période de 10 à 12 semaines. Elle est composée de 26 questions relatives au ressenti de la personne interrogée quant aux déplacements à vélo, ainsi que de questions relatives à son profil et à ses pratiques de mobilité. L'objectif final est, d'une part, d'obtenir le ressenti général des usagers en France et, d'autre part, de réaliser un palmarès des villes selon leur degré de cyclabilité ressentie.





Cyclistes comme non cyclistes peuvent répondre à l'enquête. Seules les communes ayant atteint un minimum de 50 réponses de cyclistes sont classées au palmarès.

Pour chacune des 26 questions, les personnes répondantes attribuent une note entre 1 (négatif) à 6 (positif). Les questions sont réparties en cinq thématiques :

- Ressenti général ;
- ► Sécurité ;
- ► Confort;
- ► Efforts de la commune ;
- ► Stationnement et services vélo.

Une note globale est calculée pour chaque ville à partir de la moyenne des cinq thématiques. Du fait de l'échelle choisie, de 1 à 6, la note moyenne se situe à 3,5. En fonction de cette note globale, les villes sont catégorisées sur une échelle de A+ à G allant de « climat vélo excellent » à « climat vélo très défavorable ».

UN MODULE CARTOGRAPHIQUE EN ÉVOLUTION

Depuis la seconde édition du Baromètre des villes cyclables, la FUB déploie en complément un module cartographique permettant de récolter de la donnée propre au territoire.

Pour cette édition, il était demandé aux personnes participantes de pointer sur une carte les lieux :

- « Points noirs », à améliorer en priorité;
- ▶ De progrès au cours des 2 dernières années ;
- ▶ De besoins en stationnement.

Au-delà d'une enquête sur le ressenti, le Baromètre des villes cyclables est augmenté par cette collecte de données directement utilisables par les collectivités.

UNE ÉVOLUTION CONSÉQUENTE DES CONTRIBUTIONS AU COURS DES ÉDITIONS

En 2021, l'enquête a été diffusée du 14 septembre 2021 au 30 novembre. Elle a recueilli 277384 contributions. Ce sont 1 625 communes de France métropolitaine et d'Outre-Mer qui figurent au classement de cette 3° édition.



Alors que les éditions 2017 et 2019 du Baromètre avaient récolté respectivement 113 000 et 185 000 réponses, ce sont 277 384 participations qui ont été recensées au cours de l'édition 2021, soit 50% de plus par rapport à 2019. Neuf réponses sur dix sont des réponses de cyclistes, ce qui représente 250 228 réponses de cyclistes et 27 156 de non cyclistes.

La croissance du nombre de communes qualifiées est importante. Il est ainsi passé de 316 en 2017, à 784 en 2019 et à 1625 en 2021.

DÉFINITION DES CATÉGORIES



Les communes sont classées selon cinq catégories.

Pour les deux premières éditions, le choix avait été fait de classer les communes selon le nombre d'habitant-es. Pour cette troisième édition, les cinq catégories de classement reposent sur une approche mêlant démographie et critères sociaux-spatiaux : « grandes villes », « communes de banlieues », « villes moyennes », « petites villes » et « bourgs et villages ».

Le choix des catégories de classement a dû évoluer pour deux raisons. D'une part, la croissance du nombre de communes classées a totalement déséquilibré la répartition des catégories, entre les 13 communes de plus de 200000 habitantes, et les quelques 1200 communes de moins de 20000 habitantes classées en 2021. D'autre part, le nombre d'habitantes seul ne prend pas en compte la complexité de certaines structures socio-spatiales : ville centre, ville de périphérie d'un pôle, ville isolée.

Par exemple, une commune de banlieue parisienne comme Sceaux connait une situation différente d'une ville-centre comme Sélestat au regard des problématiques de mobilité alors qu'elles ont le même nombre d'habitantes. Elles sont peu comparables, ce qui a conduit au choix de créer des catégories intégrant d'autres critères que des critères purement démographiques.

Population totale des

Catégorie	Définition	Nombre de communes qualifiées	communes qualifiées exprimée en nombre d'habitants
GRANDES VILLES	Villes de plus de 100 000 habitant·e·s que l'Insee définit comme « ville-centre »	38	9,7 millions
VILLES MOYENNES	Ville-centres ou villes isolées ayant entre 15 000 et 100 000 habitant·e·s	218	7,1 millions
PETITES VILLES	Ville-centres ou villes isolées ayant entre 5 000 et 15 000 habitant·e·s	353	3,1 millions
BOURGS ET VILLAGES	Communes de moins de 5 000 habitant·e·s, sauf celles appartenant à la catégorie « communes de banlieues »	292	925 000
COMMUNES DE BANLIEUES	Communes de plus de 3 500 habitant·e·s appartenant aux grands pôles urbains que l'Insee définit comme étant une commune de « banlieues »	719	14,4 millions
ÎLES		5	1 786



TOUTE LA FRANCE PARLE VÉLO

Comparé aux éditions précédentes, le panel des communes ayant obtenu plus de 50 réponses s'est considérablement élargi : 1625 communes sont classées au Baromètre 2021, contre 763 communes en 2019. Plus d'une personne sur deux en France habite dans une commune classée au Baromètre. La moitié d'entre elles ont moins de 10 000 habitant·es.





UNE DIFFUSION DU BAROMÈTRE DANS TOUT TYPE DE TERRITOIRE



On observe une diversification des communes classées : rurales, périurbaines ou urbaines, dans l'Hexagone comme en Outre-mer. La croissance du nombre de réponses est issue à 43% des communes de banlieues, 24% des petites villes, 23% des bourgs et villages et à 10% des villes moyennes.

Au-delà des 1625 communes classées, de nombreuses communes n'ont pas pu atteindre le minimum des 50 réponses permettant d'assurer une fiabilité des résultats. Avec une croissance du nombre de réponses dans l'ensemble des territoires français, tous les départements ont vu leur nombre de communes avec au moins une réponse croître par rapport à l'édition précédente : 8 650 communes au total, contre 5 400 en 2019. Les 24 000 communes n'ayant aucune participation concernent 20% de la population française et sont en très grande majorité des bourgs et des villages¹.

La diffusion de l'enquête du Baromètre au sein de nouveaux territoires dévoile la présence d'usagers partout en France : les préoccupations liées au vélo ne sont pas l'apanage des populations en zone de forte densité.

PLUS DE REPRÉSENTATIVITÉ PARMI LES PERSONNES RÉPONDANTES

Lors des deux précédentes éditions, les personnes répondantes étaient très majoritairement des hommes, avaient un usage du vélo principalement « utilitaire » et de « vélotaf », se déclaraient volontiers « expertes » et résidaient dans les agglomérations.

► La croissance importante du nombre de contributions s'est accompagnée d'une forte diversification du profil des personnes répondantes du point de vue du genre, de la fréquence de pratique, de l'usage du vélo et de leur territoire de vie. En 2021, 46% des cyclistes se sont déclarés de genre féminin contre 54% de genre masculin¹, ce qui représente une augmentation de quatre points par rapport à 2019. En ce qui concerne la répartition des âges, la moitié des cyclistes répondantes en 2021 ont entre 35 et 54 ans. Concernant leur pratique de mobilité, 94% des personnes répondantes déclarent avoir le permis de conduire et sont très majoritairement motorisées (84%).

¹ Il s'agit ici des catégories de communes réalisées par la FUB dans le cadre de l'édition 2021 du Baromètre des villes cyclables.

¹ Cette répartition n'intègre pas les réponses « Ne se prononce pas » qui représentent 2,7% du total des contributions

Enfin, on peut noter que 86% des personnes répondantes ne font pas partie d'une association du réseau FUB. Ce qui démontre que l'enquête a bien été diffusée dans une volonté d'atteindre le grand public, hors des cercles militants.

UNE DIVERSIFICATION DES USAGES

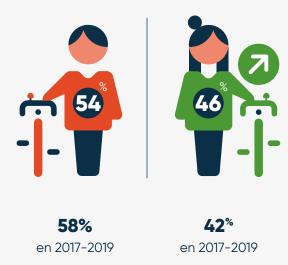
Les cyclistes ayant répondu à l'enquête sont 68% à utiliser leur vélo pour des déplacements utilitaires (achats, voir de la famille ou des amis, démarches administratives...). La part des personnes utilisant le vélo pour aller au travail ou à l'école (60%) est légèrement moins importante que celle des personnes qui en font pour leur loisir (62%). De plus, les cyclistes sont 76% à circuler à vélo au moins

une fois par semaine. 43% circulent à vélo tous les jours ou presque, soit 17 points de moins qu'en 2019.

En outre, ces personnes se disent moins expertes que les éditions précédentes. Si elles sont 60% à se sentir à l'aise à vélo, il y a 27% d'expertes en moins comparé à 2019.

Davantage de personnes se déclarant de genre féminin, même si elles restent minoritaires

46% personnes se déclarant de genre féminin vs 54% personnes se déclarant de genre masculin¹



¹ Cette répartition n'intègre pas les réponses « Ne se prononce pas » qui représentent 2,7% du total des contributions

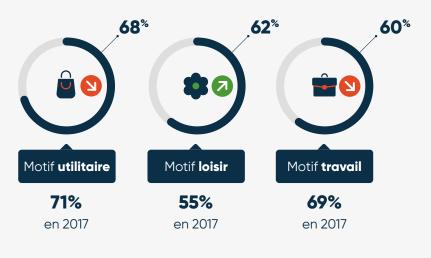
Des personnes répondantes aux pratiques de plus en plus occasionnelles

76,4% circulent à vélo au moins une fois par semaine. Dont 42,7% circulent à vélo tous les jours ou presque (-16,7% vs 2019)





Le «vélotaf» dépassé par la pratique touristique et de loisir.



