



# Fiche pratique n°A.7

## 9 arguments pour convaincre un.e candidat.e qui ne croit pas au vélo

### *Le vélo pour répondre à la demande des habitants de votre ville*

Aujourd'hui le vélo ne représente que 2 % des déplacements, et pourtant la demande est immense ! En atteste l'augmentation des ventes de VAE en 2017 : + 90 % par rapport à 2016 et un total de 255 000 VAE vendus. **Le vélo est le mode de transport qui a le plus progressé dans certaines régions comme l'Île-de-France depuis 2001**<sup>(1)</sup>. Le nombre de répondants au Baromètre des villes cyclables de la FUB est lui aussi révélateur : 113 000 personnes ont montré leur intérêt pour la pratique du vélo en ville.

Pourtant peu de communes ont obtenu des résultats satisfaisants en termes de cyclabilité. Les gens ne se sentent pas en sécurité à vélo, un frein majeur à la pratique pour 41 % des répondants. Il est temps de répondre à la demande des habitants et de leur **offrir les conditions nécessaires à une pratique du vélo en toute sécurité**. Que ce soit pour aller à la gare le matin, faire ses courses en centre-ville ou se promener le week-end avec ses enfants, pouvoir faire du vélo en sécurité est une demande forte des habitants de votre commune.

### *Le vélo pour une ville plus agréable et apaisée*

Les villes souffrent aujourd'hui des **nuisances de la circulation automobile** : bruit, pollution, congestion, insécurité routière... Ce trafic, dont une part importante ne fait que transiter par votre ville, contribue à **dégrader fortement la qualité de vie des habitants**. Le bruit est aujourd'hui une source de stress majeure. Le trafic automobile et les deux-roues motorisés constituent une part importante du bruit de fond en ville<sup>(2)</sup>.

Reserver les petites rues au seul trafic local, c'est réduire les nuisances liées au

trafic automobile pour le bénéfice de tous les habitants. **Abaisser la vitesse de circulation des automobiles**, en créant des zones 30 et des zones de rencontre, est un bon moyen de répondre à ces problèmes tout en favorisant le vélo. Agir pour le vélo, c'est construire une ville où les nouvelles générations ne sont pas condamnées à être asthmatiques, où les parents n'ont pas peur de laisser leur enfant jouer seul dans la rue, et où **les habitants les plus fragiles sont davantage en sécurité**<sup>(3)</sup>.

### *Le vélo, un levier pour favoriser le commerce local*

Un centre-ville désert et une périurbanisation qui favorise les centres commerciaux au détriment des petits commerces, ce sont des problèmes que tous les Maires connaissent. Favoriser l'accessibilité à vélo du centre-ville est un bon moyen de répondre à ce problème. En effet, les **cyclistes sont des acheteurs plus réguliers** que les automobilistes. Ils dépensent ainsi 12 % de plus que les automobilistes dans les commerces de proximité<sup>(4)</sup>. Par ailleurs l'augmentation des déplacements à vélo entraîne le **développement de biens et services** liés au vélo (atelier de réparation, vente...) qui créent des emplois non délocalisables et dynamisent l'économie locale.

### *Le vélo pour des aménagements visibles et peu onéreux dans votre ville*

Le vélo permet des **réalisations visibles avec peu de moyens**. Une piste cyclable demande très peu d'entretien et sa réalisation est peu onéreuse. Par ailleurs, une place de stationnement pour vélo est 30 à 50 fois moins chère qu'une place pour voiture. Inciter les habitants à se déplacer à vélo coûte donc beaucoup moins cher à la collec-

tivité. Il y a plein de façons peu onéreuses de faciliter les déplacements à vélo dans votre ville : arceaux vélo, doubles sens cyclables, zones 30, plan de circulation limitant le trafic de transit... et qui permettent d'**aménager votre ville efficacement sans engager des dépenses importantes**.

### *Le vélo comme vecteur d'inclusion sociale*

Le vélo n'est pas réservé aux « bobos ». C'est au contraire un bon moyen de répondre aux besoins de mobilité des populations les plus défavorisées et souvent enclavées. Pour un vélo neuf, le coût moyen annuel se situe entre 50 € et 150 € alors que le coût moyen d'une voiture est estimé de 6 000 € à 10 000 € par an<sup>(5)</sup> (entretien, carburant...) et celui d'un abonnement de transport à 400 € ! **La mobilité est une nécessité pour l'intégration sociale et l'insertion sur le marché de l'emploi**. L'ensemble des vélo-écoles pour adultes des associations de la FUB a permis à des milliers de personnes d'accéder à la mobilité à vélo. Favoriser l'achat et la pratique du vélo, c'est apporter une réponse concrète à cet enjeu et **permettre à des personnes en difficulté de retrouver de l'autonomie**.

