



LE VELO EN DEHORS DES VILLES, C'EST POSSIBLE

Eléments de langage : la pratique du vélo au quotidien hors agglomération

La plupart des trajets pourraient se faire à vélo que ce soit à la ville et à la campagne :

- Près de la moitié des déplacements des Français font moins de 5 kilomètres¹ que l'on habite dans un village, une petite ville, une ville moyenne ou en périphérie d'agglomération, la part des trajets courts est presque identique².

Beaucoup de personnes font du vélo en dehors des villes, et ils sont de plus en plus nombreux à réclamer des aménagements adaptés :

- L'édition 2021 du Baromètre des villes cyclables a vu une explosion du nombre de personnes venant de banlieues, de petites villes et de villages ;
- Les voies vertes ou véloroutes créées sont utilisées massivement toute l'année hors agglomération³ ;
- Cela révèle un engouement croissant pour la pratique quotidienne du vélo, bien au-delà des grandes métropoles françaises.

Si l'on voit plus de cyclistes en ville, c'est que ce sont essentiellement dans **les grandes villes** que les **efforts pour développer le vélo ont été concentrés** jusqu'à maintenant :

- Les pouvoirs publics ont délaissé les banlieues et zones pavillonnaires à la voiture alors qu'en Allemagne on pratique autant le vélo en ville qu'en dehors⁴ ;
- Sorti des centres villes, les véhicules roulent vite et les politiques cyclables sont quasiment inexistantes ;
- Pourtant, que ce soit en ville ou ailleurs, plus on est de cyclistes plus on est en sécurité⁵.

Combiner vélo et transports en commun permet de répondre aux problématiques d'éloignement et de dépendance à la voiture. C'est plus économique, plus pratique et plus écologique :

- L'intermodalité est adapté au territoire français du fait de la bonne couverture ferroviaire : 7 Français sur 10 habitent à moins de 6 kilomètres d'une gare⁶ ;
- 27,4 % des émissions du secteur du transport pourraient être évitées en facilitant la combinaison du vélo avec les autres modes de transport⁷ ;
- Une voiture individuelle coûte entre 5 000 et 7 000 euros par an⁸ contre 500 euros pour le vélo.

Le vélo ce n'est plus que le vieux biclou. **Le vélo prend de nouvelles formes** pour répondre à de nombreux besoins :

- Le VAE pour les trajets longs et/ou vallonnés : celui-ci remplace la 2^{ème} voiture dans bien des foyers et les ventes explosent (13% de l'ensemble des vélos vendus en 2018 aux particuliers⁹) ;

¹BL evolution, La France à 20 minutes à vélo, janvier 2022.

² Ademe, Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France. Avril 2020 p. 35-37.

³ Webinaire Cerema « concevoir sa véloroute ». Avril 2022 : l'expérimentation de véloroute sur chemin agricole hors agglomération Valence – Aix les Bains faisait état de 6 fois plus de cyclistes que de véhicules motorisés avec la présence de vélotafteurs fin juin 2021

⁴ Frédéric Héran, Le retour de la bicyclette – une histoire des déplacements urbaine en Europe de 1817 à 2050. 2015

⁵ Jacobsen PL, Safety in numbers: More walkers and bicyclists, safer walking and bicycling in Injury Preventions. Septembre 2003.

⁶ Groupement pour l'Étude des Transports Urbains Modernes, « Réseau capillaire français : quelle est la densité du réseau ferroviaire français

⁷ MTEs, Etude « L'intermodalité vélo-train : une évaluation socio-économique des bénéficiaires ». 2016

⁸ Jacquin Olivier, Rapport d'information fait au nom de la délégation sénatoriale à la prospective sur les mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui. 28 janvier 2021

⁹ Source : CNPC et USC.



- Le vélo cargo permet également d'emporter des charges importantes ou d'accompagner des personnes ou des animaux.

La pratique du vélo et le vélo combiné aux transports en commun hors agglomération est tout à fait possible **à condition que les pouvoirs publics développent aussi dans ces zones les aménagements dont les usagers du vélo au quotidien ont besoin.**

VRAI ou **FAUX** ?

1. Ce sont majoritairement les habitants des grandes villes qui font du vélo.

VRAI.

La pratique du vélo est en forte progression dans le centre des grandes villes, mais chute dans le même temps en banlieue, en milieu périurbain et dans les zones rurales « là où il y a 25 ans la pratique du vélo était la plus forte » selon l'Ademe. Cela s'explique aisément : les efforts en matière de politiques cyclables sont majoritairement concentrés dans les centres urbains tandis qu'il n'existe que très peu de pistes cyclables sécurisés hors agglomération et que la vitesse est élevée¹⁰.