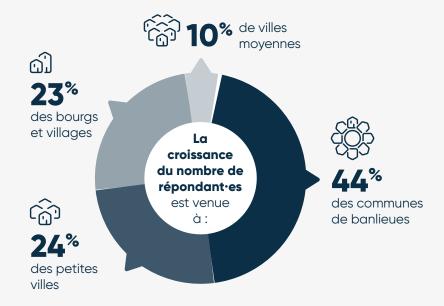


Anna Rye / Pe

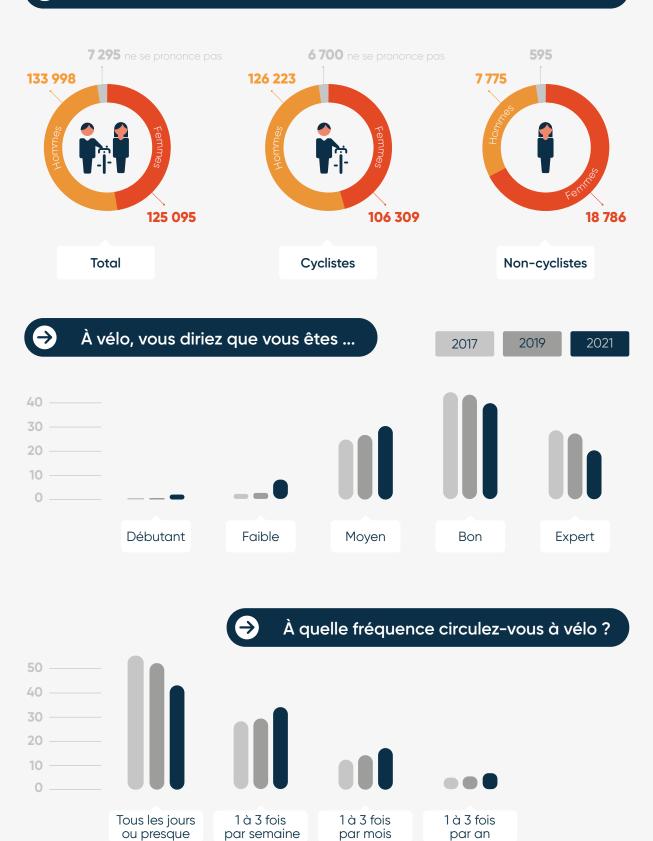
Démocratisation spatiale

Le Baromètre à la conquête de nouveaux territoires.





Répartition des réponses valides en fonction du genre des répondantes







UN CLIMAT CYCLABLE QUI ÉVOLUE PEU

Pour les villes classées depuis la première édition en 2017, on discerne une tendance à l'amélioration des conditions de cyclabilité. Toutefois, en trois éditions, la note moyenne obtenue par les communes qualifiées stagne. Le climat moyen est ainsi plutôt défavorable à la pratique du vélo. Des différences existent néanmoins entre certains types de territoires.





UNE MARGE DE PROGRESSION

ENCORE IMPORTANTE DANS TOUS LES TERRITOIRES

La moyenne nationale, toutes classes confondues, reste en-dessous de la moyenne mathématique du Baromètre de 3,5. Sur les 1625 communes classées, 69% ont un climat défavorable à l'usage du vélo et 188 communes déjà primées en 2019 (soit 25%) connaissent un recul de leur note. Ce recul s'explique par à une faible volonté politique et une voix citoyenne trop peu prise en compte. En effet, 64% des répondant es estiment que leur municipalité n'est pas à l'écoute des besoins des usagers du vélo et qu'elle ne les implique pas dans ses réflexions sur les mobilités et les projets d'aménagement.



LES COMMUNES LITTORALES, DES TERRITOIRES PLUS FAVORABLES AU VÉLO QUE L'ARRIÈRE-PAYS

Alors que toutes les catégories de communes, des bourgs et villages aux grandes villes, ont un climat cyclable plutôt défavorable, les communes se trouvant sur un littoral ont globalement un climat moyennement favorable au vélo. En France hexagonale, l'analyse des communes classées relevant de la loi littoral¹ met en lumière que les usager es de la bicyclette sur un littoral ont un ressenti considérablement meilleur que celui des usager es du reste de l'hexagone, plus encore sur le littoral Atlantique. On observe une différence de 11% sur la note globale entre les communes littorales et celles de l'arrière-pays (3,14 contre 2,83).

À titre d'illustration, les communes de La Rochelle, Saint-Jean-de-Monts et La-Tranche-sur-Mer ont été respectivement les communes les plus cyclables des villes moyennes, des petites villes et des bourgs et villages. Sur les podiums des cinq catégories de classement, huit d'entre elles sont des communes littorales. Les communes balnéaires attirent de façon saisonnière et depuis de nombreuses années des flux importants de touristes. Cet attrait touristique amplifie la congestion automobile durant la période estivale et c'est ce qui a poussé les municipalités concernées à développer la pratique du vélo à des fins touristiques et de décongestion de leur centre-ville ou centre-bourg.

DES BONS ÉLÈVES QUI STAGNENT (DEPUIS 2017)



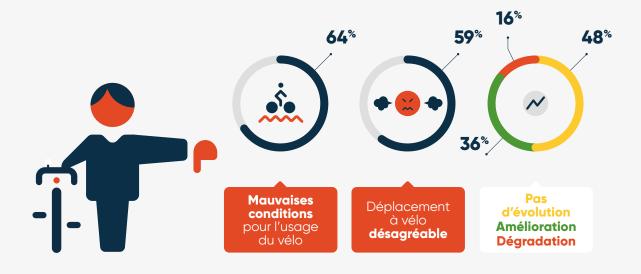
Une majorité de communes têtes de pont du Baromètre depuis 2017 connaissent une amélioration plutôt faible de leur note. Comme seulement 10% du profil des répondants influe sur la note finale (statistique sur les résultats de 2017), il est peu probable que cette stagnation soit liée à la diversification du profil des personnes répondantes. En effet, il n'est pas possible d'affirmer qu'un cycliste débutant aurait une relation plus importante aux problématiques de sécurité et noterait plus sévèrement la commune.

Par ailleurs, l'évolution des politiques cyclables entre le vote de leur budget et la mise en place des aménagements et des services, s'observent sur une durée de 3 à 5 ans. Seule la prochaine édition du Baromètre pourra corroborer cette stagnation de ressenti.

0

Le climat cyclable en France

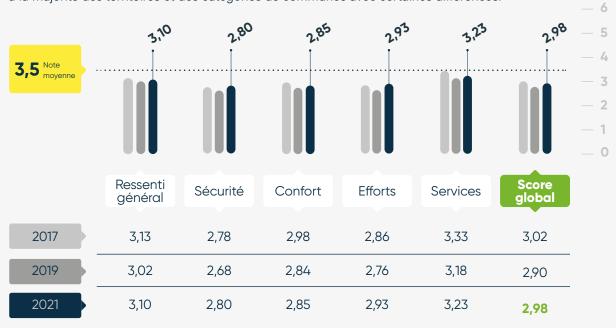
Près de 70% des communes qualifiées ont un **climat défavorable** au vélo. Une situation qui n'évolue pas à la hauteur des attentes des personnes répondantes. 70%





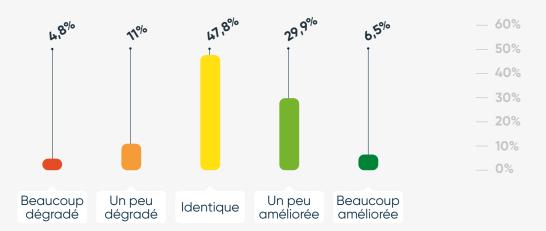
Un climat cyclable toujours défavorable et des attentes qui évoluent

La forte diversification du profil des personnes répondantes impacte peu le ressenti moyen en France : le climat cyclable est « plutôt défavorable » à l'usage du vélo. Les attentes des usager es **évoluent** souvent plus vite que le rythme des politiques mises en place. Ces constats s'appliquent à la majorité des territoires et des catégories de communes avec certaines différences.





- ▶ 64 % des personnes répondantes trouvent que les conditions pour l'usage du vélo sont mauvaises ;
- ▶ 47,8 % des personnes répondantes estiment que la situation est restée identique pour les cyclistes sur les deux dernières années ;
- ▶ **36,5** % qu'elle s'est améliorée et **15,8** % qu'elle s'est dégradée.

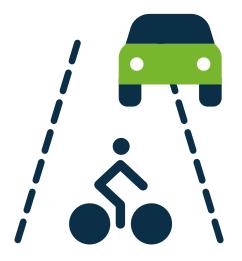






REPENSER LA COHABITATION DES MODES

Le trafic motorisé et les conflits avec les voitures sont fortement générateurs d'insécurité et constituent des obstacles majeurs au développement de la pratique du vélo.



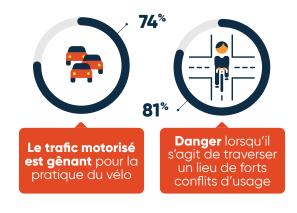


LA COHABITATION AVEC LES VÉHICULES MOTORISÉS EST UN FREIN MAJEUR

Les trois quarts des cyclistes considèrent que la vitesse et le volume du trafic motorisé sont gênants lors de leurs déplacements. De plus, les cyclistes sont 68% à avoir le sentiment de ne pas se faire respecter par les personnes conduisant des véhicules motorisés et 71% déclarent que le stationnement des véhicules motorisés (voitures, camions, motos...) sur les itinéraires cyclables est fréquent.