### *Le vélo pour encourager l'activité physique chez les jeunes*

Le manque d'activité physique chez les jeunes (et moins jeunes) est un problème majeur, puisque 17 % des enfants sont en surpoids<sup>(6)</sup>. L'addiction aux écrans (tablette, smartphone...) engendre un phénomène de sédentarité et des problèmes de concentration qui sont néfastes pour la santé. Encourager le vélo, et notamment son apprentissage à l'école et dans les centres de loisirs, permet d'encourager une pratique physique régulière et participe à **l'épanouissement et à l'autonomisation des jeunes**.



## *Le vélo pour faire entrer votre ville dans la transition énergétique*

À vélo, on se déplace sans émettre de gaz à effet de serre, ce qui participe à limiter le réchauffement climatique. En encourageant son développement, vous inscrivez votre commune dans la transition énergétique et **vous adoptez une démarche de développement durable** indispensable de nos jours. Si votre commune compte plus de 20 000 habitants, elle est obligée d'adopter un Plan climat-air-énergie territorial (PCAET) qui comporte un volet sur la qualité de l'air et la lutte contre le réchauffement climatique. Les mesures que vous prendrez pour le vélo contribuent pleinement à ces objectifs.

## *Le vélo, vecteur d'un espace public plus égalitaire entre hommes et femmes*

Le vélo contribue à rendre l'**espace public plus égalitaire entre hommes et femmes**. À vélo, on se voit, on se parle, tout en bénéficiant d'une autonomie dans son déplacement. Ces éléments

contribuent à faire du vélo une mobilité qui participe à **remettre du lien** dans la ville au bénéfice du sentiment de sécurité de tous et d'un espace public accueillant pour les femmes. La majorité des élèves dans les vélo-écoles pour adultes sont des femmes qui trouvent dans le vélo un levier pour être autonomes dans leur mobilité et **s'affranchir du harcèlement de rue**, dans les communes confrontées à ce problème. La pratique du vélo par les femmes augmente fortement quand il existe des infrastructures sécurisées.

## *Et non le vélo n'est pas dangereux, au contraire !*

Faire du vélo est beaucoup moins dangereux que de ne pas en faire : selon l'Observatoire régional de santé d'Île-de-France, **les bénéfices de la pratique du vélo sont 20 fois supérieurs aux risques**<sup>(3)</sup> (accidents, exposition à la pollution, ...). Et plus les cyclistes sont nombreux, plus le risque d'accidents diminue ! Pour autant, l'absence d'infrastructures cyclables et/ou d'un apaisement réel de la ville crée un sentiment d'insécurité à vélo qui empêche cette pratique ou la limite très fortement. C'est à travers le développement d'un réseau cyclable sécurisé que peut se créer le

sentiment de sécurité indispensable pour le développement de la pratique.

## **Fiche pratique rédigée par l'association Mieux se Déplacer à Bicyclette.**

Contacts :

Louis Belenfant : 07 68 82 62 17  
Raphaëlle Ancelin : 06 33 32 65 00

Notes :

(1) [www.omnil.fr/IMG/pdf/egt2010\\_enquete\\_globale\\_transports\\_-\\_2010.pdf](http://www.omnil.fr/IMG/pdf/egt2010_enquete_globale_transports_-_2010.pdf)

(2) [www.paris.fr/services-et-infos-pratiques/environnement-et-espaces-verts/agir-pour-l-environnement/bruit-et-nuisances-sonores-162](http://www.paris.fr/services-et-infos-pratiques/environnement-et-espaces-verts/agir-pour-l-environnement/bruit-et-nuisances-sonores-162)

(3) Alors qu'un choc à 50 km/h entraînera un décès une fois sur deux, le risque de décès devient faible dès lors que la vitesse est limitée à 30 km/h.

(4) Marie Bricchet, Rapport final « Commerce de centre-ville et de proximité et mode non motorisés », publication ADEME, 2004, disponible [ici](#).

(5) Étude « le budget de l'automobiliste », ACA, 2018, disponible [ici](#).

(6) [www.santepubliquefrance.fr/Actualites/Etude-ESTEBAN-2014-2016-Chapitre-corpulence-stabilisation-du-surpoids-et-de-l-obesite-chez-l-enfant-et-l-adulte](http://www.santepubliquefrance.fr/Actualites/Etude-ESTEBAN-2014-2016-Chapitre-corpulence-stabilisation-du-surpoids-et-de-l-obesite-chez-l-enfant-et-l-adulte)

(7) Corinne Praznoczy « Les bénéfices et les risques de la pratique du vélo, évaluation en Île-de-France », étude de l'Observatoire régional de santé d'Île-de-France, 2012, disponible [ici](#).