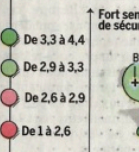


# Vélo en ville Le retour de la bicyclette, nouveau défi des municipalités

Décongestionnement des transports publics, lutte contre la pollution... les vélos possèdent de nombreux atouts. Les communes l'ont bien compris et doivent désormais sécuriser au mieux les cyclistes

## 1 Un sentiment de sécurité variable dans la pratique du vélo en ville

**Sentiment de sécurité en circulant à vélo** (note moyenne sur 6 attribuée par les répondants au sondage de la FUB\* en 2017)

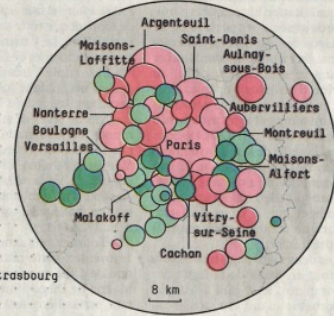


Taille des villes



\* La Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) a réalisé en 2017 un baromètre des villes cyclables, décliné en 26 critères (113 000 réponses). Seules les 316 villes, où au moins 50 personnes ont répondu, ont été retenues. Le critère représentatif répond à l'affirmation « En général, quand je circule à vélo dans ma ville, je me sens en sécurité ».

\*\* Critères les plus cités dans le sondage de la FUB.



## Les aménagements plébiscités par les usagers

Critères les plus cités pour développer la pratique du vélo\*\*



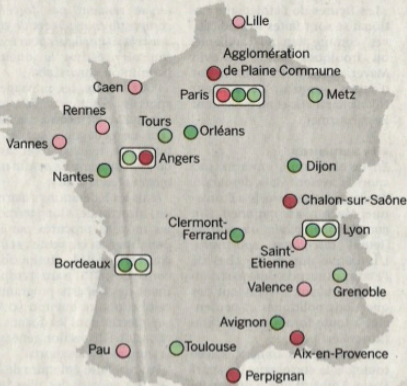
## 2 Le vélo en libre-service : un enjeu pour les municipalités

**Structure en crise**

- Abandon
- Importantes difficultés
- Restructuration pour limiter le coût

**Structure en développement**

- Nouveaux services ou proposition de vélo à assistance électrique
- Service privé de vélo libre sans station



Sources : Fédération française des usagers de la bicyclette, 2017 ; INSEE, 2015 ; Comebi, 2016  
Infographie : Camille Bressange, Véronique Malécot

Le vélo est un moyen de transport, on l'avait presque oublié. Tous les chiffres confirment que la France se remet enfin au guidon. Les ventes de vélos ne cessent de progresser. La proportion de salariés qui se rendent au travail à bicyclette augmente. Les associations locales recrutent toujours davantage.

La Fédération des usagers de la bicyclette (FUB), qui les réunit, tient son congrès au Mans, du 9 au 12 mai. Les militants y proposeront un « mode d'emploi » du « plan vélo », lancé à l'automne 2018 par le gouvernement. L'Etat s'est engagé, notamment, à financer des itinéraires cyclables destinés aux déplacements du quotidien.

Les arguments s'additionnent les uns aux autres. Valérie Pécresse, présidente (LR) de la région Ile-de-France, y voit une manière de décongestionner les transports publics. Anne Hidalgo, maire (PS) de Paris, espère ainsi lutter contre la pollution. La ministre des transports, Elisabeth Borne, a compris que les aménagements cyclables coûtent beaucoup moins cher que les grandes infrastructures ferroviaires ou routières.

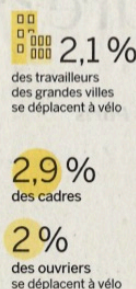
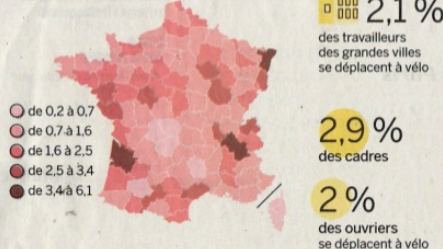
On sait désormais que, pour mettre les citoyens en selle, il ne suffit pas de disposer des vélos dans la rue. Les Vélo'v, Vélib' ou Bicloo, inventés à la fin des années 2000 et très coûteux pour les collectivités, se sont déployés. Les municipalités proposent des versions électriques, en lo-

cation de longue durée, voire sans bornes d'attache. Mais elles ont surtout compris que les cyclistes ont d'abord besoin de sécurité.

Selon ce critère, ce sont les métropoles, à l'exception de Paris et des cités bordant la Méditerranée, qui font la course en tête. Le « baromètre des villes cyclables » publié en 2018 par la FUB à partir des réponses des villes cyclables » publié en 2018 par la FUB à partir des réponses des villes cyclables, distingue les villes qui, en Alsace, dans les Alpes, en Bretagne ou sur les bords de Loire, construisent, depuis des décennies, des pistes cyclables et sécurisent les carrefours. La FUB renouvellera son « baromètre » en fin d'année, et rendra public son palmarès début 2020. Quelques semaines avant les élections municipales. ■ OLIVIER RAZEMON

## 3 Une pratique encore préférée aux urbains et aux cadres

Part des actifs se rendant au travail à vélo, en 2015, en %



## 4 Une progression de l'électrique

Nombre de vélos vendus en France, par an