Cela a comme conséquence de faire augmenter le sentiment d'insécurité là où le trafic motorisé est le plus dense et où la vitesse est généralement plus élevée. En effet, 81% des personnes répondantes trouvent qu'il est dangereux de traverser un carrefour ou un rond-point et 71% disent ne pas pouvoir circuler à vélo en sécurité sur les grands axes.

La voiture : principale source de conflits d'usage générateurs d'insécurité



UN SYSTÈME VÉLO TROP PARTIEL POUR ÊTRE EFFICACE

Certaines réponses au Baromètre démontrent que le vélo n'est pas pris en compte par les pouvoirs publics comme un mode de transport à part entière. Ainsi 85% des personnes répondantes trouvent qu'il n'y a pas de solution alternative sûre proposée lors de travaux sur les itinéraires cyclables et 67% considèrent qu'il n'y a pas suffisamment de panneaux d'indications de directions pour les vélos.

L'inaction des collectivités en faveur de la pratique du vélo s'observe aussi par le manque d'entretien des itinéraires cyclables, qui est relevé par 63% des personnes répondantes. En outre, plus de la moitié

des cyclistes estiment que les rues en sens unique ne sont que rarement ouvertes à double-sens pour

les vélos¹, malgré la réglementation.

Le stationnement des véhicules motorisés (voitures, camions, motos...)

sur les itinéraires cyclables est fréquent

¹ Le double sens cyclable a été officiellement introduit en juillet 2008 dans le droit français : le décret n°2008-754 du 30 juillet 2008 prévoyait la mise en place des DSC pour les cyclistes dans les zones 30 et les zones de rencontre. Les collectivités avaient 2 ans pour se mettre en conformité en aménageant les rues concernées, ou en prenant un arrêté pour exclure certaines rues.

Au-delà de l'aménagement urbain et de la mise en place des dispositions règlementaires liées au vélo, les pouvoirs publics peuvent mieux sensibiliser, informer et se positionner en faveur de l'usage du vélo. Les usager es sont 67% à estimer qu'il y a trop peu de communication en faveur de ce mode de déplacement.

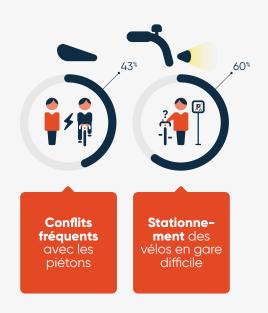


VÉLO ET MARCHE, MÊME COMBAT ?

Le manque d'action de la commune envers les modes actifs, le manque d'écoute des besoins des usageres, le peu d'espaces qui leur sont alloués et le trafic motorisé sont autant de freins à la pratique du vélo au quotidien. Le Baromètre des villes marchables² identifie les mêmes freins pour la pratique de la marche.

43% des cyclistes répondent que les conflits avec les piétons sont fréquents. En effet, l'espace dédié aux mobilités actives est souvent partagé entre ces dernières, le développement de l'un se faisant au détriment de l'autre. En ce sens, le vélo et la marche sont deux modes freinés par une répartition de l'espace public qui favorise largement la voiture.





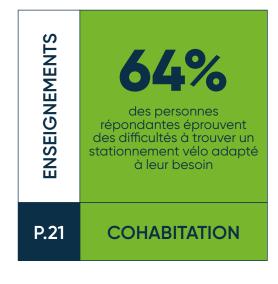
² Place aux Piétons, Baromètre des villes marchables, 2021



LE STATIONNEMENT VÉLO, UN LEVIER INDISPENSABLE POUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA PRATIQUE QUOTIDIENNE

L'un des principaux freins à la pratique du vélo est la peur du vol. Afin de développer l'usage du vélo au quotidien, la présence sur tout le territoire de stationnement en nombre suffisant est indis-

pensable pour lutter contre le vol. Ces dernières années, l'offre de stationnement s'est indéniablement développée. Cela se traduit par une diminution de 24 points de la part des cyclistes trouvant que les vols de vélo sont fréquents depuis la première édition (68% en 2021 vs 92% en 2017).



DES BESOINS EN STATIONNEMENT IDENTIFIÉS

Au-delà de la peur du vol, il y a un besoin marqué de stationnement vélo. 64% des personnes répondantes éprouvent des difficultés à trouver un stationnement vélo adapté à leurs besoins (durée et sécurité) et 60% d'entre elles peinent à stationner leur vélo en gare ou à une station de transport en commun. Ainsi, le manque de stationnement peut être un frein à l'intermodalité vélo+train ou vélo+bus.

Pouvoir stationner son vélo en tous lieux est primordial pour favoriser son usage. La présence et la qualité du stationnement vélo constituent ainsi des critères de choix d'un logement pour 2/3 des répondant·es. Aussi, au-delà de la quantité, la qualité du stationnement est essentielle. Les aménagements existants ne sont pas satisfaisants : sur les 382000 besoins de stationnement exprimés dans le Baromètre, 28% se trouvent à proximité de stationnements déjà existants¹.

DÉVELOPPER DU STATIONNEMENT SIMPLE D'USAGE

POUR TOUT TYPE DE VÉLO

L'objectif attendu d'un stationnement est de garantir une simplicité d'usage, rassurant l'usager e face au risque de vol ou de vandalisme. Il doit être facilement identifiable et offrir des systèmes d'attache diversifiés compatibles avec les différents vélos existants (volume vélo, largeurs pneus, guidons, etc.).

Par exemple, les supports de type pince-roues, qui représentent une part importante des stationnements vélo existants, ne permettent pas de sécuriser correctement tout type de vélo². A minima, les cyclistes ont besoin de stationnements permettant d'attacher le cadre et la roue avant à un point fixe avec un antivol U³.

Pour développer efficacement du stationnement vélo, des solutions sont à chercher dans les bâtiments existants : les gares, les bureaux et les logements. Il n'est pas toujours nécessaire d'aménager de grands stationnements, la multiplication de petits espaces peut suffire. Ces derniers peuvent ainsi être aménagés au plus proche des besoins des usager es. Ce qui importe est la praticité du stationnement, le vélo étant avant tout choisi pour sa rapidité de porte-à-porte.

¹ Croisement des données Baromètre avec la localisation des stationnements cyclables recensé dans OpenStreetMap. Sur 382 013 besoins de stationnement exprimés, 107 656 se trouvent dans un rayon de 50 mètres de stationnements vélo existants (soit 28%) https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/stationnements-cyclables-issus-dopenstreetmap/#community-resources

² Collectif cycliste 37, *Pourquoi il faut proscrire les supports de type pince-roues ou râteliers*, 9 décembre 2019, [en ligne] disponible ici : https://www.cc37.org/pourquoi-il-faut-proscrire-les-supports-de-type-pince-roues-ou-ratelier

³ Commission Antivol FUB, Tests antivols, [en ligne] disponible ici: https://www.fub.fr/antivols



\Rightarrow

Stationnement

Pas d'intermodalité sans stationnement en gare



des besoins de stationnement signalés se trouvent à proximité d'une gare (44 000 sur 382 000)

Une offre de stationnement aujourd'hui inadaptée



des besoins de stationnement signalés se trouvent à proximité de stationnements existants recensés dans OpenStreetMap



peinent à stationner leur vélo en gare ou à une station de transport en commun



éprouvent des difficultés à trouver un stationnement vélo adapté à son besoin (durée et sécurité)

68%

trouvent que les vols de vélo sont fréquents



intègrent la présence et la qualité du stationnement vélo comme critères de choix d'un logement



LA PARTICIPATION FÉMININE AU BAROMÈTRE: INDICATEUR DE CYCLABILITÉ?

Aujourd'hui encore, la pratique du vélo est nettement plus masculine dans les chiffres à notre disposition. Dans le cadre du domicile-travail, 1,5% des déplacements des femmes sont réalisés à vélo, et 3,7% de ceux des hommes¹. Aussi, l'ADEME considère que les femmes représentent 35% des personnes utilisatrices du vélo². La présence de public féminin est souvent un critère d'inclusivité.

La qualité de la pratique cyclable est-elle corrélée à cette participation ?



¹ Insee Enquête « Mobilité des personnes » 2018-2019, Décembre 2020

² ADEME, Étude Impact économique et potentiel de développement du vélo, Les dossiers de la DGE, Avril 2020

UNE PARTICIPATION FÉMININE VARIÉE SELON LES TERRITOIRES

Dans le cadre du Baromètre, la participation est quasiment paritaire au niveau national. Néanmoins, elle est très inégale au sein des catégories et il est difficile de dégager une relation entre la note de la ville et la participation des femmes à l'enquête du Baromètre. Par exemple, Marseille et Grenoble disposent du même niveau de participation féminine tout en étant respectivement dernière et première de la catégorie grandes villes.

Les femmes répondantes au Baromètre ont un usage du vélo sensiblement similaire aux hommes, à l'exception de la pratique sportive, plus prisée par le public masculin. La forte participation au Baromètre des femmes est probablement liée d'une part à la capacité de mobilisation des associations et des militantes envers un public varié et d'autre part à l'intérêt grandissant des femmes pour l'usage du vélo.