Néanmoins, le Baromètre des villes cyclables de 2021 a démontré que les usagers du vélo au quotidien se soucient partout du développement du vélo et non pas seulement dans les grandes villes.

2. Le vélo c'est fait pour les grandes villes, les trajets sont trop longs quand on habite en périphérie.

FAUX.

Le vélo ne peut pas être utilisé pour tous les déplacements mais pourrait tout de même être utilisé davantage. En effet, en prenant l'exemple des populations rurales très dépendantes de la voiture : 34% pourrait avoir accès à une gare en moins de 20 minutes à vélo, 37% est située à moins de 5 minutes à vélo d'une boulangerie et 40% à moins de 20 minutes à vélo d'un collège¹¹. De même, la solution du VAE et la solution vélo + train/car permettrait de parcourir des trajets plus longs.

3. Dans de nombreux territoires, le relief ne permet pas de circuler à vélo.

FAUX.

L'effet de la topographie sur le taux d'usage du vélo est souvent exagéré. Si on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'il y ait moins de cyclistes dans les régions très vallonnées, ce n'est pas un facteur aussi important qu'on le croirait. Les villes de Suisse, un pays qui n'est pas réputé pour ses plaines, connaissent des taux bien plus élevés que des villes de régions moins vallonnées. Même constat pour les Pays-Bas : bien qu'ils soient relativement plats, ceci n'explique pas l'importance du vélo comme mode de déplacement.

La vraie raison pour laquelle tant de Néerlandais circulent à vélo est leurs aménagements de qualité. Et, changer les plateaux sur son vélo ou utiliser un VAE peut rendre les collines presque "indolores".

4. Le vélo en zone rurale ou périurbaine c'est trop dangereux.

VRAI et **FAUX**

En abandonnant les zones rurales ou périurbaines à la voiture, les vitesses sont très élevées et il n'existe que très peu d'aménagements cyclables. Résultat : c'est là que se concentrent la

¹⁰ Selon l'étude réalisée par l'Ademe « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020 », il existe une fracture territoriale dans le développement des aménagements cyclables.

¹¹ BL Evolution, La France à 20 minutes à vélo, janvier 2022



majorité des accidents à vélo. A l'inverse, aux Pays-Bas, à la campagne, sur les routes très fréquentées et importantes, les installations cyclables à la campagne sont similaires à celles des villes.

Le nombre d'accidents est à remettre en perspective : en 2021, année particulière avec un boom de la pratique du vélo, les décès à vélo s'élevaient à 226 sur l'ensemble du territoire (contre 3 221 en voiture)¹² contre plus de 600 dans les années 1980. Et, pour limiter ces risques, il faut en réalité encourager la pratique : plus les cyclistes et les piétons sont nombreux, plus le risque pour l'utilisateur de subir un accident est faible¹³.

5. Quand on habite à la campagne ou dans les petites villes et qu'on doit aller en supermarché à plusieurs kilomètres faire ses courses, on a forcément besoin d'une voiture.

FAUX.

En France il n'est en effet pas rare de devoir parcourir 5 km et plus pour faire une simple course. Mais, il existe désormais différents équipements tels que le panier à vélo (pouvant supporter jusqu'à 7 kilos), les sacoches (jusqu'à 20 ou 30 kilos), les remorques utilitaires (60kg) ou même le vélo cargo, une alternative à la voiture très populaire. Coupler ces équipements une assistance électrique permet de réaliser des trajets longs ou vallonnés.

On peut aussi privilégier les petits commerces de proximité pour faire ses courses (quand ils existent !) : 4 français sur 5 habitent à moins de 10 minutes à vélo d'une épicerie, et à moins de 5 minutes à vélo d'une boulangerie¹⁴.

6. Ce n'est pas la peine de développer le vélo hors agglomération, c'est en ville qu'il y a des problèmes de congestion et de pollution.

FAUX.

Le niveau de saturation automobile est aussi un sujet majeur hors agglomération car il n'existe que très peu de transports collectifs. Et, si la pollution est majoritairement présente dans les villes, elle est aussi présente dans les vallées de montagnes enclavées où les reliefs empêchent la dispersion des polluants. On la retrouve également à la campagne où le niveau de pollution (aux particules, à l'ozone, aux pesticides...) peut être préoccupant.

¹² Observatoire national interministériel de la sécurité routière, bilan provisoire 2021 de la sécurité routière. Janvier 2022

¹³ Jacobsen PL, Safety in numbers: More walkers and bicyclists, safer walking and bicycling in Injury Preventions. Septembre 2003. « Si le nombre de cyclistes double, le risque par kilomètre parcouru baisse de 34% et, s'il est réduit de moitié, le risque s'accroît de 52% »

¹⁴ BL Evolution, La France à 20 minutes à vélo, janvier 2022.