PARTICIPATION DES FEMMES	Moyenne	Max	Min	Écart type
Grandes villes	41%	46%	32%	3,5%
Villes moyennes	44%	73%	22%	8%
Communes de banlieue	46%	71%	18%	9%
Petites villes	51%	80%	13%	10%

LES MÊMES BESOINSPOUR TOUTES ET TOUS

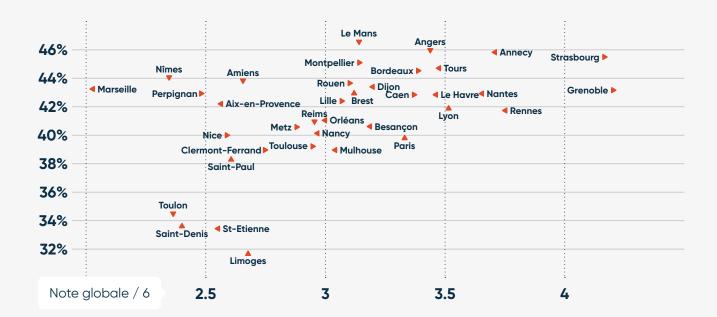
La sécurité et le sentiment de sécurité sont les conditions indispensables pour développer la pratique du vélo au quotidien chez tous les publics. Le Baromètre suggère que le ressenti d'insécurité à vélo serait plus important chez les femmes. Néanmoins ce public se considère aussi souvent moins expert dans sa pratique, ce qui justifierait que leur ressenti soit en moyenne plus négatif que celui du public masculin, plus expérimenté dans ses déplacements à vélo.

L'ordre de priorité des demandes est le même chez les femmes que chez les hommes. La priorité consiste à réaliser des trajets continus sécurisés et directs. Le manque d'aménagements cyclables est un frein pour se mettre au vélo que l'on soit une femme ou un homme : 58% des répondantes ne faisant jamais ou presque du vélo trouvent qu'il n'y a pas assez d'aménagements cyclables, contre 53% chez les hommes.

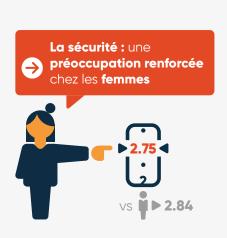
Alors que d'autres études relient de façon significative la cyclabilité d'une ville à la part modale de femmes circulant à vélo¹, la participation massive des femmes au Baromètre reflète principalement

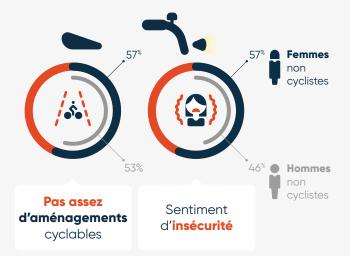
la démocratisation de l'usage du vélo. Elle confirme aussi l'universalité des besoins associés pour favoriser sa pratique.

La participation des femmes au Baromètre



La sécurisation des trajets à vélo prioritaire



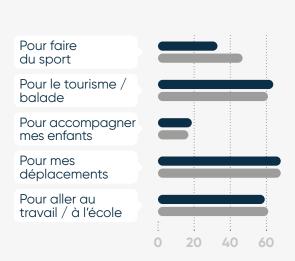


¹ GARRARD Jan, "Women and cycling: Addressing the gender gap", Cycling for Sustainable Cities, 2021

Dans quel(s) but(s) utilisez-vous le vélo?

Femmes

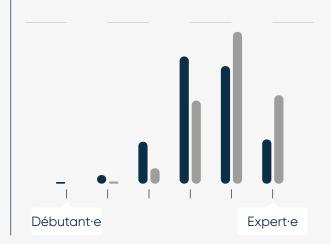
Hommes



À vélo, vous diriez que vous êtes ...

Femmes

Hommes



Les critères importants pour améliorer la pratique du vélo

Femmes

Hommes

Un réseau cyclable complet et sans coupure

Limiter le trafic motorisé en ville

Davantage de vélos en libre-service

Des itinéraires vélo rapides et directs

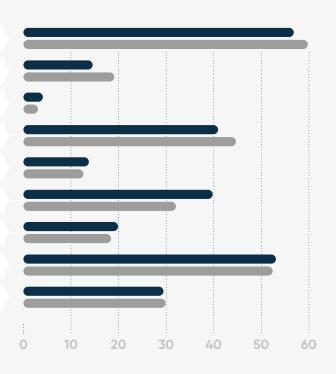
Faciliter le transport de vélos dans les transports publics

Des stationnements adaptés et sécurisés pour les vélos (courte et longue durées)

Davantage de campagnes de communication autour du vélo

Entretenir les pistes et bandes cyclables

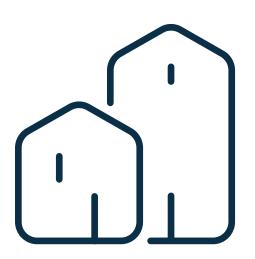
Modérer la vitesse des véhicules motorisés en ville





LES BOURGS ET VILLAGES

La catégorie des « bourgs et villages » comprend les communes de moins de 5000 habitant·es, sauf celles appartenant à la catégorie « communes de banlieues ». Parmi les quelque 32000 communes de cette catégorie, moins de 1% (292) sont classées au Baromètre – elles accueillent environ 926000 personnes.





UN MEILLEUR CLIMAT CYCLABLE QUE DANS LES AUTRES TYPES DE COMMUNES, QUI MASQUENT DES DISPARITÉS ENTRE TERRITOIRES

Les résultats des bourgs et villages sont plutôt bons comparés aux autres catégories: les cyclistes s'y sentent généralement plus en sécurité et jugent moyennement favorable leur ressenti général à vélo. Entre 2019 et 2021, les bourgs et villages ont eu la meilleure progression avec une hausse de 8% concernant l'évolution du score final. Même si ces derniers progressent très lentement en sécurité (+1%), ils connaissent une forte progression quant au confort de déplacement (+14%) et aux efforts fournis par les communes (+13%).

À titre d'illustration, 67% des cyclistes pensent qu'il y a peu de conflits entre les cyclistes et les piétons et 56% trouvent qu'il est possible de circuler à vélo en sécurité dans les rues résidentielles. Cependant, ces personnes ne sont que 37% à trouver qu'en général se déplacer à vélo est agréable, car ces résultats sont marqués par une grande disparité entre les territoires très en retard et où peu de citoyens ont participé à l'enquête, et les territoires ayant mis en place une politique cyclable historiquement tournée vers le tourisme.

MENER DES PROJETS INTERCOMMUNAUX

EN SE SAISISSANT DES FINANCEMENTS PUBLICS

La clé du succès des communes dominant le classement est qu'elles se sont saisies des opportunités européennes, régionales ou départementales pour porter un projet de tourisme à vélo cohérent et efficace, ne se traduisant toutefois pas dans une pratique utilitaire significative.

Alors que 74% des personnes répondantes disent utiliser leur vélo à des fins touristiques, elles sont 57% à l'utiliser pour les déplacements utilitaires et seulement 38% pour aller au travail, ce qui se confirme par les parts modales du vélo souvent faibles observées par l'Insee pour les déplacements domicile-travail. Puisque l'essentiel des déplacements dans ces communes se font sur des itinéraires extra-communaux, la coopération et le projet de territoire sont des passages nécessaires pour une politique cyclable réussie. En 2021, seul un quart des cyclistes disent pouvoir rejoindre à vélo en sécurité les communes voisines et 79% trouvent que leur commune communique mal sur le potentiel du vélo pour les déplacements quotidiens.

LE VÉLO MÉCANIQUE COMME LE VAE, DES ALTERNATIVES À LA VOITURE POUR LES DÉPLACEMENTS UTILITAIRES DANS LES TERRITOIRES RURAUX

La moitié des déplacements du quotidien fait moins de 5 km dans les territoires peu denses1. Alors que le vélo est particulièrement efficace pour des déplacements de 1 à 5 km, les bourgs et villages ont tout intérêt à développer la pratique quotidienne du vélo pour ce type de trajets. Là où 80% des déplacements se font en voiture dans les territoires ruraux, des itinéraires cyclables sécurisés reliant a minima les centres bourgs et les gares permettraient de développer la pratique du vélo à la fois pour le tourisme et pour les trajets quotidiens. Pour le moment, les usageres sont encore 76% à trouver que le réseau d'itinéraires cyclables ne leur permet pas d'aller partout de façon rapide et directe et que la circulation sur les grands axes, notamment sur les routes départementales, est dangereuse.

Le vélo à assistance électrique (VAE) peut être une solution pour les distances plus longues ou dans des territoires à fort relief. Il peut permettre de rassurer des usager es sur leur capacité à se déplacer à vélo pour certains déplacements, généralement utilitaires, jusqu'ici réalisés avec un véhicule motorisé.

Top 10 « Bourgs et villages »

Communes	Climat vélo		ote pale 2019	Évolution ressentie*	Nombre de réponses valides
La Tranche- sur-Mer (85)	A +	4,64	/	60 %	63
Vieux-Boucau- les-Bains (40)	A +	4,60	/	56 %	55
Bretignolles- sur-Mer (85)	Α	4,53	/	41 %	122
Ardres (62)	A	4,50	/	59 %	46
Pleuven (29)	A	4,41	/	59 %	48
Saint-Lunaire (35)	Α	4,34	4,47	55 %	96
Ouessant (29)	A	4,33	/	10 %	61
Ychoux (40)	A	4,32	/	36 %	72
Les Loges- en-Josas (78)	В	4,29	3,86	42 %	51
Le Touquet- Paris-Plage (62)	В	4,22	/	38 %	64



Tom Papounar

^{*} Les répondant-es pouvaient répondre sur une échelle de « forte progression » (note = + 100 %) à « forte dégradation » (note = - 100 %), en passant par « identique » (note = 0 %). Absence de note en 2019.

des déplacements
se font en
voiture dans les
territoires ruraux

5 km La moitié des déplacements du quotidien fait moins de 5 km dans les territoires peu denses

trouvent que la communication
79% en faveur des déplacements à vélo est mauvaise

pensent qu'il y a peu de conflits vélo / piéton trouvent qu'il
est possible de
56% circuler à vélo en
sécurité dans les
rues résidentielles

trouvent que traverser un 77% carrefour ou un rond-point est dangereux

trouvent que, pour les enfants et les 82% personnes âgées, circuler à vélo est dangereux

32 480

communes dans Nombre cette cat.

Nombre classées

O.9M



Plutôt défavorable (+8%)



2.86

Note globale



Sécurité



Confort Efforts



3.11 +1%

Services



LES PETITES VILLES

La catégorie des « petites villes » comprend les communes classées par l'Insee comme étant des ville-centres ou des villes isolées, et ayant entre 5000 et 15000 habitant·es. Parmi les 916 communes de cette catégorie, 353 (soit presque 40%) sont classées au Baromètre, dans lesquelles habitent 3,1 millions de personnes.



UNE ENVIE DE VÉLO QUI SE DIFFUSE DANS LES PETITES VILLES,

AU-DELÀ DE L'USAGE TOURISTIQUE

Tout comme pour la catégorie des bourgs et villages, les petites villes ayant mis en place une politique de tourisme à vélo ambitieuse sont les mieux reconnues. Cela corrobore d'ailleurs les conclusions du Baromètre des petites villes 1: les petites villes touristiques sont celles perçues comme les plus dynamiques et ayant le moins de problèmes d'accessibilité.

L'envie du vélo se diffuse toutefois dans l'ensemble des petites villes, pour des pratiques utilitaires également. En effet, sur les 26 000 cyclistes ayant répondu et habitant une petite ville, 60% utilisent le vélo pour des déplacements utilitaires (achats, aller voir de la famille / amis, démarches administratives...) et 40% pour aller travailler, alors que ces personnes sont 68% à l'utiliser pour le tourisme et le loisir, et 43% pour pratiquer du sport. Ainsi, le nombre de petites villes classées au Baromètre a plus que triplé entre 2019 et 2021, et plus d'un tiers des petites villes françaises sont couvertes par l'enquête. Une dynamique cohérente avec l'une des conclusions du Baromètre des petites villes qui souligne que le frein principal au dynamisme des petites villes est la difficultés à se déplacer.

LES PETITES VILLES, PÔLES DE SERVICES DE PROXIMITÉ

Souvent pôles de services de proximité, les petites villes suscitent des attentes plus marquées que dans les territoires ruraux. Si 59% des cyclistes pensent que, dans leur commune ou à proximité, trouver un magasin ou un atelier de réparation vélo est facile, 74% de ce panel trouve compliqué de louer un vélo pour quelques heures ou pour plusieurs mois. De plus, le stationnement des véhicules motorisés (voitures, camions, motos...) sur les itinéraires cyclables est gênant pour 61% des cyclistes. Toutefois, la cohabitation avec les piétons est bonne, selon 62% des cyclistes.

DONNER PLUS DE PLACE AU VÉLO

POUR LE PROTÉGER DES VOITURES

Le trafic motorisé, très important dans les petites villes, est particulièrement un frein à la pratique du vélo dans ce type de villes. Avec 76% des personnes répondantes trouvant que la communication en faveur des déplacements à vélo est mauvaise, le vélo y est peu pensé comme mode de transport quotidien. Cela pousse 67% des cyclistes à trouver que les rues en sens unique ne sont pas ouvertes à double-sens pour les vélos et 70% à se dire gênés par le trafic motorisé (volume et vitesse). Par conséquent, 85% pensent qu'il est dangereux pour les enfants et personnes âgées de circuler à vélo.

¹ Ipsos, *Le regard des français sur les petites villes*, 25 octobre 2021, [en ligne] disponible ici : https://www.ipsos.com/fr-fr/le-regard-des-francais-sur-les-petites-villes

LE VÉLO COMME OUTIL DE REDYNAMISATION DES CENTRES-VILLES

Tout comme dans les villes moyennes, la redynamisation devient un enjeu dans les petites villes. Le vélo peut être un outil à moindre coût pour y arriver. En effet, le développement de centres commerciaux en périphérie est responsable du processus de dévitalisation des centres-villes : les distances se rallongent et cela encourage l'usage de la voiture¹. Pourtant, le centre-ville est initialement un espace de vie rassemblant commerces et

services qui polarisent ses territoires environnants.

Afin de lutter contre le délitement des centres, qui engendrent une paupérisation structurelle et la dégradation du patrimoine, le vélo peut être une solution au service de leur revitalisation. C'est pourquoi l'« Alliance pour le vélo » défend la revitalisation des villes et villages par des plans favorisant la piétonisation des centre-bourg et villes, en aménageant les entrées de ville et en mettant fin à l'étalement urbain des commerces, des zones d'emploi et de l'habitat².

Top 10 « Petites villes »



RÉDUIRE LA PLACE DE L'AUTOMOBILE POUR MIEUX DÉAMBULER DANS LA VILLE

Contraindre l'automobile rend possible la déambulation dans la ville par développement d'itinéraires piétons et cyclables pour celles et ceux habitant plus loin du centre. Qu'il s'agisse d'une rue apaisée ou de pistes cyclables structurantes, l'infrastructure précède bien souvent l'usage. Cela pourra permettre à celles et ceux qui ne font pas de vélo faute d'aménagement de s'y mettre. A titre d'illustration, 65% des non-cyclistes répondant es des petites villes ne font pas de vélo par manque d'infrastructures cyclables. Les villes pionnières sur le sujet sont aujourd'hui généralement celles les plus contraintes par la congestion automobile, à savoir les communes littorales, de façon saisonnière.

Communes	Climat vélo		ote oale 2019	Évolution ressentie*	Nombre de réponses valides
Saint-Jean- de-Monts (85)	Α	4,53	/	44 %	94
Val-de-Reuil (27)	A	4,47	/	65 %	51
Marseillan (34)	A	4,47	4,19	60 %	143
Lacanau (33)	A	4,30	/	22 %	160
Soustons (40)	В	4,23	/	51 %	84
Arcachon (33)	В	4,14	/	39 %	94
Le Barcarès (66)	В	4,09	/	35 %	59
Mimizan (40)	В	4,09	/	15 %	49
Fouesnant (29)	В	4,02	/	47 %	79
Capbreton (40)	В	4,01	/	20 %	76

¹ RAZEMON Olivier, *Comment la France a tué ses villes*, Editions Rue de l'échiquier, 2016.

² Parlons Vélo !, Faire du vélo un atout pour la France, Le livre blanc de l'« Alliance pour le vélo », 2022, p.17

^{*} Les répondantes pouvaient répondre sur une échelle de « forte progression » (note = + 100 %) à « forte dégradation » (note = - 100 %), en passant par « identique » (note = 0 %). Absence de note en 2019.

pensent qu'il y a 62% peu de conflits vélo / piéton pensent qu'il est dangereux pour 85% les enfants et personnes âgées de circuler à vélo

se disent gênés par le trafic motorisé (volume et vitesse)

trouvent que
les rues en sens
unique ne sont pas
ouvertes à doublesens pour les vélos

trouvent que La communication
76% en faveur des déplacements à vélo est mauvaise

le stationnement
des véhicules
motorisés (voitures,
camions, motos...)
sur les itinéraires
cyclables est
fréquent

pensent que
trouver un magasin
ou un atelier de
réparation vélo à
proximité est facile

916
communes dans Nombre cette cat.
Nombre d'habitant·es classées Nombre d'habitant·es

7.2M

353
communes Nombre d'habitant·es
3.1M



Plutôt défavorable (+6%)



2.74+3%

Note globale



Sécurité



2.82



Confort

Efforts

Services



LES COMMUNES DE BANLIEUES

La catégorie des « communes de banlieues » comprend les communes de plus de 3500 habitant·es que l'Insee définit comme étant une commune de « banlieues ». Pour rendre cette catégorie plus homogène et lisible par le grand public, nous l'avons restreinte aux communes appartenant aux grands pôles urbains, c'est-à-dire faisant partie d'une aire d'attraction de plus de 100 000 habitant·es¹ et appartenant à une métropole, une communauté d'agglomération ou une communauté urbaine.



¹ Insee, Base des aires d'attractions des villes 2020, 2021, [en ligne] disponible ici :

https://www.insee.fr/fr/information/4803954



DES COMMUNES AUX DÉPLACEMENTS POLARISÉS PAR UNE VILLE CENTRE

Dans les communes de banlieues, les déplacements du quotidien sont principalement intercommunaux et polarisés par une autre commune. Membres d'un pôle urbain d'importance dont elles ne sont pas le centre, elles peuvent difficilement être comparées à des communes de même taille qui seraient le centre de leur agglomération : les services et pôles générateurs de déplacements ne sont pas les mêmes ni répartis de la même façon. De plus, la présence de coupures urbaines liées aux infrastructures et ferroviaires lourdes, ainsi que la multiplication des zones commerciales et industrielles, représentent des obstacles majeurs aux déplacements à vélo.

Elles représentent des espaces très urbanisés : parmi les 1258 communes de cette catégorie, 719 sont classées au Baromètre, dans lesquelles habitent 14,4 millions de personnes.

DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS ENCORE DOMINÉS PAR L'AUTOMOBILE

Les notes du Baromètre sont parmi les plus mauvaises pour cette catégorie de communes : 69% des cyclistes des banlieues considèrent que les conditions pour l'usage du vélo sont mauvaises dans leur commune, contre 64% à l'échelle nationale. Ces dernières restent dominées par le système automobile, avec tout ce que cela entraîne sur la culture politique, mais aussi les coupures urbaines qui rendent les trajets dangereux. Les cyclistes circulant dans les communes de banlieues sont 82% à penser qu'il est dangereux de traverser un carrefour ou un rond-point. Toutefois, les communes de banlieues sont tirées vers le haut par les villes-centres et rattrapent une partie de leur retard.

UNE DYNAMIQUE QUI SE CONSTRUIT EN LIEN AVEC LA VILLE CENTRE

D'une part, les villes-centres poussent pour une prise en compte cohérente du vélo à l'échelle intercommunale : après les grandes villes, les communes de banlieues sont la catégorie de commune la mieux notée sur les liaisons intercommunales. Toutefois, les cyclistes des banlieues sont 67% à trouver que les voies pour rejoindre à vélo les communes voisines ne sont pas sécurisées. D'autre part, par le jeu des trajectoires résidentielles, les cyclistes des villes-centres sont les cyclistes des banlieues de demain. Les banlieues peuvent toutefois construire leur système vélo par elles-mêmes, sans attendre d'être la « queue de la comète » du développement cyclable de la ville-centre : par l'installation de services vélo marchands ou associatifs, la mise en service de réseaux intercommunaux n'allant pas systématiquement vers la ville-centre... En 2021, les cyclistes des banlieues sont plus de la moitié (55%) à trouver qu'il est plutôt facile de trouver un magasin ou un atelier d'autoréparation.

•

Top 10 « Communes de banlieues »

Communes	Climat vélo		ote pale 2019	Évolution ressentie*	Nombre de réponses valides
Saint-Aubin- de-Médoc (33)	A +	4,89	/	69 %	73
Le Teich (33)	A	4,54	/	58 %	81
Séné (56)	Α	4,47	4,23	50 %	138
Dainville (62)	Α	4,45	/	55 %	56
Magny- les-Hameaux (78)	Α	4,42	/	49 %	148
Le Bourget- du-Lac (73)	В	4,18	/	20 %	154
Meylan (38)	В	4,17	3,82	39 %	139
Oberhausbergen (67)	В	4,03	3,90	36 %	54
Toulouges (66)	В	4,03	/	53 %	90
Lieusaint (77)	В	3,96	/	27 %	74

^{*} Les répondant-es pouvaient répondre sur une échelle de « forte progression » (note = + 100 %) à « forte dégradation » (note = - 100 %), en passant par « identique » (note = 0 %). Absence de note en 2019.

trouvent qu'il
y a rarement
une solution
alternative sûre
proposée lors de
travaux sur les
itinéraires cyclables

trouvent que les
conflits entre les
piétons et les vélos
sont fréquents

trouvent qu'il est
dangereux de
traverser un
carrefour ou
un rond-point

ont comme critère la présence et la qualité du stationnement vélo dans leur recherche de logement

trouvent qu'il est compliqué de 56% circuler à vélo dans les rues résidentielles trouvent que
les voies pour
rejoindre à vélo
les communes
voisines ne sont
pas sécurisées









Confort



Ressenti global





Sécurité



Efforts Services

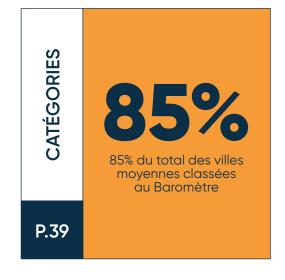


LES VILLES MOYENNES

La catégorie des « villes moyennes » comprend les communes classées par l'Insee comme étant des ville-centres ou des villes isolées¹ et ayant entre plus de 15 000 et 100 000 habitant·es. À l'échelle de toutes les villes de France, cette catégorie comprend 254 communes. 218 d'entre elles sont classées au Baromètre, soit plus de 85% du total des villes moyennes française. Elles accueillent 7,1 millions d'habitant·es.



¹ Insee, Base des unités urbaines 2020, 2021, [en ligne] disponible ici : https://www.insee.fr/fr/information/4802589



DES VILLES QUI TARDENT À SE MUNIR D'UN SYSTÈME VÉLO

Les villes moyennes sont la catégorie la plus mal notée de toutes (note globale : 2,82). Seule l'existence de services semble y être partiellement reconnue : pour les trois quarts des cyclistes d'une ville moyenne, il est facile de trouver un magasin ou un atelier vélo. Mais à côté de cela, les villes moyennes sont les villes où les cyclistes se sentent le moins en sécurité. 86% des personnes cyclistes en ville moyenne trouvent que traverser un carrefour ou un rond-point est dangereux et plus des trois quarts se considèrent en insécurité lorsqu'elles circulent sur les grands axes. En somme, 9 répondant es sur 10 pensent qu'il est dangereux de circuler à vélo dans une ville moyenne pour les enfants et les personnes âgées.

Semblant hésiter entre être de grands villages ou des petites métropoles, les villes moyennes se trouvent à ne bénéficier ni des aménagements faits pour le tourisme à vélo des uns, ni disposer de l'ambition, des moyens et de l'expertise technique nécessaires à la construction du système vélo des autres. Si un peu plus de la moitié des personnes répondantes reconnaissent que, dans les villes moyennes, les rues en sens unique sont ouvertes à double-sens pour les vélos, elles sont 69% à trouver que les itinéraires cyclables sont inconfortables et qu'il y a une mauvaise communication de la ville en faveur du vélo. De plus, le fait que 87% des cyclistes trouvent qu'il n'y a pas de solution alternative sûre proposée lors de travaux sur les itinéraires cyclables est un indicateur du faible engagement des villes moyennes en faveur de la pratique du vélo.

Avec l'apport de l'Ademe et du programme Avelo, nous pouvons espérer toutefois que l'arrivée d'ingénierie dans les services des villes moyennes s'accompagne d'un développement progressif d'un système vélo cohérent et ambitieux dans ces territoires. Ce soutien à l'ingénierie et aux investissements des villes moyennes doit être poursuivi et amplifié dans les années à venir pour rattraper le retard accumulé et profiter de la richesse du réseau français des villes moyennes pour entraîner l'ensemble du territoire français vers une mobilité plus durable.

LES VILLES MOYENNES SONT DES MÉTROPOLES QUI S'IGNORENT

Pourtant, la comparaison de l'évolution entre 2019 et 2021 de ces cinq catégories met en avant une réelle coupure entre les banlieues, les bourgs et villages et les petites villes d'une part, les villes moyennes et les grandes villes d'autre part. On observe de fortes corrélations entre les villes moyennes et les grandes villes (avec un indice de corrélation de 0,8). C'est-à-dire que ces deux dernières années, les grandes villes et les villes moyennes progressent et régressent de la même manière sur les mêmes thématiques. En somme, lorsque les personnes répondantes notent mieux qu'il y a deux ans le confort de déplacement dans les grandes villes, les personnes qui répondent dans les villes moyennes donnent eux aussi de meilleurs notes sur le confort de déplacement. Cette coupure entre catégories de communes marque deux dynamiques différentes s'inscrivant dans une dichotomie centres et périphéries. Cela confirme que, loin d'être de grands villages, les villes moyennes sont des métropoles, certes locales, qui s'ignorent.

UNE FORTE ENVIE DE VÉLO POUR DÉSENGORGER LES VILLES MOYENNES ET RÉDUIRE LA

POLLUTION

Les notes sévères traduisent également une attente très forte des citoyen·nes, qui souhaitent le même niveau d'exigence dans les politiques cyclables, pour des communes qui, à leur échelle, structurent les déplacements de dizaines de milliers de personnes. En effet, ces dernier·es sont 76% à signaler que les réseaux d'itinéraires cyclables ne leur permettent pas, à l'heure actuelle, d'aller partout de façon rapide et directe. Parfois très denses en leur centre, les villes moyennes ont, tout autant que les grandes villes, besoin du vélo pour libérer de l'espace public, lutter contre les pollutions et construire un cadre de vie plus agréable.

Top 10 « Villes moyennes »

Communes	Climat vélo	glok	ote pale 2019	Évolution ressentie*	Nombre de réponses valides
La Rochelle (17)	В	4,10	4,04	46 %	1 011
Bourg-en-Bresse (01)	С	3,87	3,66	51 %	261
Chambéry (73)	С	3,83	3,76	24 %	814
Haguenau (67)	С	3,74	3,47	27 %	84
Belfort (90)	С	3,72	3,63	30 %	131
Les Sables- d'Olonne (85)	С	3,69	3,44	21 %	281
Dole (39)	С	3,63	3,09	50 %	98
Lorient (56)	С	3,61	3,59	22 %	583
Dunkerque (59)	С	3,60	3,51	41 %	366
Aix-les-Bains (73)	С	3,59	3,32	23 %	153



Etienne Chevalier / Unsplash

^{*} Les répondant-es pouvaient répondre sur une échelle de « forte progression » (note = + 100 %) à « forte dégradation » (note = - 100 %), en passant par « identique » (note = 0 %). Absence de note en 2019.

signalent que les réseaux
d'itinéraires cyclables ne leur
permettent pas, à l'heure
actuelle, d'aller partout de
façon rapide et directe

des cyclistes trouvent qu'il n'y
a pas de solution alternative
sûre proposée lors de travaux
sur les itinéraires cyclables

trouvent que les itinéraires cyclables sont inconfortables et qu'il y a une mauvaise communication de la ville en faveur du vélo

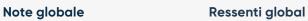
répondant·es sur 10 pensent qu'il est dangereux de circuler à vélo dans une ville moyenne pour les enfants et les personnes âgées

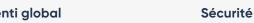


















Confort Efforts

Services



LES GRANDES VILLES

La catégorie « grandes villes » comprend toutes les villes de plus de 100000 habitant·es que l'Insee définit comme « ville-centre »¹. Toutes les communes de cette catégorie sont classées au Baromètre, ce qui représente 38 communes, dans lesquelles habitent 9,7 millions de personnes.





LES GRANDES VILLES, TÊTES DE GONDOLE DU DÉVELOPPEMENT DU VÉLO

Catégorie la mieux notée du Baromètre, les grandes villes sont assurément les têtes de gondole du développement du vélo. Plus de la moitié des cyclistes répondant es indiquent que se déplacer à vélo est agréable dans les grandes villes et 60% trouvent que la situation s'est améliorée pour les cyclistes depuis deux ans, montrant ainsi une dynamique positive vers davantage de facilité à se déplacer à vélo dans les grandes villes françaises.

Cette bonne notation s'explique notamment grâce à la mise en service progressive de réseaux cyclables de plus en plus qualitatifs et la multiplication des services vélo. En effet, 78% des cyclistes trouvent facile la location d'un vélo pour quelques heures ou pour plusieurs mois et 83% trouvent simple de trouver un magasin ou atelier de réparation vélo.

ASSURER DE BONNES CONDITIONS CYCLABLES, UNE ENVIE DES CITOYEN·NES ET UNE NÉCESSITÉ

La pratique du vélo est répandue dans les grandes villes, avec 61% des répondant es qui trouvent que l'usage du vélo est démocratisé. Les attentes y

sont grandes, avec par exemple 71% qui trouvent que la présence et la qualité du stationnement vélo peuvent constituer des critères de sélection dans la recherche de logement, malgré les difficultés actuellement rencontrées. Pour autant, les conditions cyclables restent en moyenne plutôt défavorables et ne permettent pas aujourd'hui une augmentation considérable de la part modale du vélo.

Pollution de l'air, congestion de l'espace public, droit à la mobilité... Pour garantir une bonne qualité de vie, les grandes villes n'ont pas d'autre choix que de s'engager dans la transition mobilitaire et la proximité des services facilite l'usage des mobilités actives. Cette transition doit se faire en assurant à tout moment la sécurité des cyclistes et des piétons, y compris lors de travaux. 84% des cyclistes trouvent qu'il y a rarement une solution alternative sûre proposée lors de travaux sur les itinéraires cyclables et 88% ne sont pas confiant es quant à la circulation à vélo des enfants et les personnes âgées dans les grandes villes.

PRÉVOIR DES AMÉNAGEMENTS POUR TOUS LES MODES POUR LIMITER LES CONFLITS ENTRE USAGER·ES

La densité très importante des flux crée toutefois un besoin impérieux, plus qu'ailleurs, d'aménagements qualitatifs, continus et correctement dimensionnés pour les dizaines de milliers de cyclistes qui s'y pressent, et prévenir au maximum les conflits d'usage avec les autres modes. En 2021, plus de la moitié des répondant es trouvent qu'il y a trop de conflits avec les piétons et 82% signalent

que le stationnement des véhicules motorisés (voitures, camions, motos...) sur les itinéraires cyclables est fréquent et source de conflits avec les automobilistes.

Le vélo est une solution efficace à la décongestion. Afin de libérer de l'espace dans les grandes villes, il est nécessaire de réduire la place de la voiture, au profit des mobilités actives, en complémentarité des transports en commun.



Top 10 « Grandes villes »

Communes	Climat vélo	glob	ote pale 2019	Évolution ressentie*	Nombre de réponses valides
Grenoble (38)	В	4,21	4,12	54 %	3 012
Strasbourg (67)	В	4,18	4,02	25 %	2 061
Rennes (35)	С	3,74	3,46	51%	2 060
Annecy (74)	С	3,69	3,15	36 %	1 471
Nantes (44)	С	3,64	3,55	29 %	3 300
Lyon (69)	С	3,51	3,19	44 %	4 439
Tours (37)	D	3,46	3,03	37 %	1296
Le Havre (76)	D	3,45	3,13	51 %	736
Angers (49)	D	3,44	3,38	14 %	1 193
Bordeaux (33)	D	3,40	3,24	25 %	1 916

© Vivien Wauthier / Unsplash

^{*} Les répondant·es pouvaient répondre sur une échelle de « forte progression » (note = + 100 %) à « forte dégradation » (note = - 100 %), en passant par « identique » (note = 0 %). Absence de note en 2019.

trouvent que Le
réseau d'itinéraires
cyclables ne leur
permet pas d'aller
partout de façon
rapide et directe

trouvent qu'il y a trop de conflits vélo / piéton trouvent que
la présence et
la qualité du
stationnement
vélo est un critère
de sélection
d'un logement

trouvent que pour les enfants et les personnes âgées, circuler à vélo est dangereux

trouvent qu'il y
a rarement une
solution alternative
sûre proposée
lors de travaux
sur les itinéraires
cyclables

trouvent que la situation s'est
60% améliorée pour les cyclistes depuis deux ans

trouvent que se 53% déplacer à vélo est agréable 38
communes dans
cette cat.

Nombre
d'habitant·es
Nombre
classées
Nombre
d'habitant·es
P.7M

9.7M



Note globale



Ressenti global



Sécurité







Efforts



Services



PLAIDOYER POUR UNE FRANCE EN QUÊTE DE CYCLABILITÉ

Le vélo est un outil d'amélioration de la vie des citoyen·nes. Son potentiel est fort, dans tous les territoires¹. Il est plébiscité par une large majorité de nos concitoyens² et la participation au Baromètre toujours grandissante au fil des éditions démontre une réelle appétence pour le vélo et une demande universelle pour une amélioration de ses conditions de pratique. Les riches enseignements apportés par le Baromètre sur la cyclabilité de la France et sur les besoins des usager·es doivent s'accompagner de solides concertations citoyennes pour s'assurer de la construction de systèmes vélo performants.



¹ ADEME, op. cit., p. 24

² Les Français et le vélo, Enquête OpinionWay pour la FUB, janvier 2022.

DÉVELOPPER MASSIVEMENT LE STATIONNEMENT SÉCURISÉ POUR FAVORISER LA PRATIQUE, SEULE OU EN INTERMODALITÉ

Tout comme la voiture, le vélo est en stationnement plus de 95% du temps¹, mais contrairement à cette dernière, les vols sont bien plus fréquents : selon le ministère de l'Intérieur, 318 000 vélos ont été volés en 2018². Une situation qui conduit à ce que une personne sur trois en agglomération se soit déjà fait voler un vélo³ et qui rend difficile la démocratisation de la pratique au quotidien. A titre d'illustration, près de 80 000 cyclistes renoncent chaque année à faire du vélo par peur du vol⁴ et 8% des victimes stoppent leur pratique⁵.

Pour pouvoir assurer une protection plus sûre de son vélo, notamment sur une durée plus longue dans les espaces privés comme publics, il est aussi nécessaire de développer des consignes surveil-lées et les supports d'attaches dans des locaux fermés. En plus de devoir être sécurisé, le stationnement doit garantir la plus courte distance possible à parcourir à pied entre l'espace de stationnement vélo et le lieu de destination. La distance conseillée par la FUB est de maximum 30 mètres, voire 50 mètres dans certains cas⁶.

70% des Français es habitent à moins de 20 minutes à vélo d'une gare⁷ et pourraient allier vélo et train, à condition de rendre cela possible. Alors que le Gouvernement prévoit d'atteindre 34 000 places d'ici 2024 à proximité des grandes gares françaises, près de 44 000 besoins de stationnement à proximité d'une gare ont été signalés dans la cartographie du Baromètre.

En complément d'une politique de renforcement de l'emport de vélo dans les trains, il est nécessaire de développer services et stationnement en gare afin de profiter pleinement du potentiel de l'intermodalité vélo-train. Les données du Baromètre soulignent ainsi la pertinence du besoin exprimé par les associations d'usagers et les collectivités de créer 200 000 places de stationnement sécurisé supplémentaires dans les gares et les pôles de transports à l'horizon 20278.

¹ Académie Des experts en Mobilités Actives (ADMA), Le potentiel inexploité du stationnement vélo en gare, 2021, [en ligne] disponible ici : https://mobilites-actives.fr/articles/le-potentiel-inexploite-du-stationnement-velo-en-gare

^{3 6}t, Le développement du vélo et de la trottinette dans les grandes villes françaises : une tendance confrontée au stationnement dans l'espace public. 3 septembre 2020.

⁴ IFRESI-CNRS, *Le vol de bicyclettes : analyse du phénomène et méthodes de prévention*, 2003, [en ligne] disponible ici : https://droitauvelo.org/IMG/pdf/enquetevol2003.pdf

^{5 6}t, op. cit., 2020

⁶ FUB, Stationnement des vélos dans les immeubles d'habitation et de bureaux, Conception et aménagement intérieur, Guide pratique pour les professionnels de l'immobilier, 2016, p.18

⁷ BL évolution, La France à 20 minutes à vélo, 2020, p.14 , [en ligne] disponible ici :

https://www.bl-evolution.com/publication/la-france-a-20-minutes-a-velo

⁸ Parlons Vélo !, Faire du vélo un atout pour la France, Le livre blanc de l'« Alliance pour le vélo », 2022, p.11

RÉDUIRE L'OMNIPRÉSENCE DE LA VOITURE EST UNE NÉCESSITÉ

PROMOUVOIR UNE PRATIQUE INCLUSIVE DU VÉLO

Pour favoriser la pratique du vélo et les modes actifs en général, il faut nécessairement revoir la place de la voiture dans l'espace public, et repenser les usages de ce dernier. Sécuriser les trajets à vélo passera ainsi nécessairement par la réduction de la place de la voiture et le développement d'aménagements sécurisants pour tous les publics.

La séparation des flux piétons et cycles est essentiel compte tenu des gradients de vitesse entre ces deux modes. Sans cela, le conflit artificiel entretenu par l'absence d'aménagement continuera.

Moins de voiture, plus de vélo : cette perspective est essentielle face aux nombreux défis posés par l'omniprésence du système automobile. La voirie doit s'adapter pour laisser davantage d'espaces aux modes actifs : l'ADEME recommande ainsi de doubler¹ le linéaire de pistes cyclables et de voies vertes pour atteindre les objectifs nationaux de part modale.

En outre, la réduction des vitesses limites des voitures en ville et hors agglomération doit accélérer. C'est le sens de la campagne des « villes à vivre », poussée par les Nations Unies². Une démarche soutenue par les associations d'usagers.

Tous les publics ne pourront profiter des bénéfices de la pratique du vélo au quotidien tant que l'aménagement et les services ne leur sont pas adaptés. Un chiffre : 87% des personnes répondantes estiment qu'il est dangereux pour les enfants et les personnes âgées de circuler à vélo. Permettre à ces populations vulnérables de se déplacer en toute sécurité à vélo leur prodiguerait une autonomie³ certaine, bénéfique pour leur santé.

Aussi, cela faciliterait l'usage du vélo pour les femmes en situation d'accompagnement. En effet, les déplacements des femmes sont aujourd'hui encore marqués par une répartition genrée des tâches domestiques et du rôle d'accompagnant ou d'aidant. Ainsi leurs déplacements sont souvent complexes avec des objectifs variés, autre que le domicile-travail : courses, accompagnement d'enfant et personnes âgées et elles sont plus contraintes d'utiliser des moyens motorisés pour les réaliser.

L'usage des vélos utilitaires se popularisant, les femmes disposent aujourd'hui de vélos adaptés à des besoins variés et sont plus enclines à passer de la voiture au vélo cargo⁴. Se pose cependant la problématique majeure du stationnement de ces nouveaux véhicules, plus volumineux.

¹ ADEME, op. cit., p. 24

² Déclaration dite de Stockholm issue de la troisième conférence mondiale sur la sécurité routière, ONU, OMS, Février 2020

³ ZULESI Jean-Marc, Marcher, bouger, pédaler ! 21 propositions pour maintenir l'autonomie et vivre en bonne santé, Missions gouvernementale consacrée aux mobilités actives dans la lutte contre la perte d'autonomie, mars 2022, [en ligne] disponible ici : https://solidarites-sante.gouv.fr/IMG/pdf/missionmobilitesactives_rapportvdef.pdf

⁴ RIGGS William & SCHWARTZ Jana, "The impact of cargo bikes on the travel patterns of women", Urban, Planning and Transport Research, vol. 6, 2018

Par ailleurs, leurs préoccupations concernant les risques liés à la circulation sont systématiquement plus importantes que celles des hommes et cela est plus susceptible de constituer un frein à la pratique du vélo⁵. Leur pratique au quotidien est un indicateur de cyclabilité et de ville apaisée. Promouvoir une pratique inclusive du vélo débute ainsi par lever les freins à la pratique des femmes.

nombre de se (re)mettre en selle.

Afin de structurer le tissu asso

Afin de structurer le tissu associatif par lequel émerge cette expertise citoyenne et de faciliter la concertation avec les usager es, l'État et collectivités doivent appuyer financièrement les têtes de réseaux nationales œuvrant à la promotion du vélo⁶ et associations locales. Un tel soutien permettra de structurer le maillage local des associations en débloquant des financements et la structuration de réseau à des échelles régionale ou départementale.

des améliorations qui permettront au plus grand

AMÉLIORER LE CLIMAT CYCLABLE

GRÂCE À L'AVIS DES USAGERS

De belles avancées sont à observer dans les villes et les villages qui se sont mobilisés et ont placé le vélo au cœur de leur politique. Les personnes répondantes sont 36% à trouver que la situation des cyclistes s'est améliorée ces deux dernières années. 174 communes ont une note globale égale ou supérieure à 3,5, ce qui fait 11% de communes favorables au vélo. De plus, 20% des communes ont un climat moyennement favorable. Ainsi, les collectivités qui construisent des systèmes vélos locaux adaptés à la réalité de leur territoire voient leurs efforts porter leurs fruits.

Ces politiques pro-vélo ne peuvent se réaliser, massivement et rapidement, qu'à condition qu'elles soient concertées. Les parties prenantes à la conception des politiques de mobilités ont tout intérêt à s'appuyer sur l'expertise d'usage pour répondre efficacement aux besoins des citoyen·nes. Avec son œil d'expert·e du quotidien, l'usager·e regarde avec finesse la réalité du terrain. Il tire de cette position sa légitimité pour proposer



Deniz Demi

⁵ GARRARD Jan, "Women and cycling: Addressing the gender gap", Cycling for Sustainable Cities, 2021, p. 206

⁶ Parlons Vélo, op. cit., p.20

BIBLIOGRAPHIE

Articles et ouvrages

FUB, Stationnement des vélos dans les immeubles d'habitation et de bureaux, Conception et aménagement intérieur, Guide pratique pour les professionnels de l'immobilier, 2016

GARRARD Jan, "Women and cycling: Addressing the gender gap", Cycling for Sustainable Cities, 2021

Parlons Vélo!, Faire du vélo un atout pour la France, Le livre blanc de l'« Alliance pour le vélo », 2022

RAZEMON Olivier, Comment la France a tué ses villes, Editions Rue de l'échiquier, 2016

RIGGS William & SCHWARTZ Jana, "The impact of cargo bikes on the travel patterns of women", *Urban, Planning and Transport Research*, vol. 6, 2018

Rapports et enquêtes

ADEME, Étude Impact économique et potentiel de développement du vélo, Les dossiers de la DGE, Avril 2020

BL évolution, *La France à 20 minutes à vélo*, 2020, [en ligne] disponible ici : https://www.bl-evolution.com/publication/la-france-a-20-minutes-a-velo

IFRESI-CNRS, *Le vol de bicyclettes : analyse du phénomène et méthodes de prévention,* 2003, [en ligne] disponible ici : https://droitauvelo.org/IMG/pdf/enquetevol2003.pdf

Insee, Enquête sur la mobilité des personnes 2018-2019, 20 avril 2018, [en ligne] disponible ici : https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/enquete-sur-la-mobilite-despersonnes-2018-2019

Insee, Comment les Français se déplacentils en 2019 ? Résultats de l'enquête mobilité des personnes, 16 septembre 2020, [en ligne] disponible ici : https://www.statistiques. developpement-durable.gouv.fr/comment-lesfrançais-se-deplacent-ils-en-2019-resultats-delenquete-mobilite-des-personnes

Ipsos, *Le regard des français sur les petites villes*, 25 octobre 2021, [en ligne] disponible ici : https://www.ipsos.com/fr-fr/le-regard-des-francais-sur-les-petites-villes

Les Français et le vélo, Enquête OpinionWay pour la FUB, janvier 2022

Place aux Piétons, *Baromètre des villes marchables*, 2021

ZULESI Jean-Marc, Marcher, bouger, pédaler! 21 propositions pour maintenir l'autonomie et vivre en bonne santé, Missions gouvernementale consacrée aux mobilités actives dans la lutte contre la perte d'autonomie, mars 2022, [en ligne] disponible ici : https://solidarites-sante.gouv.fr/ IMG/pdf/missionmobilitesactives_rapportvdef.pdf

Sites Web

Académie Des experts en Mobilités Actives (ADMA), *Le potentiel inexploité du stationnement vélo en gare*, 2021, [en ligne] disponible ici : https://mobilites-actives.fr/articles/le-potentiel-inexploite-du-stationnement-velo-en-gare

Collectif cycliste 37, *Pourquoi il faut proscrire les supports de type pince-roues ou râteliers*, 9 décembre 2019, [en ligne] disponible ici : https://www.cc37.org/pourquoi-il-faut-proscrire-les-supports-de-type-pince-roues-ou-ratelier

Commission Antivol FUB, *Tests antivols*, [en ligne] disponible ici: https://www.fub.fr/antivols

Insee, Base des aires d'attractions des villes 2020, 2021, [en ligne] disponible ici : https://www.insee.fr/fr/information/4803954

Insee, Base des unités urbaines 2020, 2021, [en ligne] disponible ici: https://www.insee.fr/fr/information/4802589

Interstats, « Les vols et tentatives de vol de vélo », Rapport d'enquête Cadre de vie et sécurité 2019, édition 2021, [en ligne] disponible ici : https://www.interieur.gouv.fr/content/download/120064/962931/file/06%20Les%20 vols%20et%20tentatives%20de%20vol%20 de%20v%C3%A9los.pdf

6-t, Le développement du vélo et de la trottinette dans les grandes villes françaises: une tendance confrontée au stationnement dans l'espace public, 3 septembre 2020

CONTACT



Thibault Quéré,

Responsable du plaidoyer 06 74 76 25 00 t.quere@fub.fr



Créée en 1980, la FUB, Fédération française des Usagers de la Bicyclette, est une association à but non lucratif. La FUB agit pour apporter des réponses concrètes aux préoccupations quotidiennes des cyclistes et promouvoir l'usage du vélo comme mode de déplacement quotidien, par la mise en réseau des associations locales, la concertation avec les pouvoirs publics, et des campagnes de communication grand public.

La FUB coordonne les échanges d'expériences entre ses associations-membres et vient en appui à tous ceux qui veulent agir pour développer le vélo en ville (particuliers, élus et techniciens des collectivités, bureaux d'études).

fub.fr